

B e s c h l u ß

des

Großen Rathes des Kantons Zürich, betreffend
Ertheilung einer Konzession für eine Glatt-
thal-Eisenbahn.

(Vom 29. Brachmonat 1853.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

nach Einsicht eines vom 17. Mai 1853 datirten Gesuches des für Herstellung einer Eisenbahn im Glattthale bestehenden provisorischen Ausschusses um Ertheilung einer Konzession für den Bau und den Betrieb einer in der Gegend von Wallisellen von der Zürich-Bodenseeabahn ablenkenden und bis Uster führenden Eisenbahn,

beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird der Glattthal-Eisenbahngesellschaft unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonats 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jänner 1853 an gerechnet,

weder eine Eisenbahn im Glattthale in der Richtung von Wallisellen nach Uster selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu erteilen.

Der Kanton Zürich verpflichtet sich im Fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Fortsetzung der Glattthalbahn über Uster hinaus handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession erteilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Uster.

§. 5. Die Mehrheit der Direktion und auch des weitem Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

§. 6. Die Statuten der Glattthal-Eisenbahngesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§. 7. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlichen Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 8. Binnen einer Frist von achtzehn Monaten, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet,

hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und sich zugleich bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auszuweisen.

§. 9. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§. 10. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn eins oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 11. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste,

namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 12. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu erteilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

§. 13. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§. 14. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§. 15. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften, betreffend die Handhabung der Bahnpolizei, werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§. 16. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 17. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die dahertige

Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, so wie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 18. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll mindestens zwei Mal täglich hin und zurück stattfinden.

§. 19. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelt Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermittelt Waarenzügen statt.

§. 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitsunde transportirt werden.

§. 21. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§. 22. Für die Beförderung der Personen vermittelst der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 23. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taren bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenkl. bis auf Fr. 0,50 pr. Schw. Stb.
der Bahnlänge.

" " 2. " " " " 0,35 "

" " 3. " " " " 0,25 "

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Tare von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Tare für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

§. 24. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taren bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel,

das Stük bis auf Fr. 0,80 pr. Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe,

das Stük bis auf Fr. 0,40 pr. Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde,

das Stük bis auf Fr. 0,15 pr. Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Herden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

§. 25. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Centners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§. 26. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttare nach eigenem Ermessen fest.

§. 27. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§. 28. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und über-

haupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§. 29. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tarbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tare durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzt erwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportieren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, so wie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

§. 32. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen zehn Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht

überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 33. So weit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünf und vierzigsten, sechzigsten, fünf und siebenzigsten, neunzigsten und neun und neunzigsten Jahres, von dem 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

§. 34. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünf und vierzigsten und sechzigsten Jahre ist der fünf und zwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar voran gehen, im Falle des Rückkaufes im fünf und siebenzigsten Jahre der zwei und zwanzig einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital

betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im neun und neunzigsten Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 35. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowol der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe, theils dem Archive des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowol von Seite des Regierungsrathes, als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

§. 37. Außer den in §§. 10, 32 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 38. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammen gesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§. 39. Die Glattthal-Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, dem Regierungsrathe eine Realkautiön von 100,000 Franken in Baarschaft oder in annehmbaren Werthpapieren zu leisten, und zwar in zwei Raten von je 50,000 Franken, von denen die erste mit dem 18. Heumonats, die zweite mit dem 15. Augustmonats dieses Jahres zu erlegen ist. Sollte die erste Kautiönssrate nicht mit dem 18. Heumonats geleistet werden, so würde die gegenwärtige Konzession dahin fallen. Falls die zweite Kautiönssrate nicht mit dem 15. Augustmonats er-

legt werden sollte, so würde die erste Kautionssrate dem Staate verfallen und es wäre überdies die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten.

Würde nicht binnen der im §. 8 dieser Konzession festgesetzten Frist der Anfang mit den Erdbarbeiten für die Erstellung der Glattthalbahn gemacht und der Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben geleistet worden sein, so fällt die Kaution in ihrem ganzen Umfange dem Staate anheim und ist überdies die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten. Hinwieder soll die Kaution der Eisenbahngesellschaft, sobald den Vorschriften des §. 8 ein Genüge gethan ist, ausgingegeben werden, wodurch jedoch der Befugniß des Regierungsrathes, jeden ihm erforderlich scheinenden Ausweis für die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung von der Gesellschaft zu fordern, keinerlei Eintrag geschehen soll.

§. 40. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Zürich, den 29. Brachmonat 1853.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

Jb. Dubs.

Der erste Sekretär:

Sagenbuch.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Glattthal-Eisenbahn im Kanton Zürich.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 6. Heumonats 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Zürich einer Aktiengesellschaft erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn im Glattthal, vom 29. Brachmonats 1853,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonats 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird

jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Glattthal-Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Zürich bis Romanshorn, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages.

ertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 18 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen,

vom 28. Brachmonat 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung, gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen, °

Bern, den 6. Heumonat 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften.)

Konzeſſion

des

Kantons Graubünden für den Bau einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgränze auf dem Lukmanier.

(Vom 2. Heumonath 1853.)

Kleiner Rath und Standeskommission

des Kantons Graubünden,

Kraft der durch Großrathsbeschluß vom 8. Januar 1853 erhaltenen Ermächtigung,

beschließen:

Es wird der Gesellschaft der schweizerischen Süd-Ost-Bahn zu Erstellung und Betrieb einer Eisenbahn von Chur aufwärts bis zur Kantonsgränze auf dem Lukmanier die Konzeſſion von Seite des Kantons Graubünden unter folgenden nähern Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Die Dauer der Konzeſſion ist von dato an auf 99 nach einander folgende Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf der Kanton sich vorbehält, dieselbe entweder auf beliebige Zeit zu erneuern oder aber die Schienenbahn gegen Auslösung der Eigenthümer selbst zu übernehmen, unbeschadet jedoch dem laut Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 der Eidgenossenschaft zustehenden Auslösungsrechte.

Das gleiche Auslösungsrecht wird für die Dauer der Konzeſſion auch dem Kanton vorbehalten.

Art. 2. Im Falle der Kanton seiner Zeit die Eisenbahn an sich ziehen und keine Verständigung hinsichtlich der zu leistenden Entschädigung erzielt werden sollte, so wird dieselbe durch ein Schiedsgericht bestimmt, wozu jeder Theil nach freier Wahl zwei Schiedsrichter, und

sollten diese über die Wahl des Obmanns sich nicht vereinigen können, die oberste Gerichtsbehörde der Eidgenossenschaft den letzteren bezeichnen.

Dieses Schiedsgericht hat bei Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung zu berücksichtigen:

- a. Den durchschnittlichen Reinertrag der fraglichen Bahnstrecke während der letzten zwanzig Betriebsjahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;
- c. Die muthmaßlichen Erstellungs- und Einrichtungskosten in dem Zeitpunkt der erfolgenden Auslösung;
- d. den jeweiligen Zustand der Bahnanlagen und deren Minderwerth in Folge stattgehabter Abnutzung.

Art. 3. Für den Betrieb der Bahn soll während der ganzen Dauer der Konzession wenigstens die Hälfte sämmtlicher Angestellter, insofern tüchtige Leute für die Anstellungen sich zeigen, aus Bewohnern — Schweizern — des Kantons Graubünden genommen werden.

Art. 4. Hinsichtlich der Zwangsabtretung von Privatrechten für die Eisenbahn hat sich die Gesellschaft an die Bestimmungen des Bundesgesetzes zu halten.

Art. 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer vom Staate bewilligten oder von ihm selbst auszuführenden Eisenbahnen in dem Sinne zu gestatten, daß sie solche Bahnen an schicklicher Stelle in die ihrigen aufnimmt und die auf denselben zu- oder abgehenden Personen und Waaren sowohl hinsichtlich der Fahrpreise als auch in jeder andern Beziehung durchaus gleich zu behandeln, wie diejenigen, welche nur auf der Hauptlinie geführt werden.

Art. 6. Der Kanton macht sich anheischig, insofern die bereits bestehenden Vorschriften nicht genügen, beson-

bere Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn und Störung des Betriebs zu erlassen, und das Unternehmen überhaupt von Staatswegen bestens zu unterstützen und in Schutz zu nehmen.

Im Uebrigen wird die Handhabung der Bahnpolizei, unter Aufsicht des Staates und den Befugnissen der Landespolizei unvorgegriffen, der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Behuf eigene Bahnpolizeibeamte und Wächter anstellt und diese durch die zuständigen Amtsbehörden in Eidspflicht nehmen läßt.

Art. 7. Die Betriebsgesellschaft als solche, die Eisenbahn mit den Bahnhöfen und Stationsgebäulichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial sind von aller kantonalen und kommunalen Besteuerung frei.

Einzelne Angestellte, die im Kanton wohnen, so wie Gebäude und Liegenschaften außer dem Bahnkörper unterliegen gleich andern der Besteuerung.

Art. 8. Die Gesellschaft ist ihrerseits verpflichtet, beim Bau der Eisenbahn alle für die Privat- und öffentliche Sicherheit nöthigen Veranstaltungen zu treffen, namentlich für Offenhaltung der bestehenden Straßen und für die Kommunikation dießseits und jenseits der Bahn zu sorgen und die hiezu erforderlichen Brücken, Durchgänge, Uebergänge, Durchlässe und Wege auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten.

Deßgleichen hat die Gesellschaft da, wo wegen Anlegung der Eisenbahn eine bereits bestehende Haupt- oder Verbindungsstraße eine veränderte Richtung erhalten muß, die dießfälligen Kosten allein und bei späterer Erbauung von Straßen, welche die Bahn durchkreuzen, drei Vierteltheile der dießfälligen Mehrkosten zu tragen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten und Anlagen entscheidet die Kantonsregierung ohne Weiterzug.

Art. 9. Sowohl während des Baues als beim nachherigen Betrieb der Bahn sind von der Gesellschaft und auf ihre Kosten alle nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um den Verkehr auf den Straßen nicht zu unterbrechen, und Beschädigungen an Grundstücken und Gebäulichkeiten zu verhüten, so wie überhaupt um die öffentliche Sicherheit nicht zu gefährden.

Die Kantonsregierung behält sich vor, die dießfalls erforderlichen Maßnahmen vorzuschreiben und zu diesem Behuf zu jeder beliebigen Zeit die Eisenbahn mit allen ihren Einrichtungen untersuchen zu lassen.

Art. 10. Die Bahn soll fortwährend, so lange die Konzession dauert, in vollständigem regelmäßigem Betrieb erhalten und das Publikum gut und sicher bedient werden.

Dem Kanton steht das Recht zu, sich von der Solidität und Sicherheit der Bauten und des Betriebs jederzeit Gewißheit zu verschaffen.

Art. 11. Sämmtliche Statuten der Aktiengesellschaft, so wie Baupläne, insbesondere die Pläne, betreffend die Bahnrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationsorte, die Uebergänge und Durchgänge, die Korrekturen von Straßen und Gewässern bedürfen der Gutheißung der Kantonsregierung und können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

Art. 12. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und Verhandlungen, woraus der jeweilige Stand des Unternehmens ersichtlich ist, der Kantonsregierung vorzulegen.

Art. 13. Die Gesellschaft ist gleich anderen Privatunternehmungen den Gesetzen und Verordnungen des Kantons unterworfen.

Sie hat im Kanton Graubünden an einem noch zu bestimmenden, von der hiesigen Kantonsregierung gut-

zuheißenden Orte ein Domizil zu bezeichnen, allwo sie für persönliche Klagen zivilgerichtlich belangbar ist. Sie wird zu diesem Behuf einen bevollmächtigten Vertreter daselbst aufstellen.

Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 14. Größere oder kleinere Truppenkorps, welche im Kantondienste stehen, so wie deren Materielles, müssen auf Anordnung der zuständigen Militärbehörde um die Hälfte der niedrigsten Fahrtare durch die ordentlichen Bahnzüge, und, wenn ein Extrazug verlangt wird, um den vollen Betrag der niedrigsten Fahrtare befördert werden.

Art. 15. Die Maximalsätze für den Personen- und Waarentransport sollen annähernd nach Maßgabe des Durchschnittes der Fahr- und Frachttarife auf andern schweizerischen Eisenbahnen festgestellt werden.

Art. 16. Die Erdarbeiten der Eisenbahn müssen spätestens bis 1. Juli 1855 begonnen und bis dahin zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung des Unternehmens zu Handen der Kantonsregierung geleistet werden.

Zur gänzlichen Vollendung und in Betriebsetzung der Eisenbahn auf dießseitigem Kantonsgebiet wird der Gesellschaft eine Frist bis Ende 1862 eingeräumt, und sollte nach Ablauf dieser Frist noch viel oder wenig an der Vollendung fehlen, so hat der Große Rath des Kantons Graubünden das Recht, hiefür einen letzten Präklusivtermin von sich aus festzusetzen.

Art. 17. Die Gesellschaft ist ermächtigt, mit Genehmigung der Kantonsregierung die ihr ertheilte Konzession mit allen Rechten und Verpflichtungen an Andere, seien es einzelne Personen oder Gesellschaften, abzutreten.

Art. 18. Findet die Abtretung gegenwärtiger Konzeßion an eine fremde oder an eine solche Gesellschaft statt, bei der sich neben den inländischen (schweizerischen) Aktionären auch Interessenten aus auswärtigen Staaten mit beträchtlichen Kapitalien betheiligen, so hat diese Gesellschaft vor Beginn der Arbeiten für Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten eine Realkautiön von Fr. 250,000 zu Händen der Kantonsregierung zu leisten.

Art. 19. Nach solcher Abtretung erlischt die Konzeßion in folgenden Fällen:

- 1) Wenn bis zum 1. Juli 1854 die vorgeschriebene Kautiön nicht geleistet wird.
- 2) Wenn bis zum 1. Juli 1855 die Erdarbeiten nicht begonnen sind.
- 3) Wenn bis Ende 1862 oder bis zu einem allfällig weiter hinauszusetzenden Präklusivtermin die Bahn nicht vollendet und in Betrieb gesetzt wird.

Art. 20. Streitigkeiten zwischen dem Kanton und der Gesellschaft, welche an sich zivilrechtlicher Natur und deren Entscheid nicht bereits durch gegenwärtigen Konzeßionsakt der Kantonsregierung vorbehalten ist, sollen unweitzergüglich durch ein Schiedsgericht entschieden werden, welches jeweilen auf die im Art. 3 vorgezeichnete Weise zu bilden ist.

Chur, den 2. Heumonat 1853.

Der Präsident:

P. C. Planta.

Namens des Kleinen Rathes,

Der Kanzleidirektor:

J. B. Tschärner.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgränze
auf dem Lukmanier.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 18. Heumonats 1853.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer von der Regierung des Kantons
Graubünden der schweizerischen Südostbahngesellschaft für
die Erstellung und den Betrieb einer Eisenbahn von Chur
aufwärts bis zur Kantonsgränze auf dem Lukmanier er-
theilten Konzession, vom 2. Heumonats 1853,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen
Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heu-
monats 1852,

b e s c h l i e ß t:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Be-
dingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des
Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisen-
bahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den
regelmässigen periodischen Personentransport, je nach dem
Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des

Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Chur bis an die Kantonsgränze auf dem Lufmanier, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke dem Betriebe überlassen wird, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesprochenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reiner-

trages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Bis zum 1. Heumonate 1855 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonat 1852, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschloffen,

Bern, den 18. Heumonat 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften.)

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

eine Verlängerung des Termins für den Beginn der Arbeiten an der Eisenbahn von Lyon nach Genf auf dem Gebiete des Kantons Genf.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 20. Heumonat 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der zwischen dem Staatsrathe des Kantons Genf und den Herren General Dufour, Franz Bartholony und C. Kohler, Banquier, wohnhaft in Genf, für die Verlängerung einer Eisenbahn von Lyon durch das Aine-Departement bis nach Genf am 27. Oktober 1852 abgeschlossenen, vom Großen Rathe des Kantons Genf am 8. Januar 1853 mit Amendement angenommenen und von der Bundesversammlung am 2. Februar 1853 genehmigten Uebereinkunft;

in Erwägung, daß die Genehmigung der Konzession von Genf durch die Bundesversammlung in dem Punkte abweicht, daß der Beginn der Arbeiten auf 6 Monate, vom Tage der Genehmigung an gerechnet, festgestellt ist, während in der Konzession von Genf der Termin von 6 Monaten erst nach der definitiven Bildung der Gesellschaft in Frankreich beginnt;

in Erwägung, daß die Genehmigung des Bundes in diesem wie in andern Punkten in Uebereinstimmung mit der Konzession von Genf gebracht werden soll,

beschließt:

Der durch Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 2. Februar abhin festgestellte Termin zum Beginn der Arbeiten an der Verlängerung der Eisenbahn von Lyon nach Genf, auf dem Gebiete des Kantons Genf, wird in dem Sinne verlängert, daß er in Uebereinstimmung mit der Konzession von Genf festgestellt wird, nach welcher der Termin von 6 Monaten für den Beginn der Arbeiten erst vom Tage der definitiven Bildung der Gesellschaft in Frankreich an gerechnet beginnt.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 20. Heumonats 1853.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften).

**Beschluß des Großen Rathes des Kantons Zürich, betreffend Ertheilung einer Konzession
für eine Glattthal-Eisenbahn. (Vom 29. Brachmonat 1853.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.07.1853
Date	
Data	
Seite	44-72
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 191

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.