

V e r t r a g

zwischen

dem h. Stände Zürich und der schweizerischen
Nordostbahngesellschaft, betreffend den Bau und
Betrieb der Eisenbahn von Zürich an die
Kantonsgränze bei Dietikon.

(Vom 29. Brachmonat 1853.)

Die unterzeichneten Abordnungen des Regierungsrathes des h. Standes Zürich einerseits, der Direktionen der schweizerischen Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft andererseits, haben, die erstere Abordnung unter Vorbehalt der Ratifikation des Regierungsrathes und des Großen Rathes des h. Standes Zürich, die Abordnungen der Gesellschaften unter Vorbehalt der Genehmigung der betreffenden engern und weitern Gesellschaftsbehörden,

für den Fall, daß die Fusion zwischen der Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft wirklich ins Leben treten sollte,

folgenden Vertrag abgeschlossen:

Art. 1.

Der h. Stand Zürich stellt der schweizerischen Nordostbahngesellschaft eine Konzessionsurkunde in nachstehender Fassung zu:

Der Große Rath des Kantons Zürich,
nachdem eine Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei Dietikon, kraft der von dem Großen Rathe der schweizerischen Nordbahngesellschaft unter dem 26. Juni 1845 erteilten Konzession ausgeführt und im Jahre 1847 dem

Betriebe übergeben worden, diese Eisenbahn aber mittlerweile um ungünstiger Verumstände willen nicht weiter als bis Baden fortgeführt werden konnte, und da sich im Hinblick auf die Verschmelzung der schweizerischen Nordbahngesellschaft mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft zu einer vereinigten schweizerischen Nordostbahngesellschaft, so wie mit Rücksicht auf die veränderten gegenwärtigen Verhältnisse überhaupt, die Vereinbarung einer neuen Konzession als nothwendig herausstellt,

b e s c h l i e ß t :

§. 1. Es wird der Nordostbahngesellschaft eine Konzession für den Betrieb der bereits erstellten Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei Dietikon unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Bei Ertheilung dieser Konzession bleibt übrigens gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraums 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 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich nach Dietikon selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.

Der Kanton Zürich verpflichtet sich im Fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung

einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie von Zürich nach Dietikon einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Nordostbahngesellschaft den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

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

§. 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 Nordostbahngesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§. 7. Sollten im Verfolge Veränderungen an den Eisenbahnbauten, wie sie auf der Linie von Zürich bis Dietikon ausgeführt worden, in Betreff der Richtung der Bahn oder mit Beziehung auf die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen bewerkstelligt, oder sollten um der Eisenbahn willen Veränderungen an Straßen und Gewässern angebracht werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. durch allfällige Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung oder der Veränderung der Bahn nicht unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Ver-

bindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre 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.

§. 9. Es bleibt zunächst der Gesellschaft überlassen, die Bahn mit einem Geleise fortzubetreiben oder mit einem zweiten Geleise zu versehen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 10. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 11. Der Regierungsrath ist jederzeit befugt, eine Untersuchung und Erprobung der Eisenbahn in allen ihren Bestandtheilen mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

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

§. 13. Die Nordostbahngesellschaft 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.

§. 14. 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.

§. 15. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, 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.

§. 16. Wenn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärtshäuser, 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. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 17. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll zwischen Zürich und Dietikon und umgekehrt wenigstens vier Male täglich stattfinden.

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

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

§. 20. 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.

§. 21. Für die Beförderung der Personen vermittelt 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.

§. 22. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taren bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen: In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweiz. Stunde 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.

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

Für Pferde, Maultiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Döfien und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

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

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

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

§. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tare für Vieh bis auf 40 % und diejenige der Waaren bis auf 100 % der gewöhnlichen Tare 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 Waarentare zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu Pfund 50 stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§. 27. Bei der Berechnung der Taren 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 überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebenene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§. 29. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaren, 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.

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantondienste 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung 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 transportiren 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. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildenden Eisenbahnen 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 die Gesellschaft jeweilen 4 Jahre und 10 Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn auf dem zürcherischen, aargauischen und thurgauischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen wird.

§. 33. 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 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rück-

Kaufes 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 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 jeweiligen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande 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 schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 34. Nach Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesversammlung ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowol der Anlage der Bahn 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 sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 35. 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.

§. 36. Außer den in den §§. 9, 29 und 33 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 37. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der vorgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§. 38. Sobald die Fusion zwischen der Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft ins Leben tritt, erwächst die gegenwärtige Konzession in Kraft und ist die am 26. Juni 1845 von dem Großen Rathe der Nordbahngesellschaft ertheilte Konzession als aufgehoben zu betrachten.

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

Artikel 2.

Die schweizerische Nordbahngesellschaft und die Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft nehmen die gemäß Art. 1 des gegenwärtigen Vertrages von dem hohen Stande Zürich auszustellende Konzessionsurkunde mit allen aus derselben hervorgehenden Rechten und Pflichten zu Händen der schweizerischen Nordostbahngesellschaft an, wobei noch besonders hervorgehoben wird, daß laut §. 8 des Fusionsvertrages zwischen der schweizerischen Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, sobald die Vereinigung der beiden letztern ins Leben tritt, alle und jede von denselben erworbenen Rechte und eingangenen Verpflichtungen auf die vereinigte Nordostbahngesellschaft übergehen.

Zürich, den 17. Juni 1853.

Der Abgeordnete des zürcherischen Regierungsrathes:
Sulzer.

Der Abgeordnete der Direktion der schweizerischen Nordbahngesellschaft:

Ed. Ott-Jmhof.

Der Abgeordnete der Direktion der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft:

Dr. A. Escher.

Obigem Vertrage erteilt die Genehmigung, unter Vorbehalt der Ratifikation des Ausschusses.

Zürich, den 21. Juni 1853.

Für die Direktion der schweizerischen Nordbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. Escher-Sch.

Obigem Vertrage ertheilt die Genehmigung, unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes.

Zürich, den 21. Juni 1853.

Für die Direktion der Zürich-Bodensee-
Eisenbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Obigem Vertrage ertheilt die Genehmigung.

Zürich, den 22. Juni 1853.

Für den Ausschuss der schweizerischen
Nordbahngesellschaft:

Der Präsident:

Ed. Sulzer.

Der Sekretär:

C. von Schwerzenbach.

Obigem Vertrage ertheilt die Genehmigung.

Zürich, den 22. Juni 1853.

Für den Verwaltungsrath der Zürich-
Bodensee-Eisenbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Der Sekretär:

Stoll.

Der Regierungsrath des eidgenössischen Standes
Zürich hat unter Vorbehalt der Ratifikation des Grossen

Rathes dem vorstehenden Vertrage die Genehmigung erteilt.

Zürich, den 21. Juni 1853.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der zweite Präsident:

Dr. A. Escher.

Der erste Staatschreiber:

Sagenbuch.

Der Große Rath des Kantons Zürich hat dem vorstehenden Vertrage die Genehmigung erteilt.

Zürich, den 29. Juni 1853.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

Jb. Dubs.

Der erste Sekretär:

Sagenbuch.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze
bei Dietikon.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 6. Heumonath 1853.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines zwischen dem hohen Stande Zürich
und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft abgeschlos-
senen Vertrages, betreffend den Bau und Betrieb der
Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei Dieti-
kon, vom 21. Brachmonath 1853,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen
Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath
1852,

beschließt:

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 Kon-
zessionsgebühr, 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 Zürich an die Kantonsgränze bei Dietikon, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Borräthen, 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 Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte, je einen der Vorgeschlagenen 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 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 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 15 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. Heumonath 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 vorzulegen beschlossen,
Bern, den 6. Heumonath 1853.

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

**Vertrag zwischen dem h. Stände Zürich und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei
Dietikon. (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	25-43
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 190

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.