

# Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band I.

Nro. 3.

Samstag, den 22. Januar 1853.

---

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

---

## B e s c h l u ß

des

Großen Rathes des Kantons Zürich, betreffend  
Ertheilung einer Konzession für eine Eisen-  
bahn von Zürich an die Kantonsgränze bei  
Gundetsweil.

(Vom 21. Christmonat 1852.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

nach Einsicht eines vom 30. November 1852 datirten  
Gesuches des für Herstellung einer Eisenbahn von Zürich  
über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn an  
den Bodensee bestehenden provisorischen Ausschusses um  
Ertheilung einer Konzession für den Bau und den Betrieb  
einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur an die  
Kantonsgränze bei Gundetsweil,

mit Hinsicht auf die vom Großen Rathe des Kantons Thurgau am 8. Dezember l. J. ertheilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Islikon über Frauenfeld bis Romanshorn, und da der Große Rath des Kantons Thurgau unter gleichem Datum dem Vertrage zwischen den Kantonen Zürich und Thurgau, betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn die Genehmigung ertheilt hat,

beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird dem Eingangs erwähnten provisorischen Ausschusse zuhanden einer von ihm zu gründenden Aktiengesellschaft, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Jult 1852, die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird für 99 auf einander folgende Jahre, welche von dem Tage an gerechnet werden, mit welchem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehre übergeben wird, ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während der nächsten dreißig Jahre, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich über Winterthur nach Gundetsweil 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 Gundetsweil einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

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

Die Gesellschaft kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Thurgau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Frauenfeld belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 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.

Falls die Direktion aus fünf Mitgliedern besteht, sollen mindestens zwei derselben Bürger des Kantons Zürich und wenigstens eines ein Bürger des Kantons Thurgau sein. Würde die Direktion zahlreicher bestellt, so ist diese Vertretung verhältnißmäßig auszudehnen. Sollte die Direktion dagegen aus weniger als fünf Mitgliedern zusammengesetzt werden wollen, so ist sie aus drei Mitgliedern zu bestellen, unter denen sich mindestens ein Bürger des Kantons Zürich und ein Bürger des Kantons Thurgau befinden sollen.

Falls neben der Direktion noch ein weiterer Ausschuss aufgestellt wird, so sollen in demselben die beiden Kantone in analoger Weise vertreten sein.

Wenn die Direktion aus drei Mitgliedern besteht, so sollen mindestens ein Züricherisches und ein Thur-

gauisches Mitglied, wenn sie aus fünf oder mehr Mitgliedern zusammengesetzt wird, wenigstens ein Thurgauisches und zwei Zürcherische Mitglieder am Domizile der Gesellschaft wohnen.

§. 6. Die Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes, und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§. 7. Die zu gründende Aktiengesellschaft 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 erforderlich werdenden 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 fünfzehn 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. Sollte nicht innerhalb der anberaumten Frist diesen beiden Verpflichtungen ein Genüge gethan werden, so ist die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten.

§. 9. Der Bau der Eisenbahn soll in beiden Kantonen gleichzeitig in Angriff genommen und möglichst gefördert werden.

§. 10. 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 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.

§. 11. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- 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.

§. 12. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 13. 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.

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

§. 15. 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.

§. 16. 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.

§. 17. 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, entsprechen werden.

§. 18. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn 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 Bahnwirthhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, 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, ausschließ-

lich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 19. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll zwischen Zürich und Winterthur und umgekehrt wenigstens 4 Mal, zwischen Zürich und der Kantonsgränze und umgekehrt mindestens 2 Mal täglich stattfinden.

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

§. 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 22. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten 2 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.

§. 23. Für die Beförderung der Personen vermitteltst der Personenzüge werden mindestens 3 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.

§. 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen, vermittelt der Personenzüge, Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen: In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 pr. Schweizerstunde 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 Taxe von höchstens Fr. 0,12 pr. Centner und Stunde bezogen werden.

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel,  
das Stück bis auf Fr. 0,80 pr. St.

Für Stiere, Ochsen und Kühe,  
das Stück bis auf Fr. 0,40 pr. St.

Für Kälber, Schweine, Schafe,  
Ziegen und Hunde, das Stück bis auf Fr. 0,15 pr. St.

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

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

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

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

§. 28. 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 worden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentare zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu  $\text{R} 50$  stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§. 29. Bei der Berechnung der Taren werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Centners für einen ganzen halben Centner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen, und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§. 30. 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.

§. 31. 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich oder Thurgau 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.

§. 33. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag adwirft, 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.

§. 34. 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 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung ihres Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet,

gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hiervon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn auf dem Züricherischen und Thurgauischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen wird.

§. 35. 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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich 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 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 36. 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.

§. 37. 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.

§. 38. Außer den in den Art. 11, 33 und 35 vorgesehenen Fällen sind im weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 39. 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

Zürich, den 21. Christmonat 1852.

Im Namen des Großen Rathes:

Der Präsident,

**Dr. A. Escher.**

Der erste Sekretär:

**Sagenbuch.**

## Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

### die Eisenbahnen im Kanton Zürich.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 7. Januar 1853.)

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Zürich dem provisorischen Ausschusse für Herstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn an den Bodensee erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei Gundetswil, vom 21. Christmonat 1852;

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t:

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 Eisenbahn 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 oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt 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 Dreervorschlag, 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 22½fache, 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 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 Rückkaufsumme 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. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keinerweise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

---

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Januar 1853.

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

---

**Beschluß des Großen Rathes des Kantons Zürich, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgränze bei Sundetsweil. (Vom 21. Christmonat 1852.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.01.1853
Date	
Data	
Seite	41-58
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 047

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.