

Humbert und Ladame eingegebenen Bericht in allen Theilen bestätigt; im Weiteren dann zur Rechtfertigung der Behörden des Kantons auf die Souveränität der Kantone im Eisenbahnwesen, so weit sie nicht durch das Bundesgesetz vom 28. Heumonate 1852 beschränkt, sich beruft und am Schlusse um eine beförderliche Entscheidung der Frage durch den Bundesrath im Interesse des Unternehmens und der Pazifikation des Kantons nachsucht.

2) Zuschrift des Administrationsrathes der Eisenbahngesellschaft des industriellen Jura, vom 4. Dezember 1855, worin auf die Oppositionsschrift der Konzessionäre der Verrièresbahn eingetreten wird und einige Angaben derselben zu widerlegen oder zu berichtigen versucht werden und ebenfalls auf baldige Entscheidung gedrungen wird.

Diese Zuschriften veranlassen keine Aenderung an dem bevorstehenden Berichte und Anträge und werden deshalb den übrigen Akten beigelegt.

## Beschluss

des Grossen Rathes des Kantons Zürich, betreffend Ertheilung einer Konzession für die Fortsetzung der Glatthal-Eisenbahn.

(Vom 20. Chriimonate 1855.)

### Der Grosse Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,  
nach Einsicht eines vom 22. Wintermonate 1855 datirten Gesuches der Glatthal-Eisenbahngesellschaft um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung der Glatthal-Eisenbahn von Uster bis an die südöstliche Kantonsgrenze zum Behufe des Anschlusses an die Südostbahn,

beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird der Glatthal-Eisenbahngesellschaft 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. Heumonate 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 30 Jahren, vom 1. Jenner 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn von Uster nach der südöstlichen Kantonsgrenze 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 eine auf irgend einem Punkte zwischen Wallisellen und der südöstlichen Kantonsgränze in die Glattthalbahn einmündende Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Glattthalbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht eine der bereits konzessionirten Bahnen vermöge ihrer Konzession dießfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.

§. 4. Innerhalb einer Frist von zwei Jahren, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und sich zugleich bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auszuweisen, widrigenfalls die Konzession erlöschen würde.

§. 5. Die §§. 4 bis 7 und 9 bis 38 der unterm 29. Brachmonat 1853 der Glattthal-Eisenbahngesellschaft erteilten Konzession finden auch auf den Bau und Betrieb der Verlängerung dieser Bahn von Uster bis an die südöstliche Kantonsgränze Anwendung. Von dem in §. 33 dem Kanton Zürich eingeräumten Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn von Wallisellen bis zum Anschlusse an die Südostbahn der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Zürich, den 20. Christmonat 1855.

Im Namen des Großen Rathes:

Der Präsident, **Jb. Dubs.**

Der erste Sekretär, Hagenbuch.

## Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Verlängerung der Glattthal-Eisenbahn von Uster bis an die südöstliche Gränze des Kantons Zürich.

(Vom 7. Jänner 1856.)

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Zürich am 20. Christmonat 1855 der Glattthal-Eisenbahngesellschaft erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung der Glattthal-Eisenbahn von Uster bis an die südöstliche Kantonsgränze zum Behufe des Anschlusses an die Südostbahn;

und eines Berichtes und Antrages des Schweiz. Bundesrathes;  
in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28 Heumonath 1852,  
beschließt:

Es wird dieser Konzession, unter nachstehenden Bedingungen, die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Erledigung vom 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, für welche die vorstehende Konzession, so wie diejenige des Großen Rathes des Kantons Zürich vom 29. Brachmonath 1853 ertheilt worden ist, in ihrer Gesamtheit, so weit sie wirklich erstellt worden ist, 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 5 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 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 zehn 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 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 2 Jahren, 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 der Bundesgesetzgebung, namentlich 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 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 beiden gesetzgebenden Räten vorzulegen beschlossen,  
Bern, den 7. Jänner 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Präsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler: **Schies.**



## **Beschluß des Großen Rathes des Kantons Zürich, betreffend Ertheilung einer Konzession für die Fortsetzung der Glatthal-Eisenbahn. (Vom 20. Christmonat 1855.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.01.1856
Date	
Data	
Seite	87-90
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 812

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.