

FEUILLE FÉDÉRALE SUISSE.

V. année. Volume II.

N^{ro}. 35.

SAMEDI. 23 Juillet 1853.

Où ne s'abonne qu'au bureau de poste le plus rapproché
Prix d'abonnement pour l'année 1853 dans toute la Suisse fr. 4
40 cent. (*franc de port*). Les insertions doivent être transmises
franco à l'expédition. Prix d'insertion 15 cent. la ligne ou son
espace.

ARRÊTÉ

du Grand Conseil du Canton de Zurich portant
concession d'un chemin de fer tendant de
Zurich à la frontière près Dietikon.

(Du 7 Janvier 1853).

Les soussignés délégués du Conseil exécutif du h.
Etat de Zurich, d'une part, des Directions de la Com-
pagnie suisse des chemins de fer du nord et de la
Compagnie des chemins de fer de Zurich au lac de
Constance, d'autre part, ont, les premiers sous réserve
de la ratification du Conseil exécutif et du Grand Con-
seil du h. Etat de Zurich, les délégués des Compa-
gnies, sous réserve de l'approbation des autorités so-
ciétaires, pour le cas où la fusion entre la Compagnie
des chemins de fer du nord et de la Compagnie des
chemins de fer de Zurich au lac de Constance aurait
effectivement lieu,

ont conclu la Convention suivante :

Feuille fédérale, V. année, vol III.

Art. 1.

Le h. Etat de Zurich délivre à la Compagnie suisse des chemins de fer du nord l'acte de concession en la teneur suivante :

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE ZURICH,
un chemin de fer de Zurich à la frontière cantonale près Dietikon, ayant été exécuté en vertu de la concession accordée le 26 juin 1845 par le Grand Conseil à la compagnie suisse des chemins du nord, et livré à l'exploitation en 1847, ligne qui, vu les circonstances défavorables, n'a pu être continuée que jusqu'à Baden, et attendu que par suite de la fusion de la compagnie suisse des chemins de fer du nord avec la Compagnie des chemins de fer de Zurich au lac de Constance en une société suisse réunie des chemins de fer du nord, et eu égard aux changements survenus, la nécessité se fait sentir d'y joindre une nouvelle concession,

DÉCRÈTE :

§. 1. Il est accordé à la Compagnie des chemins de fer du nord une concession pour l'exploitation de la ligne déjà établie de Zurich à la frontière du canton près Dietikon, aux conditions stipulées dans les articles suivants :

Demeure toutefois réservée la ratification de l'Assemblée fédérale suisse, conformément à l'art. 2 de la loi fédérale concernant la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération du 28 juillet 1852.

§. 2. La concession est accordée jusqu'au 1 mai 1957. A l'expiration de ce terme, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à

cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

§. 3. Le Canton de Zurich s'engage pendant les 30 premières années, à partir du 1 janvier 1853, à ne pas faire construire un autre chemin de fer dans la direction de Zurich à Dietikon, tout comme aussi à ne pas délivrer de concession pour l'établissement d'une ligne semblable.

Le Canton de Zurich s'engage en outre, dans le cas où il s'agirait d'un embranchement ou d'une voie ferrée quelconque débouchant sur la ligne de Zurich à Dietikon, à donner à conditions d'ailleurs égales la préférence à la Compagnie de chemins de fer du nord.

§. 4. La Compagnie a son domicile à Zurich.

§. 5. La Direction et le Comité, s'il en est établi, seront en majorité composés de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

§. 6. Les statuts de la Compagnie de la ligne du nord, seront soumis à la ratification du Conseil exécutif; cette ratification accordée, ils ne pourront être modifiés qu'avec le consentement de cette autorité.

§. 7. Dans le cas où des changements devraient être apportés aux travaux de construction, exécutés sur la ligne de Zurich à Dietikon quant à la direction de la ligne, aux dispositions des embarcadères et des stations, ou que des corrections dussent être faites aux routes et cours d'eau, par suite de l'établissement de la ligne ferrée, le consentement du Conseil exécutif est nécessaire à cet effet.

§. 8. La Compagnie prendra à ses frais les mesures nécessaires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que l'usage des conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la cons-

truction du chemin de fer, soit plus tard, par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de l'autorité compétente.

Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis provisoirement pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulation que lorsque l'autorité compétente y aura consenti, après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera avec la plus grande célérité possible. Néanmoins si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, la Compagnie serait tenue de le réparer.

§. 9. Il est facultatif à la Compagnie de construire une voie simple ou une double voie. Dans le cas où le Conseil exécutif estimerait qu'une seconde voie fût nécessaire par suite de l'augmentation de la circulation ou dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation, et que la Compagnie refusât de l'établir, le différend serait vidé par arbitres.

§. 10. Le chemin de fer ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant, seront constamment entretenus dans un état irréprochable.

§. 11. Le Conseil exécutif aura toujours le droit d'ordonner une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties. Si elle constate des déficiences, le Conseil exécutif aura le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur le champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires.

§. 12. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer

sera, comme toute autre entreprise privée, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le Canton.

§. 13. La Compagnie comme telle, est affranchie de toute contribution cantonale ou communale, tant à raison de ces propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son entreprise. Cette disposition n'est point applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la Compagnie sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

§. 14. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Compagnie; sont toutefois réservées dans toute leur intégrité les attributions appartenant au droit de haute surveillance qui compète à la Direction de police ou au Conseil exécutif.

Les dispositions de détail concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la Compagnie sauf approbation du Conseil exécutif.

§. 15. Les employés de la Compagnie préposés à la police du chemin de fer feront à la Direction de police la promesse solennelle de remplir fidèlement leurs devoirs. Pendant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Ils ont le droit en cas de découverte d'arrêter sur le champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires administratifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que la Direction de police exigera le renvoi d'un employé de police de chemin de fer, pour manquement aux devoirs de sa charge, il sera

déféré à cette demande, sauf recours au Conseil exécutif.

§. 16. S'il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, canaux ou tuyaux de fontaine croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiétement sur sa propriété, non plus que pour l'établissement de nouveaux gardes et la construction de guérites que nécessiteront ces changements. En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état de conservation par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des communes intéressées.

§. 17. La Compagnie établira pour le transport des voyageurs un service quotidien de quatre convois au moins entre Zurich et Dietikon aller et retour.

§. 18. Les transports s'effectueront par des trains de voyageurs, et selon que les circonstances l'exigeront, par des trains de marchandises.

§. 19. Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne de cinq lieues par heure au moins.

§. 20. Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises à transporter par les trains de voyageurs seront, à moins d'empêchement extraordinaire, expédiées par le premier train de cette espèce, mais elles devront à cet effet être déposées à la station au moins une heure avant le départ.

§. 21. Il sera établi au moins 3 classes de waggons pour le transport des personnes par les trains de voyageurs. Les waggons de toute classe seront garnis de sièges et munis de vitres.

Il pourra aussi être transporté des voyageurs par les trains de marchandises.

§. 22. Le maximum de taxes pour le transport des personnes par les convois de voyageurs est fixé comme suit :

Dans les waggons de 1 ^{ère} classe	fr. 0,50	par lieue suisse.
" " " " 2 ^e	" " 0,35	" " "
" " " " 3 ^e	" " 0,25	" " "

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paieront que la moitié pour toutes les places.

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux et qui doivent être transportés gratis, est assujetti à une taxe de fr. 0,12 au plus par quintal et par lieue.

Les personnes transportées par les trains de marchandises paieront une taxe moins élevée que les passagers partant par les trains ordinaires de voyageurs,

§. 23. Le maximum des taxes pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit :

Pour chevaux, mulets et ânes	fr. 0,80	par lieue et par pièce.
Pour taureaux, bœufs et vaches	" 0,40	" " " " "
Pour veaux, porcs, moutons chèvres et chiens	" 0,15	" " " " "

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport des troupeaux remplissant au moins un waggon.

§. 24. Le maximum de la taxe pour le transport

d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises est fixé à fr. 0,05 par lieue.

L'argent est assujéti à une taxe de fr. 0,05 pour 1000 fr. et par lieue.

La Compagnie est autorisée à fixer de telle manière qu'elle jugera convenable la taxe de transport des voitures.

§. 26. Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être portée à 40% et celle des marchandises à 100% en-sus du prix ordinaire. Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de personnes amènent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, ne sont point soumises à cette augmentation de taxe; elles ne paieront que la taxe ordinaire des marchandises alors même qu'elles seraient expédiées par un autre waggon.

La Compagnie est autorisée à décider que les marchandises dont le poids n'excède pas 50 \bar{w} , seront transportées par les trains de voyageurs.

§. 27. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'une demi lieue seront comptées pour une demi lieue entière, les fractions d'un demi quintal pour un demi quintal, et les fractions de 500 fr. pour une somme de 500 fr. entiers; en général, il ne sera jamais payé moins de fr. 0,25 pour le transport d'un objet expédié par le chemin de fer.

§. 28. Le tarif établi par les articles précédents, n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois du chemin de fer et ne concerne point le transport des personnes et des marchandises aux stations et depuis les stations.

§. 29. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de 10%, le maximum des taxes de transport que la Compagnie ne peut dépasser dans son tarif aux termes du présent acte de concession, sera réduit par convention amiable à conclure entre le Conseil exécutif et la Compagnie. Si cette réduction ne peut être arrêtée de gré à gré, le différend sera jugé par arbitres.

§. 30. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire cantonale compétente, de transporter par les trains ordinaires de voyageurs les troupes au service cantonal, ainsi que leur matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée.

Néanmoins les Cantons respectifs supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions de guerre. Ils répondront de tous dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

§. 31. La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en est réquise par l'autorité de police compétente, de transporter par les convois du chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du canton de Zurich.

Le mode et le tarif de ces sortes de transport seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas, les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

§. 32. Si la Confédération ne fait point usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le canton de Zurich aura le droit de racheter le

chemin de fer avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du jour ou la totalité de la ligne aura été livrée à la circulation, moyennant par lui en aviser toujours la Compagnie 4 ans 10 mois d'avance. Il ne pourra toutefois user de la faculté de rachat qu'en se chargeant du chemin de fer dans tout son parcours sur les territoires de Zurich, d'Argovie et de Thurgovie.

§. 33. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30e, 45e ou 60e année on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle le canton de Zurich a annoncé le rachat; en cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera 22½ fois et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base et de calcul, seront déduites les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.
- b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en

vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

- c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé au canton de Zurich dans un état parfaitement satisfaisant, qu'elle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres.

§. 34. Après la sanction de la présente concession par l'Assemblée fédérale, il sera déposé dans les archives du canton de Zurich et dans celles de la Compagnie un compte de toutes les dépenses faites tant pour l'établissement de la ligne que pour son organisation en vue de l'exploitation.

Si l'on exécute par la suite des travaux ultérieurs qui n'aient pas simplement pour objet l'entretien du chemin de fer ou que l'on augmente le matériel d'exploitation, il sera pareillement déposé dans les deux archives susmentionnées des comptes des frais occasionnés par ces travaux.

Les exemplaires des comptes qui seront déposés aux archives devront toujours être certifiés exacts par le Conseil exécutif aussi bien que par la Compagnie.

§. 35. La Compagnie s'engage à envoyer chaque année au Conseil exécutif le rapport annuel de sa Direction, une récapitulation de son compte annuel et un extrait du registre des délibérations de l'Assemblée générale pendant l'année courante.

§. 36. Indépendamment des cas prévus par les art. 9, 29 et 33, toutes les contestations de droit civil.

ayant trait à l'interprétation de la présente concession seront réglées par voie d'arbitrage.

§. 37. Le tribunal appelé à statuer sur les contestations civiles qui, aux termes des dispositions de la présente concession doivent être réglées par arbitres, sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre.

§. 38. Dès que la fusion entre la Compagnie du nord et la Compagnie de chemins de fer de Zurich au lac de Constance sera opérée, la présente concession entrera en vigueur et la concession accordée le 26 juin 1845 par le Grand Conseil à la Compagnie de la ligne du nord sera considérée comme abrogée.

§. 39. Le Conseil exécutif est chargé de prendre les dispositions rendues nécessaires par la délivrance de la présente concession.

Zurich, le 7 janvier 1853.

Art. 2.

La Compagnie suisse des chemins de fer du Nord et la Compagnie des chemins de fer de Zurich au lac de Constance acceptant l'acte de concession à délivrer par le h. Etat de Zurich conformément à l'art. 1 de la présente convention, avec tous les droits et devoirs qui en découlent pour la Compagnie des chemins de fer du nord; il est en même temps et tout particulièrement stipulé qu'à teneur du §. 8 de la convention de fusion entre la Compagnie suisse des chemins de fer du nord et la Compagnie des chemins de fer de

Zurich au lac de Constance, dès que la réunion de ces Compagnies sera effectuée, tous les droits acquis et les obligations assurées par chacune d'elles passeront à la Compagnie réunie des chemins de fer du nord.

Le délégué du Conseil exécutif de Zurich
SULZER.

Le délégué de la Direction de la Compagnie suisse
des chemins de fer du nord

Ed. OTT-IMHOF.

Le délégué de la Direction de la Compagnie des
chemins de Zurich au lac de Constance,
Zurich, le 17 juin 1853.

Dr. A. ESCHER.

Approuvé sous réserve de la ratification du Comité,
Zurich, le 21 juin 1853.

Pour la Direction de la Compagnie suisse des che-
mins de fer du nord,

Le Président :
M. ESCHER-HÉSS.

Approuvé sous réserve de la ratification du Conseil
d'administration,

Zurich, le 21 juin 1853.

Pour la direction de la Compagnie des chemins de
fer de Zurich et le lac de Constance,

Le Président :
Dr. A. ESCHER.

Approuvé.

Zurich, le 22 juin 1853.

Pour le Comité de la Compagnie suisse des chemins de fer du nord,

Le Président :

Ed. SULZER.

Le Secrétaire :

C. de SCHWERZENBACH.

Approuvé.

Zurich, le 22 juin 1853.

Pour le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Zurich au lac de Constance,

Le Président :

Dr. A. ESCHER.

Le Secrétaire :

STOLL.

Le Conseil exécutif de l'Etat confédéré de Zurich a approuvé la convention ci-dessus sous réserve de la ratification du Grand Conseil.

Zurich, le 21 juin 1853.

Au nom du Conseil exécutif,

Le Viceprésident :

Dr. A. ESCHER.

Le premier secrétaire d'Etat :

HAGENBACH.

**ARRÊTÉ du Grand Conseil du Canton de Zurich portant concession d'un chemin de fer
tendant de Zurich à la frontière près Dietikon. (Du 7 Janvier 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	1-14
Page	
Pagina	
Ref. No	10 056 417

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.