

Konzession

des

Standes Glarus für eine Eisenbahn von der schwyzerisch-glarnerischen bis zur glarnerisch-st. gallischen Grenze unterhalb der Ziegelbrücke.

(Vom 11. September 1872.)

Der dreifache Landrath des Kantons Glarus,
in Beuzung der von der h. Landsgemeinde ihm ertheilten Vollmacht;

nach Einsicht eines, von Zürich 13. Januar datirten, von den HH. H. Studer und Huber, Namens des Centralkomite für Erbauung einer Eisenbahn am linken Zürichseeufer, unterzeichneten Gesuches um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb der auf glarnerischem Kantonsgebiete liegenden Bestandtheile der von gedachtem Komite angestrebten Bahn,

beschliesst:

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Händen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäss § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Konzession umfasst die Berechtigung, eine Eisenbahn von der schwyzerisch-glarnerischen Grenze am Ussbühl bei Bilten

hinweg bis zur st. gallisch-glarnerischen Grenze unterhalb der Ziegelbrücke herzustellen, hehufs Anschluss an die Vereinigten Schweizerbahnen in der bestehenden Station Ziegelbrücke. Sofern es Seitens der Standeskommission des Kantons Glarus innerhalb eines Jahres von Ertheilung gegenwärtiger Konzession an verlangt wird, ist die Bahngesellschaft verpflichtet, von der Station Ziegelbrücke aus eine Fortsetzung bis nach Näfels (zum Anschlusse an die Vereinigten Schweizerbahnen) herzustellen, mit einer Station für die Ortschaften Niederurnen und Oberurnen, welche annähernd 1 Kilometer von der Kirche jeder dieser Gemeinden entfernt sein wird.

§ 3. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäss einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 4. Die Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Landrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Streke überlassen.

§ 5. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Glarus berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn Zürich-Ziegelbrücke nebst den erstellten Abzweigungen der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 6. Kann im Falle des Rückkaufs 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 bis zum Jahre 1933 ist das Fünf- undzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahre 1963 das

- Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Massstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmassliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufes kosten würde, in dem Sinne, dass der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Glarus abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 7. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

Für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Glarus entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, kann sie jedoch vor den glarnerischen Gerichten belangt werden, und hat zu diesem Behufe einen im Kanton wohnhaften Repräsentanten zu bezeichnen.

§ 8. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung der Standeskommission und können nach erfolgter Gutheissung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

Die Transportreglemente sind der Standeskommission jeweilen zur Einsicht vorzulegen. Dasselbe gilt von Abänderungen an den bestehenden Bestimmungen und zwar in dem Sinne, dass die Mittheilung spätestens gleichzeitig mit der Inkraftsetzung stattzufinden hat.

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

§ 11. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht,

Schuzmittel zu erstellen. Der Polizeikommission wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 12. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Standeskommission die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfang vorbehalten.

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

§ 13. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der Standeskommission für treue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Standeskommission die Entlassung eines Bahnpolizei-angestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muss einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Rath, entsprochen werden.

§ 14. 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, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Strassen und Gewässern dem Rathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Rathes einzuholen.

§ 15. 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 kompetenten 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 zuständige 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, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung 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. Die Unterhaltung solcher Bauten, nachdem sie im Einverständniss mit der Bahngesellschaft kunstgerecht ausgeführt sind, liegt hinwieder auf der Gesellschaft.

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

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 19. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die Standeskommission 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 die Standeskommission jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Benutzung der Bahn gefährden, so ist die Standeskommission ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

§ 20. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer in einer Zeitstunde) befördert werden.

§ 22. 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 Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sizen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 24. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 25. 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 per Schw. Stunde (4,8 Kilom.)									
									der Bahnlänge
" " 2.	"	"	"	"	0,35	"	"	"	"
" " 3.	"	"	"	"	0,25	"	"	"	"

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) 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.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements sind die Personentaxen niedriger zu halten, als für einfache Fahrten.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

Das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen 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 Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermässigt werden.

§ 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.*)

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

§ 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem

*) Der Schlussatz dieses Artikels: „Jedoch—Waggon“ wird von der Nordostbahn beanstandet und es ist ihr die Zusage gemacht, dass derselbe hierseits fallen gelassen werde, wenn auch der Kantonsrath von Zürich bei Gelegenheit der Uebertragung der Konzession auf die Nordostbahn ihn fallen lasse.

andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, dass Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber diejenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 32. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung 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 lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Personen, welche auf Rechnung des Kantons Glarus polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmungen der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxe, bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 35. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach

gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttaxen gemäss einer zwischen der Standeskommission und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, dass der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen der Standeskommission und der Eisenbahngesellschaft betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 36. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämtlicher Bahnbauten anzufertigen und der Standeskommission eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn, als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe, theils dem Archiv des Standes Glarus, 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 der Standeskommission, als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

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

§ 38. Ausser den in §§ 6, 17 und 35 vorgesehenen Fällen sind im Weitem 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 ernennt 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 übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

§ 40. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfondes für Unterstützung von Arbeitern oder deren Hinterlassenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, zu sorgen.

§ 41. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten zu beginnen und sich zugleich bei der Standeskommission über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 42. Die Standeskommission ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Glarus, den 11. September 1872.

Der Landammann:

Dr. J Heer.

Namens des dreifachen Landrathes,
der erste Rathsschreiber:

M. Kundert.



Konzession des Standes Glarus für eine Eisenbahn von der schwyzerischglarnerischen bis zur glarnerisch-st. gallischen Grenze unterhalb der Ziegelbrücke. (Vom 11. September 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.02.1873
Date	
Data	
Seite	157-166
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 560

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.