

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich auf
den Uetliberg.

(Vom 22. Oktober 1872.)

Der Kantonsrath;

nach Einsicht der vom 19. Hornung und 13. April 1872 datirten, von den Herren C. Gonzenbach-Escher, C. Fürst, Sohn, Th. Baur, P. E. Huber und H. Isler gestellten Gesuche um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich auf den Uetliberg,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e s s t:

§ 1. Den Gesuchstellern wird zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich auf den Uetliberg, und zwar, soweit es sich um ausserordentliche Steigungen handelt, nach dem System der Rigibahn 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 Dauer der Konzession erstreckt sich bis 1. Januar 1971. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäss einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

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

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom 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 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.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, 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 Jahr 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 1971 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 Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

§ 7. Die Mehrheit der Direktion und des weitem Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

§ 8. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes 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 anderen Privatunternehmung, den allgemeinen Gesezen und Verordnungen des Landes.

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Obergaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen 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.

§ 12. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für treue Pflichterfüllung in's Handelgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muss einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten die Pläne über die Eisenbahnbauten und zwar

insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, die Betriebsvorrichtungen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Strassen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bannplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

Bei Anlage der Bahn ist darauf Bedacht zu nehmen, dass daraus für schon bestehende oder konzedirte Hauptbahnen keine Störungen oder Gefährdungen des Betriebes erwachsen. In Beziehung auf Hauptbahnen, welche erst später konzedirt werden, und welche die nach der gegenwärtigen Konzession ausgeführte Bahn kreuzen müssen, wird festgesetzt, dass die betreffenden Bahngesellschaften solche Veränderungen an der letzteren zu verlangen berechtigt sind, welche sich zur rationellen Anlage, sowie zum ungestörten und ungefährdeten Betrieb der Hauptbahnen als erforderlich herausstellen, und zwar gegen Ersatz der durch die Umänderung verursachten Baukosten ohne anderweitige Entschädigung.

§ 14. 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 Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige 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.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwärterhäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten, und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

§ 16. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

§ 17. 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.

§ 18. Die Bahn darf dem Betrieb 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 ertheilt 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 Benutzung der Bahn gefährden, 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 auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 19. Die Beförderung von Personen während der Zeit vom 1. Mai bis Ende September soll täglich mindestens zwei Mal in beiden Richtungen geschehen. Im Uebrigen wird die Gesellschaft den Betrieb der Bahn nach dem jeweiligen Bedürfniss des Verkehrs und der Leistungsfähigkeit der Bahn einrichten.

§ 20. Die Fahrgeschwindigkeit wird durch die Gesellschaft je nach der Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel mit Genehmigung des Regierungsrathes festgesetzt.

Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäk- oder Frachtwagen den Personenwagen anzuhängen oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

§ 22. Das Gepäk der Reisenden und Lebensmittel, letztere in Einzelsendung nicht über zwei Zentner, sind am Tage der Aufgabe, oder längstens innert 24 Stunden, andere Waaren, die Einzelsendung unter zehn Zentner Gewicht, innert zwei Tagen, vom Datum der Aufgabe an gerechnet, zu befördern. Ueber Beförderung von Waaren, die das oben angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Aufgeber mit der Gesellschaft zu verständigen.

§ 23. Für die ersten drei Betriebsjahre bleibt es der Gesellschaft freigestellt, zur Personenbeförderung eine oder zwei Wagenklassen einzuführen. Nach Ablauf dieser Zeit kann der Regierungsrath die Anwendung zweier Wagenklassen von der Gesellschaft verlangen. Beide Wagenklassen sollen zum Sizen eingerichtet werden.

§ 24. Die Verpflichtung der Gesellschaft zur Beförderung der auf einen Zug sich meldenden Personen richtet sich nach der Leistungsfähigkeit der Maschinen.

§ 25. Die Gesellschaft ist ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

Fr. 3,00 für die Hin- und Rückfahrt.

Fr. 2,00 für die Bergfahrt.

Fr. 1,50 für die Thalfahrt.

Nach Einführung der zweiten Klasse bestehen für diese folgende Maximaltaxen:

Fr. 2,00 für die Hin- und Rückfahrt.

Fr. 1,50 für die Bergfahrt.

Fr. 1,00 für die Thalfahrt.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, Abonnementsbillete für fünf Doppeltouren mit einem Rabatt von 20 Prozent der jeweiligen Fahrpreise auszugeben.

Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte.

Kleines Handgepäk von nicht mehr als zehn Pfund Gewicht ist kostenfrei zu befördern.

§ 26. Die höchste Taxe für den Transport eines Zentners Waare beträgt:

Für Reisegepäk Fr. 0,60.

Für andere Waare Fr. 0,40.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Zuge reisenden Trägern, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist die Waarentaxe zu bezahlen.

Für Waarensendungen unter einem Zentner Gewicht darf die Transporttaxe auf höchstens Rpn. 40 festgesetzt werden.

§ 27. Die Taxen für allfällige Zwischenstationen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

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

§ 29. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttaxen gemäss einer zwischen dem Regierungsrathe 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 dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 30. 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 dem Regierungsrathe 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 Staates Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst 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 einzuverleibende Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 31. 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 dem Regierungsrathe einzusenden.

§ 32. Ausser den in §§ 5 und 29 vorgesehenen Fällen sind alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur zwischen dem Staate und den Konzessionsinhabern, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 33. Für die Entscheidung der gemäss den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszu tragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammen gesetzt, 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.

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

§ 35. Die Gesellschaft hat innerhalb zwei Jahren, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen und sich zugleich beim Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlöscht die Konzession.

§ 36. Der Regierungsrath wird die in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen treffen.

Zürich, den 22. Oktober 1872.

Im Namen des Kantonsrathes:

Der erste Vizepräsident,

Dr. Römer.

Der zweite Sekretär,

Bosshard.



Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich auf den Uetliberg. (Vom 22. Oktober 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.01.1873
Date	
Data	
Seite	95-102
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 549

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.