

## Konzeffion

des

### Standes Zürich für eine Eisenbahn von Kemptthal nach Unter-Wetzikon.

(Vom 4. Heumonate 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 22. April 1871 datirten Gesuches des Stadtrathes Winterthur und eines weitern des betreffenden Gründungskomite vom 20. Mai 1871 um Ertheilung einer Konzeffion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station der Vereinigten Schweizerbahnen bei Unter-Wetzikon nach der Nordostbahn-Station Kemptthal, beziehungsweise nach dem Bahnhofs Winterthur,

auf den Antrag des Regierungsrathes,  
beschließt:

§ 1. Die nachgesuchte Konzeffion wird den Gesuchstellern zu Handen 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 Dauer der Konzeffion 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.

§ 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 Strecke 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 Rückkaufes 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 Fünfundzwanzigfache des durchschnittlich n 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 die es 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 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 Winterthur.

§ 7. Die Mehrheit der Direktion und des weiteren 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 Guttheißung 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 Gesetzen 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 Obergewaltrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

Die näheren 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 Beamteten 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 Handgelübde 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, entsprechen werden.

§ 13. Die zu gründende 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 Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§ 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 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.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen, 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, Bahnwarkhäuser 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 diesen 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. Sollte der Regierungsrath später die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 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 Verkehr 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 soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

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

§ 21. 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 befördert 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.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. 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 Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittslokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

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

§ 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

" " 2. " " " " 0,35

" " 3. " " " " 0,25

per Schw.=Stunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

Kinder unter 10 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.

§ 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 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 26. 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.

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

§ 28. 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 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.

§ 29. 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 aufgebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 30. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Tarbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

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

§ 32. 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

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

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

§ 34. 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.

§ 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher 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 Einrichtungen zum Betriebe theils dem Archiv des Standes 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 einzuverleibenden Rechnungen

ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 36. 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.

§ 37. Außer den in den §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 38. 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 Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 39. 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.

§ 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, 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 über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach der Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabfolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersetzen.

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

Zürich, den 4. Heumonath 1871.

Im Namen des Kantonsrathes:

Der Präsident:

S. Bleuler.

Der vierte Sekretär:

Schmid.

Der Regierungsrath,

behufs Vollziehung des vorstehenden Beschlusses

verordnet:

Es soll derselbe in das Amtsblatt und die Gesetzesammlung aufgenommen werden.

Zürich, den 29. Heumonath 1871.

Im Namen des Regierungsrathes:

Der Regierungspräsident:

Sieber.

Der Staatschreiber:

Keller.