

Also beschlossen vom schweizerischen Ständerathe, Bern,
den 28. Januar 1853.

Im Namen desselben:
Der Präsident,
F. Briatte.
Der Protokollführer,
J. Kern-Germann.

Wir Präsident und Regierungsrath des Kantons
Zürich haben nach Einsicht des vorstehenden Bundes=
beschlusses verordnet:

Es soll derselbe sowohl in die Gesetzsammlung
als in das Amtsblatt aufgenommen werden.

Also beschlossen Dienstags den 15. Hornung 1853.

Der erste Präsident,
Dr. U. Zehnder.
Der erste Staatschreiber,
Hagenbuch.

B u n d e s b e s c h l u ß

betreffend die Konzession für die Eisenbahn von
Schaffhausen über Andelfingen nach Winterthur.

(Vom 2. Februar 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizeri=
schen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kan=
tons Zürich einer Aktiengesellschaft ertheilten Kon=
zession betreffend den Bau und Betrieb einer Eisen=
bahn von der Kantonsgrenze bei Schaffhausen über
Andelfingen nach Winterthur vom 7. Januar 1853,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;
in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

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

Art. 1. In Erledigung von 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 Frkn. 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 vier Prozent nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Schaffhausen bis Winterthur sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen fünf Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt 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 dreißigsten, fünf- undvierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigundeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von fünfzehn Monaten, 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 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 beschlossen vom schweizerischen Nationalrathe, Bern, den 1. Februar 1853.

Im Namen desselben:
Der Präsident,
Hungerbühler.
Der Protokollführer,
Schieß.

Also beschlossen vom schweizerischen Ständerathe, Bern, den 2. Februar 1853.

Im Namen desselben:
Der Präsident,
F. Briatte.
Der Protokollführer,
J. Kern-Germann.

Wir Präsident und Regierungsrath des Kantons Zürich haben nach Einsicht des vorstehenden Bundesbeschlusses verordnet:

Es soll derselbe sowohl in die Gesetzsammlung als in das Amtsblatt aufgenommen werden.

Also beschlossen Dienstags den 15. Hornung 1853.

Der erste Präsident,
Dr. U. Zehnder.
Der erste Staatschreiber,
Hagenbuch.