



Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur	StAZH OS 13 (S. 196-208)
Titel	Beschluß betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Oerlikon nach Bülach, mit Abzweigung nach Dielsdorf.
Ordnungsnummer	
Datum	01.07.1863

[S. 196] Der Große Rath,
auf den Antrag des Regierungsrathes,
beschließt:

§ 1. Es wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer von Oerlikon nach Bülach führenden Lokomotiveisenbahn II. Klasse nebst einer an geeigneter Stelle von derselben ablenkenden, mit Pferden zu bedienenden Zweigbahn nach Dielsdorf unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonats 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1964 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

§ 3. Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Heumonats 1863 an gerechnet, eine weitere Eisenbahn, welche sich von der zwischen Zürich und der Station Kempththal befindlichen Strecke der Nordostbahn aus bis an die Badische oder bis an die Aargauische zwischen dem Rhein und dem Oetweiler-Berge liegende Grenze oder in der Richtung nach diesen // [S. 197] Grenzen hinziehen würde, weder selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.

Der Kanton Zürich verpflichtet sich im Fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden, also selbstverständlich auch einer eine Fortsetzung derselben bildenden, Eisenbahn handeln sollte, der Nordostbahngesellschaft zu den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§ 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

§ 5. Die Nordostbahngesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der 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.



§ 6. Der Bau der Bahn soll so befördert werden, daß dieselbe im Mai 1865 in ihrem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann.

Diese Frist ist, falls außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg u. dgl., eintreten sollten, angemessen zu erstrecken.

§ 7. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen // [S. 198] 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 betreffenden 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 betreffende 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 immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 8. Die Bahn wird einspurig hergestellt. Es bleibt jedoch der Gesellschaft unbenommen, im Verfolge auch die zweite Spur auszuführen.

§ 9. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in gehörigem Zustande zu erhalten. Unter Beachtung dieser Vorschrift darf übrigens bei dem Baue und der Unterhaltung der Bahn die äußerste Sparsamkeit in Anwendung gebracht werden.

§ 10. Die Bahn darf dem Verkehre 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. // [S. 199]

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel 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.

§ 11. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 12. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowol für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§ 13. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der



Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft // [S. 200] zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden, Reglemente aufgestellt.

§ 14. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch unverweilt an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen 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, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließ- // [S. 201] lich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, zur Last.

§ 16. Die Beförderung der Personen auf der konzedirten Eisenbahn soll in der Richtung von Bülach nach Oerlikon, von Oerlikon nach Bülach, von Dielsdorf nach dem Anschlußpunkte an die Bahn Bülach–Oerlikon und von diesem Anschlußpunkte nach Dielsdorf je dreimal täglich stattfinden. Es bleibt der Gesellschaft unbenommen, weitere Züge zur Ausführung zu bringen.

§ 17. Die Beförderung der Personen auf der Bahn Bülach–Oerlikon hat mit einer mittlern Geschwindigkeit von vier Wegstunden in einer Zeitstunde, diejenige auf der mit Pferden zu betreibenden Zweigbahn mit einer Geschwindigkeit von einer Wegstunde in einer halben Zeitstunde, zu erfolgen.

§ 18. Waaren, für deren Beförderung nichts besonderes vorgeschrieben wird (gewöhnliche Güter), 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, für die ein beschleunigter Transport vorgeschrieben wird (Eilgüter), sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten Zuge zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Beförderung der Personen in zwei Wagenklassen, welche der zur Zeit auf der Nordostbahn bestehenden zweiten und dritten // [S. 202] Wagenklasse zu entsprechen haben, stattfinden zu lassen. Ob auch



eine erste Wagenklasse eingerichtet werden soll, bleibt dem Ermessen der Gesellschaft anheim gegeben.

§ 20. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taren bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 pr. Schweizer Stunde der Bahnlänge.

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 pr. Schweizer Stunde der Bahnlänge.

In der 3. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 pr. Schweizer Stunde der Bahnlänge.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Billets für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Tare eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Tare von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

§ 21. Für den Transport von Vieh dürfen Taren bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden: Für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf Fr. 1,12 pr. Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe, das Stück bis auf Fr. 0,56 pr. Stunde. // [S. 203]

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde, das Stück bis auf Fr. 0,21 pr. Stunde.

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

§ 22. Die höchste Tare, die für den Transport eines Zentners gewöhnlicher Güter (§ 18) pr. Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Dabei bleibt übrigens der Gesellschaft freigestellt, für das Auf- und Abladen eine Gebühr zu berechnen, welche für jede einzelne dieser beiden Verrichtungen den Betrag von Fr. 0,03 pr. Zentner nicht übersteigen darf.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Tare so berechnet werden, daß für Fr. 1000 pr. Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 23. Für den Transport der Eilgüter (§ 18) darf die Tare bis auf den doppelten Betrag derjenigen für gewöhnliche Güter erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche die Träger in demselben Zuge, mit welchem sie reisen, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitführen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang nehmen, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentare zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund stets als Eilgüter befördert werden sollen.

§ 24. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttare nach eigenem Ermessen fest.

§ 25. Bei der Berechnung der Taren werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, // [S. 204] Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Frkn. 500 bei Geldsendungen für volle Frkn. 500



angeschlagen und überhaupt nie weniger als Frkn. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§ 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tare durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Jedoch hat der Kanton 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 Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportieren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§ 29. Die Gesellschaft wird, immerhin übrigens unter Vorbehalt der in der gegenwärtigen Konzession auf- // [S. 205] gestellten Vorschriften, ermächtigt, den Betrieb der Eisenbahn Oerlikon–Bülach–Dielsdorf in thunlichst einfacher Weise und mit möglichst geringem Kostenaufwande einzurichten.

§ 30. Es bleibt der Gesellschaft selbstverständlich freigestellt, auch auf der Zweigbahn nach Dielsdorf den Lokomotivbetrieb in beliebigem Umfange einzuführen, wie sie hinwieder auf der Bahnstrecke Oerlikon–Bülach, auf welcher für die konzessionsmäßigen Züge der Lokomotivbetrieb II. Klasse in Anwendung zu bringen ist, allfällige weitere regelmäßige oder außerordentliche Fahrten mit Pferden zu bewerkstelligen befugt sein soll.

§ 31. Soweit der Bund nicht bereits von dem 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 Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechzigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres vom 1. Mai 1865, beziehungsweise von dem Tage an gerechnet, mit welchem die Eisenbahn dem Betriebe übergeben wird (§ 6), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Oerlikon–Bülach–Dielsdorf der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 32. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt. // [S. 206]



Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechzigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache 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 Grund 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 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. Streitigkeiten, die hierüber // [S. 207] entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 33. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowol der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft, einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder, wenn 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 sowol von Seite des Regierungsrathes, als auch von Seite der Gesellschaft, einzutragen.

§ 34. Außer dem im § 32 vorgesehenen Falle sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 35. 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 erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so ist das Obergericht des Kantons Zürich zu ersuchen, einen Dreivorschlag zu bilden, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der vor- // [S. 208] geschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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



Zürich, den 1. Heumonat 1863.

Im Namen des Großen Rathes :

Der Präsident.

Dr. U. Zehnder.

Der dritte Sekretär,

Friedrich Schweizer.

Wir Präsident und Regierungsrath des Kantons Zürich haben zum Behufe der Vollziehung des vorstehenden Beschlusses verordnet:

Dieser Beschluß soll durch das Amtsblatt zur öffentlichen Kenntniß gebracht und in die Gesetzessammlung aufgenommen werden.

Also beschlossen Samstags, den 4. Heumonat 1863.

Der erste Präsident,

Dr. U. Zehnder.

Der zweite Staatsschreiber.

J. Boßhardt.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: jsn)/24.02.2015]