



## **Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online**

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

Signatur **StAZH OS 18 (S. 504-515)**  
Titel **Bundesbeschluß betreffend Konzession einer  
Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.**  
Ordnungsnummer  
Datum 18.03.1875

[S. 504] Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Gebrüder Brunnen und Komp. in Winterthur vom  
21. Mai 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. Christmonat 1874,  
beschließt:

Den Herren Gebrüder Brunnen in Winterthur wird die Konzession für den Bau und  
Betrieb einer Dampfomnibuseisenbahn von Zürich (unterer Hirschengraben) nach  
Höngg unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der  
Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen  
jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Jenner 1875 an  
gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Winterthur.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem  
Ausschusses soll aus // [S. 505] Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der  
Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an  
gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen  
Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Hiebei ist dem Bundesrathe noch besonders vorbehalten, nach Anhörung der  
Kantonsregierung und des Stadtrathes von Zürich, bezüglich der Straßenbenutzung  
durch diese Bahn alle zur Sicherheit des Straßenverkehrs und zur ungestörten  
Mitbenutzung der Straße durch Dritte erforderlichen Cautelen den  
Konzessionsbewerbern vorzuschreiben und denselben gutfindendenfalls in dieser  
Richtung selbst weitere positive Auflagen zu machen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeitern für die Erstellung der Bahn  
zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem  
Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine  
Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die  
Sicherheit des Betriebes geboten ist.



Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Die Spurweite soll einen Meter betragen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u.s.w., // [S. 506] sind Eigenthum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich im Sommerhalbjahr (1. April bis 31. Weinmonat) mindestens sechs-, im Winter mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Züge haben mit einer Geschwindigkeit von 10–15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere oder höhere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aende- // [S. 507] rung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird ein besonderes Wagen- und Traktionssystem anwenden, welches der Genehmigung des Bundesrathes unterliegt.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu tun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rp. per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann. Mehr als 5 Kilogramm Gepäck dürfen überhaupt nicht in die Personenwagen mitgenommen werden.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2 ½ Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.



Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- // [S. 508] und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen wettern Rabatt bewilligen.

Als Minimum der Taxe für ein Personenbillet können 15 Rp. bezogen werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrath zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Von der Pflicht zum Viehtransport ist die Unternehmung befreit.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rp., die niedrigste nicht über  $\frac{5}{10}$  Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rp. zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. // [S. 509]

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rp. festgesetzt werden.

Art. 18 a. Für Strecken mit einer über 25 ‰ hinausgehenden Steigung wird der Bundesrath ermächtigt, vor der Hand die Taxansätze für Personen, Reisendengepäck und Waaren verhältnißmäßig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, daß er, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Borschläge für definitive Festsetzung dieser Maxima unterbreiten wird.

Art. 18 b. Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäck- oder Frachtwagen den Personenzügen anzuhängen oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Reisendengepäck und die Waaren sind, soweit die einzelne Sendung 2500 Kilogramm nicht übersteigt, binnen 24 Stunden, vom Zeitpunkt der Aufgabe an, zu befördern.

Ueber Beförderung von Waaren, welche das angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Ausgeber mit der Betriebsverwaltung zu verständigen.

Art. 18 c. Mit Rücksicht darauf, daß die Voraussetzungen der Artikel 19 und 20 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 bezüglich der Leistungen an die Post, auf das in Frage liegende Dampfomnibussystem nicht in allen Beziehungen anwendbar sind, wird der Bundesrath ermächtigt, den Unternehmern durch ein besonderes



Regulativ die Art ihrer // [S. 510] Leistungen für Beförderung der Brief- und Fahrpostsendungen vorzuschreiben.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrath nach Anhörung der -Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm und Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentiren Bruchtheile von Franken 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die Nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere // [S. 511] Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem // [S. 512] neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.



Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. // [S. 513]
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 ½ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung, mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gekämmten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des // [S. 514] Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Zürich hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dieß von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 16. März 1875.

Der Präsident:

Köchlin.

Der Protokollführer:

J. L. Lüscher. // [S. 515]

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 18. März 1875.

Der Präsident:

L. Ruchonnet.

Der Protokollführer:

Schieß.

Der schweizerische Bundesrath

beschließt:

Vollziehung des vorstehenden Bundesbeschlusses.

Bern, den 25. März 1875.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:

Der Bundespräsident,

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft,

Schieß.

Der Regierungsrath des eidg. Standes Zürich

beschließt:

Es sei vorstehender Bundesbeschluß betreffend Konzession einer  
Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg in das Amtsblatt und die  
Gesetzessammlung aufzunehmen.



Zürich, den 10. April 1875.

Im Namen des Regierungsrathes:

Der Präsident,

Brändli.

Der Staatsschreiber,

Keller.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: sef)/26.02.2015]