

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg.

(Vom 19. September 1899.)

Tit.

Mitteltst Eingabe vom 1. Februar 1899 stellten die Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown, Boveri & Cie. in Baden, Nationalrat Stadler, Gemeindepräsident Boßhard und Bankdirektor Gyr-Guyer in Uster und Gemeindepräsident Hürli- mann und Notar Egli in Stäfa, handelnd namens eines Initiativ- komitees, das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg.

Der technische Bericht geht davon aus, daß, nachdem die Konzession für eine elektrische Straßenbahn Wetzikon-Öt wil-Langholz-Meilen erteilt worden sei, sich eine Anschlußlinie von Öt wil (Langholz) nach Uster einerseits und von Ülikon nach Stäfa anderseits als logische Konsequenz ergebe und es sei darum von der Direktion der öffentlichen Arbeiten schon in ihrem Bericht an den Regierungsrat betreffend die Straßenbahn Wetzikon-Meilen auf diese Konsequenz hingewiesen worden.

Im Zusammenhang aber mit der Linie Uster-Stäfa, die sich aus drei Sektionen, Uster-Öt wil, Öt wil-Ülikon (eventuelle Ge- meinschaftsstrecke mit Wetzikon-Meilen) und Ülikon-Stäfa, zu- sammensetze, habe sich das Bedürfnis geltend gemacht, auch auf

eine Zweiglinie von Eßlingen nach Vorder- und Hinter-Egg Rücksicht zu nehmen, um die Interessen nicht nur der unteren, sondern auch der oberen Teile der Gemeinde Egg möglichst zu befriedigen.

Vermöge der direkten Führung der Linie durch die Ortschaften, der dementsprechend bequemen Haltstellen und der häufigen, durch elektrischen Betrieb ermöglichten Fahrgelegenheiten biete die Straßenbahn der Landesgegend specielle Vorteile, die durch die erhebliche Entlastung der Straßen von schwerem Verkehr, sowie durch wesentliche Verbesserung des gegenwärtigen schwerfälligen, ungentügenden und dabei kostspieligen Postdienstes noch erhöht werden.

Gegenüber der gegenwärtigen Bahnverbindung von Uster nach Stäfa über Zürich (48 km.) oder Rapperswil (31 km.) bedeute die Straßenbahn, die nur rund 14,5 km. lang werde, eine Abkürzung um 33,5, beziehungsweise 18,5 km.

Vom Bahnhof der V. S. B. in Uster ausgehend, biege die Bahn in die Poststraße ein und verfolge diese bis zur Einmündung in die Hauptstraße beim Schloß Uster. Um die scharfe und enge Einmündung der Zimikerstraße zu vermeiden, benütze die Bahn hier auf eine kurze Strecke einen eigenen Bahnkörper. Sodann verfolge sie die Hauptstraße durch Riedikon, Mönchaltorf und Eßlingen, wo die Linie nach Egg abzweige, und sodann nach Gusch, Ötwil und Langholz. Hier beginne die eventuell gemeinschaftlich mit Wetzikon-Meilen zu betreibende Strecke längs der Straße nach Stäfa bis zur Abzweigung derselben gegen Ülikon und Männedorf, unterhalb der „Kniebreche“-Kehre. Diese sei entweder von 14 auf 30 m. Radius zu verbreitern oder durch eine Spitzkehre zu ersetzen, deren Anlage hier nicht nur keine Schwierigkeiten biete, sondern für den Betrieb einen Vorteil bedeute, da hier die Vereinigung, beziehungsweise Trennung der kurzen Züge der beiden Bahnen erfolgen könne.

Vom Abzweigungspunkt der Linie Wetzikon-Meilen ab verfolge das Tracé der Linie Uster-Stäfa die Hauptstraße abwärts bis zur Niveaufkreuzung der N. O. B. bei der Station Stäfa. Die Kreuzung mit der N. O. B. lasse sich hier unter annähernd rechtem Winkel sehr einfach und analog Hunderten von ähnlichen Fällen auf weit frequentierteren ausländischen Hauptbahnen bewerkstelligen, und zwar um so leichter, als die Kreuzung in der Station Stäfa liege. Eventuell könne die Straßenbahn mittelst einer Kurve in die Stationsgeleise einbiegen und dieselben mit Weichen kreuzen, um dann die Bahnhofstraße und schließlich die Seestraße zu erreichen, wo sie bei der Dampfschiffstation ihren Endpunkt finde.

Für den Fall der direkten Niveaureuzung sei die etwas kürzere Variante längs der Hauptstraße bis zum See vorgesehen.

Die Zweiglinie Eßlingen-Egg verfolge von Eßlingen aus die Hauptstraße nach der Fabrik Schröder und Vorder-Egg bis zu ihrem Endpunkt beim „Sternen“ in Hinter-Egg. Gemäß Vereinbarung mit dem Gemeinderat von Egg unterliege diese Zweiglinie der Voraussetzung, daß bis zum Zeitpunkt der Finanzierung des Unternehmens eine Verständigung mit der politischen Gemeinde Egg über die Höhe ihrer Aktienbeteiligung, sowohl für die auf das Gemeindegebiet entfallende Strecke der Hauptlinie Uster-Stäfa, als für die besagte Zweiglinie erzielt werde.

Die Länge der Hauptlinie betrage 14,7 km., diejenige der Zweiglinie 3,3 km. Der Minimalradius von 25 m. komme nur an wenigen Punkten, in Uster und Stäfa, vor. Die Maximalsteigung betrage auf der Strecke von Uster bis zum Kulminationspunkt jenseits Langholz 7 ‰, auf der Zweiglinie 6,7 ‰ und auf der See-seite 9,5 ‰. Diese Steigungen bieten jedoch für den elektrischen Betrieb kein Hindernis, wie auf den kontinuierlichen Steigungen von 11,3 ‰ auf der Linie Lausanne-Pontaise und 9,2 ‰ in Freiburg erwiesen sei. Nur bedinge die Steilstrecke von Stäfa aufwärts bis zum Vereinigungspunkt mit Wetzikon-Meilen den Betrieb mit einzelnen Motorwagen.

Die Spurweite betrage 1 m. Für den Oberbau seien Vignol-Stahlschienen, Profil 20 kg., mit eisernen Schwellen in Aussicht genommen.

In Uster und Stäfa sei die Mitbenützung der bestehenden Stationsgebäude, soweit erforderlich, und in den verschiedenen Ortschaften die Mitbenützung von andern vorhandenen Lokalitäten zur Abfertigung des Personen- und Gepäckverkehrs vorausgesetzt. Für die Abfertigung des Güterverkehrs werde man in den größeren Ortschaften zweckentsprechende einfache Einrichtungen zu treffen haben. Für den Postverkehr werden den Zügen kleine, vierrädrige Postwagen angehängt.

Die Zuleitung der elektrischen Kraft erfolge oberirdisch, 5,5 m. über den Schienen, die Rückleitung durch die Schienen.

Der generelle Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Unterbau	Fr.	126,000
2. Oberbau	„	440,000
3. Remisen und Werkstätten, inkl. Landerwerb	„	96,000

Übertrag Fr. 662,000

	Übertrag	Fr.	662,000
4. Einfriedigungen und Signale	„	„	20,000
5. Elektrische Leitungsanlage	„	„	260,000
6. Rollmaterial	„	„	250,000
7. Bauleitung und Organisation	„	„	40,000
8. Verwaltungskosten der Gesellschaft während des Baues	„	„	20,000
9. Bauzinsen	„	„	24,000
10. Diverses	„	„	74,000
	Total	Fr.	1,350,000

Die Einnahmen und Ausgaben werden wie folgt berechnet:

Einnahmen:

187,000 Passagiere, im Mittel à 60 Rp.	Fr.	112,250
10,000 Tonnen Güter, im Mittel à Fr. 2. 20	„	22,000
Post- und Gepäckverkehr	„	10,000
		<hr/>
	Fr.	144,250

Ausgaben:

154,000 Zugskilometer à 55 Rp.	„	84,700
		<hr/>
	Überschuß	Fr. 59,550

oder 4,4 % des Baukapitals.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich empfahl mit Schreiben vom 20. Mai abhin die Erteilung der Bundeskonzession, indem er gleichzeitig seinen Beschluß vom gleichen Datum übermittelte, durch welchen er den Konzessionsbewerbern die kantonale Konzession mit Rücksicht auf die Straßenbenutzung erteilt hatte.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 2. September 1899 statt und führten zur allseitigen Annahme des nachstehenden Konzessionsentwurfes. Derselbe stimmt in allen Punkten mit der Konzession für eine elektrische Straßenbahn Wetzikon-Meilen vom 29. Oktober 1898 überein, da es sich um eine Bahn von ganz gleichem Charakter handelt. So sind namentlich auch die gleichen Taxansätze und im weiteren die Bestimmungen aufgenommen worden, daß der Güterwagenladungs- und Viehverkehr ein Jahr nach der Betriebseröffnung eingeführt werden müsse (Art. 12) und daß die Taxen herabzusetzen seien, wenn der Reinertrag während drei aufeinanderfolgenden Jahren vier Prozent übersteige (Art. 25).

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, bemerken wir nur noch, daß die projektierte

Straßenbahn ein Konkurrenzprojekt bildet zu der unterm 23. Dezember 1896 konzessionierten Normalbahn Effretikon-Uster-Stäfa mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Ellingen. Indessen darf die Konzession unbedenklich erteilt werden, weil das Initiativkomitee für die Normalbahn, dessen Präsident, Herr Nationalrat Stadler, und dessen Sekretär, Herr Gyr-Guyer, selbst Mitglieder des Straßenbahnkomitees Uster-Stäfa sind, keinerlei Einsprache erhoben hat, vielmehr schon in seinem Schreiben vom 19. Dezember 1898 betreffend Fristverlängerung darauf hingewiesen hatte, daß die Möglichkeit, die normalspurige Bahn zu bauen, infolge Rücktrittes der Gemeinden Golsau und Grüningen sehr abgenommen habe und überhaupt verschwinden würde, falls die Straßenbahnbestrebungen im zürcherischen Oberland Erfolg haben sollten.

Wir benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. September 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, und Mithafte vom 1. Februar 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. September 1899,

beschließt:

Den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown Boveri & Cie. in Baden, Nationalrat Stadler in Uster, Gemeindepräsident Boßhard in Uster, Bankdirektor Gyr-Guyer in Uster, Gemeindepräsident Hürlimann in Stäfa und Notar Egli in Stäfa, handelnd namens des Straßenbahnkomitees Uster-Stäfa, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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

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

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Spätestens ein Jahr nach der Betriebseröffnung ist der Güterwagenladungs- und Viehverkehr in vollem Umfang aufzunehmen.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen 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.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 19. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

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

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

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

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 20. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 22. Die in den Art. 16, 18 und 19 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen vier Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist

das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Öffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 27. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die vom Regierungsrat des Kantons Zürich durch Beschluß vom 20. Mai 1899 aufgestellten Bestimmungen, soweit dieselben nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des 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. 29. Haben der Kanton Zürich oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg. (Vom 19. September 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1899
Date	
Data	
Seite	677-688
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 903

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.