

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschifflande) nach Männedorf-Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen).

(Vom 19. Dezember 1904.)

Tit.

Die Herren R. Hausamann-Jäkle, A. Weber, G. Weideli, E. Lengstorf und Rud. Suter, alle in Männedorf, unterbreiteten dem Eisenbahndepartement im Mai d. Js. das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschifflande) nach Männedorf-Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen) für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Gemäß dem allgemeinen Bericht ist der Zweck dieser Bahn, die am See und in der Umgebung der Kirche und der Bahnstation Männedorf gelegenen Teile dieser Gemeinde, welche einen direkten Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn nicht haben, an den bereits direkt von dieser Bahn berührten Gemeindeteil „Auf Dorf“ durch eine kurze Verbindungsbahn anzuschließen und damit den Anschluß der ganzen Gemeinde, insbesondere auch der Station Männedorf der schweizerischen Bundesbahnen und der Dampfschifflande an die Wetzikon-Meilen-Bahn zu gewinnen. Das dringendste Bedürfnis bestehe wohl in dem An-

°schluß der Bahnstation Männedorf, von geringerer Bedeutung sei infolge des geringen Verkehrs der Anschluß der Dampfschiff-
lände. Es werde deshalb beabsichtigt, die Verbindungsbahn in
zwei Sektionen zu bauen und zu betreiben, die erste Strecke
würde die Station Männedorf der schweizerischen Bundesbahnen
bis Station „Auf Dorf“ der Wetzikon-Meilen-Bahn umfassen, die
zweite Sektion die Strecke Station Männedorf der schweizerischen
Bundesbahnen bis Dampfschifflande.

Gemäß dem technischen Bericht wurde nach vorläufiger
Rücksprache mit den schweizerischen Bundesbahnen folgendes
Tracé gewählt :

I. Sektion.

Der Ausgangspunkt befinde sich unmittelbar vor dem Auf-
nahmsgebäude der schweizerischen Bundesbahnen, auf deren
Terrain die Bahn in unmittelbarer Nähe des Güterschuppens der
schweizerischen Bundesbahnen vorbeiführe, was für den Güter-
transport sehr erwünscht sei. In der Nähe des Güterschuppens
biete sich Gelegenheit zur Anbringung eines kurzen Ausweich-
geleises. Nach Kreuzung der Mittelwiesstraße folge die Bahn der
nach dem Krankenasyll führenden, zirka 5 Meter breiten Asyl-
straße und übersetze hierauf die schweizerische Bundesbahn west-
lich vom sogenannten Höchsteg auf einer eigenen Brücke. Hierauf
folge sie der nach Saurenbach führenden Straße, welche zu ver-
breitern sei. Kurz vor der Abzweigung der Straße nach Brüs-
chen-Allenberg verlasse die Bahn die Straße und bleibe bis zu ihrem
Endpunkt auf eigenem Bahnkörper. Zu erwähnen sei in diesem
Teilstück eine Übersetzung der Staatsstraße nach Ötwill (Berg-
straße) mittelst eines Viaduktes oder einer Brücke und eine à
Niveau-Kreuzung der Straße Allenberg-Bühlen unmittelbar vor
der Station „Auf Dorf“. Die Einführung der Anschlußbahn in
die bestehenden Geleise der Station Auf Dorf könne in einfacher
Weise erfolgen.

II. Sektion.

Unmittelbar an die I. Sektion anschließend werde die Bahn
zunächst auf der Bahnhofstraße geführt, hierauf biege sie in die
Kugelgasse ein und werde nach Kreuzung der Seestraße möglichst
nahe an die Dampfschifflande herangeführt.

Auf der I. Sektion seien folgende fakultative Zwischenhalte-
stellen vorgesehen: Krankenasyll, Saurenbach und Gruben; die
II. Sektion erhalte keine Zwischenhaltestellen. Die Länge der
I. Sektion betrage 1540 und diejenige der II. Sektion 280 Meter.

Der Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn bedinge die Spurweite von einem Meter. Der Minimalradius der II. Sektion betrage 25 und derjenige der I. Sektion 20 Meter. Besondere Stationsgebäude seien nicht zu erstellen, da sowohl für den Expeditionsdienst als auch für die wartenden Reisenden die Gebäulichkeiten der bestehenden Verkehrsanstalten mitbenutzt werden können. Eine eigene Wagenremise erscheine ebenfalls nicht notwendig. Es sei beabsichtigt, den Betrieb einer der bestehenden Bahnen, z. B. der Wetzikon-Meilen-Bahn, zu übertragen. Diese würde das Rollmaterial beistellen und für die Remisierung desselben eine ihrer bereits vorhandenen Remisen benutzen. Desgleichen könne die Erstellung einer eigenen Umformerstation vermieden werden, indem man beabsichtige, den Strom aus der Umformerstation der Wetzikon-Meilen-Bahn zu beziehen.

Der Fahrplan werde so aufgestellt werden, daß die Anschlüsse an alle wichtigen Züge der schweizerischen Bundesbahnen und der zürcherischen Schmalspurbahnen ermöglicht werden. Zu diesem Zwecke seien täglich 8 bis 10 Züge in jeder Richtung zu führen.

Der approximative Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

	Sektion I Fr.	Sektion II Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
a. Organisations- und Verwaltungskosten, Konzession, Projekte, Vorarbeiten, Bauleitung, Verwaltung	7,000	800
b. Verzinsung des Baukapitals	1,500	300
c. Expropriation	14,000	3,000
d. Bahnbau:		
1. Unterbau	48,000	5,000
2. Oberbau und Verlegung	28,000	5,000
3. Hochbauten	—	—
4. Telephon, Signale	800	300
5. Feste elektrische Einrichtungen	18,000	3,600
II. Rollmaterial:		
Beitrag für Vermehrung des Rollmaterials der betriebführenden Bahngesellschaft	25,000	5,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	—	—
IV. Diverses	10,000	1,500
Total	152,300	24,500
per Kilometer rund	99,000	87,500

Der Regierungsrat des Kantons Zürich empfiehlt das Konzessionsgesuch zur Berücksichtigung. Die Frage der Straßenbenützung ist durch den Beschluß des Regierungsrates vom 15. September 1904 abschließlich erledigt.

Gemäß Art. 39 der kantonalen Konzession ist der Unternehmer nur zum Transport von Personen und Gepäck, letzteres bis auf 50 Kilogramm Gewicht, verpflichtet. Zur Einrichtung eines Güterdienstes kann die Gesellschaft seitens des Regierungsrates verpflichtet werden.

Das Eisenbahndepartement hat in den Konzessionsentwurf die üblichen Bestimmungen über den Güterverkehr aufgenommen und sodann mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Konzession der Wetzikon-Meilen-Bahn vom 29. Oktober 1898 (E. A. S. XV, 241) außer der Beförderung von Gütern auch diejenige von lebenden Tieren vorsieht, die Konzessionsbewerber und den Regierungsrat angefragt, ob sie auch mit der Beförderung von lebenden Tieren einverstanden seien. Diese Frage wurde beiderseits bejaht.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 14. Dezember 1904 in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe erklärte man sich allseitig einverstanden.

Das Konzessionsgesuch gibt uns zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschifflande) nach Männedorf-Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren R. Hausamann-Jäkle, A. Weber, G. Weideli, E. Lengstorf und Rud. Suter, alle in Männedorf, vom Mai 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1904,

beschließt:

Den Herren R. Hausamann-Jäkle, A. Weber, G. Weideli, E. Lengstorf und Rud. Suter, alle in Männedorf, wird für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschifflande) nach Männedorf-Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen) 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Falls eine Aktiengesellschaft konstituiert wird, ist der Sitz in Männedorf.

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. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, die folgende Strecken umfassen:

1. Männedorf, Station der S. B. B. — Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen;
2. Männedorf, Station der S. B. B. — Männedorf-Dampfschiff-lände.

Art. 6. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linie Männedorf, Station S. B. B. — Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen, sowie eventuell die Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 7. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Männedorf, Station S. B. B. — Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. Sektion (Männedorf, Station S. B. B. — Männedorf-Dampfschiff-lände) sind vom Bundesrate festzusetzen.

Art. 8. Die Nichteinhaltung der in Art. 6 und 7, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluß angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

Art. 9. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 15. September 1904 betreffend Konzessionierung der genannten Bahn, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 11. 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. 12. Den eidgenössischen Beamten, 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. 13. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Konzessionäre, beziehungsweise der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, nicht von sich aus einschreiten, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 14. Die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, haben sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig finden, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 16. Für die Personenbeförderung sind Wagen mit nur einer Klasse aufzustellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können.

Art. 17. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abgestuft sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Güter ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 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 werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und den Konzessionären,

beziehungsweise 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. 30. Die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, sind verpflichtet, für Äufnung 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. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Männedorf, Station S. B. B. — Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen, und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist den Konzessionären, beziehungsweise der Gesellschaft, drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Bund 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 getan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar voran-

gehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

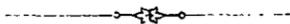
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- 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 Bundes 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 32. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Kantons Zürich oder der Gemeinde Männedorf gelten die unter lit. D (Heimfall und Rückkauf der Bahn) enthaltenen Bestimmungen des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 15. September 1904.

Art. 33. Hat der Kanton Zürich oder die Gemeinde Männedorf den Rückkauf der Bahn gemäß Art. 32 bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinde Männedorf hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von den Konzessionären, beziehungsweise der konzessionierten Gesellschaft, zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 34. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschiffände) nach Männedorf-Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon-Meilen). (Vom 19. Dezember 1...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	609-620
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 257

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.