

Schweizerisches Bundesblatt.

50. Jahrgang. IV.

Nr. 45.

26. Oktober 1898.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Wetzikon nach Meilen.

(Vom 21. Oktober 1898.)

Tit.

Unterm 3. Juni 1898 erhielt das Eisenbahndepartement ein von den Herren D. Meier-Altorfer in Wetzikon und R. Amsler, Gemeindepräsident in Meilen, namens des Eisenbahnkomitees Wetzikon-Meilen, U. Sigrist, Notar in Grüningen, und C. Widmer-Heußer, Fabrikant in Gossau, namens des Eisenbahnkomitees Wetzikon-Stäfa, sowie Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, und Brown Boveri & Cie. in Baden unterzeichnetes Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn von Wetzikon nach Meilen.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine technische Bericht verweist einleitend auf die verschiedenen Eisenbahnbestrebungen, welche sich im zürcherischen Oberland geltend machten, und stellt das neue Projekt als eine Kombination des Projektes einer im Jahr 1893 konzessionierten Straßenbahn Wetzikon-Stäfa mit demjenigen einer normalspurigen Eisenbahn Wetzikon-Meilen dar, für welche letztere ein Konzessionsgesuch im April 1897 dem Eisenbahndepartement eingereicht worden war, das aber nunmehr ausdrücklich zurückgezogen wird.

Die projektierte Straßenbahn, die zwischen den Stationen Wetzikon und Meilen nur 21 Kilometer Länge aufweise, bedeute eine Abkürzung um 12 Kilometer gegenüber der Fahrt über Rappers-

wil und um 45 Kilometer gegenüber derjenigen über Zürich. Die Bevölkerung der durch die Straßenbahn direkt interessierten acht Gemeinden betrage 22,400 Einwohner. Außer den direkten Vorteilen für diese Bevölkerung sichere sie dem Kanton eine erhebliche Entlastung der Straßen und dem Bunde eine wesentliche Verbesserung und Kostenverminderung des gegenwärtig schwerfälligen und ungenügenden Postdienstes.

Die Bahn folge auf ihrer ganzen Länge der kantonalen Straße. Nur von Prampel (in der Nähe von Allenwinden) zweige sie ab, um die laut Beschluß der Gemeinde Goßau zu korrigierende Straße nach Berg-Goßau zu benutzen, wo, in der Nähe der Kirche, die Haltestelle für Goßau vorgesehen sei. Von hier wende sich die Bahn mittelst eines Bogens von 30 Meter Radius gegen die Straße Berg-Goßau-Ottikon über Weinhalde und verfolge diese bis zur Einmündung in die Hauptstraße. Diese Schleife Prampel-Berg-Ottikon stelle sich als die einzig angemessene Bedienung der Ortschaft Goßau heraus und sei nur unter der Voraussetzung in das Projekt aufgenommen worden, daß die Ortschaft Goßau sich damit zufrieden erkläre und für die durch den Umweg bedingten Mehrkosten entsprechende finanzielle Opfer bringe. Geschehe dies nicht, so werde die Linie von Grüt direkt über Allenwinden und Strick nach Ottikon geführt. Eine andere Variante ist oberhalb Ülikon (Stäfa) von der sogenannten Kniebreche direkt nach der Männerdorferstraße vorgesehen.

Auf der ganzen Linie sind 30 Haltestellen projektiert, wovon die bedeutenderen auch zur Güterabfertigung dienen sollen.

Der Minimalradius sei im allgemeinen nicht unter 30 Meter; nur an drei Punkten, nämlich bei der Kirche in Wetzikon, in Grüningen und bei der Einbiegung vom Bahnhof in die Bahnhofstraße in Meilen komme der Radius von 25 Metern vor, welcher jedoch in Anbetracht des kurzen Radstandes der Wagen bei verminderter Fahrgeschwindigkeit an jenen Stellen keine Bedenken verursache.

Der Ausgangspunkt der Bahn in Kempen-Wetzikon liege 563 Meter über Meer, der Endpunkt in Meilen 410 und der höchste Punkt (Wasserscheide zwischen Ötwill und Stäfa) 600 Meter über Meer. Die Maximalsteigung betrage 7,4 ‰, die Spurweite 1 Meter.

Für den Betrieb sei Elektrizität und oberirdische Stromzuführung, mit Motor-Personenwagen und Motor-Güterwagen à 75 Pferdestärken und Anhängewagen vorgesehen. Die Wagengewichte

seien so zu bemessen, daß die Züge, in der Regel aus 2 bis 3 Wagen bestehend, beliebig kombiniert werden können.

Für die Zuleitung der Betriebskraft werden sich voraussichtlich mehrere Möglichkeiten ergeben. Eventuell sei die Erstellung einer besonderen Centrale an einem geeigneten Punkt der Bahn in Aussicht zu nehmen und in dem einen wie in dem andern Falle werde damit auch die Abgabe von elektrischer Energie für Licht und Kraft in den Ortschaften längs der Bahn verbunden werden können.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Unterbau	Fr.	192,000
2. Oberbau	"	580,000
3. Remisen, Reparaturwerkstätten und Betriebs- einrichtungen	"	158,000
4. Einfriedigungen und Signale	"	10,000
5. Elektrische Leitungsanlage	"	336,000
6. Rollmaterial	"	330,000
7. Vorarbeiten, Organisation und Bauleitung	"	52,000
8. Diverses	"	92,000
9. Direktion und Verwaltung der Gesellschaft während der Bauzeit	"	20,000
10. Bauzinsen	"	30,000
Total		<u>Fr. 1,800,000</u>

Der Berechnung der Rendite wird ein Verkehr von 16 Reisenden und 1 Tonne Güter pro Anwohner zu Grunde gelegt, welche Ansätze innerhalb verhältnismäßig niedriger Grenzen gehalten seien, da die bestehenden Eisenbahnstationen der interessierten Gemeinden im Jahre 1896 für den Personenverkehr im Mittel eine Frequenz von 26 Passagieren pro Anwohner und für den Güterverkehr im Mittel 2,3 Tonnen ergeben haben.

Die Einnahmen und Ausgaben würden sich mutmaßlich belaufen auf:

Einnahmen:

260,000 Passagiere, im Mittel à Fr. —. 55 . .	Fr.	143,000
16,000 Tonnen Güter aller Art, im Mittel à Fr. 2. 20	"	35,200
Post-, Paket- und Gepäckverkehr	"	13,000
Total		<u>Fr. 191,200</u>

Übertrag Fr. 191,200

Ausgaben:

220,000 Zugskilometer à Fr. —.51 . . . „ 112,200

Überschuß Fr. 79,000

was einer 4,4 %igen Verzinsung des Baukapitals entsprechen würde.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich übermittelte dem Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 17. August 1898 seinen Beschluß vom gleichen Datum, durch welchen er den Konzessionsbewerbern die Benützung der kantonalen Straßen bewilligt hatte, und fügte bei, daß er die Erteilung der Konzession empfehle.

Mittelst Eingabe vom 10. September 1898 gaben die Konzessionäre die Erklärung ab, daß sie mit den in genanntem Regierungsratsbeschluß aufgestellten Bedingungen einverstanden seien und unterbreiteten dem Eisenbahndepartement einige Wünsche betreffend einzelne Artikel der zu erteilenden Konzession. Wir werden weiter unten auf diese Postulate zu sprechen kommen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen zur Besprechung des Konzessionsentwurfes fanden am 10. d. M. statt. Der letztere fand schließlich die Zustimmung aller Beteiligten und wird Ihnen hiermit zur Annahme empfohlen.

Zu Bemerkungen geben uns folgende Artikel Anlaß:

Art. 12. Auf Wunsch der Konzessionsbewerber soll der Gesellschaft gestattet werden, mit der Einführung des Güterwagenladungs- und Viehverkehrs ein Jahr nach der Betriebseröffnung zu warten. Diese Anordnung dient dazu, die elektrischen Einrichtungen vorerst in beschränktem Betriebe zu erproben, und wurde anderen Unternehmungen, z. B. den elektrischen Straßenbahnen im Kanton Zug (hier sogar mit Bezug auf den gesamten Güterverkehr) und Aarau-Menziken, bereits zugestanden.

Art. 15. Die Einführung nur einer Wagenklasse rechtfertigt sich durch die schwierigen Betriebsverhältnisse (starke Steigungen). Da übrigens die Bahn ausschließlich ländliche Gegenden mit ziemlich homogener Bevölkerung berührt und auf derselben kein Touristenverkehr zu erwarten ist, wird sich auch das Bedürfnis nach einer zweiten Wagenklasse voraussichtlich nicht geltend machen.

Dem Wunsche der Konzessionsvertreter, im zweiten Alinea dieses Artikels die Worte „und zwar auf Sitzplätzen“ zu streichen, konnte das Eisenbahndepartement nicht entsprechen, da es mit Recht einen Unterschied macht zwischen Straßenbahnen im weiteren

Sinne und solchen in städtischen Bevölkerungscentren, den sog. Tramways. Diesen kann und muß zugestanden werden, die Wagen teilweise mit Stehplätzen zu versehen, weil ihre Passagiere fast nie größere Strecken zurücklegen oder, wenn sie auf einen Sitzplatz reflektieren, nötigenfalls nicht lange zu warten haben, bis einem besetzten Wagen ein anderer folgt, der wahrscheinlich noch leere Sitzplätze führt. Bei Straßenbahnen im weiteren Sinne dagegen, welche zur Verbindung mehrerer, zum teil viele Kilometer weit auseinander liegender Ortschaften dienen soll, darf verlangt werden, daß die Wagen mehr nach dem Typus derjenigen der Normalbahnen, d. h. vollständig mit Sitzplätzen konstruiert werden.

Art. 16. Die Taxe von 10 Rappen pro Person und Kilometer ist den Betriebsverhältnissen angemessen.

Art. 18. Dasselbe ist von den Taxen für die Viehbeförderung zu sagen.

Art. 19. Die Konzessionsbewerber hatten verlangt, daß das Maximum in der höchsten Warenklasse auf $4\frac{1}{2}$ und in der niedrigsten auf $2\frac{1}{2}$ Rappen angesetzt werde. Diese Ansätze fand das Eisenbahndepartement zu hoch; es nahm in seinen Entwurf die Maxima 3 und $1\frac{1}{2}$ Rappen auf. In den konferenziellen Verhandlungen erklärten aber die Vertreter der Konzessionsbewerber, daß sie unter diesen Umständen auf die Konzession verzichten müssen, weil es nicht möglich wäre, auf einer solchen Grundlage die Bahn mit Aussicht auf irgendwelche Rendite zu bauen, bezw. zu betreiben. Ferner machten sie geltend, daß den beteiligten Gemeinden vor allem daran liege, daß die Bahn überhaupt zu stande komme, und daß sie sich daher gerne etwas hohe Tarife gefallen lassen würden. Zum allermindesten müßten die Maxima auf 4 und 2 Rappen angesetzt werden.

Da der Vertreter der Kantonsregierung diese Ausführungen nachdrücklich unterstützte, erklärte sich das Eisenbahndepartement schließlich mit dem Vermittlungsvorschlage, 4 und 2 Rappen anzusetzen, einverstanden, unter der Bedingung jedoch, daß in Art. 25 die Gesellschaft verpflichtet werde, die Taxen zu reduzieren, wenn der Reinertrag drei Jahre nacheinander vier Prozent (statt der in den andern Konzessionen festgesetzten sechs Prozent) übersteige. Hierzu gaben die Vertreter der Konzessionbewerber ihre Zustimmung.

Wir halten dafür, daß in Verbindung mit dieser Änderung des Art. 25 auch die etwas hohen Taxgrenzen des Art. 19 beilligt werden können.

Art. 28 regelt nur das Rückkaufsrecht des Bundes, da für den Rückkauf durch den Kanton im Beschluß des Regierungsrates vom 17. August 1898 besondere Bestimmungen aufgestellt sind.

Die übrigen Bestimmungen entsprechen den für ähnliche Unternehmungen erteilten Konzessionen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Oktober 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Wetzikon
nach Meilen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Eisenbahnkomitees Wetzikon-Meilen und Mithafte, vom 3. Juni 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Oktober 1898,

beschließt:

Dem Eisenbahnkomitee Wetzikon-Meilen, vertreten durch die Herren D. Meier-Altorfer in Wetzikon, Gemeindepräsident Amsler in Meilen, Notar Sigrist in Grüningen und C. Widmer-Heußler, Fabrikant in Gossau, sowie den Herren Brown Boveri & Cie. in Baden, und Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Wetzikon nach 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.

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 Zürich.

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 ein-geleisig 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 zu Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen 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 1 Jahr nach der Betriebseröffnung ist der Güterwagenladungs- und Viehverkehr einzuführen.

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.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates 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 3 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 Reisendengepäckes 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, Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Per-

sonentaxe 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 Fr. 1000 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist 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. 27. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die vom Regierungsrat des Kantons Zürich durch Beschluß vom 17. August 1898 aufgestellten Bestimmungen, soweit dieselben nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in 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 jederzeit 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 welcher 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 Bundesgerichts.

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 Wetzikon nach Meilen. (Vom 21. Oktober 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.10.1898
Date	
Data	
Seite	507-519
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 497

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.