

## Beschluss des Regierungsrates

betreffend

Konzession für die „städtische Strassenbahn Zürich“.

(Vom 12. März 1897.)

Der Regierungsrat,

nach Einsicht

- a) einer Eingabe des Stadtrates von Zürich vom 7. Januar 1897,
- b) eines Berichtes und Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,

beschliesst:

Dem Stadtrat Zürich wird zu Händen der Stadtgemeinde die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Strassenbahnlinien auf dem Gebiete der Stadt Zürich unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

1. Strassenbahn von der Station Tiefenbrunnen-Hauptbahnhof-Stockgasse und Helmhaus-Paradeplatz-Zentralfriedhof;
2. elektrische Strassenbahn in Zürich von der Quaibrücke durch die Kreuzbühl- und Forchstrasse bis zur Wehrenbachbrücke;
3. elektrische Strassenbahn in Zürich von der Quaibrücke durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstrasse nach dem Kreuzplatz;
4. elektrische Strassenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Löwen-, Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstrasse bis zum »Heuried«;

5. elektrische Strassenbahnen:

a) vom Kreuzplatz durch den Zeltweg, die Heimstrasse, den Hirschen- und Seilergraben zum Hauptbahnhof:

b) vom Hôtel Bellevue über die Quaibrücke zum Paradeplatz und von der obern Bahnhofstrasse über den Alpenquai zum Bahnhof Enge,

unter gleichzeitiger Aufhebung der besonders für diese Linien bestehenden Konzessionen, nämlich:

- ad 1 vom 3. Dezember 1881, O. S. XXIII. 58;
- » 2 » 8. » 1892, O. S. XXIII. 142;
- » 3 » 10. » 1892, O. S. XXIII. 158;
- » 4 » 28. November 1895, O. S. XXIV. 126;
- » 5 » 27. Februar 1896, O. S. XXIV. 138, 146.

A. Allgemeines.

Art. 1. Es sollen die in der Kantonalkompetenz von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften, sowie die jeweiligen Bundesgesetze und alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, soweit solche auf die Strassenbahnen als anwendbar erklärt werden, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, erteilt, vorbehalten die Rückkaufbestimmungen.

Art. 3. Durch die Bewilligung der Anlage und des Betriebes der Strassenbahn werden weder Eigentumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als in vorliegender Konzession ausdrücklich zugestanden ist. Die von der Unternehmung gelegten Schienen und der ihr zur Benutzung dienende Strassengrund sollen, soweit es mit dem Betrieb der Strassenbahn vereinbar ist, für den anderweitigen Verkehr (Fussgänger und Fuhrwerke) benutzt werden dürfen.

Die im öffentlichen Grunde befindlichen Teile der Bahn dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

Art. 4. Sofern sich über den Umfang der zulässigen Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes, die aufzustellenden speziellen Vorschriften, oder über Einzelheiten der Ausführung Anstände ergeben, entscheidet darüber der Regierungsrat.

Art. 5. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kann auch andern Strassenbahnunternehmungen die Benutzung dieser Strassen gestattet werden.

Art. 6. In dem in Art. 5 bezeichneten Falle haben je die andern Bahnen das Recht zur Mitbenutzung der Geleise gegen angemessene Entschädigung, welche auf Grund der Selbstkosten für Anlage, Betrieb und Unterhalt mit einem angemessenen Zuschlage für Verwaltung im Streitfalle vom Bundesgerichte festgesetzt wird. Der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Linie ist berechtigt, für die Erfüllung der diesbezüglichen Verpflichtungen von der mitbenutzenden Strassenbahn Sicherheit zu verlangen.

Die betreffenden Strecken sind als Gemeinschaftsstrecken zu betreiben und es unterliegen die Vereinbarungen der Konzessionäre über den Betrieb und den Bahnunterhalt der Genehmigung des Regierungsrates.

Auf den Gemeinschaftsstrecken sind von den Konzessionären in der Regel gleiche Taxen zu erheben.

Nach Leistung des Finanzausweises und Bau der Bahn werden Konzessionen für die von der Bahn benützten Strassen nicht mehr erteilt, wenn sich die neue Unternehmung im wesentlichen als blosse Konkurrenzunternehmung darstellt, insofern wenigstens der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Bahn dieselbe in einer den Verhältnissen entsprechenden Weise betreibt.

Art. 7. Der Regierungsrat und dessen Organe sind berechtigt, über die Innehaltung der in dieser Konzession aufgestellten Verpflichtungen der Konzessionärin Aufsicht zu üben.

Den Kantonalbeamten, welchen die Oberaufsicht über das städtische Strassenwesen obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen

der Bahn und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten erhalten von Seite der Bahn einen zu freier Fahrt berechtigenden Ausweis.

Art. 8. Der Regierungsrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen welche die Stadtbehörde nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

### B. Anlage und Bau der Bahn.

Art. 9. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen für die in Ziffer 4 und 5 erwähnten Linien dem Regierungsrate einzureichen. Die erstern haben zu bestehen in Situationsplan, Längenprofil, typischen Querprofilen, Detailzeichnungen des Oberbaues, der Leitung, des Rollmaterials und allfälliger Hochbauten.

Die zum Konzessionsgesuch eingereichten Pläne sind nur für das Trace im allgemeinen massgebend. Für die genaue Lage des Geleises in den Strassen, die Konstruktion und Anordnung der Leitung, überhaupt für alle Details bleibt die Genehmigung der oben verlangten Vorlagen vorbehalten.

Art. 10. Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen jederzeit Aenderungen zu verlangen, wenn solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes der Bahn und des Verkehrs in den benutzten Strassen geboten sind. Andererseits hat die Stadt für alle allfälligen Abweichungen von den ursprünglichen Vorlagen vor deren Ausführung in gleicher Weise wie für die ursprünglichen Eingaben die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 11. Die Bauarbeiten sind spätestens 6 Monate nach Erteilung der Baubewilligung durch den Bundesrat zu beginnen und es ist die Bahn spätestens 18 Monate nach dem Beginn der Bauarbeiten in Betrieb zu setzen.

Art. 12. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen in der Meinung, dass die in Ziffer 1 erwähnte zur Zeit normalspurige Linie zu geeigneter Zeit mit Meterspur zu versehen sei.

Art. 13. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Strassenstreifens setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Stadtbehörden für die von der Bahn benützten Strassenstrecken anlässlich der Genehmigung der Baupläne fest.

Es ist dafür zu sorgen, dass der Abstand des Rollmaterials bezw. der Ladungen von Häusern, Mauern, Einzäunungen u. s. w. in der Regel an keiner Stelle weniger als 1 Meter betrage.

Art. 14. Alles Material, welches zur Herstellung des Geleises benutzt wird, soll von bester Qualität sein. Bei dessen Auswahl und Verwendung ist eine möglichste Beschränkung der Reparaturen und damit des Aufbrechens der Strassenfläche anzustreben.

Art. 15. Das Einlegen der Geleise bezw. Kabel soll in einer für den Strassenverkehr möglichst unschädlichen Weise geschehen und es sind allfällige Schädigungen an der Strasse unverzüglich auszubessern und dieselbe in gehörigen Zustand zu stellen.

### C. Betrieb der Bahn.

Art. 16. Die Wahl des Betriebssystems und jede Aenderung desselben unterliegt der Genehmigung des Regierungsrates.

Art. 17. Das Zusammenkuppeln von Fahrzeugen bedarf der Bewilligung des Regierungsrates.

Art. 18. Die Fahrgeschwindigkeit soll 25 Kilometer per Stunde nicht übersteigen und ist im übrigen den Verhältnissen anzupassen.

Der Regierungsrat behält sich überdies vor, sofern auf Grund gemachter Erfahrungen das Bedürfnis sich herausstellt, für das ganze Netz oder für besonders schwierige Strecken die Einhaltung geringerer Geschwindigkeiten zu verlangen.

Art. 19. Für den Betrieb wird übrigens die Aufstellung einer Polizeiverordnung durch die Stadt, welche der Genehmigung des Regierungsrates bedarf, ausdrücklich vorbehalten.

Art. 20. Bezüglich Dauer der täglichen Dienstzeit und Zahl der auszuführenden Fahrten ist der Fahrplan massgebend.

Die Stadtbehörden sind unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat berechtigt, in ausserordentlichen Fällen wie Feste, öffentliche Aufzüge, oder wenn Arbeiten im Strassengebiet den Verkehr schwierig oder gefährlich machen, zeitweise die Einstellung des Betriebs der ganzen Linie oder einzelner Teile derselben anzuordnen.

Art. 21. Die Wagen führen nur eine Klasse.

Art. 22. Die Unternehmung ist verpflichtet, eine Taxordnung aufzustellen, welche der Genehmigung des Regierungsrates unterliegt.

Art. 23. Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen. Sollte diese Bahnstrecke das Stück einer über die Stadtgrenze hinausreichenden Bahnlinie bilden oder mit einer solchen gemeinsam betrieben werden, so ist für Kinder zwischen dem 3. und dem zurückgelegten 10. Jahre die Hälfte der normalen Taxe zu bezahlen, in der Meinung, dass im Minimum 10 Rappen bezogen und Bruchteile unter 5 Rappen auf diese abgerundet werden können.

Art. 24. Sie ist ferner verpflichtet, Einzelbillete und Abonnemente für die Benutzung der eigenen und anderer Strassenbahnen in direkter Fahrt auszugeben.

Ueber allfällige Anstände zwischen den bei der Ausgabe direkter Billete beteiligten Strassenbahnen entscheidet der Regierungsrat.

Art. 25. Die Unternehmung übernimmt bloß die Beförderung von Personen sowie von Gepäck bis auf 50 kg Gewicht. Das Handgepäck ist soweit taxfrei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann; soweit dafür

besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Die Einrichtung eines Güterdienstes seitens der Konzessionärin bedarf der Bewilligung des Regierungsrates; derselbe kann seinerseits die Konzessionsinhaberin zu einer solchen Erweiterung ihres Betriebes anhalten. Für den Güterdienst sind besondere Taxen und Vorschriften aufzustellen.

Art. 26. Die sämtlichen Reglemente, Tarife, Fahrpläne etc. sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

#### D. Rückkauf der Bahn.

##### Hinfall und Uebertragung der Konzession.

Art. 27. Der Kanton Zürich ist befugt, zu jeder Zeit die infolge dieser Konzession erstellte Strassenbahn gegen eine, in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Vom Entschlusse des Rückkaufs ist der Stadt Zürich zwei Jahre vor dem Eintritt desselben Kenntnis zu geben.

Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der Kranken- und Unterstützungskasse vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn in vollkommen befriedigendem Zustand 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 der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 28. Falls der Rückkauf vor 1915 erfolgt, wird die Rückkaufssumme im Betrage der Anlagekosten [für die alte Pferdebahn Ankaufssumme durch die Stadt plus Umbaukosten auf Meterspur und elektrischen Betrieb] nebst Zins zu 5% derselben seit Beginn des Betriebes durch die Stadt bestehen, wogegen dem Kanton zur Abrechnung an diesem Zinse der auf die

Dauer des Konzessionsbetriebes entfallende Reingewinn und der aus den Betriebsergebnissen gebildete Reservefond gutzuschreiben sind. Uebersteigen der Reingewinn und der Reservefond den Zins, so bleibt der Ueberschuss der Konzessionärin.

Wenn der Rückkauf auf Grund von Absatz 1 stattfindet, so ist die Entschädigung nach Massgabe des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften, vom 27. März 1896, zu berechnen. Der Erneuerungsfond ist in diesem Falle ohne besondere Gegenleistung dem Käufer zu überlassen.

Art. 29. Erfolgt der Ankauf nach dem Jahr 1915, so beträgt die Entschädigung für den Rückkauf, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 20fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1947 erfolgt, den 15fachen Wert.

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

Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letzteren auch diejenigen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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.

Art. 30. Im Falle der Nichteinhaltung der in den Art. 9 und 11 aufgestellten Fristen, sowie Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung bezüglichlicher Mahnung kann der Regierungsrat die Konzession als verwirkt erklären.



In diesem Falle sind die Bauten und die übrigen Bestandteile der Bahn, soweit dieselben auf dem öffentlichen Grunde liegen, einem allfällig anderweitigen Unternehmer, dem die betreffende Konzession erteilt worden ist, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ausserdem haftet in diesem Falle die Stadt auch für alle Kosten, welche durch anderweitige Fortführung des Unternehmens entstehen.

Art. 31. Eine Uebertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer, sowie die Betriebsverpachtung der Bahn und die diesbezüglichen Verträge bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat, welcher dannzumal die erforderlich scheinenden Aenderungen der Konzession vornehmen wird.

Zürich, den 12. März 1897.

Vor dem Regierungsrate,  
Der Staatschreiber:  
Stüssi.

Der bezügliche Bundesbeschluss vom 26. März 1897 lautet:

Der Stadt Zürich wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Strassenbahnlinien auf dem Gebiete der Stadt Zürich unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

1. Strassenbahn von der Station Tiefenbrunnen-Hauptbahnhof-Stockgasse und Helmhaus-Paradeplatz-Zentralfriedhof;
2. elektrische Strassenbahn in Zürich von der Quaibrücke durch die Kreuzbühl- und Forchstrasse bis zur Wehrenbachbrücke;
3. elektrische Strassenbahn in Zürich vom Hôtel Bellevue durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstrasse nach dem Kreuzplatz;
4. elektrische Strassenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Löwen-, Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstrasse bis zur Einmündung der Aemtlerstrasse;
5. elektrische Strassenbahnen:
  - a. vom Kreuzplatz durch den Zeltweg, die Heimstrasse, den Hirschen- und Seilergraben zum Hauptbahnhof;

b. vom Hôtel Bellevue über die Quaibrücke zum Paradeplatz und von der obern Bahnhofstrasse über den Alpenquai zum Bahnhof Enge,

unter gleichzeitiger Aufhebung der besondern für diese Linien bestehenden Konzessionen, nämlich:

ad 1	vom 31. Januar 1882	(E. A. S. VII, 17 ff.);
» 2	» 29. März 1893	» XII, 295 ff.);
» 3	» 29. März 1893	» XII, 295 ff.);
» 4	» 25. März 1896	» XIV, 146 ff.);
» 5a	» 25. März 1896	» XIV, 151 ff.);
» b	» 25. März 1896	» XIV, 151 ff.).

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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die im Eingang unter Ziff. 4 und 5 erwähnten Linien einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefunderer Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linien zu machen.

Art. 4. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, sind die im vorigen Artikel genannten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen, in der Meinung, dass die unter Ziffer 1 des Eingangs erwähnte, zur Zeit normalspurige Linie zu geeigneter Zeit mit Meterspur zu versehen sei.

Art. 7. 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. 8. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnver-

waltung 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft und nötigenfalls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt bloss die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Ueber die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 11. Die Bahnverwaltung hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 12. Der Bahnverwaltung ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 14. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Es sind Abonnementsbillete zu ermässigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen; diejenigen für neue Linien mindestens 2 Monate, ehe die betreffende Linie dem Betriebe übergeben wird.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reingewinn abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Stadt Zürich 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. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 19. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschluss vom 12. März 1897 aufgestellten einheitlichen Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Stadt Zürich 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 der Kranken- und Unterstützungskasse vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeit-

punkte, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 2 $\frac{1}{2}$ -fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letzteren 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. 21. Hat der Kanton den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Der Bundesrat wird ermächtigt, unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau weiterer neuer Linien auf dem Stadtgebiete, soweit sie sich als Bestandteil des städtischen Strassenbahnnetzes darstellen, zu bewilligen.

Art. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

---