

Beschluss des Regierungsrates

betreffend

Konzessionirung einer schmalspurigen Strassenbahn von Zürich nach Höngg.

(Vom 27. Februar 1896.)

Der Regierungsrat,

nach Einsicht:

- a) eines bezüglichen Konzessionsgesuches,
- b) eines Berichtes und Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,

beschliesst:

Der politischen Gemeinde Höngg, den Herren Th. Bertschinger, Baumeister, in Lenzburg, J. H. Kuhn in Zürich und A. Boller-Schinz in Zürich wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Bewilligung erteilt, eine schmalspurige Strassenbahn zu erstellen von der Limmatstrasse über die Limmat bei der Wipkingerbrücke und durch die Strasse I. Klasse bis ins Dorf Höngg und dieselbe mittelst elektrischer Kraft zu betreiben, nach eingereichtem generellen Projekt und unter folgenden Bedingungen:

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. Für die Strecke im Stadtbann Zürich wird die gemäss § 62 des Strassengesetzes nachträglich zu erteilende Stadtkonzession vorbehalten. Dieselbe bedarf der Genehmigung des Regierungsrates.

Art. 3. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, erteilt, vorbehalten die Rückkaufs- resp. Heimfallsbestimmungen.

Wird die Bundeskonzession nicht innert Jahresfrist nach dem Datum der kantonalen Konzession erteilt, so fällt letztere ohne weiteres dahin.

Art. 4. Der Konzessionsinhaber hat sein rechtliches Domicil im Kanton Zürich zu nehmen.

Art. 5. Die Direktion und der Verwaltungsrat oder weitere Ausschuss sollen ausschliesslich aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Der Regierungsrat ist berechtigt, ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu wählen.

Art. 6. Durch das bewilligte Einlegen der Geleise in den Strassengrund und den Betrieb der Strassenbahn werden weder Eigentumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als durch die vorliegende Bewilligung ausdrücklich zugestanden ist. Demgemäss dürfen die vom Unternehmer gelegten Schienen und der ihm zur Benutzung dienende Strassengrund, soweit es mit dem Betrieb der Strassenbahn vereinbar ist, für den anderweitigen Verkehr (sowol Fussgänger- als gewöhnlichen Fahrverkehr) benutzt werden, und erwachsen aus der Ausübung dieses Rechtes für den Unternehmer keinerlei Entschädigungsansprüche.

Die Geleiseanlagen und Drahtleitungen sowie der davon berührte öffentliche Grund dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

Art. 7. Sofern sich über den Umfang der zulässigen Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes, die aufzustellenden speziellen Vorschriften, oder über Einzelheiten der Ausführung

Anstände ergeben, entscheiden darüber die Aufsichtsbehörden, in letzter Linie der Regierungsrat.

Art. 8. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kam auch andern Strassenbahnunternehmungen die Benutzung dieser Strassen gestattet werden.

Die Priorität des Baues richtet sich nach der Leistung des Finanzausweises.

Art. 9. In diesem 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 weitere Konzessionen für die von der Bahn benützten Strassen nicht erteilt, wenn sich die neue Unternehmung im wesentlichen als blosser Konkurrenzunternehmung darstellt, insofern wenigstens der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Bahn dieselbe in einer den Verhältnissen entsprechenden Weise betreibt.

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 der Unternehmer für alle allfälligen Abweichungen von den ursprünglichen Vorlagen vor deren Ausführung in gleicher Weise wie für die letztern die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 11. Der Regierungsrat und dessen Organe sind berechtigt, über die Innehaltung der in dieser Konzession aufgestellten Verpflichtungen der Bahngesellschaft Aufsicht zu üben.

Den Lokal-, Kantonal- und Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung des Strassenwesens und der Bahn hinsichtlich des Baues und des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und soweit es deren speziellen Geschäftskreis betrifft, das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten sind auf ihren Dienstreisen taxfrei zu befördern.

Art. 12. Der Regierungsrat 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 und nötigenfalls entlassen werden.

Art. 13. Der Staat bezieht für die Konzessionserteilung eine vom Regierungsrat festzusetzende einmalige Konzessionsgebühr, welche 250 Fr. per Kilometer nicht übersteigen soll.

B. Anlage und Bau der Bahn. Strassenkorrekturen.

Art. 14. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen, von den Konzessionsbewerbern unterzeichnet, 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. 15. Mit den Bauarbeiten ist spätestens 3 Monate nach Inbetriebsetzung der Strassenbahn Hauptbahnhofplatz Zürich-Limmatstrasse-Hardthurmstrasse (I. Sektion) zu beginnen, die Vollendung und Inbetriebsetzung dieser Linie hat innert weiteren 12 Monaten zu erfolgen.

Art. 16. Die Linie wird vorläufig einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nötigen doppelspurigen Strecken.

Art. 17. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen.

Art. 18. Das Geleise soll eine mindestens 25 cm starke Steinbettunterlage erhalten und ist derart in die Strassenoberfläche einzulegen, dass die Strassenwölbung erhalten bleibt und dass es den Fuhrwerk- und den Personenverkehr in keiner Weise erschwert. Durch geeignete Vorkehrungen ist für gehörigen Wasserabfluss zu sorgen.

Art. 19. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Strassenstreifens setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeindebehörden für jede einzelne der von der Bahn benützten Strassenstrecken anlässlich der Genehmigung der Baupläne fest, und es haben die Konzessionsinhaber allfällig notwendig werdende Strassenkorrekturen auf ihre Rechnung nach den hiefür geltenden Normalien und unter Aufsicht der Strassenaufsichtsbehörden auszuführen.

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

Art. 20. 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. 21. Das Einlegen der Geleise bezw. Kabel in die Strassenoberfläche 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.

Hiebei ist den Anordnungen der Strassenaufsichtsorgane Folge zu leisten. Das Gleiche gilt für alle spätern Unterhaltungsarbeiten.

Art. 22. Ueberall, wo Veränderungen resp. Korrekturen der Strassen, Verlegungen von Wasserleitungen u. s. w. notwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit den kompetenten Organen des Staates und der Gemeinden auf Kosten des Unternehmers zu geschehen. Die gepflästerten Strassenstrecken müssen nach dem Bau wieder gepflästert werden.

Art. 23. Wenn in der Folge von den kompetenten Behörden Korrekturen an denjenigen Strassenstrecken, in welchen die Bahn liegt, beschlossen werden, so hat der jeweilige Konzessionsinhaber die Bahn den neuen Verhältnissen in eigenen Kosten anzupassen und es begründet die verursachte Betriebsstörung keinerlei Anspruch auf Entschädigung.

C. Unterhalt der Strassen. Betrieb der Bahn.

Art. 24. Der Unterhalt und die Reinhaltung des Geleises sowie die jeweilige Instandstellung der Strasse im Falle von Reparaturen liegen dem Konzessionär ob. Ueberdies liegt ihm der Schneebruch auf der Bahn ob, welcher in einer Weise zu erfolgen hat, dass dadurch der Strassenverkehr möglichst wenig gehemmt wird. Bezüglich Anordnungen der Behörden und Aufsichtsorgane ist ohne Widerrede Folge zu leisten.

Im übrigen richtet sich der Unterhalt der befahrenen Strassenstrecken nach den Bestimmungen des Strassengesetzes.

Art. 25. Wenn das Unternehmen, nach Abzug des Saldo-vortrages vom Vorjahre und der Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfond einen Reinertrag von 4 oder mehr Prozenten des Aktienkapitals abwirft, so ist dem Staate bezw.

der Stadt an die Kosten des Strassenunterhaltes ein jährlicher Entschädigungsbetrag zu verabfolgen, welcher für die städtische Strecke 300 und für diejenige ausserhalb der Stadt 200 Fr. per Kilometer der befahrenen Strassen beträgt.

Art. 26. Wenn infolge des Unterhaltes von Gas-, Wasser- und elektrischen Leitungen, sowie von Dolen, Arbeiten am Geleise oder an der Drahtleitung nötig werden, so trägt der Staat bzw. die Gemeinden nur diejenigen Kosten, welche ihnen beim Nichtvorhandensein der Bahn zufallen würden.

Den Gemeindebehörden wird das Recht gewahrt, diejenigen allgemeinen und besondern Anordnungen mit Bezug auf die Drahtleitungen und den Bahnbetrieb zu treffen, welche zum Schutze der Feuerwehr in Brandfällen erforderlich sind.

Dem Konzessionär steht kein Recht zu, Entschädigung für die notwendigen Betriebsstörungen zu verlangen.

Art. 27. Die Strassenaufsichtsbehörden sind berechtigt, ausserhalb der regelmässigen Betriebsstunden, soweit dies ohne Gefahr für den Bahnbetrieb möglich ist, ohne Entschädigung das Geleise zum Transport von Strassenmaterial zu benutzen.

Art. 28. Als Betriebskraft wird der elektrische Strom verwendet, der durch Drähte, welche mindestens 5,5 m über dem Scheitelpunkt der Strasse liegen müssen, eventuell durch Kabel, den auf den Wagen befindlichen Motoren zugeführt wird. Die Spannung soll 600 Volt nicht übersteigen. Die Rückleitung des Stromes geschieht durch die Schienenanlage.

Art. 29. Das einmal genehmigte Betriebssystem kann nur gestützt auf Verständigung mit den Gemeindebehörden hin geändert werden, und es bedarf jede Aenderung der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Art. 30. Das Zusammenkuppeln von Fahrzeugen bedarf der Bewilligung des Regierungsrates.

Art. 31. Die Fahrgeschwindigkeit soll in offener gerader Bahn nicht mehr als 20 Kilometer und in dicht bebauten Strassen sowie in gedeckten Kurven nicht mehr als 12 Kilometer per Stunde betragen.

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. 32. Für den Betrieb wird übrigens die Aufstellung einer Polizeiverordnung durch den Regierungsrat ausdrücklich vorbehalten.

Art. 33. Bezüglich Dauer der täglichen Dienstzeit und Zahl der auszuführenden Fahrten ist der Fahrplan massgebend.

Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebsstunden ist die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen.

Die Gemeindebehörden 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 zu verlangen. Für die den Unternehmern hieraus erwachsenden Nachteile haben dieselben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 34. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer, eventuell zwei Klassen bereitstellen.

Sie hat stets ihr Möglichstes zu tun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben befördert werden können.

Art. 35. Der Unternehmer wird ermächtigt, für jede Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben eine Taxe von 10 Rappen für den ersten und 5 Rappen für jeden weiteren Kilometer zu beziehen.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen. Für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Jahre ist 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.

Für den Fall der Einführung einer weitem Wagenklasse bleibt die Festsetzung der Taxe für dieselbe dem Regierungsrat vorbehalten.

Art. 36. Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebszeit dürfen mit Genehmigung des Regierungsrates höhere Taxen bezogen werden.

Art. 37. Der Konzessionär ist zur Ausgabe von Einzel- und Kollektivabonnementen zu ermässigten Preisen verpflichtet.

Art. 38. Er 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. 39. Der Unternehmer ist zunächst nur zum Transport von Personen und Handgepäck, letzteres bis auf 50 kg Gewicht, verpflichtet. Dasselbe 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 Bahngesellschaft bedarf der Bewilligung des Regierungsrates; derselbe kann überdies seinerseits die Gesellschaft zu einer solchen Erweiterung ihres Betriebes anhalten. Für den Güterdienst sind besondere Taxen und Vorschriften aufzustellen.

Art. 40. Die sämtlichen Reglemente, Tarife, Fahrpläne etc. sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

D. Heimfall und Rückkauf der Bahn.

Hinfall und Uebertragung der Konzession.

Art. 41. Nach Ablauf der vorliegenden Bewilligung und durch die blosse Tatsache dieses Ablaufs tritt der Kanton Zürich für sich oder zu Gunsten der Gemeinden unentgeltlich

in das Eigentum der Geleise, der Kontaktleitung und der längs der Strasse führenden Speiseleitung. Die Bahn ist von dem Unternehmer in normalem, betriebsfähigem Stande zu hinterlassen oder in solchen herzustellen.

Die nicht auf öffentlichem Grunde befindlichen baulichen Anlagen des Unternehmers, sowie seine beweglichen Sachen, mit Einschluss von Wagen, Maschinen etc., bleiben Eigentum des Unternehmers.

Art. 42. 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.

Falls der Kanton auf das Rückkaufsrecht verzichtet, so steht das gleiche Recht den Gemeinden zu. Diese können gemeinsam oder im Falle der Weigerung der einen oder andern Gemeinde auch einzeln den Rückkauf begehren. Wenn die Gemeinden über den Umfang ihrer Beteiligung und die näheren Bedingungen bezüglich des Betriebes sich nicht einigen können, so entscheidet der Regierungsrat.

Im Falle des Rückkaufs durch die Gemeinden haben dieselben innert Jahresfrist vom Tage der diesbezüglichen Anfrage einer der beteiligten Gemeinden an gerechnet ihre Beteiligung beim Rückkauf zu erklären oder abzulehnen.

Art. 43. Die Rückkaufssumme wird, falls der Rückkauf in den ersten 15 Jahren, vom Datum der Bundeskonzession an gerechnet, erfolgt, im Betrage der Anlagekosten nebst Zins zu 5% des Aktienkapitals seit Beginn des Betriebes bestehen, wogegen dem Käufer zur Abrechnung an diesem Zinse die auf die Dauer des Konzessionsbetriebes entfallenden Dividenden und der aus den Betriebsergebnissen gebildete Reservefond gutzuschreiben sind. Uebersteigen die Dividenden und der Reservefond den Zins, so bleibt der Ueberschuss dem Konzessionär.

Wenn der Rückkauf auf Grund der Anlagekosten stattfindet, so sind diese nach Massgabe von Art. 2 und 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahn-

gesellschaften, vom 21. Dezember 1883, zu berechnen. Der Erneuerungsfond ist in diesem Falle ohne besondere Gegenleistung dem Käufer zu überlassen.

Art. 44. Erfolgt der Ankauf nach Ablauf der ersten 15 Jahre durch den Kanton, so wird die Rückkaufssumme bis zum 30. Jahre das 20fache und bis zum 50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre betragen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung nicht weniger als die ursprünglichen Anlagekosten und nicht mehr als das anderthalbfache derselben betragen darf.

Für die Berechnung des Reinertrages ist die Gewinn- und Verlustrechnung massgebend, nachdem aus derselben der jeweilige Saldo vortrag und die Einlagen in den Erneuerungsfond und den Reservefond (Amortisationsfond, Unfallfond und sonstige Spezialreserven), sowie die Verwendungen aus denselben und die Erträge dieser Fonds und allfällig weiterer Kapitalien entfernt sein werden, welche nicht zur Anlage der Bahn verwendet worden sind. Dagegen fallen dann der Erneuerungsfond und der Reservefond ohne weiteres dem Staat bzw. den Gemeinden zu.

Art. 45. Im Falle Nichteinhaltung der in den Art. 14 und 15 aufgestellten Fristen, sowie Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung bezüglichlicher Mahnung kann der Regierungsrat die Konzession als verwirkt erklären.

In diesem Falle gehen die Bauten und die übrigen Bestandteile der Bahn, soweit dieselben auf dem öffentlichen Grunde liegen, sofort ohne Entschädigung ins Eigentum des Inhabers der verschiedenen Strassenstrecken über, sind von diesem jedoch einem allfällig anderweitigen Unternehmer, dem die betreffende Konzession erteilt worden ist, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ausserdem haftet in diesem Falle der Unternehmer auch für alle Kosten, welche durch anderweitige Fortführung des Unternehmens entstehen.

Art. 46. Im Falle der Liquidation der Bahn ist die Strasse auf Kosten der in Liquidation getretenen Unternehmung wieder kunstgerecht herzustellen.

Art. 47. Eine Uebertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Zürich, den 27. Februar 1896.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:
Stüssi.

Der bezügliche Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1896 lautet:

Der politischen Gemeinde Höngg und den Herren Th. Bertschinger, Baumeister, in Lenzburg, J. H. Kuhn in Zürich und A. Boller-Schinz in Zürich, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von der Limmatstrasse in Zürich III über Wipkingen nach Höngg 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 Höngg.

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 6 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 einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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 Ueberwachung 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 Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft 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. 13. Die Gesellschaft 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. 14. Der Gesellschaft 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. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben eine Taxe von 10 Rappen per Person für den ersten und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer zu beziehen.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermässigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen. Für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Jahre ist die Hälfte der normalen Taxen zu bezahlen, in der Meinung, dass im Minimum 10 Rappen bezogen und Bruchteile unter 5 Rappen auf diese aufgerundet werden können.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 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. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeufnung 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. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschluss vom 27. Februar 1896, und vom Stadtrat Zürich, durch Beschluss vom 4. Juli 1896, aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 22. 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 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 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. Mai 1930 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 1930 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 Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern

auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 23. 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. 22 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 konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Zentrale Zürichbergbahn.

Durch Bundesbeschluss vom 17. Juni 1896 ist die der Gesellschaft der „Zentralen Zürichbergbahn“ erteilte Konzession für den Bau und Betrieb von Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstrasse und von der Drahtseilbahn beim Polytechnikum zum Anfang der Rigistrasse (siehe dieselbe in Band XXIII. 26) dahin abgeändert worden, dass die Bahngesellschaft ermächtigt wird, das Teilstück von der Rämistrasse durch die Tannenstrasse zur Drahtseilbahn beim Polytechnikum ausser Betrieb zu setzen und den direkten Verkehr durch die Plattenstrasse-Rämistrasse-Universitätsstrasse einzuführen.
