



Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur **StAZH OS 23 (S. 158-170)**

Titel **Beschluss des Regierungsrathes betreffend Konzessionirung einer Strasseneisenbahn Zürich-Hottingen.**

Ordnungsnummer

Datum 10.12.1892

[S. 158] Der Regierungsrath,
nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,
beschliesst:

Den Herren V. Bärlocher, H. Hürlimann, Th. Keller, Architekt, P. Lincke, Ingenieur, Meyerhofer, Architekt, K. Schellenberg und Henri Widmer, sämmtlich in Hottingen-Zürich, wird zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn auf der Strecke Bellevue resp. Sonnenquai-Rämistrasse-Pfauen-Hottingerstrasse-Asylstrasse-Römerhof-Klosbachstrasse-Kreuzplatz ertheilt, alles nach eingereichten Plänen und unter folgenden Bedingungen:

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 Konzessionsertheilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, ertheilt, vorbehalten die Rückkaufs- resp. Rückfallsbestimmungen. // [S. 159]

Art. 3. Der Konzessionsinhaber hat sein rechtliches Domizil in Zürich zu nehmen.

Art. 4. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnete sind die technischen und finanziellen Vorlagen für das Unternehmen dem Regierungsrathe einzureichen. Die erstern haben zu bestehen in Situationsplan, Längenprofil, typischen Querprofilen, Detailzeichnungen des Oberbaues, der Leitung, des Rohmaterials 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. 5. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Linie hat innert 18 Monaten, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, zu erfolgen.

Art. 6. Durch das bewilligte Einlegen der Geleise in den Strassengrund und deren Betrieb durch den Unternehmer werden weder Eigenthumsverhältnisse 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 (sowohl Fussgänger- als gewöhnlicher Fährverkehr) benutzt werden, und erwachsen aus der Ausübung dieses Rechtes keinerlei Entschädigungsforderungen des Unternehmers. Die Geleiseanlagen und das davon berührte Grundeigenthum dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

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 Oberbehörden, in letzter Linie der Regierungsrath.

Art. 7. Die Linie wird vorläufig einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nöthigen doppelspurigen Strecken, und zwar hat es die Meinung, dass auf der Strecke // [S. 160] Sonnenquai–Pfauen das gleiche Geleise für die unterm 8. Dezember 1892 vom Regierungsrathe konzedirte Linie nach Fluntern und für die hier konzedirte Linie nach Hottingen zu benutzen sei, dass sich somit die beidseitigen Konzessionsinhaber über die gemeinschaftliche Erstellung resp. Benutzung dieser Strecke zu verständigen haben.

Art. 8. Die Spurweite der Bahn soll 1,0 m betragen.

Art. 9. Es sind zweckentsprechende Schienen zu verwenden. Die Breite der Spurrille darf ohne spezielle Bewilligung nicht mehr als 30 mm betragen.

Art. 10. Das Geleise ist, soweit nicht gepflästert wird, einzuschottern und für den Fuhrwerk- und Personenverkehr zugänglich zu machen.

Art. 11. Alles Material, welches zur Herstellung des Geleises benutzt wird, soll bester Qualität sein. Bei dessen Auswahl und Verwendung ist eine möglichste Beschränkung der Reparaturen und damit des Aufbrechens der Strassenfläche anzustreben.

Art. 12. Die Bahnbestandtheile sind derart in die Strassenoberfläche einzulegen, dass die Strassenwölbung erhalten bleibt. Durch geeignete Vorkehrungen ist für gehörigen Wasserabfluss zu sorgen.

Art. 13. Das Einlegen der Geleise in die Strassenoberfläche soll in einer für den Strassenverkehr möglichst unschädlichen Weise geschehen, und es sind allfällige Schädigungen an der Strasse unverzüglich auszubessern und die Strassenoberfläche in gehörigen Stand zu stellen.

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

Art. 14. Ueberall, wo Veränderungen resp. Korrekturen der Strassen, Verlegungen von Wasserleitungen u. s. w. nothwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit den kompetenten Organen des Staates und der Gemeinde auf Kosten des Unternehmers zu geschehen. Die gepflästerten Strassen- // [S. 161] strecken müssen nach dem Bau wieder gepflästert und die chaussirten Strassen in guten Stand gestellt werden.

Art. 15. 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 eignen Kosten anzupassen und es begründet die verursachte Betriebsstörung keinerlei Anspruch auf Entschädigung.



Art. 16. Der Regierungsrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen noch 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 ursprüngliche Eingabe die Zustimmung einzuholen.

Art. 17. Im Falle der Liquidation der Bahn ist die Strasse auf Kosten der in Liquidation getretenen Unternehmung wieder in den vormaligen Zustand zu stellen.

Art. 18. Als Betriebskraft wird der elektrische Strom verwendet, der durch Drähte, eventuell Kabel, welche in einer Höhe von mindestens 6 Meter über der Strasse zu befestigen sind, den auf den Wagen befindlichen Motoren zugeführt wird. Die Spannung soll 600 Volt nicht übersteigen. Die Rückleitung des Stromes geschieht durch die Schienen.

Die Anordnung und Gestaltung der Träger und Stangen, welche eine möglichst gefällige sein soll, unterliegt der Genehmigung der Behörden.

Wenn sich nach Eröffnung des Betriebes herausstellt, dass die durch oberirdische Kabel bewerkstelligte Zuleitung der Elektrizität einen regelmässigen Bahnbetrieb hindert oder das Leben von Personen gefährdet, so ist der Stadtrath mit Zustimmung des Regierungsrathes berechtigt, auf Kosten des Konzessionärs schützende Vorkehrungen anzuordnen und wenn diese nicht ausreichen, Ersatz der Betriebsanlage durch eine solche anderer Art zu verlangen. // [S. 162]

Art. 19. Das einmal genehmigte System des Betriebsmaterials kann nur auf Verständigung mit der Gemeindebehörde hin geändert werden, und es bedarf jede Aenderung der Genehmigung durch den Regierungsrath.

Art. 20. Das Zusammenkuppeln von Fahrzeugen ohne Zustimmung der kompetenten Polizeibehörde ist nicht gestattet.

Art. 21. Die Fahrgeschwindigkeit soll nicht mehr als 12 Kilometer per Stunde betragen.

Art. 22. Für den Betrieb wird übrigens die Aufstellung einer Polizeiverordnung durch die kompetenten Behörden ausdrücklich vorbehalten.

Art. 23. Der Abstand des Rollmaterials von Häusern, Mauern, Einzäunungen u. s. w. soll in der Regel an keiner Stelle weniger als 1,0 m betragen.

Im übrigen sind die Profil-Dimensionen anlässlich der Genehmigung der Detailvorlagen festzusetzen.

Art. 24. Der Unterhalt und die Reinhaltung des Geleises liegt dem Konzessionsinhaber ob. Im übrigen gelten bezüglich Pflicht des Unterhaltes der befahrenen Strassenstrecken die Bestimmungen des Strassengesetzes. Der Schneebruch auf der Bahn ist Sache der Unternehmung. Derselbe hat in einer Weise zu erfolgen, dass dadurch der Strassenverkehr möglichst wenig gehemmt wird. Bezüglichen Anordnungen der kompetenten Strassenbehörden und Aufsichtsorgane ist ohne Widerrede Folge zu leisten.

Art. 25. Die Benutzung der Strassen ist unentgeltlich, so lange das Unternehmen nicht einen Reinertrag von 5 % abwirft.

Für Jahre, welche (nach Abzug des Saldo vortrages vom Vorjahre und der Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfond) einen Reinertrag von mindestens 5 % des



Aktienkapitals ergeben, ist aus dem Ueberschuss, soweit derselbe reicht, der Gemeinde beziehungsweise dem Staate an die Kosten des Strassenunterhaltes ein Beitrag von 200 Fr. per Kilometer der befahrenen Strassenstrecken zu verabfolgen. Steigt trotzdem der Reinertrag bis auf 6 % und darüber, so ist der Beitrag auf 300 Fr. per Kilometer zu erhöhen. // [S. 163]

Art. 26. Bezüglich Dauer der täglichen Dienstzeit und Zahl der auszuführenden Fahrten haben sich die Unternehmer jeweilen mit der Gemeindebehörde zu verständigen. Die Vereinbarung ist dem Regierungsrath zur Genehmigung vorzulegen, welcher, falls eine Einigung nicht stattfinden kann, von sich aus entscheidet. Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebsstunden ist die Genehmigung der Gemeindebehörde einzuholen.

Die Letztere ist unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrath 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 Theile derselben zu verlangen. Für die den Unternehmern hieraus erwachsenden Nachtheile haben dieselben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 27. Der Unternehmer wird ermächtigt, für jede Befahrung der ganzen Strecke oder eines Theils derselben eine Taxe von im Maximum 1 Rp. pro Person zu beziehen. Für Kinder unter 3 Jahren ist nichts zu bezahlen, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

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

Es sind ferner Abonnementsbillete mit reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 28. Der Unternehmer ist nur zum Transport von Personen und Handgepäck, letzteres bis auf 50 Kg. Gewicht, verpflichtet. Eine weitere Ausdehnung der Unternehmung auf den Transport von Waaren und Vieh bedarf einer besondern Bewilligung durch den Regierungsrath und einer Ergänzung der Konzession durch Bundesbeschluss.

Art. 29. Die sämtlichen Reglemente, Tarife, Fahrpläne etc. sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. Den Lokal-, Kantonal- und Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung des Strassenwesens und der Bahn // [S. 164] hinsichtlich des Baues und des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und, soweit es deren speziellen Geschäftskreis betrifft, das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten sind bei ihren Dienstreisen taxfrei zu befördern.

Art. 31. Der Bundesrath und der Regierungsrath können 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 nöthigenfalls entlassen werden.



Art. 32. Nach Ablauf der vorliegenden Bewilligung und durch die blosse Thatsache dieses Ablaufs tritt der Kanton Zürich unentgeltlich in das Eigenthum der Bahn ein zu Gunsten und zu Händen der Gemeinde. Die Bahn ist von dem Unternehmer in normalem, betriebsfähigem Stande zu hinterlassen oder in solchen herzustellen. Für allfällige Differenzen in dieser Beziehung bleibt der zürcherische Gerichtsstand begründet, auch wenn der Unternehmer sein Domizil verlegen sollte.

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

Art. 33. Der Kanton Zürich sowohl als die Gemeinde, unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrathes, sind befugt, zu jeder Zeit die in Folge dieser Konzession erstellte Strassenbahn gegen eine, in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Die Rückkaufssumme wird, falls der Rückkauf in den ersten 30 Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, erfolgt, das 25fache, vom 31. bis 40. Jahre das 20fache, vom 41. bis 50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre betragen, immerhin in der Mei- // [S. 165] nung, dass die Entschädigung in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

In den ersten 15 Jahren der Konzessionsdauer darf vom Rückkaufsrecht nur Gebrauch gemacht werden, wenn Gründe der öffentlichen Wohlfahrt oder Sicherheit die Beseitigung der Strassenbahn gebieten oder wenn durch den Staat resp. die Gemeinde das bereits bestehende Zürcher Tramwaynetz zurückgekauft wird, in letzterem Falle jedoch nur gegen volle Rückerstattung der Anlagekosten nebst Zins à 5 % per Betriebsjahr, abzüglich der bezahlten Dividenden.

Art. 34. Im Falle fortgesetzter Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung auch regierungsräthlicher Aufforderung kann der Bundesrath die Konzession als verwirkt erklären.

In diesem Falle gehen die Bauten und die übrigen Bestandtheile der Bahn, so weit dieselben auf dem öffentlichen Grunde liegen, sofort ohne Entschädigung ins Eigenthum des Inhabers der verschiedenen Strassenstrecken über, sind von diesem jedoch einem allfällig anderwärtigen Unternehmer, der im Besitze der Konzession ist, unentgeltlich zur Disposition zu stellen. Ausserdem haftet in diesem Falle der Unternehmer auch für allen anderweitigen Schaden, welcher behufs Gewinnung eines andern Unternehmers entsteht.

Art. 35. Eine Uebertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrath.

Zürich, den 10. Dezember 1892.

Vor dem Regierungsrathe:
Der Staatsschreiber,
Stüssi.



Der bezüglichliche Bundesbeschluss vom 29. März 1893 lautet:

Nachstehenden Bewerbern wird, jeweilen zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Strassenbahnen in der Stadt Zürich ertheilt, nämlich: // [S. 166]

1. Herrn Dr. Ausderau, Arzt in Zürich, für die Linie vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistrasse bis zur Kirche Fluntern, eventuell auf die Höhe des Zürichberges;
2. Herrn Stadtrath J. Schneider in Zürich, als Präsidenten eines Initiativkomites, für die Linie von der Quaibrücke in Zürich durch die Kreuzbühl- und Forchstrasse bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden;
3. den Herren K. Schellenberg und Th. Keller in Hottingen, namens eines Initiativkomites, für die Linie vom Hotel Bellevue in Zürich durch die Rämi-, Hollinger-, Asyl- und Klosbachstrasse nach dem Kreuzplatz in Hottingen,

und zwar unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen :

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, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe 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 1 ½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Diese Fristen beziehen sich nicht auf das Theilstück von der Kirche Fluntern auf die Höhe des Zürichberges; für dieses bleibt dem Bundesrathe die Ansetzung besonderer Fristen vorbehalten.

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

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist. // [S. 167]

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m. 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 Eigenthum 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 Bahn Verwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt bloss die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. 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 Bundesrathe bestimmt.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muss.

Art. 15. Für jede Befahrung der ganzen Strecke darf eine Taxe pro Person bezogen werden:

auf der Strecke	Zürich–Kirche Fluntern	von 40 Rp. im	Maximum,
" "	" Zürich–Hirslanden	" 20 " "	"
" "	" Zürich–Hottingen	" 15 " "	"

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

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

Es sind ferner Abonnementsbillets mit reduzierter Taxe auszugeben.

Für die Strecke von der Kirche in Fluntern auf die Höhe des Zürichberges, sowie die Befahrung von Theilstrecken der sämtlichen // [S. 168] Linien bleibt die Festsetzung der Taxen, nach Anhörung der Gesellschaften, dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 16. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe 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 Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeufnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn werden die von den kantonalen und städtischen Behörden nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung zu erlassenden Vorschriften vorbehalten; dieselben dürfen jedoch mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 22. Bezüglich des Rückkaufsrechtes des Kantons, bezw. der Gemeinde Zürich ist zwischen den Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich und den Konzessionären unterm 15. März 1893 folgende Vereinbarung getroffen worden, welche als integrierender Bestandtheil der gegenwärtigen Konzession zu gelten hat: // [S. 169]

«Die Stadt Zürich, bezw. der Kanton Zürich, erstere unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrathes, sind befugt, zu jeder Zeit die infolge dieser Konzession erstellten Strassenbahnen gegen eine in Ermangelung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

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

Erfolgt der Rückkauf nach Ablauf der ersten 15 Jahre, so wird die Rückkaufssumme vom 16.–30. Jahre das 25fache, vom 31.–40. das 20fache, vom 41.–50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre betragen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Bei Ermittlung der Rückkaufssumme dürfen Kapitalüberschüsse nicht als Reinertrag angerechnet werden.

Wenn der Rückkauf auf Grund der Anlagekosten stattfindet, so sind diese nach Massgabe von Art. 2 und 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften, vom 21. Dezember 1883, zu berechnen. Der Erneuerungsfond ist in diesem Falle ohne besondere Gegenleistung der Stadt, bezw. dem Kanton zu überlassen.



Ein von der Stadt geleisteter Beitrag an die Betriebskosten kommt im Falle des Rückkaufs auf Grund der Anlagekosten bei Feststellung der Dividenden (Absatz 2) mit in Anrechnung; dagegen wird dieser Beitrag beim Rückkauf der Bahn auf Grund des Ertragswerthes (Absatz 3) an der Verkaufssumme abgerechnet; immerhin darf letztere auch in diesem Falle nicht weniger als die Anlagekosten betragen.»

Art. 23. 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 Kenntniss zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in voll- // [S. 170] kommen 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 verhältnissmässiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; – sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22 ½fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; – unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch 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. 24. Hat der Kanton oder die Gemeinde Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 23 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinde hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: jsn)/07.12.2015]