Beschluss des Regierungsrates

betreffend

Konzessionirung einer Strassenbahn vom Hauptbahnhofplatz Zürich I bis zur Einmündung der Aemtlerstrasse in die Birmensdorferstrasse Kreis III.

(Vom 28. November 1895.)

Der Regierungsrat,

nach Einsicht:

a) eines Konzessionsgesuches des Stadtrates Zürich,
b) eines Berichtes und Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,

beschliesst:

Dem Stadtrate von Zürich wird zu Handen der Stadtgemeinde die Bewilligung erteilt für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Hauptbahnhofplatz Zürich durch die Löwen-, Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstrasse bis zur Einmündung der Aemtlerstrasse im Kreise III (Wiedikon), eventuell mit der Variante Bahnhofplatz-linkes Sihlufer-Kasernenstrasse bis zur Gessnerbrücke, 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. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, erteilt, vorbehalten die Rückkaufsbestimmungen.

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.

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

Der letztere wird für die vorliegende Konzession als geleistet betrachtet, wenn die Stadtgemeinde die Ausführung der Bahn beschlossen hat.

Art. 6. 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 Konzessionen für die von der Bahn benützten Strassen nicht erteilt, wenn sich die neue Unternehmung im wesentlichen als blosse Konkurrenzunternehmung darstellt, insofern wenigstens der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Bahn dieselbe in einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise betreibt.

Art. 7. 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. Anderseits 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. 8. 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 sind auf ihren Diensttouren taxfrei zu befördern.

Art. 9. 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. 10. Binnen einer Frist von drei Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen für das Unternehmen 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. 11. Die Bauarbeiten sind spätestens sechs Monate nach Erteilung der Baubewilligung zu beginnen und es ist die Bahn spätestens ein Jahr nach Erteilung der Bundeskonzession in Betrieb zu setzen.

Art. 12. Die Linie wird vorläufig einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nötigen doppelspurigen Strecken.

Art. 13. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen.

Art. 14. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Strassenstreifens, setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Stadtbehörden für die von der Bahn benutzten 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. 15. 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. 16. 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. Unterhalt der Strassen. Betrieb der Bahn.

Art. 17. Durch den Schneebruch für die Bahn soll der übrige Strassenverkehr möglichst wenig gehemmt werden.

Art. 18. 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. 19. Jede Aenderung des Betriebssystems bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Art. 20 Das Zusammenkuppeln von Fahrzeugen bedarf der Bewilligung des Regierungsrates.

Art. 21. Die Fahrgeschwindigkeit soll 15 Kilometer, in Kurven 10 Kilometer per Stunde nicht übersteigen.

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

Art. 23. Der Staat bezieht für die Konzessionserteilung eine vom Regierungsrate festzusetzende einmalige Konzessionsgebühr, welche 250 Franken per Kilometer nicht übersteigen soll.

Art. 24. 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 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. 25. Die Wagen führen nur eine Klasse.

Art. 26. Die Unternehmung ist berechtigt, für jede Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teils derselben 10 Rappen für den ersten und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer zu beziehen.

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 aufgerundet werden können.

Art. 27. Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebszeit dürfen mit Genehmigung des Regierungsrates höhere Taxen bezogen werden.

Art. 28. Die Konzessionärin ist zur Ausgabe von Einzeln- und Kollektivabonnementen zu ermässigten Preisen verpflichtet.

Art. 29. 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. 30. Die Unternehmung übernimmt blos 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 überdies seinerseits die Konzessionsinhaberin zu einer solchen Erweiterung ihres Betriebes anhalten. Für den Güterdienst sind besondere Taxen und Vorschriften aufzustellen.

Art. 31. 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. 32. 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 des Rückkaufes Kenntnis zu geben.

Art. 33. 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 Anlagekapitals seit Beginn des Betriebes 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 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 dem Käufer zu überlassen.

Art. 34. 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 Saldovortrag und die Einlagen in den Erneuerungsfond und den Reservefond (Amortisationsfond, Unfallfond und sonstige Spezialreserven), sowie die Verwendungen aus denselben und die Erträgnisse 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 zu.

Art. 35. Im Falle Nichteinhaltung der in den Art. 10 und 11 aufgestellten Fristen, sowie Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung bezüglicher 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. 36. 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 28. November 1895.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:
Stüssi.

Der bezügliche Bundesbeschluss vom 25. März 1896 lautet:

Der Stadt Zürich wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstrasse bis zur Einmündung der Aemtlerstrasse (Zürich III, Wiedikon) 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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 4. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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 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. 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 oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt blos die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Vieh-

transport 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 Eisenbahndepartemente 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 Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben darf eine Taxe von 10 Rappen per Person für den ersten und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer 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 mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. 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 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 28. November 1895 aufgestellten 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 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 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 Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22½fachen Wert 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 gesamten 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. 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 ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.