



## **Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online**

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

Signatur	<b>StAZH OS 27 (S. 238-255)</b>
Titel	<b>Beschluß des Regierungsrates betreffend Konzessionierung einer elektrischen Verbindungsbahn von der Station Auf Dorf-Männedorf der Straßenbahn Wetzikon–Meilen via S. B. B.-Station Männedorf zur Dampfschifflande Männedorf.</b>
Ordnungsnummer	
Datum	15.09.1904

[S. 238] Der Regierungsrat,  
nach Einsicht

- a) eines bezüglichen Konzessionsgesuches,
- b) eines Berichtes und Antrages der Direktion der öffentlichen Bauten,  
beschließt:

Den Herren R. Hausamann, G. Weideli, E. Lengstorf, R. Suter und A. Weber, Gemeinderatsschreiber, sämtlich in // [S. 239] Männedorf, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Bewilligung erteilt, zum Zwecke der Erstellung und des Betriebes einer elektrischen Verbindungsbahn von der Station Auf Dorf-Männedorf der Straßenbahn Wetzikon–Meilen via Station Männedorf der Schweizerischen Bundesbahnen bis zur Dampfschifflande Männedorf teilweise das Gebiet der öffentlichen Straßen zu benutzen, nach eingereichtem generellem Projekt und unter folgenden Bedingungen:

### **A. Allgemeines.**

Art. 1. Es sollen die von den zuständigen kantonalen 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 Rückkaufsresp. Heimfallsbestimmungen.

Wird die Bundeskonzession nicht innert Jahresfrist vom Datum der gegenwärtigen Konzession an erteilt, so fällt diese ohne weiteres dahin.

Art. 3. Der Konzessionsinhaber hat sein Domizil im Kanton Zürich zu nehmen.

Art. 4. Die Direktion und der Verwaltungsrat oder der weitere Ausschuß sollen in ihrer Mehrheit aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Der Regierungsrat ist berechtigt, ein bis zwei Mitglieder in den Verwaltungsrat zu wählen.

Art. 5. Durch das bewilligte Einlegen der Geleise in den Straßengrund und deren Benutzung durch den Unternehmer werden weder Eigentumsverhältnisse noch



Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als durch die vorliegende // [S. 240] 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 gewöhnlichen Fährverkehr) benutzt werden, und erwachsen aus der Ausübung dieses Rechtes finden Unternehmer keinerlei Entschädigungsansprüche. Die Geleiseanlagen und Drahtleitungen sowie der davon berührte öffentliche Grund dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

Art. 6. 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. 7. 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.

Art. 8. 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. // [S. 241]

Nach Leistung des Finanzausweises und erfolgtem Bau der Bahn werden Konzessionen für die von der Bahn benutzten 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. 9. Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen beziehungsweise nach Erstellung der Bahn, jederzeit Änderungen an der Bahnanlage oder Straßenverbreiterungen auf Kosten der Bahngesellschaft zu verlangen, wenn solche im Interesse der 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. 10. 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 Überwachung 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 erhalten von seiten der Bahn einen zu freier Fahrt berechtigenden Ausweis.

Art. 11. 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 oder entlassen werden. // [S. 242]

Art. 12. Dem Staat ist für die Konzessionserteilung eine einmalige Konzessionsgebühr von Fr. 200 zu entrichten.

## **B. Anlage und Bau der Bahn.**

### **Straßenkorrekturen.**

Art. 13. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen dem Regierungsrate zur Genehmigung einzureichen. Die erstern haben zu bestehen in Situationsplan, Längenprofil, typischen Querprofilen, Detailzeichnungen des Oberbaues, der Leitung, des Rohmaterials und der 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. 14. Mit den Bauarbeiten für die erste Sektion von der Station Auf Dorf bis zur S. B. B.-Station ist spätestens sechs Monate nach Erteilung der Baubewilligung durch den Bundesrat zu beginnen. Die Vollendung und Inbetriebsetzung dieser Sektion hat innert weiteren zwei Jahren zu erfolgen.

Die Baufristen für die zweite Sektion von der S. B. B.-Station bis zur Dampfschifflande werden später nach Anhörung der Konzessionsinhaber festgesetzt. Die Konzession für diese Sektion kann vom Regierungsrate erloschen erklärt werden, wenn sich die Gesellschaft nicht innerhalb angemessener Frist nach Vollendung der ersten Sektion zum Bau derselben bereit erklärt, wogegen die Konzession für die erste Sektion nicht erlöscht, auch wenn die zweite Sektion nicht gebaut wird.

Art. 15. Die Linie wird vorläufig einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nötigen doppelspurigen Strecken.

Art. 16. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen. // [S. 243]

Art. 17. Das Geleise ist derart in die Straßenoberfläche einzulegen, daß die Straßenwölbung erhalten bleibt und daß es den Fuhrwerk- und den Personenverkehr in keiner Weise erschwert. In den Straßen sind Rillenschienen zu verwenden. Durch geeignete Vorkehrungen ist für gehörigen Wasserabfluß zu sorgen.

Art. 18. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Straßenstreifens setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeindebehörden für die von der Bahn benutzten Straßenstrecken anlässlich der Genehmigung der Baupläne fest, und es haben die Konzessionsinhaber allfällig



notwendig werdende Straßenverbreiterungen auf ihre Rechnung nach den hierfür geltenden Normalien und unter Aufsicht der Straßenaufsichtsbehörden auszuführen. Es ist dafür zu sorgen, daß der Abstand des Rohmaterials beziehungsweise der Ladungen von Häusern, Mauern, Einzäunungen u. s. w. in der Regel an keiner Stelle weniger als 1 Meter betrage.

Art. 19. 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. 20. Das Einlegen der Geleise beziehungsweise Kabel in die Straße soll in einer für den Straßenverkehr möglichst unschädlichen Weise geschehen und es sind allfällige Schädigungen an der Straße unverzüglich auszubessern und diese in gehörigen Zustand zu stellen.

Hierbei ist den Anordnungen der Straßenaufsichtsorgane Folge zu leisten. Das Gleiche gilt für alle spätern Unterhaltungsarbeiten.

Art. 21. Überall wo Veränderungen oder 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 // [S. 244] Kosten des Unternehmers zu geschehen. Die gepflasterten Straßenstrecken müssen nach dem Bau wieder gepflästert werden.

Art. 22. Wo bedeutende Straßenkorrekturen, insbesondere Verbesserungen des Längenprofils der benutzten Straßenstrecken im Sinne der Reduktion der Steigungen vorgenommen werden, wird, sofern dadurch der Straßenverkehr wesentlich erleichtert wird, der Staat, soweit die Baupflicht an der betreffenden Straße ihm obliegt, sich angemessen an den Kosten beteiligen. Über die Frage, ob, und wenn ja, in welchem Maße eine solche Beteiligung einzutreten habe, entscheidet in jedem einzelnen Falle endgültig der Regierungsrat.

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. Überdies 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 Saldoportrages vom Vorjahre und der Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfonds, einen Reinertrag von vier oder mehr Prozenten des Aktienkapitals abwirft, so ist dem Staate beziehungsweise den Gemeinden an die Kosten des Straßen- // [S. 245] unterhaltes ein jährlicher Entschädigungsbetrag zu verabfolgen, welcher Fr. 200 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 beziehungsweise 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 in den Kontaktdrähten soll 600 Volt nicht übersteigen. Die Rückleitung des Stromes geschieht durch die Schienenanlage.

Art. 29. Das einmal genehmigte Betriebssystem kann nur mit Bewilligung des Regierungsrates geändert werden.

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

Art. 31. Die Fahrgeschwindigkeit soll nicht mehr als 12 Kilometer per Stunde betragen. Der Regierungsrat behält sich überdies vor, für besonders schwierige Strecken die Einhaltung geringerer Geschwindigkeiten zu verlangen. // [S. 246]

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 und die Baudirektion sind unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat berechtigt, in außerordentlichen Fällen wie z. B. bei Festen, öffentlichen Aufzügen, oder wenn Arbeiten im Straßengebiet den Verkehr schwierig oder gefährlich machen, zeitweise die Einstellung des Betriebes 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 Klasse bereit stellen.



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

Art. 35. Der Unternehmer wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 Taxe 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 untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Art. 36. Für Fahrten außerhalb der regelmäßigen Betriebszeit dürfen mit Genehmigung des Regierungsrates höhere Taxen bezogen werden. // [S. 247]

Art. 37. Der Konzessionär ist zur Ausgabe von Einzel- und Kollektivabonnements zu ermäßigten Preisen verpflichtet.

Art. 38. Er ist ferner verpflichtet, Einzelbillete und Abonnements für die Benutzung der eigenen und anderer Straßenbahnen in direkter Fahrt auszugeben.

Über 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 Kilogramm Gewicht, verpflichtet.

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 Übertragung 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 Gemeinde 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, // [S. 248] in Ermangelung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.



Falls der Kanton auf das Rückkaufsrecht verzichtet, so steht das gleiche Recht der Gemeinde zu.

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

Wenn der Rückkauf auf Grund der Anlagekosten stattfindet, so sind diese 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 Staat beziehungsweise der Gemeinde zu überlassen.

Art. 44. Erfolgt der Ankauf nach Ablauf der ersten 15 Jahre, so wird die Rückkaufssumme bis zum 30. Jahre das 20 fache und bis zum 50. Jahre das 15 fache 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 beziehungsweise den Gemeinden zu.

Art. 45. Im Falle Nichteinhaltung der in den Art. 13 und 14 aufgestellten Fristen, sowie Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung bezüglicher 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 Übertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.



Zürich, den 15. September 1904.

Vor dem Regierungsrate,  
Der Staatsschreiber:  
Dr. A. Huber.

Der bezügliche Bundesbeschuß vom 22. Dezember 1904 lautet:

Den Herren R. Hausamann-Jäkle, A. Weber, G. Weideli, E. Lengstorf und Rud. Suter, alle in Männedorf, wird für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Männedorf (Dampfschifflande) nach Männedorf -Auf Dorf (Station der Straßenbahn Wetzikon–Meilen) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt: // [S. 250]

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Falls eine Aktiengesellschaft konstituiert wird, ist der Sitz in Männedorf.

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. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, die folgende Strecken umfassen:

1. Männedorf, Station der S. B. B.–Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon–Meilen;
2. Männedorf, Station der S. B. B.–Männedorf-Dampfschifflande.

Art. 6. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linie Männedorf, Station S. B. B.–Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon–Meilen, sowie eventuell die Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 7. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Männedorf, Station S. B. B.–Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon–Meilen, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. Sektion (Männedorf, Station S. B. B.–Männedorf-Dampfschifflande) sind vom Bundesrate festzusetzen.



Art. 8. Die Nichteinhaltung der in Art. 6 und 7, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluß angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

Art. 9. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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. // [S. 251]

Art. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 15. September 1904 betreffend Konzessionierung der genannten Bahn, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 11. 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. 12. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 13. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Konzessionäre, beziehungsweise der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, nicht von sich aus einschreiten, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 14. Die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, haben sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig finden, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 16. Für die Personenbeförderung sind Wagen mit nur einer Klasse aufzustellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können. // [S. 252]

Art. 17. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stückgutsendungen Anspruch auf Rabatt.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in // [S. 253] besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.



Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abgestuft sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Güter ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt. // [S. 254]

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 Bundesrat und den Konzessionären, beziehungsweise 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. 30. Die Konzessionäre, beziehungsweise die Gesellschaft, sind verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a) Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Männedorf, Station S. B. B.–Männedorf-Auf Dorf, Station der Straßenbahn Wetzikon–Meilen, und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist den Konzessionären, beziehungsweise der Gesellschaft, drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b) Durch den Rückkauf wird der Bund 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. // [S. 255]
- c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; – sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; – unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.  
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d) Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e) Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Bundes 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.



Art. 32. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Kantons Zürich oder der Gemeinde Männedorf gelten die unter lit. D (Heimfall und Rückkauf der Bahn) enthaltenen Bestimmungen des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 15. September 1904.

Art. 33. Hat der Kanton Zürich oder die Gemeinde Männedorf den Rückkauf der Bahn gemäß Art. 32 bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinde Männedorf hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von den Konzessionären, beziehungsweise der konzessionierten Gesellschaft, zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 34. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: jsn)/19.11.2015]