

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn, beziehungsweise Zahnradbahn, von der Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges.

(Vom 12. Juni 1886.)

Tit.

Mit Eingabe vom 30. Dezember 1885 bewerben sich die HH. Hermann Arnold Ruge, Ingenieur, von Brighton, und Emil Stauder, Kaufmann, von St. Gallen, beide in Zürich, zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft um die Konzession für Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von der Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges.

Das projektirte Tracé soll in der Nähe der Bahnhofbrücke, am untern Ende des Hirschengrabens, beginnen, annähernd in der Richtung der Brückenachse in gerader Linie bis zum Plateau des Polytechnikums aufsteigen, von da, die Polytechnikumstraße überschreitend, unter Benutzung der Tannenstraße und Kreuzung der Rämistraße in die Schmelzbergstraße einbiegen und nach deren Ueberschreitung mittelst einer Kurve durch die Rebberge des Schmelzberges bis zum sog. „Beau-Séjour“ führen, um alsdann in gerader Richtung den Endpunkt auf dem Zürichberg in der Nähe der Liegenschaft „zum Forster“ zu erreichen.

Nach Bauart und Betrieb zerfällt die Bahn in zwei getrennte Theile, nämlich in einen untern, vom Hirschengraben bis zum Polytechnikum, und einen obern, vom Polytechnikum bis auf die Höhe

des Zürichberges (Forster). Es ist in Aussicht genommen, die erste Sektion sofort zu bauen, während die Ausführung der zweiten nachfolgen soll, sobald die Verhältnisse dieselbe zweckmäßig erscheinen lassen. Die untere Abtheilung soll dazu dienen, den schon gegenwärtig sehr starken, aber auf mühsame Verbindungswege angewiesenen Verkehr zwischen den tief gelegenen Theilen der Stadt und Umgebung (circa 58,000 Einwohner) und den höher gelegenen (Fluntern, Hirslanden, Hottingen, Oberstraß, mit circa 16,600 Einwohnern) zu erleichtern. Die Nothwendigkeit einer bessern Verbindung, führen Petenten aus, lasse sich auch daraus erkennen, daß die großen Lehranstalten, Hochschule und Polytechnikum, ferner das Pfrundhaus, die Spitäler, Blindenanstalt, Sternwarte etc., um ihrem Zweck voll und nach allen Richtungen zu dienen, nicht bloß auf mühsamen Wegen vom größten Theil der Stadt aus erreichbar sein sollten. Ueber die dahergigen Verkehrsverhältnisse finden sich im beiliegenden allgemeinen Bericht auf offizielle Verkehrszählungen gestützte genauere Angaben, auf welche wir verweisen.

In Bezug auf die obere Abtheilung geben die Petenten als deren eigentlichen Zweck an, das Erholung und Vergnügen suchende Publikum rasch und leicht auf die Höhe zu bringen. Daneben werden auch die jetzigen Bewohner des Zürichberges mit ihren Produkten etwelchen Verkehr bringen, und es sehen die Petenten überdies voraus, daß der schöne, gegen Süden gelegene Abhang mit seiner gesunden Luft, reichlichem Wasser und herrlicher Aussicht sich rasch kolonisiren werde, sobald er leicht zugänglich sei. Zum Vergleich ziehen Petenten namentlich die Frequenz der in verschiedenen Beziehungen ungünstigere Verhältnisse aufweisenden Uetlibergbahn heran.

Die Länge der ganzen Bahn beträgt 1367 m. und die zu überwindende Niveaudifferenz 156 m. Die untere Sektion ist 147 m. lang bei 39 m. zu ersteigender Höhe und die obere hat 1220 m. Länge bei 117 m. Höhenunterschied. Die Bahn soll eingleisig, jedoch mit Ausweichung in der Mitte jeder Sektion, und mit einer Spurweite von 1 Meter erstellt werden. Für die untere Abtheilung ist auf der ganzen Länge, für die obere nur bei den größern Steigungen Zahnstange (für die Bremsen bezw. den Lokomotivbetrieb) vorgesehen. Die Steigung auf der untern Sektion soll gleichmäßig 27 %, auf der obern nur bis 21 % betragen. Als kleinste Kurvenradien, und zwar für die Ausweichstellen in der Mitte der Sektionen, sind solche von 75 m. in Aussicht genommen.

Für die untere Abtheilung ist Betrieb nach dem Drahtseil-system unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft, für die obere Strecke in erster Linie Betrieb mit kontinuierlichem

Drahtseil, das durch eine stationäre Dampfmaschine bewegt würde, und in zweiter Linie Lokomotivbetrieb nach dem bei der Rigibahn angewendeten Zahnradsystem, in Aussicht genommen.

An Bauten und Anlagen sind zu erwähnen: auf der I. Sektion ein Tunnel von 40 m. Länge mit gleichzeitiger Ueberführung der neuen Straße im Rohrdorf'schen Gute, sowie mehrfache Niveauübergänge auf der II. Sektion. Für die untere Abtheilung sind an Rollmaterial 2 Personenwagen für je 40 Personen im Maximum, und für die obere 6 gleiche Personenwagen und 3 Gepäckwagen in Aussicht genommen.

Nach dem summarisch gehaltenen Kostenvoranschlag stellen sich die Kosten der I. Sektion auf	Fr. 150,000
der II. Sektion auf	n 280,000

Total auf Fr. 430,000

Die Fahrten beabsichtigen die Petenten auf der untern Abtheilung nach Bedürfniß rasch auf einander folgen zu lassen, wo möglich von fünf zu fünf Minuten, mit einer Fahrzeit von im Maximum 2 Minuten. Auf der obern Sektion sollen ebenfalls nach Bedürfniß Züge abgelassen werden, womöglich wenigstens einer per Stunde, mit einer Maximalfahrzeit von 20 Minuten.

Die gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung über das Projekt eingeladene Regierung von Zürich theilte mit Schreiben vom 8. Mai 1886 zunächst die von den Lokalbehörden erhobenen Einwendungen und Begehren mit. Es betreffen diese Ausstellungen zumeist Details in Bezug auf die Stationsanlagen und das Tracé, welche nicht schon in der Konzession festzustellen sind, sondern erst bei Prüfung der Ausführungspläne zur Erledigung zu kommen haben. Ferner wird Aufnahme der ausdrücklichen Bedingung in die Konzession verlangt, daß die Detailpläne auch der Lokalbehörde zur Begutachtung vorzulegen seien. Hiezu bemerken wir, daß eine derartige Konzessionsbedingung nicht nothwendig erscheint, indem Art. 14 des Eisenbahngesetzes bloß vorsieht, daß der Bundesrath nach Vorlage der Detailpläne den betreffenden Kantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den Lokalbehörden Gelegenheit zu geben hat, bezüglich Tracé, Gestaltung der Wegübergänge, Lage der Stationen u. s. w. ihre Interessen geltend zu machen.

Für den Fall, daß städtischer Boden für die Bahnanlage in Anspruch genommen werden sollte (Tannenstraße etc.), wird verlangt, daß der Konzessionirung vorgängig eine Verständigung der Petenten mit der Lokalbehörde stattfinde. Dieses Begehren macht

der Regierungsrath auch zu dem seinigen und schlägt eventuell Aufnahme eines entsprechenden Vorbehaltes in die Konzession vor, wonach die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen nur auf Grund von Ausführungsplänen geschehen darf, welche vorher dem Bundesrath vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind, und der Bundesrath ferner berechtigt sein soll, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes oder durch Rücksichten auf den öffentlichen Verkehr geboten erscheint. Diesem Begehren ist in den Art. 6 und 7 des nachstehenden Entwurfes in der üblichen Form Rechnung getragen. Da das Tracé in der Konzession nicht in bestimmter Weise festzustellen ist, und was die obere Sektion betrifft, überhaupt noch unbestimmt erscheint, so erachteten wir es weder für thunlich noch für nothwendig, jetzt schon eine abschließliche Verständigung der Petenten mit den Lokalbehörden zu verlangen, und glaubten deßhalb, dem eventuellen Begehren der Regierung den Vorzug geben zu sollen. Auch die übrigen Wünsche der Regierung, die der Eingabe zu entnehmen sind, finden sich im Entwurf entsprechend berücksichtigt.

Bei den nach Vorschrift des Art. 2 des Eisenbahngesetzes veranstalteten konferenziellen Verhandlungen gab der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Entwurf, außer zu einigen mehr redaktionellen Bemerkungen, im Uebrigen zu Einwendungen nicht Veranlassung.

Wir beantragen Ihnen, die Konzession unter den im nachstehenden Entwurf enthaltenen Bedingungen zu ertheilen. Zu letztern bemerken wir noch Folgendes:

Da nur für die untere Abtheilung bestimmt schon jetzt Anlage und Betrieb als Seilbahn vorgesehen ist, während sich die Konzessionspetenten selbst für die obere Sektion die Wahl zwischen Seilbahn (mit stationärer Dampfmaschine) und Zahnradbahn (System der Rigibahn) vorzubehalten wünschen, so sind im 1. Alinea, wie auch in Art. 8, beide Betriebssysteme alternativ vorgesehen.

Das technische Inspektorat des Eisenbahndepartements hat mit Rücksicht auf die starken Visirbrüche in horizontalem und vertikalem Sinn, sowie die fünf Straßenüberführungen à niveau, in Betreff der Eignung der obern Sektion für eine Seilbahn, Bedenken geäußert und Lokomotivbetrieb (System der Rigibahn) in erste Linie gestellt. Der Bundesrath wird anläßlich der Prüfung der Pläne zu entscheiden haben, ob die Anwendung des Drahtseilsystems auch für die obere Abtheilung als zulässig erachtet werden kann oder ob im Interesse der Betriebssicherheit oder des Verkehrs die Einführung des Lokomotivbetriebs zu verlangen ist.

Von einer eingeleisigen Anlage der untern Abtheilung, wie sie Petenten projektiren, räth das technische Inspektorat ebenfalls ab. Um auch in dieser Beziehung dem Bundesrathe anlässlich der Vorlage und Prüfung der Detailpläne freie Hand für die nöthigen Anordnungen zu lassen, beantragen wir in Art. 8, von Festsetzung der Geleisezahl abzusehen. Damit ist zugleich dem diesfälligen Wunsche der Regierung von Zürich entsprochen.

Die Fristen sind für die untere Abtheilung in der üblichen Weise festgesetzt, während für die obere Abtheilung die Feststellung derselben nach dem Wunsche der Petenten dem Bundesrathe vorbehalten ist. Wir erblicken kein Hinderniß, diesem durch die vorliegenden Verhältnisse hinlänglich gerechtfertigten Begehren zu entsprechen.

In Art. 12 die Gesellschaft für die untere Abtheilung vom Gütertransport ganz zu befreien, erscheint im Hinblick auf die Art des für diese Sektion in Aussicht genommenen Betriebs gerechtfertigt; ebenso der Wegfall des Viehtransportes auf der ganzen Linie.

Was die Taxen anbetrifft, so erscheinen dieselben zwar durchwegs etwas hoch gegriffen, ohne indessen die bei gleichartigen Unternehmungen admittirten Ansätze zu übersteigen. Zum Vergleich führen wir folgende Daten an:

Es betragen :

für die **Gütschbahn**, 160 m. lang:

Personentaxe	.	.	.	30	Rp.
Gepäcktaxe, 25 kg.	.	.	.	10	"

für **Territet-Glion**, 693 m. lang:

Personentaxe :					
Bergfahrt	.	.	.	150	Rp.
Thalfahrt	.	.	.	75	"
Hin und zurück	.	.	.	200	"
Gepäcktaxe, bis 10 kg.	.	.	.	20	"
mehr, per kg.	.	.	.	2	"
Gütertaxe, per kg.	.	.	.	1 ¹ / ₂	"

für **Biel-Maggingen**, 1700 m. lang:

Personentaxe, einfach	.	.	.	100	Rp.
Hin und zurück	.	.	.	150	"
Gepäcktaxe, 10 kg	.	.	.	20	"
mehr, per kg.	.	.	.	2	"
Gütertaxe, per kg.	.	.	.	1 ¹ / ₂	"

für **Lugano Stadt-Bahnhof**, 183 m. lang:

Personentaxe:

einfach I. Klasse	.	.	40 Rp.
" II.	"	.	20 "
hin und zurück I. Klasse	.	.	60 "
" " II.	"	.	30 "
Gepäcktaxe, 40 kg.	.	.	25 "
mehr, je 10 kg.	.	.	5 "
Gütertaxe, 10 kg.	.	.	5 "

für **Marzili-Bern**, 125 m. lang:

Personentaxe	.	.	10 Rp.
Gepäcktaxe, 50 kg.	.	.	10 "
Gütertaxe, 50 kg.	.	.	10 "

Es ergibt sich aus dieser Zusammenstellung, daß bei Touristenbahnen bedeutend höhere Ansätze zur Anwendung gelangten, während von den dem städtischen Verkehr dienenden Bahnen Marzili-Bern im Verhältniß etwas niedrigere, Lugano Stadt-Bahnhof dagegen etwas höhere Taxen aufweist. Wir beantragen Ihnen, die im nachstehenden Entwurf vorgeschlagenen mittleren Taxen zu admittiren. Es kann dies um so unbedenklicher geschehen, als Art. 20 eine Herabsetzung der Maximaltaxen für den Fall vorsieht, daß der Reinertrag 3 Jahre nacheinander 8 % übersteigen sollte.

Der bei der Konzessionskonferenz vorgelegene Entwurf sah für die Thalfahrt auf der obren Abtheilung Gepäcktaxen von 60 Rp. vor. Wir beantragen, dieselben wie die Personen- und Gütertaxen auf die Hälfte derjenigen für die Bergfahrt, d. h. 40 Rp., festzusetzen.

Als Rückkaufsbestimmungen wünschen die Petenten diejenigen der Normalkonzession aufgenommen, wogegen wir nichts zu erinnern haben.

Im Alinea 1 des Art. 23 ist das Rückkaufsrecht nicht bloß dem Bunde und dem Kanton, sondern auch den beteiligten Gemeinden vorbehalten, wie dies auch bei andern Unternehmungen von rein lokaler Bedeutung, so insbesondere der Seilbahn in Lugano und Marzili-Bern, geschehen ist.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Juni 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn bezw. Zahnradbahn von der
Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Hermann Arnold Ruge, Ingenieur, von Brighton (England), und Emil Stauder, Kaufmann, von St. Gallen, beide wohnhaft in Zürich;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 12. Juni 1886,

beschließt:

Den Herren Hermann Arnold Ruge, Ingenieur, von Brighton (England), und Emil Stauder, Kaufmann, von St. Gallen, beide wohnhaft in Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn, beziehungsweise einer Bahn gemischten Systems (Drahtseil- und Zahnradbahn), von der Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Für die untere Abtheilung, Stadt Zürich (Limmatquai) bis zur Höhe des Polytechnikums, sind binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, dem Bundesrathe die Baupläne und die Pläne für die Betriebseinrichtung, sowie die finanziellen Vorlagen, nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Inner der Frist von 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist mit den Bauarbeiten zu beginnen und spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung hat die Vollendung und Inbetriebsetzung stattzufinden.

Für die obere Abtheilung, Polytechnikum bis auf die Höhe des Zürichberges, bleibt die Feststellung der Fristen dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 6. 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.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird in der untern Abtheilung (I. Sektion) als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft betrieben.

Für die obere Abtheilung (II. Sektion) wird sie als Zahnradbahn oder gleichfalls als Drahtseilbahn gebaut werden.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck. Güter werden nur auf der obern Abtheilung befördert.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Fahrplanprojekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

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

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den einzelnen Stationen folgende Taxen zu beziehen:

1. Untere Abtheilung, Stadt Zürich-Polytechnikum.

- a. Für den Transport von Personen 15 Rappen auf- oder abwärts;
- b. Für je 100 Kilogramm Gepäck 30 Rappen.

2. Obere Abtheilung, Polytechnikum-Zürichberg.

a. Für Personen:

	aufwärts.	abwärts.	hin und zurück.
Polytechnikum-Beau Sejour . . .	40 Rp.	20 Rp.	50 Rp.
Beau Sejour-Zürichberg . . .	40 "	20 "	50 "
Polytechnikum-Zürichberg . . .	80 "	40 "	100 "

Für Kinder unter 4 Jahren, wenn für solche kein Sitzplatz beansprucht wird, ist auf beiden Abtheilungen nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementskarten zu ermäßigter Taxe auszugeben.

b. Für 100 Kilogramm Gepäck:

	aufwärts.	abwärts.
Polytechnikum Beau Sejour . . .	80 Rp.	40 Rp.
Beau Sejour-Zürichberg . . .	80 "	40 "

Das Handgepäck der Reisenden bis auf 10 Kilogramm, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann, ist überall taxfrei zu befördern.

c. Die für den Transport von Gütern im Maximum zu erhebenden Taxen sind pro 100 Kilogramm

vom Polytechnikum bis Beau Sejour . . . 50 Rp.

vom Beau Sejour bis Zürichberg . . . 50 „

abwärts ist die Hälfte dieser Taxe zu bezahlen.

Bei allfällig weitem Haltstellen wird der Bundesrath die zu erhebenden Taxen nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen.

Art. 16. In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 17. Die im Artikel 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, und Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 22. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal einrichten.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte des Kantons Zürich oder der beteiligten Gemeinden gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 vollkommen befriedigendem Zustande dem Rückkäufer abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Ab-

zug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welcher 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 Rückkäufern 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. Haben der Kanton Zürich oder die theilhaftigen Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton bezw. die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn, beziehungsweise Zahnradbahn, von der Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges. (Vom 12. Juni 1886.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1886
Date	
Data	
Seite	806-817
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 164

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.