

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg.

(Vom 21. Dezember 1887.)

Tit.

Herr Alfred Landry, Besitzer des Hôtels Uetliberg und des Restaurants Uto-Kulm auf dem Uetliberg bei Zürich, bewirbt sich mit Gesuch vom 15. Oktober 1887 zu Händen einer zu bildenden Gesellschaft um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg.

Die Bahn soll etwa 50 Meter oberhalb des Kolbenhofes, eines Bauerngehöftes am östlichen Fuße des Uetliberges, zu welchem oder in dessen Nähe von der Stadt Zürich her verschiedene Wege führen, in einer Höhe von 600 m. über Meer und circa 180 m. über der Stadt Zürich (Limmat) ihren Anfang nehmen, in gerader Linie, zunächst im Einschnitt, dann auf einem Damm, hernach wieder im Einschnitt und zuletzt durch einen Tunnel von 135 Meter Länge, auf die Höhe des Berges geführt werden, um wenige Meter unterhalb des Plateau Uto-Kulm, an der Westseite des Berges, auf Cote 848 zu endigen.

Das Gesuch enthält eine eingehende Darstellung der mit dem Uetliberg als berühmtem, von nah und fern viel besuchtem Aussichtspunkt und Luftkurort zusammenhängenden Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse, aus denen der Schluß gezogen wird, daß sowohl für ein allgemeines, namentlich einheimisches Publikum, als für die Etablissements auf dem Berg die Erstellung einer

Drahtseilbahn mit billigen Taxen neben der bestehenden, aber wegen des hohen Fahrpreises nicht allgemein zugänglichen und wesentlich bloß den Fremden dienenden Adhäsionsbahn, und bei dem mühsamen Fußweg, zum dringenden Bedürfniß geworden sei. Wir glauben aber von einer Wiedergabe der diesfälligen Ausführungen des Gesuches um so eher absehen und auf letzteres selbst verweisen zu dürfen, als ein weiteres Eingehen auf die Frage, ob ein wirkliches Bedürfniß für die Seilbahn vorliegt, im Hinblick auf die Stellungnahme sowohl der Regierung von Zürich als der Direktion der Uetlibergbahn zu dem Konzessionsgesuche, keineswegs nothwendig erscheint.

Was das Verhältniß der projektirten Seilbahn zur bestehenden Bahn betrifft, so ist zu erwähnen, daß nach Ansicht des Gesuchstellers außer Zweifel steht, daß diese durch jene nicht werde beeinträchtigt werden. Petent macht zur Begründung dieser Ansicht im Wesentlichen geltend, daß die bestehende Bahn schon jetzt wesentlich nur von Fremden und Vermöglichen (circa 55,000 per Jahr) benutzt werde, die sich ihrer schon deßwegen nach wie vor der Erstellung einer Seilbahn bedienen werden, weil ihnen der circa 4 km. betragende Weg vom Centrum der Stadt bis zum Kolbenhof zu beschwerlich oder bei Benutzung eines Wagens zu theuer wäre. Die Seilbahn dagegen sei mehr für das große Publikum bestimmt und werde ihre Reisenden aus den schon jetzt circa 60,000 per Jahr betragenden, die Bahn nicht benutzenden Besuchern rekrutiren. Beide Bahnen werden also ihre verschiedene Klientenschaft haben und sich so faktisch keine nennenswerthe Konkurrenz machen. Ferner könne die Uetlibergbahn nach Inbetriebsetzung der Drahtseilbahn von einem regelmäßigen Winterbetrieb und damit von einer ganz bedeutenden finanziellen Last befreit werden, wodurch eine allfällige, wenn auch unwahrscheinliche Frequenzeinbuße infolge der Seilbahn reichlich aufgewogen würde. Ueberdies werde die bestehende Bahn den ganzen Güterverkehr behalten, der sich infolge des vermehrten Verkehrs auf dem Berg bedeutend hoben und eine Quelle vermehrter Einnahmen sein werde. Der Abwechslung wegen werden übrigens auch viele Reisende für den einen Weg die eine und für den andern die andere Bahn benützen. Aus allen diesen Gründen habe die Adhäsionsbahn keinen Grund, dem neuen Projekt feindlich entgegen zu treten. Letzteres habe aber auch, abgesehen hievon, für die Etablissements auf dem Berg, namentlich mit Rücksicht auf die bestehende und drohende Konkurrenz, eine vitale Bedeutung und seine selbstständige Berechtigung.

Dem technischen Berichte und den Plänen sind folgende Angaben zu entnehmen:

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 625 Meter und die zu ersteigende Höhe 248 Meter. Die Steigung beträgt in der untern Hälfte auf 300 Meter 35 % und auf 325 Meter in der obern Hälfte 44 %; doch ist nach den bei der Konzessionskonferenz gemachten Mittheilungen seither noch ein anderes Tracé studirt worden, das gleichmäßige und daher günstigere Gefällsverhältnisse ergeben würde. Das Gesuch sieht einspurige Anlage mit automatischer Ausweichung in der Mitte der Bahn vor, doch hat sich der Vertreter des Petenten in der Konzessions-Konferenz infolge der erhobenen Einwendungen schließlich mit einer doppelspurigen Anlage zu wenigstens 3 Schienen, von denen die mittlere gemeinsam, und mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte, einverstanden erklärt. Die Spurweite ist zu 1 Meter projektirt. Der Oberbau wird aus starken Stahlschienen, die auf eisernen Querschwellen ruhen, und einer zweitheiligen Abt'schen Zahnstange bestehen.

Die Bahn soll als Drahtseilbahn erstellt und mit Wasserübergewicht als Motor betrieben werden. Die zu verwendenden Wagen werden nur aus einer Abtheilung bestehen und für 50 Personen Raum bieten. Jede der beiden Achsen eines Wagens erhält ein doppeltes Zahnrad mit Bremsvorrichtung, die beim obern Zahnrad automatisch, beim untern von Hand in Thätigkeit gesetzt wird. Jeder Wagen soll mit der obern Station durch eine elektrische Leitung in Verbindung gebracht werden, um eine Verständigung zwischen Kondukteur und Station auch während der Fahrt zu ermöglichen.

Das erforderliche Betriebswasser soll einem zu erstellenden Sood im Reppischthale am Westfuß des Berges entnommen, zunächst in einem 300,000 Liter haltenden Reservoir gefaßt und dann in einer circa 1500 Meter langen Röhrenleitung auf die Höhe des Berges in ein zweites Reservoir von 200.000 Liter Halt gepumpt werden. Zum Betrieb des Pumpwerks ist eine Turbine in Aussicht genommen, die ihrerseits durch das Reppischflüßchen betrieben würde. Die für das Wasserwerk erforderliche Konzession gedenkt Petent von einem Mühlen- und Sägebesitzer zu erwerben. Einen Theil des so auf den Berg geschafften Wassers beabsichtigt Herr Landry für seine Hoteletablissemante zu verwenden und daher auch einen Theil der Anlagekosten der Bahnunternehmung abzunehmen.

Die Anlagekosten werden auf Fr. 240,000 veranschlagt, nämlich :

Landentschädigung, Unterbau, Bauleitung	Fr.	65,000
Oberbau und Hochbau	„	90,000
Wagen und mechanische Einrichtungen	„	35,000
Wasserwerkanlage und Reservoirs (ab Fr. 10,000)	„	40,000
Unvorhergesehenes	„	10,000
	zus.	Fr. 240,000

Die jährlichen Betriebseinnahmen werden zu Fr. 29,300 und die Ausgaben zu Fr. 14,000 berechnet, was einen Ueberschuß von Fr. 15,300 ergibt, der die Verzinsung eines Anlagekapitals von Fr. 250,000 zu rund 6% erlauben würde.

Die Regierung des Kantons Zürich, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, erklärte mit Schreiben vom 22. November, gegen die Konzessionirung des Projekts, welches geeignet sei, den Bewohnern von Zürich und Umgebung eine neue Erleichterung für den Besuch des bekannten Aussichtspunktes Uetliberg zu gewähren, keine Einwendungen zu erheben. Dagegen behält sie sich bezüglich des Wasserwerkes im Reppischthale die kantonalen wasserpolizeilichen Rechte vor und beantragt, eine Bestimmung in die Konzession aufzunehmen, welche ihr die Konzessionirung des beabsichtigten Wasserwerkes nach den bezüglichen kantonalen Gesetzen vorbehalten.

Von dem vorliegenden Konzessionsgesuche wurde ferner auch der Direktion der Uetlibergbahn Kenntniß gegeben, um derselben die gutfindende Wahrung ihres Standpunktes gegenüber dem Projekt zu ermöglichen. In ihrer bezüglichen Antwort vom 8. Dezember mißt die Direktion der bestehenden Bahn dem neuen Projekt wenig Bedeutung bei; sie bestreitet ihm die innere Berechtigung und insbesondere die Lebensfähigkeit und fürchtet von ihm keine gefährliche Konkurrenz.

Sie macht im Wesentlichen folgende Argumente geltend:

- 1) Zunächst sei unrichtig, daß sich die Uetlibergbahn bei dem neuen Projekt betheiligen oder gar den Betrieb übernehmen werde. Bezügliche Verhandlungen hätten nicht stattgefunden.
- 2) Eine zweite Bahn auf den Uetliberg sei nicht lebensfähig, am allerwenigsten eine Drahtseilbahn bei gänzlichem Wassermangel auf dem Berge. Noch nie sei es vorgekommen, selbst nicht während der Landesausstellung im Jahr 1883, daß die Uetlibergbahn den Verkehr nicht voll und ganz hätte bewältigen können. Die Frequenz hänge ganz von der Witterung ab. Bei schlechtem Wetter fahre sozusagen kein Mensch, auch wenn man umsonst fahren könnte.

in Erwägung zu ziehen. Wir nehmen daher keinen Anstand, Ihnen Entsprechung des Gesuches zu beantragen.

Was die Bedingungen betrifft, unter denen wir Ihnen die Konzessionsertheilung empfehlen, so schließen sich dieselben in allen Theilen den in den jüngsten Seilbahnkonzessionen enthaltenen an, so daß wir uns auf Erörterung der wenigen Differenzpunkte beschränken können.

Im Eingang ist die Ertheilung der Konzession zu Händen einer Aktiengesellschaft vorgesehen, womit sich der Vertreter des Petenten in der Konzessionskonferenz einverstanden erklärte. Es wird infolge dessen die Aufnahme einer Bestimmung entbehrlich, welche den Bundesbehörden die zur eventuellen Vollziehung des Art. 19 erforderliche Einsichtnahme und Prüfung der Rechnungsführung der Unternehmung auf den Fall vorbehalten würde, daß, wie Anfangs beabsichtigt gewesen zu sein scheint, eine einfache Gesellschaft den Bau und Betrieb übernehmen würde. Durch Angabe des Anfangs- und Endpunktes der Bahn ist auch dem Begehren der Uetlibergbahn Rechnung getragen.

Im Art. 8 beantragen wir, die doppelgeleisige Anlage, zu wenigstens drei Schienen, wovon die mittlere gemeinsam und mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte, vorzuschreiben. Es ist dieses System bei allen in der letzten Zeit konzessionirten Drahtseilbahnen entweder schon in den Gesuchen oder dann wenigstens anlässlich der Konferenz adoptirt worden. Im vorliegenden Fall sieht aber der Petent in seinem Gesuche durchwegs eingleisige Anlage mit automatischer Ausweichung in der Mitte vor und sein Vertreter befürwortete in der Konferenz, im Interesse der Oekonomie, zunächst ebenfalls die eingleisige Anlage (mit Normalspur) und stimmte erst auf die erhobenen Einwendungen zwar einem doppelgeleisigen Bau zu, ohne indeß alle Einwendungen dagegen fallen zu lassen. Es erscheint daher geboten, das übliche System durch eine ausdrückliche Bestimmung in der Konzession vorzuschreiben, um einem allfälligen spätern Wiederaufgreifen der Frage bei Ausarbeitung und Vorlage des Detailprojektes vorzubeugen.

Mit der Frage der ein- oder zweigeleisigen Anlage brachte der Vertreter des Petenten in der Konferenz die Bestimmung des Art. 14, welche dem Bundesrathe die Festsetzung der maximalen Fahrgeschwindigkeit vorbehält, in enge Verbindung und wünschte deren Feststellung schon in der Konzession, und zwar im Sinne der Zulassung einer möglichst großen Geschwindigkeit. Er machte zur Begründung seines Begehrens geltend, daß die Erstellung einer Seilbahn auf den Uetliberg nur unter der Voraussetzung niederer Taxen

- 3) Die Behauptung, daß die Uetlibergbahn zu theuer sei, müsse als unrichtig bezeichnet werden. Durch Abonnements zu äußerst reduzierten Preisen werde den lokalen Bedürfnissen in weitester Weise entgegengekommen. Versuchsweise eingeführte Sonntagsfahrten zu noch billigern Taxen hätten nur unbefriedigende Frequenz ergeben.
- 4) Der Kolbenhof sei vom Mittelpunkt der Stadt circa 5 Kilometer entfernt. Bis zu diesem schon circa 130 Meter über der Stadt gelegenen Punkte existire keine genügend entwickelte und gut unterhaltene Straße. Es sei daher ganz ungedenkbar, daß eine Großzahl von Besuchern des Berges erst die lange, staubige Strecke bis zum Anfangspunkt der Bahn durchwandern werde, um dann den Berg hinaufzufahren, während der Anfangspunkt der Uetlibergbahn, im Weichbild der Stadt gelegen, bequem erreichbar sei.
- 5) Die große Gefahr für das eigene Unternehmen, falls die Drahtseilbahn erstellt werde, sei weniger in der direkten Beeinträchtigung der Frequenz, als darin zu erblicken, daß durch den gefährlichen Betrieb der steilen Linie an einer in steter Bewegung befindlichen Rutschhalde der Uetliberg als solcher in Mißkredit kommen müßte und unter den unvermeidlichen Unfällen beide Bahnen gleich leiden werden. Es werde daher eventuell das Begehren gestellt, der Seilbahn die Wahl einer jede Verwechslung ausschließenden Firma (z. B. „Drahtseilbahn Kolbenhof-Uetliberg“) aufzuerlegen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 17. Dezember 1887 statt. Dem unten folgenden Entwurf der Konzessionsbedingungen wurde dabei im Wesentlichen beigestimmt. Von den Punkten, welche zu Erörterungen Anlaß gaben, wird hienach die Rede sein.

Was nun die Frage betrifft, ob dem Konzessionsgesuch zu entsprechen sei oder nicht, so braucht auf das Konkurrenzverhältniß zwischen der bestehenden und der zu konzessionirenden Bahn nicht eingetreten zu werden. Denn es sind dabei wesentlich bloß Interessen lokaler Natur im Spiele, deren Wahrung in erster Linie den lokalen Behörden und der Kantonsregierung und nicht den Bundesbehörden zukommt. Nun erhebt aber, wie oben erwähnt, die Regierung von Zürich keinerlei Einwendungen gegen Ertheilung der Konzession. Ja nicht einmal die bestehende Bahn hat eine Einsprache für nöthig erachtet. Unter diesen Umständen liegt auch für die Bundesbehörden keine Veranlassung vor, das Konkurrenzverhältniß bei der Frage der Konzessionsertheilung als Faktor mit

und größtmöglicher Transportleistung Sinn habe, zu welchem Zwecke auf thunlichste Beschränkung der ohnehin bedeutenden Anlagekosten und auf Verwendung möglichst großer, breiter Wagen Bedacht genommen werden müsse, was hinwieder nur bei eingleisiger Anlage mit breiter Spurweite möglich sei. Müsse aber die Bahn zweigleisig erstellt werden, so sei man gezwungen, zur Vermeidung einer bedeutenden Kostenvermehrung die Spurweite zu verringern und demgemäß kleinere Wagen zu verwenden, wodurch die Leistungsfähigkeit vermindert werde. In Bezug auf letztere würde aber eine angemessene Kompensation in der Gestattung einer größern Fahrgeschwindigkeit liegen, deren Zulassung Petent daher wünschen müsse. Wir halten aber gerade dieser Argumentation gegenüber das Festhalten an der bisherigen Praxis für geboten und im Interesse des Petenten selbst gelegen. Wenn nach Erstellung der Bahn die Konstruktionsverhältnisse und die angebrachten Sicherheitsvorkehrungen bekannt sind, auch praktische Versuche stattgefunden haben, wird es weit eher möglich sein, soweit es die Betriebssicherheit erlaubt, den Wünschen des Petenten entgegenzukommen als jetzt, wo überhaupt die Anhaltspunkte zur Bestimmung der zulässigen Maximalfahrgeschwindigkeit noch gänzlich mangeln.

Was den oben erwähnten, von Seite der Zürcher Regierung gemachten Vorbehalt in Bezug auf die kantonalen Hoheitsrechte hinsichtlich des im Reppischthale vorgesehenen Wasserwerkes zum Heraufpumpen des Wassers betrifft, so hat der Regierungsvertreter bei der Konferenz auf die Einrückung einer bezüglichen Bestimmung in die Konzession verzichtet, nachdem der Bevollmächtigte des Petenten die Verpflichtung zur Einholung einer Wasserwerk-konzession bei den kompetenten kantonalen Behörden ausdrücklich anerkannt hatte.

In Art. 15 ist das letzte Alinea nach dem Wunsche des Vertreters der Regierung von Zürich so redigirt, daß dessen Anwendbarkeit auch auf Ziff. 2 nicht zweifelhaft sein kann.

Indem wir Ihnen die Guttheißung des nachstehenden Beschlußentwurfes beantragen, benutzen wir auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Dezember 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn Alfred Landry, zum Hotel Uetliberg bei Zürich, vom 15., eingelangt den 22. Oktober 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 21. Dezember 1887,

beschließt:

Dem Herrn Alfred Landry, zum Hotel Uetliberg bei Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg 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 Wiedikon.

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

Art. 5. Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Innert zwölf Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist die Bahn zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

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 zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von 1 Meter und zweigeleisig (wenigstens zu drei Schienen, von denen die mittlere gemeinsam, und mit Ausweichung in der Mitte) erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

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, 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 begründeten 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 befördert, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Touristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesell-

schaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, 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 vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt	50 Rappen,
„ „ Thalfahrt	30 „
„ „ Retourbillete	70 „

Für Kinder unter 10 Jahren ist die Hälfte, für solche unter 4 Jahren, sofern für dieselben kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

2) Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per Collis bis zu 10 kg. Gewicht, für das Mehrgewicht 1 Rappen per Kilogramm bezogen werden.

3) Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf höchstens 1 Rappen per Kilogramm bezogen werden.

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.

Ist die genaue Ziffer der nach den Bestimmungen dieses Artikels 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. 16. Die in 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 Bestimmungstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben erst nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämmtlichen Reglemente 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 nach einander einen sechs 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefondes zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zürich, 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 vollkommen befriedigendem Zustande 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 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 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

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 gesammten 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 Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein da- heriges Recht, wie es im Artikel 22 definirt worden, jederzeit aus- zuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzug der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tag ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg. (Vom 21. Dezember 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.12.1887
Date	
Data	
Seite	917-929
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 783

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.