

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Zürich (Rehalp) nach Egg bzw. Esslingen, und Ausdehnung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Schwamendingen nach Uessikon auf die Strecke Uessikon-Egg.

(Vom 3. April 1908.)

---

Tit.

### I.

Mittelst Eingabe vom 12. April 1907 an den Bundesrat ersucht ein durch Herrn Boller, Gemeindepräsident in Hinteregg, vertretenes Initiativkomitee zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft um Erteilung einer Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Zürich (Rehalp) über die Forch nach Esslingen.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, die projektierte Bahn habe zum Zweck, das Zürcher Oberland auf dem kürzesten Wege mit der Stadt Zürich zu verbinden. In erster Linie solle sie als Verkehrsmittel den an die Bahn zu liegen kommenden Ortschaften Zollikerberg, Waltikon, Zumikon, Maur, Hinteregg, Egg, Esslingen dienen. Im ferneren werde sich die Besucherzahl des aussichtsreichen Pfannenstiels mit der Erstellung der projektierten Bahn noch vermehren.

Die städtischen Strassenbahnen Zürichs beabsichtigen, ihre Linie bis Rehalp zu verlängern. Anschliessend an eine Ausweiche der städtischen Strassenbahnen beginne an der Stadtgrenze das Geleise der Strassenbahn Zürich-Esslingen, welches durchwegs bis Esslingen auf die Strasse zu liegen komme, deren Profil eine solche Anlage ohne Verbreiterung zulasse.

Der technische Bericht enthält folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: 13,400 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 6,45 ‰.

Höhenquoten: Rehalp 520 m., Forch 685,8 m., Esslingen 479 m.

Minimalradius: 30 m.

Zwischenstationen: 9.

Betriebssystem: Elektrizität; gleiches System wie dasjenige der städtischen Strassenbahnen Zürichs.

In den Ortschaften und bei Strassenübergängen seien Rillenschienen mit Querschwellen vorgesehen. Das Rollmaterial werde aus Automobil- und Anhängewagen bestehen; ausserdem sei noch die Beschaffung von drei Anhäng-Güterwagen vorgesehen.

Die Kosten werden wie folgt veranschlagt:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

a. Projektverfassung . . . . .	Fr.	18,000
b. Expropriation . . . . .	„	11,000
c. Bahnbau:		
1. Unterbau . . . . .	„	15,000
2. Oberbau . . . . .	„	468,000
3. Hochbau . . . . .	„	50,000
4. Elektrische Anlage . . . . .	„	230,000
5. Telephon und Signale . . . . .	„	9,000
II. Rollmaterial . . . . .	„	160,000
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	39,000
	Total	<u>Fr. 1,000,000</u>

oder per km. zirka Fr. 75,000.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss vom 7. November 1907 den Konzessionsbewerbern die Bewilligung zur Strassenbenützung erteilt und mit Vernehmlassung vom gleichen Datum das Konzessionsgesuch zur Entsprechung empfohlen.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 16. März 1907 in Bern stattfanden, erklärten sich die Interessenten im allgemeinen mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf einverstanden. Auf den Antrag des Vertreters der Regierung des Kantons Zürich wurde in Art. 3 als Sitz der Gesellschaft Egg statt Hinteregg bezeichnet. In Art. 17 wurde eine Erhöhung der Maximaltaxe für den Transport von Reisegepäck per 100 Kilogramm und per Kilometer von 5 auf 10 Rappen vorgenommen. Erhöht wurden ebenfalls, mit Rücksicht auf die ziemlich ungünstigen Verhältnisse der projektierten Bahn und speziell auf den ohnehin keinen grossen Ertrag abwerfenden Viehtransport, in Art. 18, 2. Absatz, die Ansätze für den Gütertransport (2 $\frac{1}{2}$  und 5 Rappen anstatt 2 und 4 Rappen für die niedrigste und die höchste Güterklasse), in Art. 19 die Taxe für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert (2 $\frac{1}{2}$  statt 2 Rappen) und in Art. 22 die Taxen für den Transport lebender Tiere (25 statt 20 Rappen für die höchste und 8 statt 7 Rappen für die niedrigste Klasse).

Auf Antrag des Vertreters des Regierungsrates des Kantons Zürich, der auf die erheblichen Steigungen der projektierten Linie hinwies, und in Übereinstimmung mit den Konzessionsbewerbern wurde ein neuer Art. 23 aufgenommen, der die bei Bahnen in ähnlichen Verhältnissen ebenfalls bestehende Bestimmung enthält, dass die Gesellschaft ermächtigt wird, für Strecken mit Steigungen von mehr als 25 ‰ die Maximaltaxen für Personen, Gepäck, lebende Tiere und Güter bis zu 40 ‰ zu erhöhen.

Weitere Änderungen von Belang wurden am Entwurfe des Eisenbahndepartements nicht vorgenommen.

## II.

Mittelst Eingabe vom 16. April 1907 an den Bundesrat ersucht das Initiativkomitee der elektrischen Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon um Ausdehnung seiner Konzession vom 30. März 1906 (E. A. S. XXII, 120) auf die Strecke Uessikon-Egg-Esslingen.

Der dem Ausdehnungsgesuch beiliegende Bericht führt aus, die projektierte Fortsetzung der geplanten elektrischen Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon bezwecke, die industrielle Ort-

schaft Egg zu erreichen und in Esslingen an die demnächst zur Ausführung gelangende elektrische Strassenbahn Uster-Oetwil Anschluss zu erhalten. Durch diese Linie werde speziell Egg mit Zürich, Uster, Wetzikon und dem oberen Zürichsee in rationeller Weise verbunden.

Die Bahn führe von der Station Uessikon auf eigenem Bahnkörper bis zur Hauptstrasse I. Klasse bei Egg und folge alsdann derselben bis zur Endstation Esslingen.

Der technische Bericht enthält folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: 5449 m., wovon zirka 3000 m. auf eigenem Bahnkörper.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 58 ‰.

Höhenquoten: Uessikon 454,7 m., Kulminationspunkt bei Egg 551 m., Esslingen 479 m.

Minimalradius: 60 m.

Zwischenstationen: 5.

Betriebssystem: Elektrizität; bei Uessikon ist eine Umformerstation in Aussicht genommen.

An Rollmaterial sei für diese Ausdehnung, um allen Eventualitäten genügen zu können, die Anschaffung von zwei weiteren Motor-Personenwagen in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

Organisation . . . . .	Fr.	10,000
Unterbau . . . . .	„	35,000
Oberbau . . . . .	„	153,000
Leitungsnetz . . . . .	„	55,000
Gebäude mit Kraftanlage . . . . .	„	95,000
Rollmaterial . . . . .	„	40,000
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	5,000
Expropriationen . . . . .	„	20,000
Entschädigungen . . . . .	„	12,000
Unvorhergesehenes . . . . .	„	15,000
	Total	Fr. 440,000

In seiner Vernehmlassung vom 7. November 1907 erklärt der Regierungsrat des Kantons Zürich, er habe gegen die ge-

wünschte Konzessionsausdehnung keine Einwendungen zu erheben.

### III.

Die projektierte Strassenbahn Zürich (Rehalp)-Egg-Esslingen und die in Aussicht genommene Ausdehnung der Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon auf die Strecke Uessikon-Egg-Esslingen sind insofern Konkurrenzprojekte, als sich beide die Erstellung der Teilstrecke Egg-Esslingen zur Aufgabe machen. Hätte man beiden Gesuchen in ihrem ganzen Umfange entsprechen wollen, so hätten zwei Konzessionen mit alternativem Charakter für die Strecke Egg-Esslingen erteilt werden müssen. Die bei anderen Bahnen gemachten Erfahrungen haben aber ergeben, dass im Falle der Erteilung von alternativen Konzessionen, die dabei interessierten Komitees oder Unternehmungen sich in ihren Bestrebungen für die Verwirklichung ihrer Projekte hindernd in den Weg treten, und dass sich die Finanzierung eines Unternehmens bei derartigen Verhältnissen schwieriger gestaltet als bei Projekten, für welche nur eine Konzession besteht.

Im vorliegenden Falle kam noch in Betracht, dass für die in Frage stehende Teilstrecke bereits unterm 6. Oktober 1899 eine Konzession erteilt worden ist, und zwar dem Initiativkomitee für eine Strassenbahn Uster-Stäfa mit Abzweigung von Esslingen nach Egg (E. A. S. XV, 711). Diese Konzession war durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 331) unter anderm dahin abgeändert worden, dass die Gesellschaft ermächtigt wurde, die Bahn in drei Sektionen auszuführen, von denen die Strecke Esslingen-Egg die dritte Sektion bildet. Die fragliche Konzession besteht heute noch in Kraft.

Das Eisenbahndepartement stellte sämtlichen Interessenten die Sachlage mit Zuschrift vom 20. bzw. 21. März 1907 ausführlich dar und ersuchte die beiden Initiativkomitees der Forchbahn und der Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon auf die Erstellung der Teilstrecke Egg-Esslingen zu verzichten.

Diesem Ansuchen entsprach die Schwamendingen-Uessikon-Bahn mit Zuschrift vom 25. März, in welcher sie sich mit der Beschränkung der Ausdehnung ihrer Konzession auf der Strecke Uessikon-Egg einverstanden erklärte. Das Initiativkomitee für eine Forchbahn dagegen teilte mit Schreiben vom 27. März 1908 mit, es müsse an der Konzession für die ganze Strecke Zürich-Ess-

lingen festhalten, denn diese Linie bilde für sie ein abgeschlossenes Unternehmen, während die Uster-Stäfa-Bahn von Esslingen nach Egg einen besonderen Betrieb einrichten müsste, der niemals rentieren würde. Es sei im übrigen noch darauf hinzuweisen, dass das Forchbahnprojekt mit Anschluss in Esslingen von den meisten interessierten Gemeinden schon subventioniert sei, und dass auch der engere Stadtrat der Stadt Zürich für dieses Unternehmen die weitgehendste Unterstützung beantrage. Erhalte das Initiativkomitee der Forchbahn nicht auch die Bundeskonzession für die Strecke Egg-Esslingen, so seien alle bisherigen Bestrebungen für die Finanzierung des Unternehmens illusorisch gemacht, da die Gemeinden ihre Subventionen nur an eine Bahn mit Anschluss in Esslingen beschlossen hätten.

In seiner Rückäusserung vom 28. März bestätigt der Regierungsrat des Kantons Zürich die von dem Initiativkomitee für die Forchbahn angegebenen gewichtigen Gründe in ihrem ganzen Umfange und betont, dass die Strecke Egg-Esslingen naturgemäss zur Forchbahn als direkte Verlängerung derselben gehöre.

Auf eine an ihn durch das Eisenbahndepartement gerichtete Anfrage, ob die Uster-Stäfa-Bahn eventuell geneigt wäre, auf ihre Konzession für die Abzweigung Esslingen-Egg (E. A. S., XV, 711) zugunsten der Forchbahn zu verzichten, erklärte der Verwaltungsrat der Uster-Oetwil-Bahn (erste Sektion der Uster-Stäfa-Bahn) mit Zuschrift vom 30. März, er stimme den Bestrebungen der Forchbahn voll und ganz zu, sei aber, obgleich er hierzu bereit wäre, nicht kompetent, auf die Konzession für die Abzweigung Esslingen-Egg zu verzichten, da nach den Gesellschaftsstatuten nur die Generalversammlung der Aktionäre einen derartigen Beschluss fassen könne. Er schlage daher vor, auch der Forchbahn die Konzession für die Strecke Egg-Esslingen in dem Sinne zu erteilen, dass diejenige Gesellschaft die Priorität für den Bau erhalte, die zuerst den Finanzausweis zu leisten im Stande sei.

Obgleich aus den oben angegebenen Gründen die Erteilung einer Konzession mit alternativem Charakter möglichst zu vermeiden ist, kann aber bei der geschilderten Sachlage von einer alternativen Konzession nicht wohl Umgang genommen werden. Da die Uster-Stäfa-Bahn an den Bau der Abzweigung Esslingen-Egg nicht heranzutreten gedenkt, so dürfte der zu ihren Gunsten im Ingress des nachstehenden Konzessionsentwurfes für die Forchbahn aufgenommene Vorbehalt kaum zu praktischen Konsequenzen führen.

Mit Zuschrift vom 29. März 1908 erklärt allerdings das Initiativkomitee der Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon noch, es habe auf die Ausdehnung seiner Konzession auf die Strecke Egg-Esslingen nur für den Fall verzichtet, dass die Konzession für diese Strecke nicht auch der Forchbahn erteilt werde; andernfalls halte es an seinem ursprünglichen Gesuche fest. Es kann aber, nachdem die Forchbahn am meisten Aussicht hat, die baldige Finanzierung ihres Projektes, also auch der Teilstrecke Egg-Esslingen, zustande bringen zu können, dieses Gesuch keine Berücksichtigung finden, und es muss unter diesen Umständen das Initiativkomitee der Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon vielmehr bei seiner Verzichtleistung vom 25. März 1908 behaftet werden.

Wir empfehlen Ihnen die beiden nachstehenden Beschlussentwürfe, die den vorstehenden Ausführungen entsprechen, zur Annahme, und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. April 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Zürich  
(Rehalp) über die Forch nach Egg, bezw. Esslingen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Strassenbahn Zürich-Esslingen vom 12. April 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 3. April 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren A. Boller in Hintereggen und Gemeinderat Schulthess in Küsnacht, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Zürich-Rehalp über die Forch nach Egg, bezw. Esslingen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt. Die Gültigkeit dieser Konzession erlischt für die Strecke Egg-Esslingen ohne weiteres, wenn der Finanzausweis für diese nach Massgabe der unterm 6. Oktober 1899 (E. A. S. n. F. XV, 711) erteilten und unterm 22. Dezember 1904 (E. A. S. n. F., XX, 331) abgeänderten Konzession vor demjenigen für die Forchbahn geleistet wird.

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. Der Sitz der Gesellschaft ist in Egg.

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. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe 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 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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 7. November 1907 betreffend Konzessionierung einer schmalspurigen Strassenbahn von Zürich über die Forch nach Esslingen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. 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. 10. 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. 11. Der Bundesrat 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 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. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundes-

rat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. 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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. 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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über  $2\frac{1}{2}$  Rappen per 100 kg. und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen 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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 höchstens  $2\frac{1}{2}$  Rappen per Kilometer zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 25 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 8 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Gesellschaft ist ermächtigt, für Strecken mit Steigungen von mehr als 25 ‰ die in den Art. 15, 17, 18, 19 und 22 vorgesehenen Maximaltaxen für Personen, Gepäck, lebende Tiere und Güter bis zu 40 % zu erhöhen.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Güter- 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 Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

In Zürich hat die Gesellschaft die nötigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen.

Das Auf- und Abladen der Waren 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.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

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

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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

Art. 28. Sämtliche 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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 Gesellschaft ist 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften sich ergeben.

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

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
  - 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 1. Januar 1955 erfolgt, den 22<sup>1</sup>/<sub>4</sub>fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen 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 welchen 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

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

Art. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1908 in Kraft tritt, beauftragt.

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**Ausdehnung der Konzession einer elektrischen Strassenbahn  
von Schwamendingen über Maur nach Uessikon auf  
die Strecke Uessikon-Egg.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees der elektrischen<sup>u</sup> Strassenbahn Schwamendingen-Uessikon vom 17. April 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. April 1908,

### **beschliesst:**

I. Die durch Bundesbeschluss vom 30. März 1906 (E. A. S. XXII, 120) erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn Schwamendingen-Maur-Uessikon wird unter den gleichen Bedingungen und mit folgenden besonderen Bestimmungen auf die Strecke Uessikon-Egg ausgedehnt.

1. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Uessikon-Egg nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

2. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die neue Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

3. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes bildet die ganze Bahnunternehmung ein einziges Rückkaufsobjekt.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Beschlusses, welcher am 1. Mai 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Zürich (Rehalp) nach Egg bzw. Esslingen, und Ausdehnung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Schwamendingen nach Uessikon a...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.04.1908
Date	
Data	
Seite	367-383
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 855

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.