

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Drahtseilbahn vom Hardthurm auf die Waid bei Zürich.

(Vom 26. März 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 27./29. Oktober 1890 hat Herr Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, das Gesuch um Konzessionierung einer Drahtseilbahn vom sog. Hardthurm auf die Waid bei Zürich eingereicht.

Diese Seilbahn ist als Fortsetzung des projektirten elektrischen Tramway Bahnhofbrücke-Industriequartier-Wipkingerbrücke gedacht und bezweckt, einerseits einen der besuchtesten Aussichtspunkte in der Umgebung der Stadt Zürich von dieser aus in bequemer Weise erreichbar zu machen, anderseits das auf der hintern Waid projektirte Villenquartier mit Zürich zu verbinden.

Wie dem dem Konzessionsgesuch beigegebenen Bericht zu entnehmen ist, beginnt die Bahn circa 100 m. unterhalb des sogenannten Hardthurms (Cote 404 m. ü. M.), übersetzt mittelst eiserner Brücken den Limmatfluß, ferner die Thal-, Zürich- und Waidstraße und zieht sich, auf ihrer ganzen Länge in gerader Richtung, bis auf das Plateau oberhalb der hintern Waid, wo die Endstation errichtet wird (Cote 550,50).

Der Unterbau der Bahn soll aus einem durchgehenden, treppenförmig mit Quadern bedeckten Mauerkörper hergestellt werden, auf welchem die Querschwellen zu liegen kommen; der Oberbau wird mit Abt'scher Zahnschiene und 1 Meter Spurweite ausgeführt werden.

Die Seilbahn ist nach System Abt eingeleisig und mit automatischer Ausweichung in der Mitte projektirt, in welcher Beziehung wir aber auf die Bemerkung hienach verweisen.

Die Länge der Bahn wird 600 m. und die Maximalsteigung 31 % betragen. Der Radius der Ausweichung ist zu 1000 m., derjenige der Anschlußkurven zu 500 m. angenommen. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht vorgesehen; das hiezu nöthige Wasser soll in einem Quantum von circa 200 m<sup>3</sup> täglich aus der Limmat vermittelst eines schwimmenden Wasserrades, mit dem eine Pumpe verbunden wird, in das oberhalb der Station Waid anzulegende Reservoir getrieben werden. Der tägliche Ueberschuß an Wasser ist zur Versorgung des projektirten Villenquartiers mit Brauchwasser bestimmt.

An den beiden Endpunkten der Bahn sind Stationsgebäude vorgesehen.

Die Anlagekosten werden auf total Fr. 250,000 oder Fr. 416,667 per Kilometer veranschlagt.

Die Rentabilitätsrechnung geht von dem jetzigen jährlichen Verkehr auf der Waid (circa 50,000 Personen) aus und nimmt an, daß infolge der Anlage des Tramway Bahnhof-Hardthurm und der Seilbahn der Verkehr sich bedeutend vergrößern und von den 150,000 Fremden, welche jährlich in Zürich absteigen, ein größerer Bruchtheil den schönen Aussichtspunkt der „Waid“ besuchen werde, so daß eine jährliche Frequenz von 70,000 Personen nicht zu hoch gegriffen sei. Bei einer mittleren Taxe von 25 Cts. entspreche dieß einer Einnahme von Fr. 35,000, denen an Ausgaben Fr. 19,000 (incl. Einlage von Fr. 5000 in den Erneuerungs- und Amortisationsfonds) gegenüber stehen, so daß sich ein Ueberschuß von Fr. 16,000 ergebe, der die Verzinsung des Anlagekapitals zu 6,4 % erlauben würde.

Die Regierung des Kantons Zürich, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung übermittelt wurde, sowie die von jener begrüßten Gemeinderäthe von Außersihl und Höngg stehen dem Gesuch sehr sympathisch gegenüber, indem sie betonen, daß durch die projektirte Bahnanlage der Besuch der „Waid“ wesentlich erleichtert und namentlich die Anlage eines Villenquartiers auf der hintern Waid ermöglicht werde. Die Ausführung des Projektes liege augenscheinlich im Interesse der ganzen Gegend.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 11. März statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem unten folgenden Konzessionsentwurfe.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben dem Konzessionsgesuche zu entsprechen. Die vorgeschlagenen Bedingungen weichen von den für ähnliche Unternehmungen aufgestellten nicht ab. Insbesondere enthalten die Art. 7, 12, 13, 14, 15 und 16 die in solchen Fällen üblichen Aenderungen, gegenüber der Normalkonzession. Art. 8 kennzeichnet die projektirte Linie bloß allgemein als Drahtseilbahn, während von einer genauern Präzisierung des Geleisesystems Umgang genommen ist, wodurch die Entscheidung der hierauf bezüglichen Fragen dem Bundesrathe bei der Plangenehmigung vorbehalten bleibt, was um so mehr am Platze erscheint, als gerade in letzter Zeit zu detaillirte dießbezügliche Bestimmungen in den Konzessionen Aenderung der letztern nothwendig machten. Die im Einverständniß des Petenten wie der Regierung in Art. 15 aufgenommenen Taxansätze für den Personentransport von 50 Rp. für Bergfahrt und 30 Rp. für Thalfahrt, wie auch die Gepäck- und Gütertaxe, übersteigen die unter analogen Verhältnissen admittirten Ansätze nicht und geben um so weniger zur Beanstandung Anlaß, als sich Petent anlässlich der Konferenz zur Ausgabe von nicht persönlichen Abonnementsbilleten mit sehr bedeutendem Rabatt anheischig machte, was für die einheimische Bevölkerung die Bedeutung einer allgemeinen Taxreduktion hat.

In Art. 20 hätte der Gesuchsteller eine Erhöhung des zur Taxreduktion verpflichtenden Prozentsatzes des Reinertrages von 6 auf 8 % speziell mit Rücksicht auf das später mit der Seilbahn zu verbindende und für den Anfang kaum rentirende Tramwayunternehmen Bahnhofbrücke Zürich-Hardthurm gewünscht. Im Hinblick aber auf die getrennte Behandlung der beiden Projekte und die konstante Praxis beantragen wir, auf das Begehren nicht einzutreten.

Wir benutzen gerne auch diesen Anlaß zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. März 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Welti.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn vom Hardthurm auf die  
Waid bei Zürich.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn Th. Bertschinger, Bauunternehmer in Lenzburg, vom 27./29. Oktober 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. März 1891,

beschließt:

Dem Herrn Th. Bertschinger, Bauunternehmer in Lenzburg, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Hardthurm auf die Waid bei Zürich 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 schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-

schriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen, nebst den Statuten der Gesellschaft, einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

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

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn erstellt und mittelst Wasserübergewicht 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, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 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. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrathe bestimmt.

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

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 50 Rappen für die Bergfahrt und von 30 Rappen für die Thalfahrt zu beziehen.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gewichte von 5 Kilogramm ist frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck, sowie die zum Transport angenommenen Güter, kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Art. 16. 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 Waaren 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 unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 19. Die sämmtlichen Reglemente und 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 sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrath 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, für Aeuffnung eines genügenden 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 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 der 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

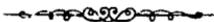
dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn werkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. 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 für eine Drahtseilbahn vom Hardthurm auf die Waid bei Zürich. (Vom 26. März 1891.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1891
Date	
Data	
Seite	737-744
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 179

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.