# Botschaft

des

## Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Effretikon über Uster nach Stäfa, mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Eßlingen.

(Vom 7. Dezember 1896.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 6. September 1895 übermittelte uns ein aus den Herren Nationalrat Stadler in Uster, Kantonsrat Reutlinger in Volketsweil, Kantonsrat Baumgartner in Egg, Präsident Schlumpf in Mönchaltorf und Bankverwalter Gyr in Uster bestehendes Initiativkomitee ein Konzessionsgesuch für eine normalspurige Eisenbahn von Effretikon über Uster, Mönchaltorf, Egg nach Meilen. Das Gesuch gelangte nicht zur Vorlage an die Bundesversammlung, weil der Regierungsrat des Kantons Zürich bemüht war, eine Fusion dieses Projektes mit dem teilweise konkurrierenden Straßenbahnprojekt Wetzikon-Stäfa herbeizuführen.

Mit Eingabe vom 3. Mai 1896 stellte dann, infolge dieser Bemühungen, das aus denselben Personen bestehende Initiativkomitee das Gesuch um eine Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Effretikon über Uster, Mönchaltorf, Goßau und Ürikon nach Stäfa, mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Eßlingen.

Das Gesuch führt aus, es habe die projektierte Bahn zum Zweck, das verkehrsreiche Winterthur und weiterhin die Nord- und Ostschweiz mit den industriereichen Zürichseeufern zu verbinden. Gegenüber dem früheren Tracé Effretikon-Meilen biete die neue Linie den Vorteil, daß sie den bei der projektierten Straßenbahn Wetzikon-Stäfa beteiligten Gemeinden entschieden besser diene, als dies eine Schmalspurbahn thun könnte. Das Initiativkomitee Wetzikon-Stäfa habe sich denn auch, auf Anregung der Regierung, damit

einverstanden erklärt, die Projekte Effretikon-Meilen und Wetzikon-Stäfa auf diese Weise zu verschmelzen.

Die projektierte Linie verbindet 10 politische Gemeinden miteinander und dient direkt 23,000 und indirekt 60,000 Seelen. Sie zweigt bei der Station Effretikon der Linie Winterthur-Zürich ab und führt zunächst nach der Station Nänikon-Greifensee der Glatthallinie Zürich-Rapperswil. An diesem Teilstück liegen die Stationen Kindhausen und Volketsweil-Hegnau. Von Nänikon bis Uster ist Mitbenützung der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehen. Von Uster gewinnt die Bahn mittelst einer Spitzkehre wieder die ursprüngliche Richtung nach Süden und bedient die Ortschaften Niederuster, Riedikon, Mönchaltorf. Hier ist die Anlage der Station auf der südlichen Seite des Dorfes vorgesehen, von wo aus die Zweiglinie nach Eßlingen gebaut würde. Sollte diese aus irgend einem Grunde fallen gelassen werden müssen, so käme die Station Mönchaltorf nördlich der Ortschaft zu liegen, so daß die Linie Riedikon-Goßau etwas kürzer ausfallen würde. Für den Fall, daß die Gemeinde Egg sich zu einer entsprechenden Subvention entschließen sollte, könnte die Linie auch in ebenem Terrain von Riedikon über Rellikon, wo eine Station errichtet würde, nach Mönchaltorf geführt werden. Von hier zieht sie sich über Goßau, Ottikon und Grüningen nach Hombrechtikon, um auf dieser Station in die bereits konzessionierte Linie Bauma-Ürikon einzumünden. Als Endpunkt ist Stäfa in Aussicht genommen, so daß von Ürikon bis Stäfa die Linie der Nordostbahn mitbenützt würde.

Die Bahn soll normalspurig gebaut werden. Die Länge beträgt (inkl. das 2,8 km. lange Teilstück Mönchaltorf-Eßlingen) 35,2 km. Für die Verbindung zwischen Winterthur und Stäfa bedeutet die neue Linie eine Verkürzung um 7 km. gegenüber der Route über Hinweil-Ürikon. Der Minimalradius beträgt 200 m., die Maximalsteigung 25 ‰. Der höchste Punkt liegt bei Adletshausen, 510 m. über Meer, wo die Bahn durch einen 200 m. langen Tunnel die Pfannenstielkette durchbricht.

Der summarische Kostenvoranschlag geht davon aus, daß die projektierte Linie eine Transversalbahn darstelle, und daß es angezeigt sei, daß eine der beiden Hauptbahnen, zwischen welchen die neue Bahn sich bewege, also die Nordostbahn oder die Vereinigten Schweizerbahnen, den Betrieb übernehme. Es entfalle daher die Anschaffung von Rollmaterial. Für den Bau wird ein Kapital von Fr. 3,800,000 in Aussicht genommen, was dem Betrage von Fr. 130,000 per Kilometer Baulänge entspricht. Das Kapital soll zu einem Drittel durch Subventionen der beteiligten Gemeinden, zu einem Drittel vom Kanton Zürich und zu einem Drittel von Privaten aufgebracht werden.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich äußert sich in seiner Vernehmlassung vom 16. Juli 1896 dahin, daß er die Erteilung der Konzession befürworte. Die Gemeinderäte der an der projektierten Linie gelegenen Gemeinden hätten ihre Zustimmung zu dem Projekte erklärt, mit Ausnahme des Gemeinderates von Egg, welche Behörde nur dann zustimmen wolle, wenn die Zweiglinie Mönchaltorf-Eßlingen bis zum Dorfe Egg verlängert werde. Der Regierungsrat erklärt aber, dieses Begehren nicht unterstützen zu können, da er findet, daß die Erstellung einer Normalbahn mit Endstation in Egg sich kaum rechtfertigen ließe, ja, daß sogar die Zweiglinie Mönchaltorf-Eßlingen, welche allerdings den Gemeinden Egg und Ötweil dienen würde, ein Anhängsel von zweifelhaftem Wert bilde.

Der Gemeinderat Stäfa habe seine Zustimmung in der Meinung erklärt, daß alle Züge bis zur Station Stäfa zu führen seien. Der Regierungsrat unterstützt dieses Begehren insoweit, als auch er Stäfa als Endstation betrachtet wissen möchte.

Einer weitläufigen Eingabe des Gemeinderates Wetzikon, welche bedaure, daß Wetzikon als Eisenbahnknotenpunkt fallen gelassen werden wolle, und welche nicht nur das vorliegende Projekt, sondern auch das bereits konzedierte von Ürikon nach Bauma bekämpfe, könne der Regierungsrat bei dem heutigen Stande der Angelegenheit keine Folge geben.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 12. November abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Beschlußentwurf, welcher die für Nebenbahnen üblichen Bestimmungen enthält, und den wir Ihnen zur Annahme empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**A. Lachenal.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

. (Entwurf.)

# Bundesbeschluß

betreffend

## Konzession einer Eisenbahn von Effretikon über Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Eßlingen.

---

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Eisenbahninitiativkomitees Effretikon-Uster-Ürikon-Stäfa (Präsident Herr Nationalrat Stadler in Uster) vom 3. Mai 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Dezember 1896,

beschließt:

Den Herren Nationalrat Stadler und Gyr-Guyer in Uster, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Effretikon über Uster, Mönchaltorf, Goßau, Grüningen, Hombrechtikon und Ürikon nach Stäfa, mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Eßlingen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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, erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen 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 $2^1/_2$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat 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 normalspurig und eingeleisig erstellt.

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 Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei 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 in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

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

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das

Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. 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 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 gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

*c.* Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte 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 welch 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. 27. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Effretikon über Uster nach Stäfa, mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Eßlingen. (Vom 7. Dezember 1896.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1896 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 4 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 50 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 09.12.1896 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 1009-1018 |
| Ref. No | 10 017 657 |

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.