

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen von Zürich über Schlieren nach Dietikon und von da, beziehungsweise vom „Schönenwerd“ bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten, sowie von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden.

(Vom 24. Juni 1897.)

Tit.

Mittelt Eingabe vom 21. September 1893 stellten die Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur aus London, domiziliert beim Bankhause Escher & Rahn in Zürich I, L. Th. Pfister, Präsident der Elektrizitätsgesellschaft Baden, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb

1. einer schmalspurigen (1 Meter) Straßenbahn von der Stadt Zürich, entlang den Kantonalstraßen auf dem rechten Ufer der Limmat über Ötweil nach Baden (Kanton Aargau), und
2. einer normalspurigen (1,435 Meter) Straßenbahn von der Stadt Zürich, entlang den Kantonalstraßen auf dem linken Ufer der Limmat über Schlieren, respektive Dietikon nach Bremgarten (Kanton Aargau).

Der dem Konzessionsgesuche beigegebene technische Bericht enthielt über die einzelnen Projekte folgende Angaben:

I. Strassenbahn Zürich-Baden.

Die von der Bahn direkt berührten und bedienten Gemeinden seien: die Stadt Zürich (Centrum, Untersträß und Wipkingen), die Ortschaften Höngg, Ober- und Unter-Engstringen, Weiningen, Geroldswil, Ötweil, Würenlos, Wettingen und die Stadt und Bäder Baden. Die Totalbevölkerung an der Linie sei exklusive der Stadt Zürich 13,000 Einwohner oder cirka 560 Einwohner per Bahnkilometer, und inklusive Zürich 113,000 Einwohner. Mit Ausnahme von Zürich, Baden und Würenlos befinden sich sämtliche genannten Ortschaften zur Zeit ohne irgendwelche direkte Bahnverbindung; die Entfernung nach den Stationen der linksufrigen Limmatbahn Zürich-Baden betrage 1,5—3 Kilometer und die Stationen seien in den meisten Fällen nur mittelst Fähre-Übersetzung der Limmat, d. h. unter äußerst ungünstigen und oft unsichern Verhältnissen zu erreichen. Die Vorteile und der öffentliche Nutzen einer rechtsufrigen Straßenbahn zum Zweck der Verbindung der sieben Gemeinden nicht nur unter sich, sondern mit Zürich einer- und Baden anderseits, liegen daher auf der Hand.

Die Bahn beginne in Zürich in der Niederdorfstraße (Bahnhofbrücke), führe der Stampfenbachstraße entlang bis zur Wasserwerkstraße, von hier durch die neue Beckenhofstraße, münde in die Nordstraße und verfolge diese (mit einer Überführung über die Bahn Zürich-Winterthur) bis an das jetzige Ende beim Schulhaus Wipkingen, und gehe von hier längs der projektierten Fortsetzung dieser Straße bis zum Einmündungspunkt in die Höngger- oder rechtsufrige Kantonalstraße, welche letztere dann die Bahn verfolge durch die Ortschaften Höngg, Engstringen, Weiningen, und unterhalb (thalwärts) Geroldswil und Ötweil durch bis zur Kantonsgrenze (Kilometer 15), von hier durch die Ortschaften Würenlos und Wettingen bis Baden (mit einer kurzen Deviation zwischen Kilometer 21 und 22 behufs Kurvenerweiterung) und zu ihrem Endpunkt Ennetbaden (Kilometer 23). Die Bahn liege demnach auf 15 Kilometer im Kanton Zürich und auf 8 Kilometer im Kanton Aargau. Auf der Totallänge von 23 Kilometern seien 12 Zwischenstationen vorgesehen.

Als Minimalradius seien einstweilen 75 Meter vorgesehen, indessen werde vorbehalten, im definitiven Projekt auf 40—50 Meter herunterzugehen. Die Maximalsteigung sei 5 ‰, die Spurweite 1 Meter.

Für den Oberbau seien Stahlschienen von 20—22 kg. per laufenden Meter mit Stahlschwellen, und außerdem Schutzschienen

in der Teilstrecke der Stadt Zürich, in engen Kurven, bei gepflasterten oder belebten Straßenkreuzungen und bei der Niveaure Kreuzung der Baden-Bülach-Bahn in Würenlos vorgesehen.

In Anbetracht der großen Fortschritte der Elektrotechnik sei elektrischer Betrieb in Aussicht genommen. Für den Fall jedoch, daß die Anwendung des elektrischen Betriebes und die dadurch bedingte Installation unerwarteten Schwierigkeiten begegnen sollten, werde Dampfbetrieb ausdrücklich vorbehalten.

Der Kostenvoranschlag gestalte sich wie folgt:

Oberbau und Ausrüstung	Fr.	575,000
Straßenkorrekturen, Erweiterungen und Deviationen	„	345,000
Grunderwerb und Gebäulichkeiten	„	200,000
Werkstätte und Verschiedenes	„	15,000
Elektrische Installation mit Rollmaterial	„	575,000
Definitive Vorarbeiten, Bauleitung und Verwaltung	„	20,000
Unvorhergesehenes 10 %	„	170,000
Bauzinsen	„	100,000
	<u>Total</u>	<u>Fr. 2,000,000</u>

Einnahmen:

Personenverkehr 420,000 Passagiere, im Mittel 50 Cts.	Fr.	210,000
Güterverkehr 10,000 Tonnen, im Mittel Fr. 1	„	10,000
	<u>Total</u>	<u>Fr. 220,000</u>

Ausgaben:

Betriebsausgaben, inklusive Einlagen in den Er- neuerungs- und Amortisationsfonds	„	120,000
	<u>Überschuß</u>	<u>Fr. 100,000</u>

= 5 % des Anlagekapitals.

II. Strassenbahn Zürich-Bremgarten.

Von der Bahn direkt berührt und bedient werden: die Stadt Zürich (Centrum, Selnau, Wiedikon, Außersihl), Altstetten, Schlieren, Dietikon, Rudolfstetten und Bremgarten. Die direkt angeschlossene Bevölkerung betrage exklusive Zürich 12,000 Einwohner oder per Bahnkilometer 600 Einwohner, und inklusive Zürich 112,000 Einwohner. Die jetzigen Entfernungen per Bahn zwischen Bremgarten und Zürich seien folgende:

Über Wohlen-Othmarsingen-Baden . . .	51 km.,
„ Wohlen-Othmarsingen-Brugg . . .	65 „
„ Wohlen-Rothkreuz	86 „

Diese Ziffern, verglichen mit der Länge der Straßenbahn von nur 21 Kilometern, beweisen mehr als hinlänglich die Wichtigkeit und den öffentlichen Nutzen einer direkten Bahnverbindung zwischen Zürich und der Stadt und dem Bezirke Bremgarten. In Zürich werde die Bahn außerdem den Lokalverkehr mit Altstetten, Schlieren und Dietikon bedeutend fördern.

Dieselbe beginne am untern Ende der Löwenstraße (Bahnhofplatz), führe über die Schanzengrabenbrücke, der Geßnerallee entlang, durch die Selnau-, Sihlhölzli- und Weststraße nach der Kantonalstraße (km. 2,₆). Von hier aus laufe sie während etwa 300 Metern parallel der Zürcher Straßenbahn bis zum Friedhof, verfolge sodann die Badenerstraße durch Altstetten und Schlieren, mit einer Niveaureuzung der Zürich-Zug-Luzern-Bahn (?), bis an die Abzweigung der Kantonalstraße nach Bremgarten vor Dietikon und benütze letztere Straße bis an die Kantonsgrenze. Von hier führe sie durch Hohlensträß und Rudolfstetten auf die Höhe in der Nähe von Wieden und falle sodann, in der Nähe von Zufikon vorbeigehend, bis an ihren Endpunkt in Bremgarten (km. 20,₆). Die Bahn liege mit 12,₈ Kilometern im Kanton Zürich und mit 7,₈ Kilometern im Kanton Aargau.

Von der Abzweigung der Bremgartner- von der Badenerstraße (km. 9,₅) sei nach Dietikon und von hier nach der Bremgartnerstraße (km. 11,₇₅) eine Variante vorgesehen, da es nicht ausgeschlossen sei, die Bahn durch Dietikon selbst zu führen oder diesen Ort durch eine Zweiglinie mit der Hauptlinie zu verbinden. In den Kehren der Kantonalstraße oberhalb Bremgarten seien mehrere Deviationen behufs Kurvenerweiterungen vorgesehen. Der Endpunkt in Bremgarten sei am obern Ende der Stadt auf dem rechten Reußufer, vorbehaltlich einer eventuellen Verbindung mit dem Bahnhof auf dem linken Ufer, falls die bestehenden Brückenverhältnisse seitens der betreffenden Behörden verbessert werden sollten.

Der Minimalradius betrage auf der in der Stadt Zürich liegenden Teilstrecke 40 Meter, sonst 75 Meter; die Maximalsteigung überschreite 4,₅—5 % nicht und habe für den Betrieb den Vorteil, in kontinuierlichen Strecken, d. h. in der Steigung oberhalb Rudolfstetten, auf 1000 Meter und in dem Gefälle nach Bremgarten auf 3000 Meter zu liegen.

In Erwägung, daß die Bahn in Zürich an die Trambahn, sowie im Selnau an die Ütliberg- und Sihlthalbahn anschließe und in Bremgarten eventuell mit der Linie Bremgarten-Wohlen in Verbindung kommen werde, welche vier Bahnen sämtlich normal-spurig seien, erscheine für die Bahn Zürich-Bremgarten dieselbe Spurweite geboten, obwohl unter anderen Verhältnissen die Meter-spur vorzuziehen wäre.

Für den Oberbau seien Stahlschienen von 22—25 kg. Gewicht mit Stahlschwellen, außerdem Schutzschienen in der Teilstrecke der Stadt Zürich, in engen Kurven, bei gepflasterten oder belebten Straßenkreuzungen und bei den Niveaure Kreuzungen mit andern Bahnen vorgesehen.

Betreffend das Betriebssystem werden dieselben Angaben gemacht wie für die Bahn Zürich-Baden, beziehungsweise auf das daselbst Gesagte verwiesen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

Oberbau und Ausrüstung	Fr.	580,000
Straßenkorrekturen, Erweiterungen und Deviationen	„	380,000
Grunderwerb und Gebäulichkeiten	„	200,000
Werkstätte und Verschiedenes	„	20,000
Elektrische Installation und Rollmaterial	„	530,000
Definitive Vorarbeiten, Bauleitung und Verwaltung	„	20,000
Unvorhergesehenes, 10 %	„	170,000
Bauzinsen	„	100,000
	Total	<u>Fr. 2,000,000</u>

Einnahmen:

Personenverkehr 450,000 Passagiere à 50 Cts.	Fr.	225,000
Güterverkehr aller Art 15,000 Tonnen à Fr. 1. 20	„	18,000

Total Fr. 243,000

Ausgaben:

Betriebsausgaben, inklusive Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfonds	„	143,000
---	---	---------

Überschuß Fr. 100,000

= 5 % des Anlagekapitals.

Das Eisenbahndepartement teilte den Konzessionsbewerbern zunächst mit, daß gemäß konstanter Praxis seitens der Bundesbehörden auf das Gesuch erst eingetreten werden könne, wenn vorerst die Frage der Straßenbenützung mit den zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden abschließlich geregelt

sei. Die Verhandlungen, welche die Konzessionsbewerber hierauf mit den zürcherischen Behörden anknüpften, zogen sich sehr in die Länge, weil zwischen dem Stadtrat und der kantonalen Regierung ein Kompetenzstreit entstand.

Erst mit Schreiben vom 26. März 1896 übermittelte der Regierungsrat von Zürich dem Eisenbahndepartement je einen Beschluß vom gleichen Datum betreffend Konzessionierung von Straßenbahnen nach Baden und nach Bremgarten. Diese Beschlüsse wiesen gegenüber dem Konzessionsgesuche folgende Änderungen auf:

Die Linie nach Baden sollte ihren Anfang nicht in Zürich, sondern „im Anschluß an die elektrische Straßenbahn Hauptbahnhof-Zürich-Höngg“ in der letztgenannten Ortschaft nehmen. Die Linie nach Bremgarten war ebenfalls, wie diejenige nach Baden, als schmalspurige bezeichnet und sollte an der Stadtgrenze Zürich beginnen. Für beide Linien war elektrischer Betrieb vorgesehen, ohne daß Dampfbetrieb vorbehalten wurde.

Mitteltst Zuschrift vom 8. Juni 1896 an das Eisenbahndepartement beriefen sich die Konzessionsbewerber auf diese kantonal-zürcherischen Konzessionen und ersuchten um möglichst baldige Erteilung der Bundeskonzession. Gleichzeitig bemerkten sie, daß die in der Eingabe vom 21. September 1893 erwähnten Anschlußstrecken in der Stadt Zürich wegfallen, da die Mitbenützung der bereits bestehenden, resp. von der Stadt oder von anderen Unternehmungen zu erstellenden Strecken gesichert sei. Hieraus mußte geschlossen werden, daß die Konzessionsbewerber auch mit den übrigen Änderungen (Schmalspur für Zürich-Bremgarten und ausschließlich elektrischer Betrieb für beide Linien) einverstanden seien.

In einer weiteren Eingabe vom 6. Oktober 1896 stellten sie das Gesuch, es möchte ihnen in der kommenden Wintersession die Bundeskonzession für die auf zürcherischem Gebiete gelegenen Strecken erteilt werden, da die Bewilligung zur Benützung der Straßen im Kanton Aargau noch ausstehe und zudem an Bedingungen gebunden sein werde, welche von denjenigen der zürcherischen Konzessionen radikal abweichen.

Diese Bewilligung, enthalten in zwei Beschlüssen des Großen Rates des Kantons Aargau vom 27. Oktober 1896, wurde dem Eisenbahndepartement durch den Regierungsrat mittelst Schreibens vom 6./13. November 1896 zugestellt. Wenige Tage darauf, am 21. November, nahm die zürcherische Regierung auf das Ansuchen der Konzessionsbewerber an ihren Beschlüssen vom 26. März 1896 folgende Modifikationen vor:

1. Verlegung des Ausgangspunktes der Badenerlinie nach Schlieren, d. h. Ersatz der Strecke Höngg-Unterengstringen durch Schlieren-Unterengstringen;

2. Einteilung beider Bahnstrecken in je zwei Sektionen, und zwar:

a. Zürich-Kantonsgrenze gegen Bremgarten in
Sektion I: Zürich-Dietikon und

„ II: Dietikon, bezw. „Schönenwerd“-Kantonsgrenze;

b. Schlieren-Weiningen-Kantonsgrenze in
Sektion I: Schlieren-Weiningen und

„ II: Weiningen-Kantonsgrenze,

„in der Meinung, daß je die zweite Sektion nur dann zu bauen wäre, wenn die aargauische und Bundeskonzession auch für die zugehörige aargauische Strecke erteilt und von den Konzessionären acceptiert werden“.

Unterm 24. November 1896 wiederholten die Konzessionsbewerber das Gesuch um Erteilung der Bundeskonzession für die auf zürcherischem Gebiete liegenden Strecken, und zwar im Sinne der sektionsweisen Ausführung, indem sie erklärten, die aargauischen Konzessionen seien in ihrer jetzigen Fassung für sie unannehmbar, da dieselben einen einheitlichen Bau und Betrieb der zürcherischen und der aargauischen Strecken unmöglich machen und zu unvermeidlichen Konflikten zwischen den beiden Kantonsregierungen zum Schaden der Unternehmung Anlaß geben würden.

Das Eisenbahndepartement verhielt sich diesem Begehren gegenüber aus prinzipiellen Gründen zunächst ablehnend, indem es der Ansicht war, daß Bundeskonzessionen nur für Linien erteilt werden sollen, welche ein abgeschlossenes, betriebsfähiges Ganzes darstellen, während die Grenze zwischen zwei Kantonen keinen Abschluß für eine Eisenbahnunternehmung bilde, sondern notwendigerweise eine Fortsetzung nach einer Ortschaft des Nachbarkantons verlange. Das Geschäft wurde daher nicht auf die Traktandenliste der im Dezember 1896 zusammentretenden Bundesversammlung gesetzt.

Mit Beginn des Jahres 1897 trat die Angelegenheit in ein neues Stadium. Schon im Dezember 1893 hatte der Gemeinderat von Bremgarten mittelst Eingabe an das Eisenbahndepartement den Wunsch ausgedrückt, es möchte die Behandlung des Konzessionsgesuches Du Riche für eine Straßenbahn Zürich-Bremgarten noch verschoben werden. Es seien nämlich zur Zeit auch von anderer Seite Vorarbeiten für ein ähnliches, aber weitergehendes Projekt im Gange und es werden dieselben voraussichtlich in 2—3 Monaten beendigt sein. Dieses Projekt umfasse folgende Bahnstrecken:

eine elektrische Straßenbahn Zürich-Bremgarten,
elektrischer Betrieb der Linie Bremgarten-Wohlen,
Fortsetzung der Bahn von Wohlen nach Meisterschwanden.

Unterm 13. Februar 1897 reichte dann der Gemeinderat von Bremgarten das Gesuch um „Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Zürich (Centralfriedhof) nach Bremgarten (Station der Bahn Wohlen-Bremgarten) mit Abzweigung von Schlieren nach Dietikon“ ein, und am 26. gleichen Monats teilte der Regierungsrat des Kantons Aargau mit, der Große Rat habe unterm 23. Februar abhin beschlossen, die durch den Großratsbeschluß vom 27. Oktober 1896 den Herren Du Riche Preller und Konsorten erteilte Bewilligung, auf der Landstraße T von Bremgarten bis zur Zürchergrenze eine schmalspurige Straßenbahn zu erstellen und zu betreiben, auf die Mitglieder des Gemeinderates von Bremgarten zu übertragen.

Bei dieser Sachlage erachtete es das Eisenbahndepartement als angezeigt, die beiden konkurrierenden Parteien zu einer Verständigung einzuladen. Zu diesem Zwecke ordnete es die konferenziellen Verhandlungen über das Konzessionsgesuch der Herren Du Riche Preller und Konsorten auf den 8. März 1897 an und lud den Gemeinderat von Bremgarten ein, sich bei diesen Verhandlungen ebenfalls vertreten zu lassen. Dieselben führten zu dem Resultat, daß sich Herr Dr. Du Riche Preller, im Einverständnis mit den Vertretern von Bremgarten, bereit erklärte, die Linien nicht nur bis zur Kantonsgrenze, sondern bis nach Bremgarten, beziehungsweise Baden auszudehnen, unter dem Vorbehalt, daß es ihm in einer nachträglichen Konferenz mit der Regierung des Kantons Aargau gelingen werde, die Bedingungen der aargauischen Konzessionen zu mildern. Dabei sollte den Konzessionsbewerbern gestattet sein, die beiden Linien in je zwei Sektionen zu bauen, für deren zweite Sektionen (Dietikon-Bremgarten und Weiningen-Baden) die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen an den Bundesrat erst 12 Monate nach der Betriebseröffnung auf der betreffenden I. Sektion (Zürich-Dietikon, respektive Schlieren-Weiningen) zu erfolgen habe.

Für den Fall, daß eine Verständigung zwischen Dr. Du Riche Preller und der aargauischen Regierung nicht möglich sein sollte, verlangte der erstere, daß ihm die Bundeskonzession mit den im Beschlusse des zürcherischen Regierungsrates vom 21. November 1896 enthaltenen Modalitäten erteilt werde. Hierin unterstützte ihn der Vertreter der zürcherischen Regierung, indem er betonte, daß die Gemeinden des Limmatthaales dringend die baldige Ausführung der

Bahnen, wenigstens auf dem Gebiete des Kantons Zürich, verlangen, was auch aus einer bezüglichen Petition von den Vertretern der Gemeinden Altstetten, Schlieren, Dietikon, Unter-Engstringen, Weiningen und Albisrieden, datiert vom 6. März 1897, deutlich hervorgehe.

Über das Resultat der Verhandlungen zwischen den Konzessionsbewerbern und dem Regierungsrate des Kantons Aargau wurde dem Eisenbahndepartement bis zum Beginn der Märzsession der Bundesversammlung nichts bekannt, so daß eine Erledigung der Angelegenheit nicht mehr möglich war. Erst mit Schreiben vom 15. Mai 1897 teilten die Konzessionsbewerber unter Vorlage sämtlicher Korrespondenzen mit, daß es ihnen trotz ihren Bemühungen nicht möglich gewesen sei, eine Verständigung mit der aargauischen Regierung und mit dem Gemeinderat von Bremgarten herbeizuführen. Dem sehr einläßlichen Berichte ist zu entnehmen, daß allerdings die Tendenzen, welche die beiden Konkurrenten, sowie die aargauische Regierung verfolgen, einstweilen keine Einigung erwarten lassen.

Zu dieser gleichen Überzeugung gelangte auch der Regierungsrat von Zürich, welcher daher den Bremgartner Petenten die Bewilligung zur Benützung der kantonalen Straßen auf Zürchergebiet verweigerte. In seinem Schreiben vom 13./15. Mai beantragte er demgemäß, es möchte auf das Bremgartner Konzessionsgesuch nicht eingetreten, dagegen, mit Rücksicht auf die großen Interessen der Limmatthalgemeinden, die Konzession an Herrn Du Riche Preller und Mithaften erteilt werden, und zwar, wenn immer möglich, schon in der bevorstehenden Sommersession der eidgenössischen Räte.

Unser Eisenbahndepartement gab der Regierung von Aargau von dieser Stellungnahme der Zürcher Regierung Kenntnis und fragte gleichzeitig, nachdem inzwischen dem Vernehmen nach die Gemeinde Bremgarten eine Subvention und Aktienbeteiligung an das durchgehende Projekt beschlossen haben sollte, die Herren Du Riche Preller und Konsorten an, ob sie bei dieser veränderten Sachlage zu einer Änderung ihres Begehrens und zu neuen Verhandlungen mit dem Gemeinderat Bremgarten, bezw. der Regierung von Aargau sich veranlaßt sähen. Da indessen das Departement irrig berichtet worden war, indem eine Beschlußfassung der Gemeinde Bremgarten im angegebenen Sinne nicht stattgefunden hatte, somit die Sachlage noch die alte war, so erklärten die Herren Du Riche Preller und Mithaften nicht in der Lage zu sein, ihre Begehren zu modifizieren oder mit der aargauischen Regierung, von der sie auf ihre Eingabe vom 27. April noch keine Antwort

erhalten, neuerdings in Unterhandlungen zu treten. Die Regierung von Aargau ihrerseits teilte unterm 4. Juni mit, daß sie zur Beseitigung der Schwierigkeiten, welche sich der Verwirklichung des Projektes Zürich-Dietikon-Bremgarten entgegenstellten, mit der Regierung des Kantons Zürich in direkte Verhandlungen eingetreten sei und zu erreichen hoffe, daß letztere von ihrem Beschlusse betreffend Verweigerung der Straßenbenutzung zurückkommen werde. Gleichzeitig sprach sie den dringenden Wunsch aus, es möchte die Vorlage bezw. Behandlung des Konzessionsgesuches Du Riche Preller einstweilen verschoben werden. Das Eisenbahndepartement entsprach zwar diesem Ansuchen, glaubte aber, mit Rücksicht auf den berechtigten Wunsch der Zürcher Regierung und Interessenten nach beförderlicher Erledigung der schon seit 1893 pendenten Konzessionsangelegenheit, der aargauischen Regierung die Beschleunigung der Verhandlungen nahe legen zu sollen. Letztere Behörde erklärte indessen, die ihr zur Bekanntgabe des Resultates der Unterhandlungen gesetzte Frist (18. Juni) unmöglich einhalten zu können und ersuchte wiederholt um Verschiebung der Vorlage des Gesuches Du Riche Preller und Mithaften. Auf der andern Seite übermittelte die Regierung von Zürich, welche unter den gegebenen Verhältnissen eine Konferenz für zwecklos ansah, mit Schreiben vom 12. Juni, ihre ablehnende Antwort an die aargauische Regierung, indem sie neuerdings dringend und angelegentlichst die Erteilung der Konzession für die Zürcher Teilstrecken befürwortete.

Wir halten dafür, daß es unter diesen Umständen höchst unbillig wäre, wenn dem Begehren der Zürcher Regierung, wenigstens ihren Gemeinden die längst gewünschte Verbindung durch Erteilung der Bundeskonzession für die zürcherischen Strecken zu ermöglichen, nicht entsprochen und das Gesuch der Herren Du Riche Preller und Mithaften länger zurückgelegt würde bloß aus Rücksicht auf das Gesuch des Gemeinderates von Bremgarten, mit Bezug auf welches die Verhältnisse in keiner Weise liquid sind und welchem für Zürchergebiet die Bewilligung zur Straßenbenutzung verweigert wurde. Es kann unseres Erachtens dem Gesuche der Herren Du Riche Preller und Mithaften um so eher entsprochen werden, als damit kein Hindernis für einen zweckmäßigen Bau- und Betriebsanschluß der Linie von Bremgarten her geschaffen wird.

Der nachstehende Beschlusses-Entwurf, den wir Ihnen demgemäß zur Annahme empfehlen, veranlaßt uns noch zu folgenden Bemerkungen:

In Art. 5 wird die Trennung der beiden Linien in je zwei Sektionen vorgenommen, von denen zunächst die ersten gebaut und betrieben werden sollen. Dem Bundesrate bleibt überlassen, die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die zweiten Sektionen festzusetzen. Er wird dies erst thun, wenn für die Fortsetzung der beiden Linien über die Kantonsgrenze hinaus nach Baden, bezw. nach Bremgarten, ebenfalls eine Bundeskonzession erteilt sein wird.

In Art. 15 wird nur eine Wagenklasse verlangt, was sich in Ansehung des tramwaymäßigen Betriebes, der auf den I. Sektionen eingeführt werden soll, rechtfertigt.

Die Frage der Niveau-Übergänge, welche zwischen Altstetten und Schlieren über die Luzernerlinie, bei der Station Schlieren über die Linie Zürich-Aarau und eventuell in Würenlos über die Linie Baden-Bülach vorgesehen sind, soll durch Erteilung der Konzession auf Grund des Situationsplanes nicht präjudiziert werden, sondern sie wird, wie üblich, bei Anlaß der Genehmigung der Baupläne durch den Bundesrat zu entscheiden sein.

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

Bern, den 24. Juni 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen von Zürich über Schlieren nach Dietikon und von da, beziehungsweise vom „Schönenwerd“ bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten, sowie von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich I, L. Th. Pfister, Präsident der Elektrizitätsgesellschaft Baden, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich II, vom 21. September 1893, modifiziert durch Eingaben vom 24. November 1896 und 15. Mai 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1897,

beschließt:

Den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur aus London, in Zürich I, L. Th. Pfister, Präsident der Elektrizitätsgesellschaft Baden, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich II, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen von der Stadtgrenze Zürich über Altstetten und Schlieren nach Dietikon und von da, beziehungsweise

- a. vom „Schönenwerd“ bis zur Kantonsgrenze bei der Reppischmühle gegen Bremgarten,
- b. von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden

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 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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. Die beiden Linien können je in zwei Sektionen ausgeführt werden, nämlich:

Sektionen I: Stadtgrenze Zürich-Dietikon und Schlieren-Weiningen; Sektionen II: Dietikon- bzw. „Schönenwerd“-Kantonsgrenze gegen Bremgarten und Weiningen-Kantonsgrenze gegen Baden.

Die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die I. Sektionen nebst den Statuten der Gesellschaft sind dem Bundesrate binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, einzureichen.

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

Art. 6. Binnen $1\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die beiden I. Sektionen zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die II. Sektionen wird der Bundesrat die Fristen später bestimmen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine Gruppe der Sektionen hat nicht auch den Hinfall der Konzession für die andere Gruppe zur Folge.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig 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.

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 Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck und Stückgütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines weitem Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben eine Taxe von 10 Rappen per Person für jeden Kilometer zu beziehen.

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 zu zahlen.

Handgepäck ist bis zum Gewicht von 10 kg. frei, soweit es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann. Für das übrige Gepäck, soweit dasselbe in den Personenwagen befördert wird, ist die Personentaxe, sonst aber eine Taxe von 6 Rappen per Kilometer und per 100 Kilogramm zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Art. 17. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über $1\frac{1}{2}$ Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe 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. 18. 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 niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 19. 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. 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. 20. Die in den Art. 16 und 17 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. 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.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschluß vom 26. März/21. November 1896 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestim-

mungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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 Zugehörigen. 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 dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22¹/₂fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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 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. 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.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer
Straßenbahnen von Zürich über Schlieren nach Dietikon und von da, beziehungsweise vom
„Schönenwerd“ bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten, sowie von Schlieren übe...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1897
Date	
Data	
Seite	786-803
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 924

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.