Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Winterthur nach Töß.

(Vom 1. Juni 1897.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9./22. Januar 1897 stellte der Stadtrat von Winterthur namens der Stadtgemeinde Winterthur das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer durch Elektricität oder durch Gas zu betreibenden Straßenbahn Winterthur-Töß.

Dem Gesuche, das zugleich den allgemeinen und technischen Bericht enthält, entnehmen wir, daß als Ausgangspunkt der Straßenbahn in Winterthur die Stelle der Ausmündung des Personendurchlasses beim Bahnhof in die Rudolfstraße angenommen sei. Sobald die Zürcherstraße einmal unterführt und der dortige Niveauübergang beseitigt sein werde, könne und solle dann der Ausgangspunkt auf den Platz am Fuße der Museumsstraße, Unterthorgasse und Eulachstraße zunächst dem Personenbahnhof verlegt werden. Die Bahn würde in der Zürcherstraße bis nach Töß geführt, und zwar mit Überschreitung der Eisenbahnlinie Winterthur-Koblenz bis zum Hirschen, respektive bis zur sogenannten Festwiese, eventuell, wenn diese Niveaukreuzung nicht gestattet würde, bis zur „Gerbe“ in Töß. Diese Strecke sei eine der verkehrsreichsten Straßen und zugleich die direkte Verbindung der Stadt Winterthur mit dem Dorfe Töß. Der gegenwärtige Pferdetram führe bei dem mangelhaften und schwerfälligen Betriebe durchschnittlich 620 Passagiere im Tag.

Die Linie würde, je nach der Lage der Endstation in Töß, eine Länge von 1950, beziehungsweise 1770 Metern erhalten. Die Spurweite solle 1 Meter, die Maximalsteigung 18 ‰ und der Minimalradius 20 Meter betragen. Der Höhenunterschied zwischen dem Anfangspunkte (441,5 m.) und dem bei der Koblenzerlinie angenommenen Endpunkte der Bahn (436,9 m.) belaufe sich auf 4,6 Meter.

Für den Oberbau sollen Rillenschienen nach dem Phönixsystem von 33 kg. Minimalgewicht pro laufenden Meter zur Anwendung kommen. Beim elektrischen Betrieb werde die Stromzuführung (500—550 Volt Spannung) durch einen oberirdischen Kontaktdraht, die Rückleitung durch die Schienen bewerkstelligt.

Die Anlagekosten werden auf Fr. 150,000 veranschlagt, nämlich:

Bauleitung	Fr.	2,700
Unterbau, Oberbau	„	58,000
Hochbau, Wagenremise, Bureau, Magazin	„	16,000
3 Motorwagen mit je 12 Sitz- und 25 Stehplätzen	„	34,500
Elektrische Leitung montiert	„	17,000
Schneepflug	„	900
Gerüstwagen und Reparaturwerkzeug	„	1,400
Verlegung der Telephonleitung an die Zürcherstraße	„	10,000
Mobiliar, Personalausrüstung, Reserveteile und Unvorhergesehenes	„	9,500
	Fr.	150,000

Dieser Voranschlag fuße auf der Annahme, daß eine Centralstation für Abgabe elektrischer Kraft entbehrlich sei, weil diese Kraft von der Maschinenfabrik Aktiengesellschaft vormals Joh. Jak. Rieter & Cie. in Töß mietweise bezogen werden könne.

Die jährlichen Ausgaben werden veranschlagt wie folgt:

Personal und Verwaltung	Fr.	17,600
Ersatz an Uniformen	„	900
Wagen- und Bahnunterhalt	„	1,500
Versicherung des Personals und der Passagiere	„	1,000
Bureaubedürfnisse, Drucksachen	„	500
Steuern	„	500
Kraftmiete	„	9,500
Uuvorhergesehenes	„	500
Zins à 4 % von Fr. 150,000	„	6,000
Amortisation 8 % von Fr. 100,000	„	8,000
Total	Fr.	46,000

Die Einnahmen werden zu Fr. 46,000 oder Fr. 50,000 veranschlagt, je nachdem auf Grund der bisherigen Ergebnisse des Omnibusbetriebes eine Frequenzsteigerung um 52 oder um 66 % vorausgesetzt werde, so daß sich im ersten Falle Ausgaben und Einnahmen gleichständen, während im letzten Falle sich ein Überschuß von Fr. 4000 über die 4 %ige Verzinsung des Anlagekapitals hinaus ergeben würde.

Für den Gasbetrieb, für welchen die Kraft durch das städtische Gaswerk geliefert würde, ergäbe sich ein Voranschlag, der jedenfalls nicht ungünstiger ausfiele als derjenige für den elektrischen Betrieb. Die Konzessionärin behalte sich vor, eventuell hierüber die nötigen Detailangaben noch zu machen.

In seiner Vernehmlassung vom 12. März 1897 teilte der Regierungsrat des Kantons Zürich mit, daß er unterm gleichen Datum der Konzessionärin die Bewilligung zur Benützung der Straße erteilt habe. Gleichzeitig legte er die Abschrift einer Eingabe des Gemeinderates Töß vom 10. Februar 1897 bei, worin derselbe darauf dringt, „daß die Durchschneidung der Bahnlinie Winterthur-Waldshut und damit die Führung der Straßenbahn bis mindestens zum Hirschen ermöglicht werde“. Der Regierungsrat empfahl seinerseits, diesem Begehren wenn immer möglich zu entsprechen und die Niveaukreuzung zu gestatten.

Die vorschriftsmäßigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. Mai abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Beschlussesentwurfe. Einzig bei Artikel 14 wünschte der Vertreter der kantonalen Regierung Aufnahme der Bestimmung aus Art. 32 der kantonalen Konzession, welche lautet: „Für Kinder zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Jahre ist die Hälfte der normalen Taxe zu bezahlen, in der Meinung, daß im Minimum zehn Rappen bezogen und Bruchteile unter fünf Rappen auf diese abgerundet werden können.“ Das Eisenbahndepartement widersetzte sich aber diesem Verlangen, weil die Straßenbahn als eigentliches Tramway betrieben werden soll, d. h. mit Billetausgabe in den Wagen und überhaupt mit möglichst geringen Taxen. Unter solchen Umständen sei die Abgabe von sogenannten Kinderbilletten, wie sich schon bei anderen ähnlichen Unternehmungen gezeigt habe, unpraktisch und auch größtenteils unnötig, da die Bahnverwaltung werde veranlaßt werden, für Schulkinder besondere Ermäßigung auf den Abonnementstaxen zu gewähren. Auch werde die von der kantonalen Regierung aufgestellte Bestimmung, welche immerhin das Minimum von zehn Rappen zulasse, voraussichtlich deshalb illusorisch, weil die Konzessionärin beabsichtige, eine Einheitstaxe von zehn Rappen (also auch für die Erwachsenen) zu erheben.

Wir teilen die vom Eisenbahndepartement vertretene Ansicht und empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme. Derselbe giebt uns nur noch zu folgenden wenigen Bemerkungen Anlaß:

Im Eingang sind die Anfangs- und Endpunkte der Bahn nicht näher bezeichnet, indem es am besten dem Bundesrate vorbehalten bleibt, bei Anlaß der Plangenehmigung hierüber zu entscheiden, wobei namentlich die Frage des Niveauübergangs in Töß zur Erledigung gelangen wird.

In Artikel 6 wurde einstweilen elektrischer Betrieb vorgesehen, weil dieses System nach Angabe der Konzessionärin sehr wahrscheinlich zur Anwendung gelangen wird. Immerhin soll die Möglichkeit der Einführung des Gasbetriebes offen bleiben, weshalb, um nicht den schwerfälligen Apparat einer Konzessionsänderung in Bewegung zu setzen, dem Bundesrate die Kompetenz eingeräumt werden soll, eventuell die Betriebsänderung zu bewilligen.

Ebenso soll laut Artikel 10 der Bundesrat entscheiden, wenn sich allenfalls das Bedürfnis nach Einführung eines Güterdienstes geltend machen sollte.

Wir benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. Juni 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Deucher.
Der I. Vizekanzler:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Winterthur nach Töß.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Stadtrates von Winterthur vom 9./22. Januar 1897,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 1. Juni 1897,

beschließt:

Dem Stadtrate von Winterthur, zu Handen der Stadt Winterthur, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von Winterthur nach Töß 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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

Art. 4. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig erstellt. Als Betriebskraft wird der elektrische Strom verwendet. Eine Änderung des Betriebssystems bedarf der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft und nötigenfalls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 11. Die Bahnverwaltung hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie

Änderungen für nötig erachtet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 12. Der Bahnverwaltung 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 Eisenbahndepartemente vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Person und Kilometer erhoben werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Handgepäck ist so weit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Es sind Abonnementsbillete zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens 2 Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reingewinn abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Konzessionärin 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. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, 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.

Art. 19. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschluß vom 12. März 1897 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufs ist der Konzessionärin 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 der Kranken- und Unterstützungskasse vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine 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 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den $22^1/_2$fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern 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

letzteren auch diejenigen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

Art. 21. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. 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 Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn (teilweise Straßenbahn) von Trait nach Planches (Montreux).

(Vom 1. Juni 1897.)

Tit.

Durch Beschluß vom 24. März 1897 (E. A. S. XIV, 330) genehmigte die Bundesversammlung die Übertragung der Konzession einer Drahtseilbahn (teiweise Straßenbahn) von Trait nach Planches (Montreux) vom 9. Oktober 1890 (E. A. S. XI, 128 ff.) von Herrn Léon Perret, Notar in Montreux, auf die Elektricitätsgesellschaft Vevey-Montreux und gab gleichzeitig ihre Zustimmung dazu, daß in Art. 8 der Konzession die Worte „mittelst Wasserübergewicht" gestrichen werden.

Mittelst Eingabe vom 12. April 1897 teilte dann die neue Konzessionärin mit, sie wünsche überhaupt auf das System der Drahtseilbahn zu verzichten und die Bahn teilweise als Zahnrad-, teilweise als bloße Adhäsionsbahn zu erstellen. Sie ersuche daher um entsprechende Änderung des Artikels 8 der Konzession.

Der Staatsrat des Kantons Waadt äußerte sich in seiner Vernehmlassung vom 14. Mai 1897 dahin, daß er gegen das Gesuch nichts einzuwenden habe. Auch dem Eisenbahndepartement giebt dasselbe zu keinen Bemerkungen Anlaß, weshalb wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen.

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 schmalspurigen Straßenbahn von Winterthur nach Töß. (Vom 1. Juni 1897.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1897
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	22
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	02.06.1897
Seite Page Pagina	540-549
Ref. No	10 017 890

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.