

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Zürich nach Örlikon und Seebach.

(Vom 16. Dezember 1895.)

Tit.

Mit Eingabe vom 2./3. Februar 1894 reichte die Maschinenfabrik Örlikon, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn von Zürich nach Örlikon.

Nach diesem Gesuche und den demselben beigelegten vordruckmäßigen Vorlagen ging das Tracé vom Heimplatz aus über den Seilergraben zum Bahnhof Zürich, ferner durch die Niederdorf-, Stampfenbach-, neue Beckenhof- und Schaffhauserstraße bis zum Bahnhof Örlikon.

Das Eisenbahndepartement übermittelte die Eingabe zur Vernehmung der Regierung von Zürich und teilte derselben, sowie auch der Konzessionspetentin in üblicher Weise mit, daß auf das Gesuch erst eingetreten werden könne, wenn die Frage der Straßenbenutzung mit den kantonalen, beziehungsweise kommunalen Behörden in abschließlicher Weise geordnet sein werde.

Dem Wunsche der Gemeinde Seebach Rechnung tragend, daß das Straßenprojekt bis nach Seebach ausgedehnt werden möchte, kam die Konzessionspetentin mit Eingabe vom 25. August 1894 um Verlängerung der zu konzedierenden Linie bis zu der genannten Gemeinde ein.

Durch den Quartierverein Zürich-Wipkingen wurde ferner mit Eingabe vom 20. September 1894 eine Zweiglinie von der alten Beckenhofstraße durch die Nordstraße bis zur Rosengartenstraße Zürich IV gefordert, auf welches Begehren jedoch die Konzessionspetentin nicht eintreten zu können erklärte, mit der Begründung, daß sonst eine besondere neue Stadtkonzession nötig werde, welche aber beim heutigen Stande der Tramway-Übernahmefrage durch die Stadt kaum erhältlich sein dürfte, und daß das Zustandekommen der nachgerade zum dringenden Bedürfnis gewordenen Strecke Zürich-Örlikon nicht weiter verzögert werden dürfe.

Schon durch Beschluß vom 16. Februar und später durch solchen vom 13. August 1895 erteilte der Regierungsrat des Kantons Zürich der Petentin die Bewilligung zur Straßenbenutzung in Form einer kantonalen Konzession für eine elektrische Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach, unter dem Vorbehalt, daß vom Stadtrat Zürich die Konzession für die im Stadtbanne liegende Strecke erteilt würde. Die Konzessionierung der Bahn seitens der Stadt Zürich erfolgte alsdann am 28. August 1895; die Konzession wurde aber laut Protokollauszug vom 24. Oktober modifiziert und durch Beschluß des Regierungsrates von Zürich, vom 16. November 1895, diesen Modifikationen die Genehmigung erteilt.

Die Konzessionspetentin reichte sodann mit Eingabe vom 6./9. November dieses Jahres ein neues Konzessionsgesuch mit den vorgeschriebenen Beilagen ein.

Hiernach nimmt die Linie ihren Anfang beim Hauptbahnhof Zürich, überschreitet die Limmat auf der Bahnhofbrücke, eventuell auf einer später in der Gegend der Walche zu erbauenden neuen Brücke, um durch die Niederdorf-, Stampfenbach-, neue Beckenhof- und Hauptstraße Zürich-Bülach nach Örlikon und von da bis zur Kreuzung des Seebaches mit der Zürcherstraße, I. Klasse Nr. I, in Seebach geführt zu werden.

Sowohl der allgemeine und technische Bericht als der allgemeine Kostenvoranschlag, sowie eine Rentabilitätsrechnung sind von der Konzessionspetentin zu Händen der Mitglieder der Bundesversammlung dem Übersichtsplan gedruckt beigegeben worden, so daß wir uns auf diese Daten glauben beschränken zu können und im übrigen auf die Vorlage der Petentin zu verweisen uns gestatten.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 6. Dezember 1895 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu nachstehendem Konzessionsentwurf. Derselbe enthält im allgemeinen die nämlichen Bestimmungen, wie sie auch für die andern in letzter Zeit konzessionierten Straßenbahnen in Zürich festgesetzt wurden. Da die Benutzung der Bahnhofbrücke, auf welcher die

Doppelgleise der bestehenden Straßenbahn liegen, einige Schwierigkeiten bietet und die Frage des Bahnhofumbaus zur Zeit in Behandlung steht; so ist eine Änderung des Ausgangspunktes und Anschlusses an das bestehende Netz nicht ausgeschlossen, indem z. B. die Linie zunächst beim Hôtel Central ihren Anfang nehmen würde.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse wurde von dem Vertreter der Stadt Zürich der Vorbehalt gemacht, daß letztere in dieser Beziehung freie Hand behalten solle und späterhin Verhandlungen und Einigung zwischen der Konzessionsbewerberin und der Stadt stattzufinden haben. Aus dem Wortlaut der Konzession soll demgemäß nicht das Recht abgeleitet werden dürfen, unter allen Umständen den Anschluß beim Bahnhof über die Bahnhofbrücke zu nehmen, mit welchem Vorbehalte sich der Vertreter der Petentin ausdrücklich einverstanden erklärte.

Sodann wurde die Strecke in zwei Sektionen, nämlich Zürich-Örlikon und Örlikon-Seebach, getrennt, und in Art. 5, Absatz 1 und 2, die Fristen nur für die erste Sektion definitiv angesetzt, dagegen in Art. 6 der Zusatz aufgenommen, daß für die Sektion Örlikon-Seebach der Bundesrat die Fristen später bestimmen werde. Es muß nämlich vorläufig mit dem Bau dieser zweiten Strecke zugewartet werden, bis der Übergang resp. die Unterführung der Straße unter der Nordostbahnlinie hergestellt sein wird, welches Projekt noch nicht bereinigt ist.

Die Taxbestimmungen in Art. 16 entsprechen im allgemeinen der kantonalen Konzession. Es ist indessen zu bemerken, daß nach letzterer die Gesellschaft auch zur Ausgabe von Kinderbilleten verpflichtet ist, und zwar in der Weise, daß sie für Kinder zwischen dem 3. und dem zurückgelegten 10. Jahre halbe Taxe zu gewähren hat, wobei aber Billete unter 10 Rappen nicht ausgegeben werden müssen. Es sollen daher Kinderbillete erst bei einer gewissen Strecke, für welche das gewöhnliche Personenbillet 20 Rappen beträgt, zur Ausgabe kommen, und für Strecken, deren Personentaxe unter 20 Rappen bleibt, Kinder die volle Taxe bezahlen. Zwischen der Kantonsregierung und der Petentin besteht hierüber Einverständnis, ebenso wie bezüglich eines eventuell später im Falle des Bedürfnisses einzuführenden Güterdienstes.

Von der Aufnahme in die Bundeskonzession einer Bestimmung betreffend Kinderbillete beantragen wir Umgang zu nehmen, da eine solche Vorschrift mit Rücksicht auf die Schwierigkeit und Komplikation der praktischen Durchführung im Tramwayverkehr Bedenken unterliegt und daher bisher bei Konzessionen für städtische Straßenbahnen nicht aufgestellt wurde. Ein Abgehen von der kon-

sequenten bisherigen Praxis erscheint aber auch aus dem weitern Grunde nicht angezeigt, weil zur Zeit die Frage der Unterstellung der Nebenbahnen unter besondere Vorschriften untersucht wird und bei diesem Anlasse auch diejenige der anderweitigen Ausscheidung der Bundes- und kantonalen, resp. kommunalen Kompetenzen bei der Konzessionierung und Überwachung des Betriebes von städtischen Straßenbahnen zur Sprache kommen wird.

Die Petentin hat sodann noch eine Änderung der Rückkaufbestimmung in Art. 22, litt. c, angeregt, auf ihrer Anregung aber angesichts der bestehenden festen Praxis nicht bestanden.

Indem wir Ihnen die Konzessionserteilung im Sinne nachstehenden Beschlusentwurfes empfehlen, benutzen wir den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

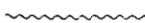
Bern, den 16. Dezember 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Zürich
nach Örlikon-Seebach.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Eingaben der Maschinenfabrik Örlikon, vom 2. Februar 1894 und 6. November 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1895,

beschließt:

Der Maschinenfabrik Örlikon, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn vom Bahnhofplatz in Zürich nach Örlikon und von da nach Seebach 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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschrifts-

mäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Teilstrecke Zürich-Örlikon nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, ist die erste Sektion Zürich-Örlikon zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die zweite Sektion Örlikon-Seebach wird der Bundesrat die Fristen später bestimmen.

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 einem Meter 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 nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

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. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt worden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben eine Taxe von 10 Rp. per Person für den ersten und 5 Rp. für jeden folgenden Kilometer zu beziehen.

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

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

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.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Bundesrat 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. 20. 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetze 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. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich, durch Beschluß vom 13. August 1895, und vom Stadtrat von Zürich, durch Beschluß vom 24. Oktober 1895, aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 22. 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 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 dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung 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 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. Haben der Kanton oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. 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 einer elektrischen Straßenbahn von Zürich nach Örlikon und Seebach. (Vom 16. Dezember 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1895
Date	
Data	
Seite	734-742
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 262

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.