

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession für eine Eisenbahn von Seebach (Oerlikon)
nach Zürich.

(Vom 9. Juni 1876.)

Tit.!

Die projektirte Eisenbahn ist nach der Intention der Bewerber dazu bestimmt, an die Linie der schweiz. Nationalbahn bei Oerlikon anzuschließen und denjenigen Transportverkehr an sich zu ziehen, welchen die Nationalbahn (Singen-Konstanz-Winterthur-Baden-Aarau-Zofingen) von und nach Zürich zu vermitteln befähigt ist.

Die Linie zweigt aus der Nationalbahnstation Seebach (Oerlikon) ab, welche als ca. 300 Meter nordwestlich von der Nordostbahnstation Oerlikon situirt vorausgesetzt wird, ersteigt parallel mit dem Wipkinger Tunnelvoreinschnitt laufend mit 25 ‰ die Höhe von Wipkingen, fällt von dort wieder mit 25 ‰ in das Limmatthal hinab und erreicht über Untersträß die Endstation Zürich auf dem rechten Limmatufer. In Untersträß ist ein Güter- und Personenbahnhof, in Zürich nur eine Personenstation und für den Fall einer entsprechenden finanziellen Betheiligung Seitens der interessirten Gemeinden auf der Höhe zwischen Oerlikon und Wipkingen eine Haltstelle für Personen und Güter projektirt.

Vom Stationsende Seebach bis Stationsende Zürich beträgt die Länge der ganzen Linie 4380 Meter. Hievon liegen 35,5 % horizontal, die übrigen 64,5 % in einem Gefälle von 25 ‰. Die Curven machen 27,2 % der Gesamtlänge aus und haben als Minimalradius 300 Meter. Die Kosten sind auf 2,500,000 oder per Kilometer auf 570,776 Franken veranschlagt.

Ueber die Bedingungen der Konzession haben wir, da durchweg die Normalkonzession acceptirt wurde, nur zwei Bemerkungen zu machen. Die Konzessionsdauer ist mit derjenigen für die Nationalbahnlinie Winterthur-Zofingen in Einklang gebracht. Zweitens wird zur Vorsorge Einfügung des bekannten Art. 18 a, betreffend Taxerhöhung für größere Steigungen gewünscht, obgleich die Petenten gegenwärtig nicht glauben, jemals zur Erstellung von die normalen Taxen übersteigenden Tarifen zu gelangen.

Wir beantragen Ihnen Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes, und versichern Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 9. Juni 1876.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Seebach (Oerlikon) nach
Zürich.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren K. Walder, Regierungsrath in Zürich, S. Bleuler, Stadtpräsident in Winterthur und Mitbetheiligte, vom 23. Mai 1876 ;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juni 1876,

b e s c h l i e ß t :

Den Herren

K. Walder, Regierungsrath, in Zürich,
S. Bleuler, Stadtpräsident, in Winterthur,
Joh. Benz, Ingenieur, in Oberstraß,
Jb. Hegner, Gemeinderathspräsident, in Kloten,
J. Bräm, Kantonsrath, in Buchs,
R. Huggenberg, Stadtrath, in Winterthur,
S. Angst, Bezirksrichter, in Basserstorf,

wird zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Seebach (Oerlikon) nach Zürich, mit eigener Endstation auf dem rechten Limmatufer, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Oktober 1953 ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1877 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trasse eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen 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 ersten Wagenklasse	10	Rappen,		
„ „ zweiten	7	„	„	
„ „ dritten	5	„	„	pro Kilometer der Bahn-
länge.				

Die Taxen für die mit Waarenzügen 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 allen 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 2¹/₂ Rappen pro 50 Kilogramm und pro Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Pro Stük und pro Kilometer:

- für Pferde, Maulthiere 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 Rappen.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über ⁵/₁₀ Rappen pro 50 Kilogramm und pro Kilometer betragen soll.

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

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

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken pro Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Auszases erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt 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 Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waaren-sendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

Art. 18 a. Für Strecken mit außergewöhnlicher Steigung wird der Bundesrath ermächtigt, vor der Hand die Taxansätze verhältnißmäßig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, daß er, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Vorschläge für definitive Festsetzung dieser Maxima unterbreiten wird.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm: bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Artikel 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Zürich hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Eisenbahnen Murten-Palézieux
und Freiburg-Payerne-Yverdon.

(Vom 9. Juni 1876.)

Tit.!

Die durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1875 für Vollendung der Broyethalbahn auf freiburgischem und waadtländischem Gebiete bis 1. Mai dieses Jahres gewährte Fristverlängerung hat für den größern Theil der Linie nicht genügt. Die Sektion Fräschelz-Murten ist fertig geworden und wird dieser Tage in Betrieb gesetzt; provisorisch (bis zur Vollendung der ganzen Linie bis Palézieux) wird der Zugsdienst durch die von Lyß her anschließenden bernischen Jura-bahnen besorgt. Die Strecke von Murten bis Moudon ist der Vollendung sehr nahe, so daß, dem dringenden Wunsche der dortigen Bevölkerung entsprechend, unter der Verantwortlichkeit und unter besondern Vorsichtsmaßregeln der Gesellschaft und der beteiligten Kantone, ein vorübergehender Betrieb während der Dauer der Murtenschlachtfeier möglich sein wird. Der Rest der Linie und zugleich das schwierigste Bauobjekt ist dagegen noch bedeutend im Rückstand. Sie habe, sagt die Direktion der Broyethalbahn in glaubwürdiger Weise, unter bedeutenden Mehrausgaben alle Anstrengungen gemacht, um innerhalb des Termins ihre Aufgabe zu lösen und den berechtigten Erwartungen der Landesgegend Genüge

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Seebach (Oerlikon) nach Zürich. (Vom 9. Juni 1876.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1876
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1876
Date	
Data	
Seite	1008-1018
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 158

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.