Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma.

(Vom 22. Mai 1891.)

Tit

Am 22. November 1890 reichten die Herren Ferd. Hotz und A. Wolfensberger-Ackermann in Bäretswil Namens eines Initiativkomites und zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma ein.

Nach den Ausführungen der Petenten hat die Bahn den Zweck, einerseits der 3 km. langen Gemeinde Wetzikon einen regelmäßigen Tramwayverkehr zu bieten, anderseits das gewerbreiche Tößthal mit dem Kempt- und Glattthale, sowie mit dem Zürichsee in direkte und kürzeste Verbindung zu bringen, die zum Bezirke Pfäffikon gehörenden Gemeinden Bauma, Sternenberg und Wyla mit dem Bezirkshauptorte Pfäffikon und Bäretswil mit der Glattthallinie, der Nordostbahn und Tößthalbahn zu verbinden.

Die Petenten glauben mit diesem ersten Schmalspurbahnprojekt für den Kanton Zürich einen Weg betreten zu haben, der es möglich mache, für sich abgeschlossene und auf eigene Kräfte angewiesene Gegenden mit dem immer weniger entbehrlichen Verkehrsmittel der Eisenbahn zu versehen, und dies mit einem verhältnißmäßig kleinen, die Kräfte der Gemeinden und des Kantons

nicht übersteigenden Kostenaufwand durchführen zu können, womit auch der allmäligen und allgemeinen Entwerthung des Besitzstandes in den vom Eisenbahnverkehr abgelegenen Gegenden wirksam gesteuert werden könne.

Das Tracé der Bahn zieht sich von der Station Wetzikon der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Straße nach Oberwetzikon über die Station Kempten der Nordostbahn nach Oberkempten, verläßt hier, bei Neuhaus, die Straße, umgeht das tief eingeschnittene Kemptnertobel mit zwei größern Schleifen bei Sporrweggli und Eichholz, gelangt über das Plateau von Adetswil nach Bäretswil, von wo aus die Linie auf einer Strecke von ca. 2 km. Länge wieder der Straße folgt, sich von der Fabrik Neuthal aus auf eigenem Bahnkörper nach Bauma zieht, um schließlich, das Dorf östlich umgehend, in die Tößthalbahnstation Bauma einzumünden.

Von technischen Einzelheiten ist zu erwähnen, daß die bauliche Länge der Bahn 11,8 km. beträgt, wovon 5 km. auf der Straße und 6,8 km. auf eigenem Bahnkörper projektirt sind. Die Spurweite ist zu 1 m. angenommen; die Maximalsteigung beträgt 45 ‰, der Minimalradius auf der Straßenbahnstrecke (km. 1—3) 30 m., auf der übrigen Strecke und bei Stationseinmündungen 90, beziehungsweise 60 m.

Zwischenstationen und Haltstellen sind 5 vorgesehen, nämlich Oberwetzikon, Kempten, Adetswil, Bäretswil und Busenthal.

Der summarische Kostenvoranschlag ist, gestützt auf die Kosten ähnlicher, ausgeführter Bahnen, aufgestellt, und zwar wird für die Straßenstrecke die Bahn Frauenfeld-Wyl, für die Strecke auf eigenem Bahnkörper Tramelan-Tavannes zur Grundlage genommen, welche per Kilometer Fr. 36,000, beziehungsweise Fr. 57,000 gekostet haben. Für die nöthige Straßenverbreiterung, entsprechende Expropriationskosten und stärkern Oberbau wird bei ersterer ein Zuschlag von Fr. 20,000 per Kilometer berechnet, und bei der letztern für größere Linienentwicklung, stärkern Oberbau und zahlreichere Kunstbauten ein solcher von rund Fr. 23,000.

Es würden die Baukosten somit betragen:

Für die Straßenbahnstrecke, 5 km., zu rund 60,000 Franken	Fr. 300,000
Für die Strecke mit eigenem Bahnkörper, 6,8 km., à Fr. 80,000	„ 544,000
	Fr. 844,000

oder rund Fr. 850,000, also per Kilometer zirka Fr. 72,000.

Die Einnahmen werden nach den Ergebnissen ähnlicher Unternehmungen auf	Fr.	78,800
berechnet und die Betriebsausgaben auf 70 % der Einnahmen veranschlagt mit	„	55,160
so daß von dem Betriebsüberschuß von	Fr.	23,640
nach Abzug von Fr. 500 per Kilometer, also von	„	5,900
als Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds zur Verzinsung des Baukapitals von Fr. 850,000	Fr.	17,400

oder 2 % desselben verbleiben würden.

Das Konzessionsgesuch ist der Regierung des Kantons Zürich am 29. Nov. 1890 zur Vernehmlassung übermittelt worden. Diese erhebt laut Schreiben vom 26. März/1. April keine Einwendungen, knüpft aber an die Bewilligung der Straßenbenutzung verschiedene Bedingungen baupolizeilicher, betriebstechnischer und finanzieller Natur, welchen keine Bedenken entgegenstehen, soweit sie mit nachstehender Konzession und der Bundesgesetzgebung im Einklange stehen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 11. April laufenden Jahres statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem unten folgenden Konzessionsentwurf.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben dem Konzessionsgesuche zu entsprechen, und bemerken zu den vorgeschlagenen Bedingungen kurz Folgendes:

In Artikel 2 ist die Konzessionsdauer gleich bemessen, wie die kantonale Bewilligung der Straßenbenutzung.

In Artikel 14 sind die hier nicht zutreffenden Bestimmungen betreffend Verpflichtung zum Mitführen von Wagen beider Klassen und Beförderung von Personen mit Waarenzügen gestrichen.

Die Taxen für Personen- und Viehtransport sind etwas höher als die normalen gehalten, was durch die bedeutenden Steigungen der Linie (45 ‰ auf längere Strecken) hinlänglich begründet erscheint. Letztere würden sogar noch eine weitergehende Majoration rechtfertigen. Die Gepäck- und Gütertaxen entsprechen den Ansätzen der Normalkonzession.

Artikel 26 unterwirft die Gesellschaft in der gebräuchlichen Weise bezüglich der Straßenbenutzung den kantonalen Vorschriften, soweit solche nicht mit der Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Bei den Rückkaufsbestimmungen ist in litt. *c* eine der verkürzten Konzessionsdauer entsprechende Redaktion vorgeschlagen.

Die übrigen Bestimmungen sind die gebräuchlichen.

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

Bern, den 22. Mai 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:
Hauser.

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe des Initiativkomites für eine Eisenbahn Wetzikon-Bäretswil-Bauma, vom 22. November 1890;
2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 22. Mai 1891,

beschließt:

Den Herren Ferd. Hotz und A. Wolfensberger-Ackermann, in Bäretswil, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen 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 auf die Dauer von 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath 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 eingeleisig 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

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

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aen-

derungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen.

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.

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

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden. Die Minimaltaxe beträgt 25 Rappen.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, 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 weitern 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. Der Bundesrath 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:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rp.

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 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 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 Fr. per 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 Ansatzes 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, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

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 niedrigern 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 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare 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 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 Reglemente und 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 sechs 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. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 26. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von der Regierung des Kantons Zürich durch Beschluß vom 26. März 1891 aufgestellten Vorschriften, soweit sie mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 27. 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 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 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22½fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

Art. 29. Der Bundesrath 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 Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma. (Vom 22. Mai 1891.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	22
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	27.05.1891
Seite Page Pagina	1009-1019
Ref. No	10 015 267

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.