

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Hardturm.

(Vom 16. Dezember 1895.)

Tit.

Schon unterm 22. April 1890 reichte Herr Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb eines elektrischen Tramways von der Bahnhofbrücke Zürich bis zur Wipkingerbrücke.

In dem beigegebenen technischen Bericht wurde angegeben, daß die 2150 m. lange Linie bei der Bahnhofbrücke beginne, in die Museumsstraße einbiege, auf der um 8 m. zu erweiternden Kornhaus-(Zoll-)brücke die Sihl übersetze, in die Limmatstraße einbiege und bei km. 1,700, bis die projektierte Verlängerung der Limmatstraße bis zur Wipkingerbrücke erstellt sei, provisorisch die Durchfahrt unter dem Damm der Winterthurerlinie benütze und dicht vor dem Industriegeleise in der Nähe der Wipkingerbrücke endige.

Das Eisenbahndepartement teilte das Konzessionsgesuch am 30. April 1890 der Regierung des Kantons Zürich zur Vernehmung mit und machte gleichzeitig sowohl die Regierung als namentlich den Konzessionsbewerber darauf aufmerksam, daß seitens der Bundesbehörden nach konstanter Praxis auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen erst eingetreten werde, wenn sich die Bewerber zuvor mit den kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden betreffend die Straßenbenutzung in abschließlicher Weise verständigt haben würden.

Zur Beordnung dieses Punktes überwies die Regierung von Zürich das Konzessionsgesuch an die Delegiertenversammlung des Straßenbahnverbandes Zürich, welche durch Beschluß vom 15. November 1890 eine Gemeindekonzession für Benutzung von öffentlichem Grunde der Gemeinden Zürich und Außersihl zum Zwecke des Baues und Betriebes der Straßenbahn vom Bahnhofquai Zürich bis zur Wipkingerbrücke feststellte.

Mit Eingabe vom 6. Februar 1891 sah sich der Bewerber veranlaßt, beim Bundesrat für die Fortsetzung der Linie von der Wipkingerbrücke bis zum Hardturm ein neues Konzessionsgesuch einzureichen zum Zwecke der Verbindung der projektierten Straßenbahn Hauptbahnhof-Wipkingerbrücke mit der ebenfalls von ihm projektierten Seilbahn Hardturm-Weid.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, welchem dieses Gesuch wiederum zur Vernehmlassung übermittelt worden war, erklärte unterm 13. April 1891, die Konzessionserteilung zu empfehlen, unter dem Vorbehalte, daß mit Bezug auf Bau und Betrieb für diese auf eigenem Bahnkörper zu erstellende Strecke nichts aufgenommen werde, was mit der Gemeindekonzession für die obere Straßenbahn im Widerspruch stünde.

Ferner berichtete der Regierungsrat am 11. Juni 1891 auf Anfrage hin, daß der Stadtrat Zürich, der Gemeinderat Außersihl, sowie der Konzessionsbewerber mit der von der Straßenbahnkommission beschlossenen Gemeindekonzession vom 15. November 1890, welche beigelegt wurde, einverstanden seien, daß aber letztere den Gemeindeversammlungen noch nicht habe vorgelegt werden können, da die Verhältnisse betreffend Verbreiterung der Zollbrücke, welche Arbeit den Gemeinden obliege, noch nicht geordnet seien, daß aber eine Änderung oder Verweigerung der Konzession von seiten der Gemeindeversammlungen nicht zu erwarten sei und daß daher die Bundeskonzession auch ohne diese Genehmigungen unter dem Vorbehalte erteilt werden könnte, daß nachträglich die Gemeinden die Verbreiterung der Zollbrücke beschließen und die Gemeindekonzession genehmigen.

Angesichts dieser Sachlage sahen wir uns veranlaßt, vorerst die endgültige Regelung dieser mit der Straßenbenutzung zusammenhängenden Verhältnisse abzuwarten, um dann mit einem vorbehaltlosen und abschließenden Antrage an Sie herantreten zu können.

Auf bezügliche Anfrage berichtete der Regierungsrat unterm 10. September 1892, daß die Meinungen über eine allfällige Verbreiterung der Zollbrücke noch nicht abgeklärt seien, indem speciell diese Frage durch die Anlage des Landesmuseums in ein anderes Stadium trete; auch gehe man von der Ansicht aus, daß die An-

gelegenheit seiner Zeit von den Behörden Neu-Zürichs erledigt werden dürfte.

Nachdem inzwischen Zürich mit den Ausgemeinden vereinigt worden war, unterbreitete Herr Th. Bertschinger mit Eingabe vom 21. Oktober 1895 sein Konzessionsgesuch neuerdings dem Bundesrat zur Genehmigung, mit dem Beifügen, daß er nunmehr im Besitze der Stadt- und regierungsrätlichen Konzession für die Straßenbenutzung sei, welche auch je in einem Exemplar beigelegt waren.

Der Konzession des Großen Stadtrats von Zürich vom 9. Februar 1895, sowie einer ergänzenden Eingabe des Konzessionspetenten vom 7. November 1895 ist zu entnehmen, daß die projektierte Straßenbahn Hauptbahnhof Zürich-Hardturm in zwei Sektionen geteilt ist:

1. Die erste Sektion umfaßt die Strecke vom Bahnhofplatz gegenüber der Aussteigehalle des Bahnhofes bis zur Hardstraße (Wipkingerbrücke) und soll binnen Jahresfrist nach Genehmigung der Pläne durch die zuständigen Behörden oder spätestens sechs Monate nach Vollendung des untern Teilstückes der Limmatstraße von der Fabrikstraße an abwärts bis zur Hardturmstraße erstellt werden.

2. Die zweite Sektion geht von der Hardstraße (Wipkingerbrücke) durch die Hardturmstraße bis cirka 120 m. unterhalb des Hardturmes und soll erst nach Erstellung der projektierten Hardturmstraße bis zum Hardturm zur Ausführung gelangen.

Für Überschreitung der Sihl ist unterhalb der Zollbrücke für die Zeit bis zur Erstellung einer neuen Straßenbrücke ein provisorischer Steg in Aussicht genommen.

Allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Rentabilitätsberechnung und Übersichtsplan sind in einer zur Verteilung an die Räte bestimmten Broschüre zusammengefaßt, auf die wir betreffend die Grundlagen des Projektes einfach zu verweisen uns gestatten.

Schon mit Schreiben vom 13. August dieses Jahres erklärte die Regierung von Zürich, daß dem Herrn Th. Bertschinger die kantonale Konzession für den Bau und Betrieb der projektierten elektrischen Straßenbahn erteilt worden sei, und übermittelte gleichzeitig die bezügliche Stadtkonzession vom 9. Februar dieses Jahres.

Die letztere mußte später noch mit der kantonalen Konzession in Übereinstimmung gebracht werden, worauf sie von der Regierung unterm 10. Oktober 1895 genehmigt wurde.

Damit ist die Frage der Straßenbenutzung als abschließlich geregelt zu betrachten.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 29. November 1895 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, dessen Bestimmungen im allgemeinen den für Straßenbahnen üblichen entsprechen.

In den Art. 2, 5, 6 und 16 ist auf die Bedingungen Rücksicht genommen, an welche die Regierung und die Stadt die Bewilligung zur Straßenbenutzung knüpften.

Was speciell die Taxen anbelangt, so giebt uns die Festsetzung nach Maßgabe der von Kanton und Stadt aufgestellten Bestimmungen zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Im übrigen sind die Bestimmungen dieselben, wie bei der bereits erteilten Konzession für elektrische Straßenbahnen innerhalb der Gemeinde Zürich.

Mit Rücksicht auf die Beschränktheit des als Ausgangspunkt der Straßenbahn vorgesehenen Platzes auf der Ostseite des Hauptbahnhofes in Zürich und die bevorstehende Umgestaltung des letztern warf unser Eisenbahndepartement die Frage auf, ob nicht besser, um nach keiner Richtung zu präjudizieren, der Anfangspunkt in der Konzession offen gelassen werden sollte. Wenn wir Ihnen nun doch beantragen, als solchen den Hauptbahnhof zu bezeichnen, so geschieht es in der Meinung, daß damit der definitiven Feststellung des Tracés daselbst nicht präjudiziert und diese mit dem Umbau des Bahnhofes im Zusammenhang stehende Frage ihre definitive Erledigung erst bei Genehmigung der Baupläne finden soll, wobei dann auf den Bahnhofumbau in angemessener Weise Rücksicht zu nehmen sein wird.

Wir empfehlen Ihnen die Erteilung der nachgesuchten Konzession im Sinne nachstehenden Beschlußentwurfes und benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings 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 vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Hardturm.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben des Herrn Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, vom 22. April 1890, 6. Februar 1891 und 19. Oktober dieses Jahres;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1895,

beschließt:

Dem Herrn Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Limmatstraße bis zur Hardtstraße und von da durch die Hardturmstraße bis zum Hardturm 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 weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion der Bahn vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Hardstraße (Wipkinger Brücke) nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Für die zweite Sektion von der Hardstraße (Wipkinger Brücke) durch die Hardturmstraße bis zum Hardturm sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen binnen einer Frist von 3 Monaten nach Erstellung der neuen Hardturmstraße bis zum Hardturm einzureichen.

Je innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der betreffenden Sektion zu machen.

Art. 6. Binnen Jahresfrist nach Genehmigung der Pläne ist die erste Sektion und binnen 10 Monaten von der Genehmigung der Pläne die zweite Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 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 Funk-

tionen 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 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 werden muß.

Art. 16. Die Taxen dürfen für die ganze im Betriebe befindliche Strecke der Bahn (Bahnhofquai-Hardturm) nicht mehr als 20 Rappen per Person betragen; im weiteren wird die Bahn in Sektionen eingeteilt, in der Meinung, daß für das Befahren einer Sektion nicht mehr als 10 Rappen, für das Befahren zweier Sektionen nicht mehr als 15 Rappen gefordert werden darf.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnements zu ermäßigten Preisen 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 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 Straßenbahn 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 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. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Öffnung 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 Bundesgesetz 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 Großen Stadtrat von Zürich, durch Beschluß vom 9. Februar 1895, und vom Regierungsrat des Kantons Zürich, durch Beschluß vom 13. August 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 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 Rückkäufern 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. Hat der Kanton oder die Stadt Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Stadt 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. 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 vom Hauptbahnhof Zürich bis zum Hardturm. (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	743-751
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 263

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.