

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Ürikon über Hinweil nach Bauma.

(Vom 10. Juni 1895.)

Tit.

Mit Eingabe vom 4. Februar 1895 ersuchen die Herren W. Nauer in Hinweil, als Präsident, und Th. Hottinger in Bubikon, als Sekretär eines Initiativkomitees, um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Ürikon über Hinweil nach Bauma.

Wir entnehmen dem allgemeinen Berichte zu diesem Projekte folgende Begründung des Gesuches:

Schon vor 24 Jahren sei ein Teil dieser Linie, von Bauma über Hinweil nach Bubikon, projektiert gewesen, da sich schon damals, namentlich in der hochgelegenen Gemeinde Bärentsweil, das Bedürfnis nach einer Bahnverbindung zwischen Tößthal und Glattthal geltend gemacht habe. Nachdem nun die rechtsufrige Zürichseebahn eröffnet worden sei, verlängere das neue Projekt die Linie bis Ürikon bei Stäfa, wodurch eine Transversalbahn geschaffen werde, welche die Tößthalbahn, die Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Wallisellen-Uster-Rüti und die rechtsufrige Zürichseebahn miteinander verbinde und deshalb nach verschiedenen Seiten hin eine große Verkehrserleichterung schaffe, namentlich werde für diejenigen, welche während der Touristenzeit von Bubikon aus via Ürikon-Meilen die jetzt im Bau begriffene Linie Horgen-Zug erreichen wollen, eine ganz bedeutende Abkürzung, nämlich von 28 km., geschaffen. Auch werde die Linie Ürikon-Bauma eine weitere bedeutende Kilometerersparnis ermöglichen, wenn einmal das projektierte Verbindungsstück Eschlikon-Turbenthal erstellt sein werde.

Die Bahn verläßt die rechtsufrige Zürichseebahn 100 m. oberhalb der Station Ürikon, kreuzt hierauf die Straße à niveau, zieht sich in einer Kurve hinter dem Dorfe Ürikon durch das sog. Katzentobel und geht, dem Reb Gelände beim Sonnenberg entlang, durch das Grüttholz nach Hombrechtikon. Von hier zieht sich das Tracé, zuerst die Straße überschreitend und dann dieser folgend, über Wolfhausen, biegt in einer Kurve nach der Station Bubikon der Vereinigten Schweizerbahnen, verläßt dieselbe in einer zweiten Kurve und gelangt nach Dürnten. Von hier erreicht die Linie das Plateau von Hinweil und die bestehende Station dieses Namens, überschreitet hierauf die Kantonsstraße und zieht sich, das Dorf teilweise durchschneidend, der Berglehne entlang nach Emmetschloo und von hier durch den Kemptnerwald zum Dorfe Bärenstweil. Von dieser Ortschaft weg verbleibt das Tracé bis Bussenthal westlich und von Bussenthal bis Neuthal östlich in unmittelbarer Nähe der bestehenden Landstraße. Von Neuthal aus geht die Linie über den Weißenbach und vor Gublen in zwei großen Contrekurven über die Töß, mündet bei km. 24,330 in die bestehende Tößthalbahnlinie und mit dieser in die Station Bauma ein.

Die Baulänge der Bahn beträgt 23,700, die Betriebslänge 24,580 km., die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung 27,6 ‰, der Minimalradius 200 m. Zwischenstationen sind acht vorgesehen, nämlich in Hombrechtikon, Wolfhausen, Bubikon, Dürnten, Hinweil, Emmetschloo, Bärenstweil und Neuthal. Die Konstruktionstypen für Unterbau, Oberbau und Hochbau sollen denjenigen der Anschlußbahnen (Tößthalbahn und Nordostbahn) angepaßt werden. Der Betrieb wird mit Adhäsionslokomotiven nach System Rowan projektiert.

Die Baukosten werden auf rund Fr. 100,000 per Bahnkilometer, also total auf rund Fr. 2,400,000 veranschlagt. Eine Rentabilitätsberechnung wird nicht aufgestellt, aber angenommen, daß Frequenz und Betriebsergebnisse jedenfalls Deckung der Betriebskosten und der Amortisationen ergeben, und daß, wenn die Zukunft auch die weitere planierte Querlinie Turbenthal-Eschlikon bringe, die dahingehende Alimentation der Linie Ürikon-Bauma dieser auch eine bescheidene Verzinsung des Aktienkapitals ermöglichen werde.

Wir übermittelten das Gesuch zur Vernehmlassung der Regierung von Zürich. Mit Schreiben vom 14. Mai abhina teilt dieselbe mit, daß die Gemeinden Bauma, Bärenstweil, Hinweil, Dürnten, Bubikon, Hombrechtikon und Stäfa sich in zustimmendem Sinne dem Projekte gegenüber äußerten. Dagegen empfehle die Gemeinde Wetzikon das Konzessionsgesuch nur für die Strecke Bauma-Hinweil, eventuell Bubikon, mit Bedingung der Erstellung einer Station in Emmetschloo, und beantrage Ablehnung des Kon-

zessionsgesuches für die Fortsetzung von Hinweil, eventuell Bubikon nach Ürikon, hauptsächlich mit Rücksicht auf die Straßenbahn Stäfa-Wetzikon, welche als gesichert habe betrachtet werden können, durch das Normalbahnprojekt aber wieder in Frage gestellt werde.

Ebenso protestiere das Initiativkomitee für die Straßenbahn Wetzikon-Stäfa gegen die Erteilung einer Konzession für die Strecke Bubikon-Hombrechtikon-Ürikon, im wesentlichen deshalb, weil dieselbe keinem Bedürfnisse entspreche und überdies die projektierte Straßenbahn, für welche die interessierten Gemeinden Wetzikon, Gôsau und Grüningen die ihnen zgedachten Subventionen einstimmig bewilligt hätten, wenn nicht verunmöglichen, so doch in hohem Maße gefährden würde.

Dagegen liege von dem Komitee für eine Schmalspurbahn Wetzikon-Bärentsweil-Bauma eine Erklärung vor, wonach dasselbe auf die Konzession, soweit sie das Teilstück von der Grenze Wetzikon bis Bauma betreffe, verzichte, für den Fall, daß das Normalbahnprojekt Bauma-Hinweil-Ürikon zu stande komme.

Die Regierung selbst äußert sich zu dem Konzessionsgesuche für das letztere Projekt wie folgt:

Im allgemeinen stehe sie auf dem Standpunkt, daß der Weiterbau des Eisenbahnnetzes mehr durch Schmalspurbahnen bzw. schmalspurige Straßenbahnen gesucht werden müsse, da es keinem Zweifel unterliegen könne, daß diese den internen Ansprüchen einzelner Landesgegenden besser entsprechen als die Normalbahnen, weil erstere durch Errichtung einer beliebigen Anzahl von Stationen und Haltstellen die Bedürfnisse der einzelnen Ortschaften besser befriedigen könnten. Immerhin verkenne sie auch die Vorteile der Normalbahnen nicht, wo es sich um Hauptquerverbindungen größerer und wichtigerer Normalbahnen handle wie hier, besonders dann, wenn an eine Fortsetzung der Bahn von Turbenthal nach Eschlikon gedacht werden könne.

Sie sehe in dem Normalbahnprojekt auch keine absolute Verhinderung des Baues einer Straßenbahnverbindung von Bärentsweil über Wetzikon, Gôsau, Grüningen an den Zürichsee, auch für den Fall, daß die Einmündung derselben bei Hombrechtikon in die Normalbahn stattfinden müßte. Sache der beiden Bahngesellschaften werde es sein, sich über allfällige Anschlußverhältnisse zu verständigen. Die Schmalspurbahn sei bereits konzediert, und dem Kantonsrat lägen auch die Anträge vor, diese Straßenbahn vom Staate aus zu subventionieren. Die Subventionsfrage der Normalbahn, besonders da, wo Schmalspur- und Normalbahn Parallelbahnen werden sollten, behalte sich der Regierungsrat noch vollständig offen.

Die Regierung habe deshalb gegen die Erteilung der gewünschten Konzession nichts einzuwenden, in dem Sinne, daß dem Begehren von Wetzikon um Erstellung einer Station Emmetschloo entsprochen werde.

Der Vernehmlassung liegt die erwähnte Erklärung der Konzessionäre der Schmalspurbahn Wetzikon-Bärentsweil-Bauma, vom 21. März 1895, bei. Durch diese letztere ist die eine Konkurrenzfrage, welche bei dem vorliegenden Projekte in Betracht gezogen werden könnte, beseitigt und es kommt nur noch die Konkurrenz mit der Straßenbahn Stäfa-Wetzikon in Frage. Direkt konkurrenziert ist nur die Strecke Stäfa-Hombrechtikon, von letzterer Ortschaft weg dienen die beiden Linien durchaus verschiedenen Interessen, so daß die Annahme der Kantonsregierung, daß in dem Normalbahnprojekt keine absolute Verhinderung der Straßenbahn erblickt werden könne, auch hierseits als zutreffend anerkannt wurde, weshalb wir kein Bedenken trugen, die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen anzuberaumen. Das Initiativkomitee für die Straßenbahn Wetzikon-Stäfa ersuchte nun allerdings zunächst telegraphisch um Verschiebung der Angelegenheit und wurde auf den hierseitigen Bescheid, daß die Verschiebung der Konferenz nicht mehr thunlich sei und diese Verhandlungen im übrigen die Entscheidung nicht präjudizierten, noch mündlich vorstellig. Infolge dieser Einsprache, deren angekündigte schriftliche Begründung noch abzuwarten war, konnte die angesetzte Konferenz, welche unterm 29. Mai abhin stattfand, lediglich die Bedingungen für eine allfällige Konzessionserteilung feststellen, uns aber noch nicht zu einer definitiven Stellungnahme verpflichten, was an der Konferenz selbst von der bundesrätlichen Delegation ausdrücklich hervorgehoben wurde. Die Konzessionspetenten legten ihrerseits ein Schreiben des Herrn Guyer-Zeller in Zürich an den Präsidenten des Komitees für die Normalbahn, Herrn Nauer, vom 27. Mai abhin vor, worin er sich veranlaßt sieht, den in der Eingabe des Initiativkomitees Wetzikon-Stäfa an die Zürcher Regierung aufgestellten Behauptungen entgegenzutreten. Der Inhalt dieses Schreibens wird, soweit er hier von Interesse ist, in nachfolgenden Ausführungen reproduziert.

Es sei Thatsache, daß das Forchbahnkomitee (Projekt des alt-Bundesrat Dubs) mit seinen Vorarbeiten fertig sei, und man beginne nach der Versicherung einiger Mitglieder dieses Komitees in Grüningen einzusehen, daß die natürlichste und schnellste Verbindung mit Zürich nicht über Wetzikon, sondern über die Forch gehe. Hombrechtikon habe mit großer Majorität Subventionierung der Linie Ürikon-Bauma und nur eventuell Unterstützung der Schmalspurbahn beschlossen. Goßau könne von der künftigen Strecke Effretikon-Uster-Meilen bedient werden oder Anschluß über Ottikon nach Grüningen finden. Die Frage des Ausbaues der Zürcher

Oberlandbahnen dürfe nicht einseitig beurteilt, sondern müsse in ihrer endgültigen Entwicklung aufgefaßt werden. Man könne nicht die Transversalbahn Ürikon-Bauma und Effretikon-Uster-Meilen erstellen und dann noch die wenig betriebsfähige Linie von Wetzikon über Grüningen bauen. Die Behauptung, daß er es s. Z. für eine Thorheit erklärt habe, die Bahn von Hinweil an den See fortzusetzen, sei unrichtig, thatsächlich sei schon vor 24 Jahren von einer Fortsetzung an den See die Rede gewesen; daß sie erst jetzt ernstlich in Betracht gezogen werden könne, rühre davon her, daß nun die rechtsufrige Zürichseebahn erstellt sei und betrieben werde. Auch der bloße Anschluß in Rüti sei von ihm stets als eine Verstümmelung der projektierten Querbahn bezeichnet worden.

Unterm 31. gleichen Monats langte dann auch die Protesteingabe des Komitees für die Straßenbahn Wetzikon-Stäfa ein, welche im allgemeinen auf die Eingabe an die Kantonsregierung verweist und dieselbe noch durch Erörterungen ergänzt, deren wesentliche Punkte nachstehend reproduziert sind.

Die Finanzierung sei in der Hauptsache gesichert, mit dem einzigen Vorbehalt, daß die der Gemeinde Hombrechtikon zugedachte Subvention von Fr. 80,000 nur bedingungsweise zugesichert sei, da diese Gemeinde eine Normalbahn vorziehe und deshalb die genannte Subvention nur für den Fall bewilligt habe, daß bis Ende Juni 1896 keine sichern Anhaltspunkte für die Verwirklichung des Normalbahnprojektes vorhanden sein sollten.

Durch die Erteilung der Konzession Ürikon-Bauma würde ihr Projekt hinfällig, da sie gezwungen wären, in Hombrechtikon Anschluß zu suchen, in welchem Falle das Unternehmen nicht mehr lebensfähig wäre. Das Komitee sei aber der Ansicht, daß die Konzession eine Garantie dafür sein solle, daß der Bau und Betrieb des Unternehmens, wenn die vorgesehenen Voraussetzungen zutreffen, ermöglicht werden könne, und daß nicht andere, die nachher kämen, den Wert dieser Konzession illusorisch machen könnten.

Am See werde das Guyer-Zellersche Projekt in der Presse energisch bekämpft und in der Gemeinde Dürnten sei die nachgesuchte Subvention für dieses Projekt verworfen worden. Was die Gemeinde Bärenstweil betreffe, so könne dieser viel einfacher und rationeller geholfen werden, indem man von Hinweil nach Bauma baue. Damit erhalte Bärenstweil eine Bahnverbindung nach Wetzikon, wohin seine bisherigen Verkehrsbestrebungen tendiert hätten, da dieser Weg seine alte Verkehrsstraße (für Post und übrige Fuhrwerke) bilde.

Die in dieser Eingabe vertretene Anschauung, als ob die Erteilung der Konzession gleichsam ein Ausschlußrecht gegenüber

späteren Konzessionsgesuchen begründen könne, ist eine durchaus irrige und muß deshalb mit Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Im Eisenbahngesetz ist ausdrücklich bestimmt, daß in den Konzessionen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden dürfen, woraus sich ohne weiteres ergibt, daß Konzessionsverweigerungen aus derartigen Motiven nicht zulässig sind. Von diesem Grundsatz der Konzessionierungsfreiheit ist in der Praxis nur in Fällen und auch da nicht ausnahmslos abgewichen worden, wo Konkurrenzprojekte in Frage standen, welche die Befriedigung des gleichen Verkehrs in gleichartiger Weise anstrebten, so daß der Bau beider Konkurrenzlinien gleichbedeutend gewesen wäre mit einer Vergeudung wirtschaftlicher Kräfte. Hier liegt aber ein solcher Fall gar nicht vor. Wie bereits erwähnt, ist nur eine kleine Strecke direkt konkurrenziert. Die Bahnen selbst dienen verschiedenen Interessen und weichen sowohl in ihrer Zweckbestimmung, als auch in konstruktiver und betriebstechnischer Beziehung so wesentlich voneinander ab, daß von einem eigentlichen Konkurrenzverhältnis nicht die Rede sein kann, und was die Behauptung betrifft, daß die Ausführung des Normalbahnprojektes diejenige der Straßenbahn verunmöglichen würde, so haben wir keinen Anlaß, deren allfällige Begründetheit näher zu untersuchen, da einer Konzessionsverweigerung aus diesem Grunde die rechtliche Grundlage fehlen würde.

Wir empfehlen Ihnen deshalb die Annahme nachstehenden Konzessionsentwurfes, nach welchem die Konzession dem Initiativkomitee zu Händen einer zu bildenden oder einer bestehenden Aktiengesellschaft erteilt wird, um die allfällige Übernahme der Linie durch die Nordostbahn ohne förmliche Konzessionsübertragung zu ermöglichen. Die einzelnen Bestimmungen entsprechen denjenigen der Normalkonzession und geben zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß.

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

Bern, den 10. Juni 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Ürikon über Hinweil
nach Bauma.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Normalspurbahn
Ürikon-Bauma vom 4. Februar 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1895,

beschließt:

Den Herren W. Nauer in Hinweil, als Präsident, und Th. Hottinger in Bubikon, als Sekretär eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden oder einer bestehenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ürikon über Hinweil nach Bauma 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 $\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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 normalspurig und eingleisig 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Bundesrates sind auch mit Warezügen 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 zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warezügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes 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.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillete 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 Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere 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 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert 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 Waren 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 40 Rappen festgesetzt werden.

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare 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 Waren 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, bezw. des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere 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 sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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. 26. 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 Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehör. 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 Rückkaufsumme 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 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen 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 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. 27. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton 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. 28. 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 Eisenbahn von Ürikon über Hinweil nach Bauma. (Vom 10. Juni 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1895
Date	
Data	
Seite	307-319
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 082

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.