

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Konzession einer Eisenbahn von Niederglatt bis  
an die zürcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei  
Otelfingen.

(Vom 10. Juli 1873.)

---

Tit.!

Unterm 30. November v. J. ertheilte der Große Rath des Kantons Aargau der schweiz. Nordostbahngesellschaft die Konzession einer Eisenbahn von Baden an die zürcherische Kantonsgrenze bei Otelfingen. Mit Eingabe vom 14. Mai sucht nun die genannte Gesellschaft um die Konzession für die Fortsetzung dieser Linie nach Niederglatt zum Anschluß an die Bahn Zürich-Oerlikon-Bülach nach. Die Länge der Linie beträgt 12,73 Kilometer; 41,3 % liegen in Kurven; kleinster Radius 400 Meter; Maximalsteigung 10 ‰, mittlere 8,7 ‰. Die Kosten sind auf 2,700,000 Franken veranschlagt.

Durch diese Bahn wird in Verbindung mit der projektirten Linie Bülach-Schaffhausen zwischen Baden und dem westlich davon liegenden Theile der Schweiz einerseits und Bülach, resp. Schaffhausen und dem über diese Stadt sich bewegenden Verkehr Deutschlands und der Ostschweiz andererseits eine kürzere Verbindung erstellt; die Linie Schaffhausen-Zürich-Baden ist 79,1, die von

Schaffhausen über Niederglatt nach Baden 51,7 Kilometer lang. Wenn die Bahn Winterthur-Koblentz über Bülach gebaut würde, so stellt sich die Entfernung zwischen Winterthur und Baden auf 49,3 Kilometer, während sie über Zürich 42,4 beträgt.

In rechtlicher Beziehung stellt die Nordostbahn die gleichen Begehren wie zu ihrem Gesuche betreffend Bülach-Schaffhausen, daß ihr nämlich die Bedingungen der vom 1. Juli 1863 datirten Konzession der Eisenbahn Oerlikon-Bülach gewährt werden, gestützt auf § 3 dieser Konzession und die Thatsache, daß Hr. Fürsprecher Bucher, in Regensberg, Namens eines diesfälligen Komite, am 5. August v. J. um eine mit der vorliegend projektirten wesentlich identische Konzession nachgesucht, der Regierungsrath von Zürich unterm 15. gl. Mts. der Nordostbahn-Direktion eine Frist zur Erklärung über ihr Prioritätsrecht angesetzt und durch Beschluß vom 9. November die Frist bis 14 Tage nach der endgültigen Entscheidung der Tracefrage Winterthur-Koblentz erstreckt hat.

Mit Bezug auf die weitere Begründung des Standpunktes der Nordostbahn verweisen wir auf die in der Botschaft zur Konzession Bülach-Schaffhausen enthaltene Darstellung.

Aus den dort ausgeführten Gründen halten wir dafür, daß der Nordostbahn hinsichtlich der Konzessionsbedingungen nicht zu entspreche sei.

Weil es sich hingegen hier nur um ein kurzes Mittelstück handelt, so ist es zweckmäßig und billig, mit Bezug auf die Taxen und Rückkaufsbestimmungen die zu ertheilende Konzession mit der aargauischen Konzession für die Linie Otelfingen-Baden in Einklang zu bringen. (Eisenbahnaktsammlung, Bd. VIII, S. 85.)

Schließlich haben wir noch einen prinzipiellen Punkt zur Sprache zu bringen.

Bei Anlaß der Verhandlungen über die Konzession der Bahn Winterthur-Kloten-Baden-Zofingen wurde von der Regierung des Kantons Aargau gegen die Konzessionirung des Stückes Suhr-Wiggerthal Einsprache erhoben, weil für diese Linie bereits eine Konzession bestehe, und es wurde von der Regierung des Kantons Zürich auf den Fall, daß deßwegen die Konzession verweigert werde, verlangt, daß dies auch gegenüber der Nordostbahn geschehe, weil die Linie Niederglatt-Otelfingen zum größten Theil zusammenfalle mit der unterm 1. Februar 1872 dem Verwaltungsrathe der Tößthalbahn-Gesellschaft und dem Komite für Winterthur-Singen-Kreuzlingen konzedirten Eisenbahn Winterthur-Bülach-Baden.

In letzterer Beziehung ist zu erwähnen: Der diese Konzession genehmigende Bundesbeschluß vom 2. März v. J. setzte für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises eine Frist von einem Jahre an. Mit Zuschrift vom 13. Februar d. J. suchten die Konzessionsinhaber unter Anderm um eine Fristverlängerung von einem Jahre nach. Das Begehren wurde abgewiesen, weil der Bundesrath durch den Bundesbeschluß vom 23. Dezember v. J. nur ermächtigt worden sei, bis zum 15. Januar einlangende Gesuche zu erledigen. Später aber wurde dieser Beschluß dahin erläutert, daß das Gesuch, wenn die Petenten auf demselben beharren, als an die hohe Bundesversammlung gerichtet betrachtet und ihr vorgelegt werde, gleich einer Reihe anderer, unter den gleichen Verhältnissen eingegangenen. Unterm 13. v. Mts. wurde dann wirklich ein solches Gesuch in eventuellem Sinne, d. h. auf den Fall, daß dem neuen Konzessionsgesuche des Stadtrathes Winterthur für eine Bahn von Winterthur über Kloten nach Baden etc. nicht entsprochen würde, eingereicht.

Auch abgesehen von dieser eventuellen Protestation wird noch bei mehrern Ihnen, Tit., in dieser Session unterbreiteten Konzessionsgesuchen die Frage wiederkehren, ob auf die gleiche Linie mehrere Konzessionen zu ertheilen seien; so fällt insbesondere die Linie, um deren Konzession der Stadtrath Winterthur sich bewirbt (Winterthur-Kloten-Baden etc.) von Buchs bis Otelfingen mit dem vorliegenden Projekte und von Otelfingen bis Baden mit der, der Nordostbahn bereits konzedirten Linie zusammen.

So viele Gründe auch gegen eine mehrfache Konzessionirung der nämlichen Linie sprechen, wenn man ein rationelles Eisenbahnetz und den Rückkauf der sämtlichen Eisenbahnen ins Auge faßt, so muß doch die Frage als eine durch das Gesez und den Gang der dasselbe betreffenden Verhandlungen entschiedene betrachtet werden.

Art. 3 des Gesezes stellt als ersten und allgemeinen Grundsatz die Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnverbindungen auf und beschränkt in seinem 2. Absatz das Recht der Bundesversammlung, eine Konzession zu verweigern, dem alten Geseze entsprechend auf den Fall, wenn dadurch die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt würden. Und ein im Nationalrath zu dem Antrag: „Für jede Eisenbahn, für welche eine Konzession verlangt wird, ist dieselbe zu ertheilen, es wäre denn, daß dadurch die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt würden“ beantragter Zusaz: „oder daß bereits eine Konzession für dieselbe Linie besteht. Zwischen mehreren Bewerbern für dieselbe Kon-

zession entscheidet der Bund<sup>4</sup> wurde mit Mehrheit abgelehnt und damit der Grundsatz der freiesten Konkurrenz adoptirt.

Wir beehren uns daher, Ihnen zu beantragen, die nachgesuchte Konzession unter den erwähnten Bedingungen zu ertheilen, und demgemäß den nachfolgenden Beschlußentwurf anzunehmen.

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

Bern, den 10. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Ceresole.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

(Entwurf)

### **Bundesbeschluss**

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Niederglatt bis zur aargauischen Grenze bei Otelfingen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1) eines vom 14. Mai 1873 datirten Gesuchs der Direktion der schweiz. Nordostbahn;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Juli 1873,

beschließt:

Der schweiz. Nordostbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Niederglatt bis an die

aargauische Kantonsgrenze bei Otelfingen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 23. Dezember 1957.

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

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons 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. Spätestens bis zum 31. Dezember 1874 sind dem Bundesrath die in Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Traces zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit ein- oder zweispurigem Unterbau erstellt. Es ist der Gesellschaft jedoch auch bei zweispurigem Unterbau gestattet, vorerst nur ein Geleise zu legen. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgeleise anzubringen.

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, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

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 verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System 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.

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

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens  $2\frac{1}{2}$  Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage sind die Personentaxen 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.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzt.

Art. 16. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportieren sind, auf der Eisenbahn zu befördern. Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der dafür zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

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 Esel 16 Rp.;

Stiere, Ochsen und Kühe 8 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen angemessen zu ermäßigen.

Art. 18. Die höchste Taxe, welche für den Transport von 50 Kilogramm Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Kilometer bezogen werden darf, beträgt 1 Rp.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzcugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

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 niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo, Bruchtheile von 500 Fr. bei Geldsendungen für volle 500 Franken in Ansatz gebracht.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Gütertarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr

daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Einräumung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Der Bund, oder wenn er von seinem Rechte keinen Gebrauch macht, der Kanton Zürich ist berechtigt, die hier konzessirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61., 76. und 85. Jahres, vom 23. Dezember 1872 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a. Im Falle des Rückkaufes bis zum 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benutzung des ersten Rückkauftermins der fünf, bei Benutzung des zweiten und dritten Rückkauftermins der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 61. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 85. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

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 daheriges Recht, wie es im Art. 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  
Aenderung der Konzession für den Bau und Betrieb  
einer Brünigbahn auf dem Gebiete des Kantons Bern.

(Vom 16. Juli 1873.)

### Tit. I

Die vom Großen Rathe des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 ertheilte, von den Räthen am 11. Juli 1871 genehmigte Konzession für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn umschrieb in § 1 die erste Sektion des Unternehmens folgendermaßen:

„Vom östlichen Ende des Thunersees, anschließend an den Hafen und Landungsplatz der Dampfschiffe bis zum Landungsplatz und Hafen der Dampfschiffe am Ausfluß des Brienersees.“ Darunter war die Strecke von Neuhaus bis Zollbrücke verstanden. Bei nähern Studien über das Terrain ergab sich indeß, einmal, daß die Anlage eines auch für den Trajektbetrieb dienlichen Hafens in der Nähe sowohl von Neuhaus als von Zollbrücke unthunlich sei, sodann, daß die Bahn nicht bis zur Zollbrücke auf dem linken Aarufer fortgeführt werden könne. Das Trace wurde daher auf der einen Seite bis nach Därligen, dem natürlichen Hafen, verlängert; auf der andern Seite soll es von der Station Interlaken durch zweimaliges Ueberschreiten des Aareflusses der Zollbrücke entgegengeführt und bis Bönigen erstreckt werden. Dadurch erhält die erste Sektion

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Niederglatt bis an die zürcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei Otelfingen. (Vom 10. Juli 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	120-130
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 762

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.