

Botschaft

des

Bundsrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Zürich,
resp. Neumünster über den Zürichberg nach Grüningen,
mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von
Esslingen nach Uster.

(Vom 14. Juli 1873.)

Tit. I

Diese Bahn, deren Konzession für die schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen nachgesucht wird, geht von einem in nächster Nähe der Stadt Zürich gelegenen Punkt der Gemeinde Neumünster aus, ersteigt fast durchgängig mit 30⁰/₀₀ den Kamm des Zürichberges in der Nähe der Forch, und fällt in gleichem Verhältniß jenseits über Egg wieder ins Thal der Glatt und des Greifensees ab. (Im Konzessionsgesuche ist die Forch selbst als Uebergangspunkt angegeben, bei den Verhandlungen über die Konzession aber wurde gewünscht, daß der Gesellschaft die Freiheit gelassen werde, nach den Ergebnissen der Detailstudien einen andern Punkt zu wählen.) Von Eßlingen aus verzweigt sich die Bahn; der eine Arm geht direkt nach Grüningen, zum Anschluß an die der gleichen Gesellschaft zu konzedirende schmalspurige Bahn Stäfa-Wetzikon, der andere über Mönchaltorf nach Uster. Von der Höhe des Zürich-

berges soll eine kurze, nur in der Touristensaison, resp. im Sommerhalbjahr zu betreibende Abzweigung mit einer Steigung bis auf 40 ‰ nach dem Pfannenstiel, dem aussichtsreichen höchsten Punkte des Zürichberges, führen.

Zürich-Grünigen ist circa 22, Eßlingen-Uster 8,6 und die Abzweigung nach dem Pfannenstiel circa 5,4 Kilometer lang. Die mittlere Steigung beträgt 15,7 ‰; 35 ‰ der Linie liegen in Kurven, deren geringster Radius 100 Meter beträgt. Die Kosten für die letztere Streke sind auf 70,000, diejenigen der übrigen Bahn auf Fr. 104,000 per Kilometer veranschlagt.

In Verbindung mit der Linie Stäfa-Wetzikon soll diese Bahn die zwischen Glatt und Zürichsee liegenden, ziemlich bevölkerten Gemeinden untereinander und mit der Hauptstadt, mit dem Bezirkshauptort Uster und den industriellen Ortschaften Wetzikon und Stäfa, resp. mit dem Zürichsee und den Vereinigten Schweizerbahnen besser verbinden, der in Zürich herrschenden Wohnungsnoth durch Ermöglichung wohlfeiler und gesunder Arbeiteransiedlungen am Zürichberg steuern, dem Publikum die schönen Aussichtspunkte auf dem Zürichberg zugänglicher machen u. s. w.

Indem wir bezüglich der Konzessionsbedingungen auf unsere Botschaft zur Konzession Muri-Affoltern-Aegeri verweisen, beehren wir uns, Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes zu beantragen, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Zürich, resp. Neumünster über den Zürichberg nach Grüningen, mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines gemeinschaftlichen Gesuches des Eisenbahnkomite Zürich-Zürichberg-Grüningen und der Direktion der schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen, d. d. 14. Mai 1873,

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 14. Juli 1873,

beschließt:

Der schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Zürich resp. Neumünster über den Zürichberg nach Grüningen, mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster, 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 Konzession wird auf die Dauer von neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel; für dieses Unternehmen erwählt sie Domizil in Uster.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. für das durch diese Konzession betroffene Unternehmen 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. Binnen einer Frist von 15 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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. April 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. März 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 Tracé zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Geleiseweite soll, zwischen den innern Kanten der Schienen gemessen, 1 Meter betragen. 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. 13. 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. Für die Abzweigung nach dem Pfannenstiel kann der Betrieb auf die Zeit vom 15. April bis 15. Oktober beschränkt werden.

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 16 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 Bundesrathe 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 zwei Wagenklassen aufstellen, welche der 2. und 3. Klasse der bestehenden Bahnen entsprechen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Der Gesellschaft bleibt freigestellt, auch eine erste Wagenklasse einzuführen.

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.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 %o 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 Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Mitreisenden kann eine Taxe von höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 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 weiteren Rabatt bewilligen. Das Minimum der Taxe darf auf 20 Rp. festgesetzt, diese Ausnahms-taxe aber der Berechnung des Preises der Retour- und Abonnementsbillets nicht zu Grunde gelegt werden.

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 nach Anhörung des beteiligten Kantons und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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

per Stük und per 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. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per 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 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 durch Personenzüge (in Eilfracht) transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansazes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe von 0,8 Rp. per Kilometer und 50 Kilo zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo 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 Stükes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18 a. Für Strecken mit Steigungen über 25 ‰ dürfen sämtliche Taxansätze im Verhältnisse zur größeren Steigung erhöht 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Fr.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

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 Bestimmungstation 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 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 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 durch diese Konzession geforderten 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife 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 Fahrtrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der betheiligten Kantone, gelten nachfolgende 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 Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich der Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. des Kantons Zürich übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung

tung 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 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth; wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des obenbeschriebenen Reinertrags, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen 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 Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welch' letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. 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 in 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
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn Muri-
Affoltern-Aegeri.

(Vom 14. Juli 1873.)

Tit.!

Die Direktion der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen, unterstützt von den Eisenbahnkomites des Bezirkes Affoltern und der 4. Berggemeinden des Kantons Zug (Ober- und Unter-Aegeri, Menzingen und Neuheim) stellt das Gesuch um die Konzession für eine Eisenbahn, welche von der (künftigen) Südbahnstation Muri ausgeht, über Merenschwand sich an die Reuß hinabsenkt, Ottenbach berührt, von hier sich nach Obfelden wendet und über Dachelsen, die Schienen der Nordostbahn überschreitend, nach Affoltern, dem Hauptorte des zürcherischen Bezirkes gleichen Namens, führt. Von da steigt sie nach Wengi, Rifferswyl und Hausen, sucht über Kappel einen Anschluß an die projektirte Linie Thalweil-Zug bei Sihlbrugg und erreicht an Neuheim und Schönbrunn vorbei Unter- und Ober-Aegeri, ihren Endpunkt. An allen genannten Orten Stationen. Die Bahn soll die berührten Gemeinden unter sich und mit dem Reußthal und dem Zürichsee in bessere Verbindung bringen, insbesondere auch die reiche Industrie und guten Steinbrüche von Aegeri bedienen, in Zukunft vielleicht in Sattel

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
schmalspurigen Eisenbahn von Zürich, resp. Neumünster über den Zürichberg nach
Grünigen, mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster. (Vom
...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	155-164
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 769

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.