

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg.

(Vom 19. Dezember 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9. September 1904 stellte das Initiativkomitee für eine elektrische Straßenbahn Uster-Stäfa das Gesuch um Änderung der durch Bundesbeschluß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 711) erteilten Konzession im Sinne der Ermächtigung zum sektionsweisen Bau der Linie, da vorläufig nur das Teilstück Uster-Oetwil-Langholz mit Anschluß daselbst an die Linie Wetzikon-Meilen finanziert und ausgeführt werden könne. Gleichzeitig legte das Komitee Kopie einer Eingabe an den Regierungsrat des Kantons Zürich vom 17. August 1904 bei, worin um eine entsprechende Änderung der kantonalen Konzession ersucht wird. Gemäß dieser Eingabe sollen die Sektionen folgende Linien umfassen:

- I. Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen-Oetwil (Langholz).
- II. Oetwil-(Langholz)-Stäfa.
- III. Eßlingen-Egg.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat durch Beschluß vom 12. Oktober 1904 die kantonale Konzession entsprechend abgeändert und empfiehlt auch die eidgenössische Konzession im Sinne des Gesuches abzuändern:

Mittelst Eingabe vom 26. Oktober 1904 erhob die elektrische Straßenbahn Wetzikon-Meilen Einsprache gegen den vom Initiativkomitee vorgesehenen Anschluß beim Hof Langholz, bei Kilometer 13,9, wo die Staatsstraße Uster-Oetwil-Langholz in die Seestraße einmünde, da dieser Anschluß die Interessen der Wetzikon-Meilen-Bahn in mehrfacher Hinsicht verletze, und ersuchte dringend, es möchte schon bei der Konzessionsänderung darauf Bedacht genommen werden, daß der Anschluß nicht beim Hof Langholz, sondern beim Beginn des Langholzes, Kilometer 13,44, bei der Einmündung der Straße Oetwil-Willikon, wo sich ihre Stationsanlage für Oetwil befinde, gesucht werden.

Die Gründe für diese Stellungnahme seien im wesentlichen folgende:

Die elektrische Straßenbahn Wetzikon-Meilen habe mit verhältnismäßig großen Kosten bei Kilometer 13,44 (im untern Langholz) eine Stationsanlage errichtet, und von keiner Seite seien gegen den Ort der Anlage Einsprache erhoben worden. Man habe sich schon damals vorgestellt, daß, wenn einmal die Bahn Uster-Stäfa, oder jetzt Uster-Oetwil zur Ausführung gelange, der Anschluß bei der Stationsanlage Oetwil auf vorteilhafte Weise für beide Unternehmungen erfolgen könne.

Ein Anschluß beim Hof Langholz (oberes Langholz), wie ihn das Initiativkomitee Uster-Stäfa projektire, hätte zur Folge, daß in dieser Gegend, also zirka 500 m. von der Station Oetwil entfernt, eine zweite Stationsanlage errichtet werden müßte. Die Straßenbahn Wetzikon-Meilen wäre genötigt, mit ihren Zügen in dieser Gegend jedesmal anzuhalten und müßte dort Rangierfahrten ausführen, um den Personen- und Güteranschluß zu bewerkstelligen. Der Anschluß auf Station Oetwil habe aber den Vorteil, daß die Stationsanlage schon vorhanden sei und für beide Bahnen dienstbar gemacht werden könne. Durch diesen Anschluß werden in der Richtung Oetwil-Willikon und Oetwil-Grüningen-Wetzikon bequeme Verbindungen hergestellt. Einzig in der Richtung nach dem See möge für die Reisenden der Linie Uster-Oetwil ein kleiner Umweg in Betracht fallen, der aber lange nicht so ins Gewicht falle, daß er die völlige Isolierung der Station Oetwil und die Betriebserschwerung rechtfertige.

Mittelst Eingaben vom 4., 17. und 30. November 1904 sprachen sich hierauf das Eisenbahnkomitee Uster-Oetwil, und die Gemeinderäte von Uster und Stäfa zu gunsten des Anschlusses im Langholz, km. 13,9 aus, indem sie im wesentlichen folgendes geltend machten: Die Linie Uster-Oetwil bleibe ein Teilstück der Projektklinie Uster-Stäfa, sowie ein Teilstück der Linie Uster-Oetwil-Meilen. Der Verkehr der Anwohner von Uster-Oetwil tendiere nur in geringem Maße nach Grüningen, in höherem Maße aber nach Meilen und später, wenn die Linie Langholz-Stäfa vollendet sei, nach Stäfa. Der Anschluß in Oetwil bedeute für die Linie Uster-Oetwil den Nachteil, daß sowohl für den Abstieg nach Stäfa, als auch für den Abstieg nach Meilen das Tracé um zirka 500 m. länger werde. Überdies werde die Bahn Uster-Oetwil (Stäfa), wenn dieselbe nach Stäfa fortgeführt werde, die Wetzikon-Meilen-Bahn für die Bau- und Betriebskosten dieser betriebstechnisch für Uster-Stäfa nachteiligen Verlängerung der Linie noch extra entschädigen müssen, während anderseits für diese Strecke kaum eine Staatssubvention in Aussicht stehe. Ein sehr wichtiges Moment, warum der Anschluß im Langholz erfolgen müsse, bestehe darin, daß in sämtlichen, den Gemeinden als Basis für die Gemeindegeldsubventionen zugestellten Akten und Plänen Langholz als Ausgangspunkt beziehungsweise Einmündung in die Linie Wetzikon-Meilen bezeichnet sei und eine allfällige Veränderung des Tracés zur Aufhebung der Aktienzeichnung führen könnte.

Die 4 oben erwähnten Eingaben, vom 26. Oktober, 4., 17. und 30. November, wurden vom Eisenbahndepartement dem Regierungsrate des Kantons Zürich zur Vernehmlassung zugestellt. Derselbe ist der Ansicht, die Frage des Anschlußpunktes könne bei Vornahme der Konzessionsänderung offen gelassen werden. Nach den seinerzeit zum Konzessionsgesuch eingereichten generellen Plänen führe das Tracé der Straßenbahn Uster-Stäfa vom Dorfe Oetwil aus direkt nach dem Hofe Langholz. Der Anschluß an die Linie Wetzikon-Meilen sei also im Konzessionsprojekt dort vorgesehen. Auf das Gesuch des Initiativkomitees Uster-Stäfa habe er nun mit Beschluß vom 12. Oktober 1904 in der kantonalen Konzession den sektionsweisen Bau bewilligt und die Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen zunächst nur für die Teilstrecke Uster-Oetwil-Langholz festgesetzt. Da nach bisheriger Praxis die zum Konzessionsgesuch eingereichten generellen Pläne für die Tracierung der Bahn anlässlich der Ausarbeitung des Bauprojektes durchaus nicht absolut bin-

dend seien, hindere eine Konzessionsänderung im Sinne des Gesuches des Initiativkomitees und des Beschlusses des Regierungsrates eine allfällige Verschiebung des Anschlußpunktes an die Linie Wetzikon-Meilen um einige Hundert Meter in der einen oder andern Richtung durchaus nicht. Der Entscheid über die Anschlußfrage im Sinne von Artikel 8 des Nebenbahngesetzes, vom 21. Dezember 1899, werde aber erst anlässlich der Vorlage des allgemeinen Bauprojektes für die Sektion Uster-Oetwil der Linie Uster-Stäfa zu erfolgen haben, und es werden alsdann der Regierungsrat, die beteiligten Gemeinden und die elektrische Straßenbahn Wetzikon-Meilen genügende Gelegenheit erhalten, zur Sache Stellung zu nehmen.

Das Eisenbahndepartement, das ebenfalls der Ansicht ist, die genaue Fixierung des Anschlußpunktes an die Linie Wetzikon-Meilen solle bei den vorliegenden, sich zum Teil widerstreitenden und noch nicht genügend aufgeklärten Verhältnissen bis zur Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes verschoben werden, bezeichnete in Ziffer 2 des Entwurfes zum Konzessionsabänderungsbeschlusse, den es der Regierung und dem Eisenbahnkomitee Uster-Stäfa zur Rückäußerung zustellte, die erste Sektion folgendermaßen:

„Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen bis zum Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn in der Gegend von Oetwil.“

In üblicher Weise wurde die Konzessionsabänderung dazu benützt, Übereinstimmung mit den Bedingungen der neuern Konzessionen herzustellen.

Das Eisenbahnkomitee Uster-Stäfa erklärte sich unterm 13. Dezember 1904 mit dem Entwurfe einverstanden und beantragte nur, es möchte Absatz I, 2 a, folgendermaßen redigiert werden:

„Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen bis zum Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn in der Gegend von Oetwil-Langholz.“

Durch den gewünschten Zusatz „Langholz“ werde die Lage der zukünftigen Station in keiner Weise präjudiziert. Diese Fassung sei aber erwünscht mit Rücksicht auf das Zustandekommen der Bahn, indem nämlich durch Beifügung von „Langholz“ die Übereinstimmung mit den Subventionsbeschlüssen der Gemeinden hergestellt werde.

Die Regierung des Kantons Zürich erklärte sich mittelst Eingabe vom 15. Dezember 1904 mit dem Entwurfe einverstanden.

Im nachstehenden Beschlußentwurf ist dem Wunsche des Initiativkomitees Rücksicht getragen. Wir hatten kein Bedenken, diesem Wunsche zu entsprechen, da auch bei dieser Fassung des Absatz I, 2 a, der Anschluß der Uster-Oetwil-Bahn an die Linie Wetzikon-Meilen in keiner Weise präjudiziert ist und der Bundesrat bei Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes der ersten Sektion der Bahn Uster-Stäfa immer noch dazu gelangen könnte, den Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn in der Station Oetwil dieser Bahn zu verlangen.

Zu weiteren Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Wir empfehlen Ihnen, die Konzessionsänderung durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes vorzunehmen und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

**Änderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn
von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen
nach Egg.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Straßenbahn Uster-Stäfa vom 9. September 1904;
2. einer Eingabe der Direktion der elektrischen Straßenbahn Wetzikon-Meilen vom 26. Oktober 1904;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1904,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschuß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 711) erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg wird abgeändert, wie folgt:

1. Die Bahnlinie wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

2. Die Gesellschaft wird ermächtigt, die Bahn in Sektionen auszuführen, welche folgende Strecken umfassen:

- a. Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen bis zum Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn in der Gegend von Ötwil-Langholz;
- b. vom Anschluß an die Wetzikon-Meilen-Bahn bis nach Stäfa;
- c. Eßlingen-Egg.

3. Bis zum 6. Oktober 1905 sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen-Öttilwil nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

4. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen-Öttilwil zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der zweiten und dritten Sektion sind vom Bundesrat festzusetzen.

5. Die Nichteinhaltung der in Art. 3 und 4, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluß angesetzten Fristen für die eine der drei Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andern beiden Sektionen zur Folge.

6. Artikel 11 erhält folgenden neuen Absatz:

„Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.“

7. Artikel 16, Absatz 2, erhält folgende Fassung:

„Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten 10. Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.“

8. Artikel 16, Absatz 4, erhält folgenden Zusatz:

„Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisenden-gepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.“

9. Artikel 19, Absatz 1, wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

„Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.“

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen, und deren niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.“

10. Im Absatz 3 des Artikels 19 sind die Worte: „in Wagenladungen“ zu streichen und ist im Eingang nach „Landwirtschaft“ einzuschalten „Gewerbe“.

11. Artikel 19, Absatz 6, erhält im Eingang folgende Fassung:

„Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger etc.“

12. Im Artikel 20 ist in der zweiten Zeile nach „Lebensmittel“ einzuschalten „und Futtermittel“ und in der vierten Zeile nach Kartoffeln „Futtermittel“.

13. Der zweite Satz des Artikels 21 hat zu lauten: „In betreff des Gewichtes gelten Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.“

14. Am Schlusse des Artikels 21 ist einzuschalten: „sofern der Rest mindestens 1 Rappen beträgt“.

15. Im Artikel 22 ist der dritte Satz zu streichen.

16. Im Artikel 27 sind die Worte: „durch Beschluß vom 20. Mai 1899“ zu ersetzen durch die Worte: „durch Beschlüsse vom 20. Mai 1899 und vom 12. Oktober 1904“.

17. Artikel 28, lit. a, erster Satz, erhält folgende Fassung:
 „Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Uster-Riedikon-Mönchaltorf-Eßlingen-Öttil und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen.“

18. Im Artikel 28, lit. c, sind in der zweiten und in der sechsten Zeile die Worte: „1. Mai 1935“ durch die Worte: „1. Januar 1940“ zu ersetzen.

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses, welcher am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Stäfa mit Abzweigung von Eßlingen nach Egg. (Vom 19. Dezember 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	631-638
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 259

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.