

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon (Kanton Zürich).

(Vom 19. März 1906.)

### Tit.

Die Herren Rudolf Fürst und Guido Meyer in Örlikon unterbreiteten dem Bundesrate unterm 29. Dezember 1904 das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon (Kanton Zürich).

Wie wir dem Berichte entnehmen, welcher das Konzessionsgesuch begleitete, besteht der Zweck der projektierten Bahn in der direkten Verbindung der beiden Bezirkshauptorte Uster und Pfäffikon. Die Linie beginne beim Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen in Uster und folge der Hauptstraße I. Klasse über Wermatswil bis zum Bahnhof der S. B. B. in Pfäffikon. Die Länge betrage 6325 Meter, die Spurweite 1 Meter. Die Bahn steige von Uster (467 Meter) bis Wermatswil, wo sie das Höhenmaximum von 573 Metern erreiche; von hier wechseln die Gefälle mit einer Steigung bis zum Bahnhof der S. B. B. in Pfäffikon (550 Meter). Die Maximalsteigung betrage 56 ‰ zwischen dem Schießstand Uster und Wermatswil, der Minimalradius 25 Meter (in Pfäffikon). In den Ortschaften seien Rillenschienen und auf den freien Strecken

Vignolschienen vorgesehen. Die Stromzuführung erfolge von einer zu erstellenden Umformerstation bei Uster; daselbst sollen auch Reparaturwerkstätte, Remise und Bureau erstellt werden. Es sei die Anschaffung von 3 Motor- und 2 Anhängewagen vorgesehen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Unterbau . . . . .	Fr.	22,662. 50
Oberbau . . . . .	"	124,215. —
Leitungsnetz . . . . .	"	59,570. —
Gebäude mit Umformerstation . . . . .	"	82,000. —
Rollmaterial . . . . .	"	79,000. —
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	"	9,000. —
Expropriationen . . . . .	"	12,000. —
Unvorhergesehenes . . . . .	"	18,000. —
	<b>Total</b>	<b>Fr. 406,447. 50</b>

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilte durch Beschluß vom 25. Januar 1906 die Bewilligung zur Straßenbenützung und empfahl mittelst Vernehmlassung vom gleichen Datum die Erteilung der Bundeskonzession.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 9. März 1906 in Bern stattfanden, erklärte man sich mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe eines Bundesbeschlusses nach Vornahme zweier unbedeutenden Änderungen allseitig einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen, durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes die Konzession zu erteilen, und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. März 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon (Kanton Zürich).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Rudolf Fürst und Guido Meyer in Örlikon vom 29. Dezember 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1906,

beschließt:

Den Herren Rudolf Fürst und Guido Meyer in Örlikon wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon (Kanton Zürich) 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.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 25. Januar 1906 betreffend Konzessionierung einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 eidgenössischen Beamten, 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 Bahnunternehmung, 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.

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.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck bis zum Einzelgewicht von 50 kg. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Über die Einführung der Beförderung von Gepäck im Einzelgewicht von über 50 kg., sowie über die Einführung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

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

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Minimaltaxe für Gepäck kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

Das Gepäck ist vom Aufgeber an den Stationsverladeplatz zu liefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe nicht erhoben werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen hierfür fest.

Art. 19. Das Gewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. 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. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern.

Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften ergeben.

Art. 24. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres

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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 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 konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 25. Haben der Kanton Zürich oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 24 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Das Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien vom 2. Dezember 1899 betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola enthält im Artikel 4 folgende Bestimmung:

„Die Bedingungen, unter denen der Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle und des Bahnhofes Domodossola vor sich gehen soll, werden den Gegenstand eines besondern Vertrages zwischen den Eisenbahnverwaltungen bilden. Dieser Vertrag wird den beiden Regierungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

Mangels eines Einverständnisses zwischen den beiden Verwaltungen werden die Bedingungen, welche den Gemeinschaftsdienst ordnen, zwischen den beiden Regierungen vereinbart werden.“

Die Verständigung zwischen den beiden beteiligten Verwaltungen, nämlich der schweizerischen Bundesbahnen und der

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Uster nach Pfäffikon (Kanton Zürich). (Vom 19. März 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1906
Date	
Data	
Seite	190-199
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 865

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.