

Schweizerisches Bundesblatt.

59. Jahrgang. I.

Nr. 9.

27. Februar 1907.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer schmalspurigen Strassenbahn vom Bahnübergang der Sihltalbahn bis zum Albisgütli Zürich.

(Vom 22. Februar 1907.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 16. August 1906 unterbreitete die Aktiengesellschaft Froté, Westermann & Cie., in Zürich, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch, es möchte ihr die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Strassenbahn vom Bahnübergang der Sihltalbahn bis zum Albisgütli Zürich erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, die neue Linie bezwecke eine bessere Verbindung der Stadt Zürich mit dem Fest- und Schiessplatz auf dem Albisgütli und die Erschliessung der weiten und aussichtsreichen angrenzenden Bauterrains. Die Stadt Zürich besitze zurzeit das nicht mehr, was sozusagen notwendige Zubehör jedes Verkehrs- und Handelszentrums geworden sei: einen Ausstellungsplatz. Die Überbauung des Tonhalleareals, das bis heute als Notbehelf diene, sei lediglich eine Frage der Zeit. Überdies sei jener Platz nur für einen engbegrenzten Kreis von Veranstaltungen verwendbar. Eine leistungsfähige Tram-

verbindung mit dem Albisgütli gebe Zürich das Langentbehrte mit einem Schlag, und zwar in idealer Form. Die Entfernung vom Stadtzentrum dürfe als Nachteil des Albisgütli für diesen Zweck nicht bezeichnet werden, denn beinahe alle modernen Städte, die sich rasch entwickelten, haben ihre Fest- und Ausstellungsplätze stark exzentrisch gelegt, {z. B. Mailand, Brüssel, Amsterdam, Frankfurt a. M., Nürnberg.

Sicher sei, dass für Zürich ein näherer und besserer Platz nicht existiere. Das Albisgütli biete unvergleichliche Vorzüge, eine Lage, welche die ganze landschaftliche Schönheit Zürichs offenbare, unbegrenzten Raum und die Existenz von permanenten Hochbauten, die sich ohne oder doch mit geringen Kosten für Ausstellungs- und Festzwecke aller Art verwenden lassen. Es sei darauf verwiesen, dass nicht nur die grosse Halle, sondern auch die langen Galerien des Schützenhauses sich für spezielle Ausstellungen aller Art sehr gut einrichten lassen. Für grössere Ausstellungen liesse sich ein Normalbahnanschluss vom Bahnhof Giesshübel aus mit Leichtigkeit schaffen. Nicht unwichtig für Ausstellungszwecke sei auch der Umstand, dass der Weg ins Stadtzentrum durch hübsche und wohlhabende Quartiere führe. Im weiteren sei zu beachten, dass der projektierte Tram den linksufrigen Quartieren der Stadt das gebe, was die rechtsufrigen längst besitzen: die Verbindung mit Berg und Wald. Der Linie komme somit auch eine volkshygienische Bedeutung zu.

Dies zur Illustrierung des permanenten Wertes der Bahn. Sie habe aber auch eine wichtige dringende Aufgabe zu erfüllen, nämlich die, den Verkehr des nächsten Sommer stattfindenden eidgenössischen Schützenfestes auf dem Albisgütli zu bewältigen.

Gemäss dem technischen Bericht weist die Bahn eine Länge von 1250 m. auf. Sie ist eingleisig und schliesst sich beim Bahnübergang der Sihltalbahn an die städtische Strassenbahn an, die bis dorthin zweigleisig geführt werden soll. Nach den ersten 350 m. ist eine Ausweichstelle vorgesehen, nach 700 m. eine weitere und am Endpunkt beim Wirtshaus „Albisgütli“ soll eine Schleife angelegt werden, die für eine glatte und schnelle Abwicklung eines starken Festverkehrs unbedingt notwendig ist. Die Steigungsverhältnisse schwanken zwischen 3,67 ‰ und 6,36 ‰ bei einer Gesamtniveaudifferenz von 65 m.

Unterbau, Oberbau und Rollmaterial passen sich vollständig den Normen der städtischen Strassenbahn an.

Die ganze Anlage soll die Durchführung eines 5 Minutenbetriebs mit Doppelkursen als Maximalverkehrsleitung ermöglichen. Es wird angenommen, dass an Sonn- und Festtagen die städtische Strassenbahn Rollmaterial zur Verfügung stelle, um den Verkehr auf der Linie dem Bedürfnisse entsprechend zu verstärken. Die Dichtigkeit der Wagenfolge soll sich in nachstehender Weise der Frequenz anpassen:

5 Minutenbetrieb an Festen und an Sonntagen im Herbst und Frühling, eventuell mit Doppelwagen;

10 Minutenbetrieb an gewöhnlichen Sonntagen;

20 Minutenbetrieb als Minimum der Verkehrsleistung an allen Wochentagen.

Den Verhältnissen entsprechend, wird jetzt die Abschliessung eines Betriebsvertrags mit der städtischen Strassenbahn erstrebt.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Organisation und Verwaltungsspesen	Fr. 10,000
2. Expropriation und Verschiedenes	„ 2,000
3. Unterbau	„ 24,800
4. Oberbau	„ 68,000
5. Hochbau und mechanische Stationseinrichtung	„ 20,000
6. Stromzuführungsanlagen	„ 56,200
7. Wagenpark	„ 80,000
8. Mobiliar und Gerätschaften	„ 1,000
	Fr. 262,000

Das Unternehmen hofft, dieses Anlagekapital werde, je nach den Betriebsverhältnissen, 3—4,4 % rentieren.

Nachdem Kanton und Stadt Zürich die Frage der Strassenbenützung mit den Konzessionsbewerbern abschliesslich geregelt hatten mit Pflichtenheften vom 3. November 1906 (Stadt) und 29. Dezember 1906 (Kanton), liess sich der Regierungsrat des Kantons Zürich unterm letztern Datum zu gunsten des Konzessionsgesuches vernehmen.

Die reglementarische Konferenz, welche am 6. Februar 1907 in Bern stattfand, genehmigte einstimmig und ohne Veränderung den von unserem Eisenbahndepartement erstellten Konzessionsentwurf.

Wir beantragen Ihnen, diesen Entwurf, der uns zu keinen Bemerkungen Anlass gibt, zum Beschluss zu erheben.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlass die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. Februar 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession einer schmalspurigen Strassenbahn vom Bahn-
übergang der Sihltalbahn bis zum Albisgütli Zürich.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Aktiengesellschaft Froté, Westermann & Cie. in Zürich, vom 16. August 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Aktiengesellschaft Froté, Westermann & Cie. in Zürich, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Strassenbahn vom Bahnübergang der Sihltalbahn (Anschluss an die städtische Strassenbahn) bis zum Albisgütli 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 Zürich.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 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 mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen 6 Monaten, 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.

Sowohl die baulichen Anlagen der Bahn als deren Betriebsmittel sind nach den für die städtische Strassenbahn gültigen Normen zu erstellen.

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 der vom Grossen Stadtrat Zürich am 3. November 1906 erteilten Konzession, sowie des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 29. Dezember 1906 soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Die Anordnung der vom Bundesrat zur Wahrung der Betriebssicherheit bei der Kreuzung der Sihltalbahn in Schienenhöhe vorzuschreibenden Vorkehren bleibt vorbehalten.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteine-

rungen, 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 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.

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 Konzessionärin übernimmt bloss die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zur Beförderung lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 13. Die Bahnverwaltung hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Der Bahnverwaltung ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für den Transport von Personen darf eine Einheitstaxe von 20 Rappen für die einfache Fahrt bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Es sind Abonnementsbillette zu ermässigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür ein Personenplatz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Bedingungen und Taxen fest.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 20. 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 aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 21. 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 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 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 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 welcher 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. 22. Haben der Kanton oder die Stadt Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 21 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton bezw. die Stadt Zürich 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. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer
schmalspurigen Strassenbahn vom Bahnübergang der Sihltalbahn bis zum Albisgütli
Zürich. (Vom 22. Februar 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.02.1907
Date	
Data	
Seite	505-514
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 289

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.