

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zürich-Milchbuck über die Waid nach Höngg.

(Vom 17. Dezember 1907.)

Tit.

Ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren J. H. Kuhn, Ingenieur in Zürich, und Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, stellte unterm 23. November 1905 ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn von Milchbuck-Zürich (Haltestelle der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach) nach der Waid (Müsli).

Dieses Konzessionsgesuch stiess auf Widerstand seitens der Stadt Zürich mit Rücksicht darauf, dass es die rationelle Ausgestaltung des städtischen Strassenbahnnetzes zu beeinträchtigen schien. Dieser Standpunkt wurde vom Regierungsrat des Kantons Zürich in seiner Vernehmlassung vom 10. Mai 1906 vertreten.

Diese Stellungnahme der Kantonsbehörde veranlasste die Konzessionsgesuchsteller, dem Regierungsrat unterm 22. Juni 1906 ein Wiedererwägungsgesuch einzureichen, worin auf verschiedene neue Tatsachen hingewiesen wurde.

Nachdem der Regierungsrat den Bericht der Stadt über diese Wiedererwägungsgesuche eingeholt und verschiedene Schriftwechsel und Konferenzen zwischen den Interessenten stattgefunden hatten, liess er uns eine zweite Vernehmlassung vom 31. Mai 1907 zukommen, in welcher er seinen Widerstand gegen die Erteilung der Konzession aufgab. Massgebend für diese veränderte Stellungnahme war die Unterstützung des Projektes durch die Gemeinden Höngg und Oerlikon und die Erklärung der Konzessionsbewerber, dass sie auf die Strassenbenützung verzichten.

Unser Eisenbahndepartement erstellte sodann einen Konzessionsentwurf und übermittelte denselben dem Regierungsrat und den Konzessionsbewerbern, mit der Einladung, sich an den konferenziellen Verhandlungen vom 12. Oktober 1907 zu beteiligen. In denselben wurde vom Vertreter der Kantonsregierung eine Eingabe der Stadt Zürich an den Regierungsrat des Kantons Zürich vom 12. Oktober 1907 verlesen, des Inhalts, man möchte die Konzession eher der Stadt reservieren, welche im Begriffe sei, das Waidgut anzukaufen, als der Privatindustrie. Bei der Konferenz aber, sowie in der Folge, sah sich der Regierungsrat des Kantons Zürich nicht veranlasst, seine Stellungnahme zu ändern. Es besteht auch bis zur Stunde kein konkurrierendes Konzessionsgesuch der Stadt Zürich, so dass wir nicht anstehen, Ihnen das Konzessionsgesuch der Petenten zu befürworten.

Der Konzessionsentwurf, welchen wir Ihnen nachstehend zur Annahme empfehlen, basiert auf dem Ergebnis der konferenziellen Verhandlungen und der vom Eisenbahndepartement geforderten Ergänzungsvorlage.

Die Linie, wie sie nun projektiert ist, hat den Zweck, die Waid bei Zürich, den schönsten und umfangreichsten Aussichtspunkt, den einheimischen und fremden Besuchern Zürichs bequemer und billiger als bisher zugänglich zu machen und diese Anhöhe mit ihrer ruhigen, gesunden, sonnigen, gegen Norden durch die schattigen Waldungen des Käferberges geschützten Lage durch Erstellung einer passenden Quartieranlage auch dem ständigen Wohnsitze zu öffnen. Ferner soll diese Bahn die Ortschaft Höngg mit den Dörfern Oerlikon, Seebach, Schwamendingen direkt verbinden.

Vom Milchbuck (Haltestelle der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach) wendet sich die Bahn direkt nach dem Guggach und von da aus verfolgt sie nach Kreuzung der Röteli- und oberen Waidstrasse den Waldsaum des Käferberges bis auf den Kulmi-

nationspunkt Waid, hierauf zieht sie sich an dem südwestlichen Abhange des Käferberges gegen die Endstation Höngg hin, wo sie sich an die Strassenbahn Zürich-Höngg, Haltestelle Schulhaus, anschliesst. Die Linie zerfällt in zwei Sektionen: Milchbuck-Waid, I. Sektion; Waid-Höngg, II. Sektion.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: 3950 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 60 ‰.

Höhencoten: Milchbuck 480 m.

Waid 555 "

Höngg 467 "

Minimalradius: 25 m.

Haltestellen: Guggach.

Waid.

Berg.

Betriebssystem: Elektrizität mit Betriebsspannung von 550 Volt Gleichstrom.

Der Kostenvoranschlag sieht für die erste Bausektion (2260 m.) vor:

1. Kapitalbeschaffung, Verwaltung	Fr.	8,000
2. Projektverfassung, Bauleitung	"	6,000
3. Grunderwerb	"	45,000
4. Unterbau	"	32,000
5. Oberbau	"	51,000
6. Rollmaterial	"	62,000
7. Leitungsnetz	"	23,000
8. Unvorhergesehenes, Verschiedenes	"	8,000

Total Fr. 235,000

Für die zweite Sektion (1700 m.) sieht der Kostenvoranschlag eine Totalsumme von Fr. 165,000 vor.

Die Konzessionsbewerber sind gleichzeitig Inhaber der Konzession vom 22. Dezember 1899 für eine Drahtseilbahn von der Rotwand nach der Waid (E. A. S. XV, 833), für welche sie unterm 11. November 1907 ein Gesuch um Fristverlängerung bis zum 22. Dezember 1909 eingereicht haben. Dabei hat es die Meinung, dass mit der Ausführung der elektrischen Schmalspurbahn Milchbuck-Waid-Höngg die Seilbahn überflüssig wird und die Konzessionsinhaber auf deren Ausführung verzichten.

Indem wir Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschluss-
entwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit.,
unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Dezember 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zürich-Milchbuck über die Waid nach Höngg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren J. H. Kuhn, Ingenieur in Zürich, und Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, vom 23. November 1905 und 18. Oktober 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Dezember 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren J. H. Kuhn, Ingenieur in Zürich, und Th. Bertschinger, Baumeister in Lenzburg, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zürich-Milchbuck über die Waid nach Höngg zum Anschluss an die Strassenbahn Zürich-Höngg, 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 80 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. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, die folgende Strecken umfassen:

1. Zürich-Milchbuck—Waid;
2. Waid—Höngg.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Sektion Zürich-Milchbuck—Waid nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 7. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion Zürich Milchbuck—Waid zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. Sektion (Waid—Höngg) sind vom Bundesrat festzusetzen.

Art. 8. Die Nichteinhaltung der in Art. 6 und 7, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluss angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

Art. 9. 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. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 11. 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. 12. 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. 13. 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. 14. Die Konzessionärin übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Über die Beförderung von grösserem Gepäck, sowie über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 15. 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. 16. 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. 17. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 18. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

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

Im Falle der Einführung der Beförderung von grösserem Gepäck als bis zu 50 kg. Gewicht, sowie der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen fest.

Art. 19. Bei Festsetzung der Taxe werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

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 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. 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 aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 24. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zürich, 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 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. Hat der Kanton Zürich 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 hat 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 1. Januar 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zürich-Milchbuck über die Waid nach Höngg. (Vom 17. Dezember 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1907
Date	
Data	
Seite	1248-1257
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 719

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.