

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Kon-  
zession von elektrischen Straßenbahnen in Zürich (Kreuz-  
platz-Hauptbahnhof, Bellevue-Paradeplatz und Bahnhof  
Enge).

(Vom 20. März 1896.)

Tit.

Am 7./14. Februar dieses Jahres reichte der Stadtrat im Namen der Stadtgemeinde Zürich dem Bundesrate ein Konzessionsgesuch ein für folgende neue elektrische Straßenbahnlinien in Zürich:

1. Kreuzplatz-Zeltweg-Pfauen-Seilergraben-Hauptbahnhof;
2. Hotel Bellevue-Quaibrücke-Paradeplatz;
3. Hotel Bellevue-Quaibrücke-Bahnhof Enge.

Nach den dem Gesuche beigelegten vorschriftsmäßigen Vorlagen beginnt die erstgenannte Linie beim Kreuzplatz, unter Anschluß an die bereits bestehende Linie in der Forchstraße, und wird durch den Zeltweg, die Heimstraße, eine Strecke des Hirschengrabens und durch den Seilergraben nach der Bahnhofbrücke geführt, wo sie sich an die Geleise der umzubauenden Pferdebahn anschließt, um beim Hauptbahnhof mit einem Rückstell- oder Stumpengeleise zu endigen. Es werde Gegenstand des Detailstudiums sein, wie diese Linie mit derjenigen von Örlikon zusammen auf den Bahnhofplatz geführt werden soll.

Die Linie bezweckt, den sehr beträchtlichen Verkehr der Quartiere Hirslanden und Hottingen im Kreise V, sowie der Anwohner des Seiler- und des Hirschengrabens nach dem Hauptbahnhofe und in die jenseits desselben gelegenen Quartiere (Industriequartier, Wipkingen, Unterstraß) durch wesentliche Abkürzung gegenüber den bestehenden Straßenbahnlinien bedeutend zu erleichtern.

Die Länge der Linie beträgt rund 1900 m. und der Höhenunterschied zwischen den Endpunkten der Bahn 7,24 m., die Maximalsteigung 44 ‰, der Minimalradius 30 m. und die Spurweite 1 m. Die Bahn soll vorläufig einspurig angelegt werden und nur die unterste Strecke des Seilergrabens im Anschlusse an die umzubauenden Geleise der Bahnhofbrücke Doppelspur erhalten. Ausweichen von 40—50 m. Länge sind außer der Endweiche auf dem Bahnhofplatz drei vorgesehen, nämlich am Seilergraben, auf dem Heimplatz und im Zeltweg. Es sind Rillenschienen Phönix mit Spurstangen, eventuell ein Oberbau nach System Haarmann mit der dreiteiligen Schiene in Aussicht genommen.

Der Strom wird dem auf dem Wagen befindlichen Motor durch einen oberirdischen, an Spanndrähten zwischen eisernen Masten oder Häusern aufgehängten Kontaktdraht zugeführt, während die Rückleitung durch die Schienen erfolgt, die über die Stöße hinweg durch Kupferdrähte leitend verbunden werden, wobei überdies zur Ergänzung dieser Verbindung ein in die Erde gelegter, in gewissen Entfernungen mit den Schienen verbundener Kupferdraht dienen wird.

Die Wagen erhalten 12 Sitzplätze im Innern und 11, beziehungsweise 13 Stehplätze auf den Plattformen. Die Wahl größerer Wagen bleibe vorbehalten. Jeder Wagen soll mit einem Motor, den notwendigen elektrischen Apparaten, einer mechanischen und einer elektrischen Bremse ausgerüstet werden.

Es ist in Aussicht genommen, die notwendige elektrische Energie entweder in der Centralen zu erzeugen, welche die Stadt behufs elektrischen Betriebes der gegenwärtigen Pferdebahn erstellen müsse, oder mietweise von einer der beiden Gesellschaften, die elektrischen Betrieb haben, zu beziehen; auch sei der Bezug vom städtischen Elektrizitätswerk nicht ausgeschlossen.

Es ist 6 Minutenbetrieb vorgesehen, mit Anschluß sowohl auf dem Kreuzplatz als auf dem Bahnhofplatz an die Kurse der bestehenden Straßenbahnen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor für:

1. Vorarbeiten und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	12,000	
2. Unterbau und Geleiseanlagen . . . . .	"	55,000	
3. Kraftstation:			
Landerwerb, Gebäude . . . . .	Fr.	25,000	
Mechanische Einrichtung . . . . .	"	45,000	
			" 70,000
4. Leitungen . . . . .	"	35,000	
5. Rollmaterial . . . . .	"	75,000	
6. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	"	18,000	
			<hr/>
	Zusammen	Fr.	265,000

Die Rentabilität wird berechnet wie folgt:

Bei jährlich etwa 192,000 Wagenkilometern

Einnahmen: 37 Rp. pro Wagenkilometer oder		
im ganzen . . . . .	Fr.	71,100
Ausgaben: 32 Rp. pro Wagenkilometer oder		
im ganzen . . . . .	"	61,500

Mehreinnahme Fr. 9,600

die eine Verzinsung des Baukapitals zu 3,6 % gestatten würde.

Die Linie Hotel Bellevue-Quaibrücke-Paradeplatz beginnt beim Hotel Bellevue, wo sie die Fortsetzung der vom Kreise V her daselbst einmündenden elektrischen Bahnen bildet, überschreitet die Quaibrücke, die südliche Fahrbahn des Stadthausplatzes und führt durch die obere Bahnhofstraße zum Paradeplatz, wo ihre Wagen von Anfang an mit den Kursen der Straßenbahn Anschluß haben sollen.

Durch diese Linie soll der Übelstand beseitigt werden, welcher darin liegt, daß die Fahrgäste, welche die drei elektrisch betriebenen Linien vom Kreise V her zum Hotel Bellevue benützen, um auf den Paradeplatz zu gelangen, in die Wagen der Pferdebahn übersteigen, mit diesen bis zum Helmhaus fahren und dort nochmals umsteigen müssen. Durch die direkte Verbindung Quaibrücke-Stadthausplatz-Paradeplatz werde eine wertvolle Verkehrserleichterung in der angegebenen Richtung erzielt, da der Personenverkehr über die Quaibrücke ein ganz bedeutender sei.

Die Länge dieser Linie beträgt 700 m., die maximale Steigung 24 ‰, der kleinste Krümmungsradius 20 m. und die Spurweite 1 m. Die ganze Linie soll voraussichtlich zweispurig erstellt werden. Es ist oberirdische Stromzuführung wie auf der Linie I vorgesehen, solange nicht die Möglichkeit unterirdischer Stromzuführung oder des Accumulatorenbetriebs nachgewiesen sei. Ober-

bau, Rollmaterial, Kraftbeschaffung und Betrieb sind wie bei der Linie I in Aussicht genommen.

Im Interesse des Verkehrs kann die kurze Linie nicht selbständig, sondern, wenigstens vorläufig, nur im Zusammenhang mit den beiden bestehenden elektrischen Bahnen betrieben werden, was in der Weise geschehen soll, daß die Wagen von der Forchstraße und der Plattenstraße her nach dem Halte beim Hotel Bellevue über die Quaibrücke weiterlaufen sollen, wodurch auf dieser Strecke wie in der Rämistraße ein 3 Minutenbetrieb entstehe.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor für:

1. Vorarbeiten und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	7,000
2. Unterbau und Geleiseanlagen . . . . .	"	41,000
3. Kraftstation:		
Landerwerb, Gebäude . . . . .	Fr.	18,000
Mechanische Einrichtungen . . . . .	"	26,000
		44,000
4. Leitungen . . . . .	"	32,000
5. Rollmaterial . . . . .	"	38,000
6. Verschiedenes, Unvorhergesehenes . . . . .	"	9,000
		171,000
Zusammen	Fr.	171,000

Da der Betrieb auf dieser kurzen Zwischenstrecke, wie oben bemerkt, kein selbständiger sein könne, so hängen dessen finanzielle Ergebnisse von Umständen ab, die heute nicht genügend bekannt seien. Es wäre deshalb verfrüht, jetzt schon eine Ertragsberechnung aufzustellen.

Die dritte Linie endlich würde vom Hotel Bellevue bis zur Bahnhofstraße das Doppelgeleise der Linie II benutzen, von da aus über den Alpenquai nach dem Alfred Escherplatz und vor den Bahnhof Zürich-Enge geführt.

Zur Begründung dieser Linie wird folgendes angeführt:

Die Station Zürich-Enge der Linksufrigen Zürichseebahn, welche schon jetzt, namentlich im Sommer, eine bedeutende Frequenz aufweise, die sich nach Eröffnung der Linie Thalweil-Zug im März 1897 noch wesentlich erhöhen werde, entbehre eines genügenden Anschlusses an das vorhandene Straßenbahnnetz, indem die nächste Linie der Pferdebahn, nämlich die Linie Paradeplatz-Gotthardstraße, in einer Entfernung von ungefähr 300 m. an ihr vorbeiführe. Noch schlimmer als auf dieser Linie seien die Fahrgäste daran, welche vom Kreise V zur Station Zürich-Enge gelangen wollen, indem sie vom Hotel Bellevue weg entweder die Strecke bis Station Enge zu

Fuß zurücklegen oder den Umweg via Helmhaus-Paradeplatz machen und auch dann noch etwa 300 m. zu Fuß gehen müssen, während, um bis zur Station Enge fahren zu können, der Umweg über den Hauptbahnhof eingeschlagen werden müsse. Eine bessere Verbindung der Verkehrsentren Paradeplatz und Bellevue mit der Station Zürich-Enge, wie sie durch die Linie III erzielt werde, sei daher sehr erwünscht.

Die ganze Länge vom Platze beim Hotel Bellevue bis zur Station Zürich-Enge beträgt 990 m., die maximale Steigung 24 ‰, der kleinste Kurvenradius 40 m. und die Spurweite 1 m.

Für die erste Strecke Bellevue bis Bahnhofstraße soll das Doppelgeleise der Linie Bellevue-Quaibrücke-Paradeplatz benutzt und die übrige Strecke ebenfalls zweispurig ausgeführt werden.

Oberbau, Stromzuführung, Rollmaterial, Kraftbeschaffung und Betrieb sind wie bei Linie I vorgesehen.

Für diese Linie, sowie für diejenige vom Paradeplatz nach dem Bahnhof Zürich-Enge ist 6 Minutenbetrieb in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht, unter der Voraussetzung, daß bezüglich der Strecke Bellevue-Quaibrücke-Bahnhofstraße nur die Kosten des einen Geleises für diese Linie in Betracht fallen, vor für:

1. Vorarbeiten und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	9,000
2. Unterbau und Geleiseanlagen . . . . .	„	52,000
3. Kraftstation:		
Landerwerb, Gebäude . . . . .	Fr.	20,000
Mechanische Einrichtungen . . . . .	„	30,000
		„ 50,000
4. Leitungen . . . . .	„	39,000
5. Rollmaterial . . . . .	„	50,000
6. Verschiedenes, Unvorhergesehenes . . . . .	„	11,000
		„ 211,000
	Zusammen	Fr. 211,000

Bezüglich der Aufstellung einer Ertragsrechnung gelte auch hier das betreffend die Linie II (Bellevue-Quaibrücke-Paradeplatz) Gesagte.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich, dem das Gesuch vom Konzessionsbewerber direkt war mitgeteilt worden und den wir um seine Vernehmlassung ersuchten, erklärte, mit Schreiben vom 27. Februar; hier eingelangt am 1. März, daß er unter ersterem Datum dem Stadtrat Zürich zu Händen der Stadtgemeinde Konzessionen für den Bau und Betrieb dieser neuen Straßenbahnlinien erteilt habe, nämlich für:

1. Kreuzplatz-Zeltweg Seilergraben-Hauptbahnhof,  
und unter Zusammenlegung der 2. und 3. Linie:
2. Bellevue-Quaibrücke-Bahnhofstraße-Paradeplatz mit Abzweigung von der obern Bahnhofstraße über den Alpenquai nach dem Bahnhof Enge.

Dabei betonte die Regierung ausdrücklich, daß die Bedingungen der Konzessionen, die gleichzeitig übermittelt wurden, insbesondere auch die Fristen, mit der Stadtbehörde vereinbart worden seien, und ersuchte, daß bei Erteilung der Bundeskonzession hierauf gebührende Rücksicht genommen werden möchte.

Ferner wurde beigefügt, durch diese Konzessionserteilung seien die mit dem Gesuche des Stadtrates kollidierenden Konzessionsbegehren der „Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft“ für die Linien Quaibrücke-Paradeplatz und Quaibrücke-Bahnhof Enge, sowie der „Elektrischen Straßenbahn Zürich“ für alle der Stadt konzedierte Linien, von denen das erstere übrigens gegenstandslos geworden und das zweite zurückgezogen sei, dahingefallen.

In der That waren früher von anderer Seite Konzessionsgesuche für die nämlichen Linien eingereicht worden.

Dasjenige der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft, vom 28. Juni und 8. Oktober 1892, für Pferdebahnbetrieb der Linien Bellevue-Paradeplatz und Bahnhof Enge, sowie dasjenige der Herren K. Schellenberg und Th. Keller für eine elektrische Straßenbahn auf den nämlichen Strecken fanden durch Bundesbeschluß vom 29. März 1893 (Nichteintreten) ihre vorläufige Erledigung. Das erstere ist infolge des bevorstehenden Überganges des Pferdebahnunternehmens auf die Stadtgemeinde Zürich vollends gegenstandslos geworden, während das zweite, nachdem die Petenten einstweilen auf dessen Erledigung verzichtet hatten, später, d. h. unterm 28. März 1893, von der Elektrischen Straßenbahn Zürich wieder aufgenommen und durch Eingabe vom 25. Mai 1895 auf die Linie Kreuzplatz-Zeltweg-Seilergraben-Hauptbahnhof erweitert wurde.

Mit Eingabe vom 12. Dezember vorigen Jahres ersuchte die letztgenannte Petentin das Eisenbahndepartement um seine Intervention gegenüber der ihrer Ansicht nach ungerechtfertigten Weigerung des Stadtrates von Zürich, die nachgesuchte Konzession wenigstens für die Erweiterung ihres Netzes durch die Anschlußlinie Kreuzplatz-Hauptbahnhof zu erteilen. Zur Begründung dieses Gesuches wurde eine eingehende Darstellung der vielfachen und erfolglosen Bemühungen gegeben, um von seiten der kompetenten Stadtbehörde wenigstens die Konzession für diese Linie zu erlangen. Im Hinblick auf die ihr bekannt gewordene Absicht des Stadt-

rates, die fragliche Konzession selber zu erwerben, fügte die Gesellschaft bei, daß sie durch dieses Vorgehen der Stadtbehörde in den vitalsten Interessen ihrer Unternehmung gefährdet sei, welche ohne die zweckmäßige und verkehrsbringende Fortsetzung nach dem Hauptbahnhofe nicht lebensfähig sei. Auch erleide sie durch die Konzessionsverweigerung insofern direkten materiellen Schaden, als die Einrichtungen ihrer Kraftstation von Anfang an so bemessen worden seien, um auch bei einer Ausdehnung des Betriebes ausreichend zu bleiben, und somit bei Nichtausführung des Projektes der für die größere Anlage zu rechnende Kapitalanteil brach läge.

Unser Eisenbahndepartement teilte jedoch der Gesellschaft unterm 24. Februar abhin mit, daß, nachdem der Stadtrat namens der Stadtgemeinde Zürich selbst ein Konzessionsgesuch für die Linie Kreuzplatz-Hauptbahnhof eingereicht habe, es nicht in der Stellung des Bundes gelegen sein könne, speciell gegenüber der Absicht der Stadtgemeinde Zürich, das Straßenbahnwesen zu verstadtlichen, im Sinne der Konzessionserteilung an die Gesellschaft zu intervenieren, sondern daß es dieser überlassen werden müsse, sich diesfalls mit den Stadtbehörden von Zürich auseinanderzusetzen. Dem Bunde stehe auch kein gesetzliches Recht zur Einmischung zu, sondern die Stadt habe allein das Verfügungsrecht über ihre Straßen und daher einzig über die Überlassung derselben zum Bau und Betrieb von Straßenbahnen zu entscheiden.

Wie der Petentin weiter bedeutet wurde, ist mit der Einreichung eines Konzessionsgesuches seitens der Stadt Zürich thatsächlich die nach konstanter Praxis als Grundlage der Bundeskonzession für eine Straßenbahn unerläßliche Bewilligung zur Straßenbenutzung an die „Elektrische Straßenbahn Zürich“ für das fragliche Erweiterungsprojekt als definitiv verweigert zu betrachten und es kann daher auf dieses Gesuch nicht eingetreten werden.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen über das Konzessionsgesuch des Stadtrates von Zürich fanden am 11. März dieses Jahres statt und ergaben allseitige Zustimmung zum nachstehenden Konzessionsentwurfe. Derselbe enthält im allgemeinen die nämlichen Bestimmungen, wie die andern in letzter Zeit aufgestellten Konzessionen für Straßenbahnen in Zürich und Umgebung, insbesondere diejenige zu Handen der Stadt Zürich für die Linie Hauptbahnhof-Wiedikon (Ämtlerstraße).

Zu Bemerkungen geben daher nur wenige Artikel Anlaß.

Art. 3 und 4 normieren die Fristen in Übereinstimmung mit der kantonalen Konzession.

Der Art. 10 verpflichtet die Konzessionärin in erster Linie nur zum Transport von Personen und Handgepäck bis auf 50 kg. Ge-

wicht und enthebt sie ganz vom Viehtransport. Bezüglich des Güterdienstes ist, auf besondern Wunsch der Regierung von Zürich und unter Zustimmung des Stadtrates, eine Bestimmung beigefügt worden, welche dem Bundesrat die Entscheidung über die Einrichtung eines Güterdienstes überträgt.

Wie aus den Ausführungen ihres Vertreters an der Konzessionskonferenz hervorgeht, hat die Regierung bei ihrem daherigen Antrage und bei Aufstellung der bezüglichen Bestimmung in der kantonalen Konzession nicht einen vollen Güterdienst innerhalb des Stadtgebietes im Auge, sondern will für den Fall der Verlängerung der 1. Linie über das Stadtgebiet hinaus die Möglichkeit wahren, daß eventuell die landwirtschaftliche Bevölkerung zur raschen und bequemen Beförderung ihrer Produkte nach dem städtischen Markte die Straßenbahn benutzen kann. Es hätte dieser Verkehr, dem die Regierung, namentlich für den Fall der Erstellung einer städtischen Markthalle, große Bedeutung beimißt, etwa in der Weise zu geschehen, daß Landwirte und Gemüsegärtner ihre Produkte in Körben, Kisten, Tausen u. s. w. in einem speciell hierfür zu konstruierenden Wagen, der dem Personenwagen angehängt würde, jeweilen Dienstags und Freitags in den frühen Morgenstunden nach Zürich und den unverkauften Rest in den spätern Abendstunden wieder nach Hause bringen würden, wobei jeder Aufgeber seine Transportstücke selbst auf- und abzuladen hätte.

Der Möglichkeit, einen solchen beschränkten Güterdienst, bei Ausdehnung des Netzes über das eigentliche Stadtgebiet hinaus, einzuführen, wenn sich dafür ein Bedürfnis zeigt und die Durchführung ohne Nachteil für die Hauptaufgabe des Personentransportes und den übrigen Verkehr geschehen kann, liegt unseres Erachtens kein Grund vor, entgegenzutreten, um so weniger, als nach der gewählten Redaktion dem Bundesrate gegebenen Falls der Entscheid anheimgestellt ist. Der Statuierung der Verpflichtung zum Güterdienst schlechthin, d. h. zum vollen Güterdienst innert des Stadtgebietes, dagegen hätten wir, als beim Tramwaybetrieb zu weitgehend, nicht zustimmen können.

Die eventuelle Inaussichtnahme eines Güterdienstes bedingt dann in Art. 14 am Schluß die Aufnahme der weitern Bestimmung, daß in diesem Falle der Bundesrat die Gütertaxen festzusetzen habe.

Wie in der Konzession Hauptbahnhof Zürich-Wiedikon (Ämtlerstraße) ist auch hier in Art. 18 gegenüber dem für Gesellschaften üblichen Wortlaut, die Verpflichtung zur Auffnung von Specialfonds und zur Versicherung der Reisenden und des Personals bezüglich der aus dem Haftpflichtgesetze hervorgehenden Verpflichtung

tungen, als nach ihrer Voraussetzung bei der alle Garantien bietenden Stadtgemeinde Zürich nicht zutreffend, gestrichen.

Indem wir Ihnen, Tit., Erteilung der nachgesuchten Konzession im Sinne des nachstehenden Beschlüßentwurfes beantragen, benützen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 20. März 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**A. Lachenal.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

  


(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession von elektrischen Straßenbahnen in Zürich  
(Kreuzplatz-Hauptbahnhof, Bellevue-Paradeplatz und  
Bahnhof Enge).

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Stadtrates von Zürich, vom 7./14. Februar 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. März 1896,

beschließt:

Der Stadtgemeinde Zürich wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender elektrischer Straßenbahnen in Zürich:

1. vom Kreuzplatz durch den Zeltweg, die Heimstraße, den Hirschen- und Seilergraben zum Hauptbahnhof;
2. vom Hôtel Bellevue über die Quaibrücke zum Paradeplatz und von der obern Bahnhofstraße über den Alpenquai zum Bahnhof Enge,

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.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

Art. 4. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, sind die konzessionierten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbauwes, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Linien werden mit Spurweite von 1 Meter und vorläufig eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

Art. 7. 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. 8. Den Bundesbeamten, 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 11. Die Bahnverwaltung hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Ände-

rungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 12. 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. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben darf eine Taxe von 10 Rp. per Person für den ersten und 5 Rp. für jeden folgenden Kilometer bezogen werden.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Es sind Abonnementsbillete 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 dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

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

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. 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 Bundesrate und der Stadt Zürich 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. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 19. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschlüsse vom 27. Februar 1896 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Stadt Zürich 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 gethan werden, und sollte auch die Verwendung allfälliger 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22<sup>1/2</sup>fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug allfälliger Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 welchem 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 21. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession von elektrischen Straßenbahnen in Zürich (Kreuzplatz-Hauptbahnhof, Bellevue-Paradeplatz und Bahnhof Enge). (Vom 20. März 1896.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1896
Date	
Data	
Seite	563-576
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 381

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.