

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die Eisenbahn von Zürich-Enge (Station der S. B. B.) nach Sihlbrugg (Station der S. B. B.).

(Vom 22. Dezember 1917.)

Die Gesellschaft der Sihltalbahn hat seinerzeit durch verschiedene Bundesbeschlüsse (Bundesbeschlüsse vom 27. Juni 1888, 20. Juni 1892 und 15. Juni 1894, E. A. S. X, 50, XII 61 und XIII, 110) die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich-Wiedikon und Zürich-Selnau über Giesshübel nach Sihlbrugg erhalten. Anlässlich der Unterhandlungen für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich ist von der Verwaltung der Sihltalbahn die Einführung ihrer Linie von der Station Giesshübel aus in den neu projektierten Bahnhof Enge der Bundesbahnen unter Aufhebung des Betriebes der Strecken Giesshübel-Wiedikon und Giesshübel-Selnau (Gemeinschaftsstrecke mit der Ütlibergbahn) in Aussicht genommen worden. Mittelst Eingabe vom 3. Oktober an unser Eisenbahndepartement stellt die Bahngesellschaft nun das Gesuch um Abänderung ihrer Konzession in diesem Sinne. Dabei führt sie im wesentlichen aus, die neue Strecke Enge-Giesshübel solle erstens dem Personeuverkehr der Sihltalbahn dienen, indem als Ausgangsstation an die Stelle von Selnau der Bahnhof Enge trete, und zweitens dem Güterverkehr, da die Beförderung der Güter zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und der Sihltalbahn auf dem Wege über Enge stattfinden werde. Als Ausgangsstation für den Eil- und Stückgutverkehr werde an Stelle von Selnau die Station Giesshübel treten.

Die neue Strecke auf dem Stadtgebiet sei der bisherigen gleichwertig, sowohl im Hinblick auf die öffentlichen Interessen als auf diejenigen der Bahngesellschaft. Die Wunschbarkeit

der neuen Verbindung Giesshübel-Enge und der Neuordnung des Verkehrs ergebe sich somit lediglich aus der bei Anlass des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn erzielbaren Beseitigung der Verbindungslinie Giesshübel-Wiedikon und der Entlastung der Linie Selnau-Giesshübel von der Sihltalbahn. Diese Entlastung werde es erleichtern, auch die Ütlibergbahn bald auf einen anderen Weg zu verweisen und so das in Frage kommende Gebiet für andere Zwecke frei zu machen. Immerhin müssten kurze Stücke der beiden später zu beseitigenden Strecken weiter noch als Industriegeleise fortbestehen.

Die Länge der neuen Strecke Zürich-Giesshübel-Zürich-Enge wird von der Bahngesellschaft mit 1110 m angegeben. Die Maximalsteigung werde 19 ‰ und der Minimalradius 150 m betragen. Der grösste Teil der Strecke komme in einen 733 m langen Tunnel zu liegen, dessen Lage sich aus den Anschlüssen in Enge (Höhenquote 412,02) und Giesshübel (Höhenquote 421,12) ergebe.

Die Baukosten seien unter Berücksichtigung der durch die Aufhebung der Strecken Wiedikon-Giesshübel und Selnau-Giesshübel für die Sihltalbahn frei werdenden Werte auf Fr. 2,200,000 oder Fr. 2,000,000 für den Kilometer veranschlagt worden.

In seiner Vernehmlassung vom 8. November abhin erklärt der Regierungsrat des Kantons Zürich, die Vorlage der Sihltalbahn veranlasse ihn zu keinen besonderen Begehren.

Da die Konzession der Sihltalbahn bereits wiederholt ausgedehnt und abgeändert worden ist, zog es das Eisenbahndepartement bei der Weiterbehandlung des Geschäftes im Einverständnis mit der Gesellschaft vor, den Entwurf einer neuen, auf die endgültige Linie Zürich-Enge-Sihlbrugg lautenden Konzession zu erstellen, anstatt eine fünfte Konzessionsänderung in Aussicht zu nehmen. Dabei wurde aber durch eine besondere Bestimmung im Eingang der Konzession bestimmt, dass die Bahngesellschaft die beiden später in Wegfall kommenden Strecken Wiedikon-Giesshübel und Selnau-Giesshübel in bisheriger Weise und unter den Bedingungen der neuen Konzession bis zur Betriebseröffnung der neuen Strecke Zürich-Enge-Giesshübel betreiben könne. Hiermit erklärte sich die Verwaltung der Sihltalbahn an einer Konferenz in welcher der Konzessionsentwurf besprochen wurde, einverstanden. Ihrem weitergehenden Begehren, es sei auch die später für eine gewisse Zeit lediglich als privates Verbindungsgeleise zu benützende Gemeinschaftsstrecke mit der Uetlibergbahn in die Konzession einzubeziehen, konnte aber nicht entsprochen werden, da das Eisenbahngesetz auf solche Geleise nicht anwendbar ist und für private Verbindungsgeleise demnach keine Bundeskon-

zession erteilt werden kann. Es wird seinerzeit Sache der beiden Bahnverwaltungen sein, sich über die weitere Benützung der gemeinsamen Eigentum bildenden Strecke zu verständigen.

Abgeändert wurde in der erwähnten Konferenz der Art. 6 des Konzessionsentwurfes, und zwar in dem Sinne, dass mit den Bauarbeiten für die zu erstellende Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel wird begonnen werden müssen, sobald der Stand der Bauarbeiten der neuen Station Zürich-Enge der Bundesbahnen es gestattet. Ferner soll die Vollendung und Inbetriebsetzung der Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel zeitlich mit der Eröffnung der neuen Station Zürich-Enge der Bundesbahnen zusammenfallen.

Nach einer längeren Beratung beschloss ferner die Konferenz, den Entfernungszuschlag für die neue Strecke Zürich-Enge Zürich-Giesshübel im Personenverkehr auf 100 % und im Güterverkehr auf 300 % zu erhöhen. Für die übrige Linie Zürich-Giesshübel-Sihlbrugg wurde der Zuschlag für den gesamten Verkehr auf 50 % belassen. Die Vertretung der Bahngesellschaft, die vorerst auch für den Personenverkehr Enge-Giesshübel einen Zuschlag von 300 % zu erhalten wünschte, begründete ihr Verlangen nach so hohen Entfernungszuschlägen für die neu zu erstellende Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel in der Hauptsache mit den hohen Erstellungskosten der neuen Strecke, die aus einem Tunnel und einer Brücke bestehe und Fr. 2,200,000 kosten werde. Die kurze Strecke müsse entsprechende Mehreinnahmen einbringen, wenn die Gesellschaft auch fernerhin in der Lage sein solle, ihren Zinsendienst zu erfüllen.

Auf Wunsch der Bahngesellschaft wurde sie von der Verpflichtung, auf den Hauptstationen einen Rollfuhrdienst für die Abholung und die Zustellung der Güter einzurichten, enthoben, da kein Bedürfnis hierfür besteht.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf betreffend Erteilung einer neuen Konzession an die Sihltalbahn zur Annahme.

Genehmigen Sie auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 22. Dezember 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Zürich-Enge (Station der S. B. B.) nach Sihlbrugg (Station der S. B. B.).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Sihltalbahn vom 3. Oktober 1917;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. Dezember 1917,

beschliesst:

Der Sihltalbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich-Enge (Station der S. B. B.) nach Sihlbrugg (Station der S. B. B.) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die Bundesbeschlüsse betreffend Erteilung, Änderung und Erweiterung der Konzession der Sihltalbahn vom 27. Juni 1888 (E. A. S. X, 50), 20. Juni 1892 (E. A. S. XII, 61), 22. Dezember 1893 (E. A. S. XII, 645), 15. Juni 1894 (E. A. S. XIII, 110) und vom 20. Juni 1912 (E. A. S. XXVIII, 115) aufgehoben. Die Bahngesellschaft wird jedoch ermächtigt, die bestehenden Strecken Wiedikon-Giesshübel und Selnau-Giesshübel bis zur Betriebseröffnung der neuen Strecke Enge-Giesshübel in bisheriger Weise und unter den Bedingungen der gegenwärtigen Konzession zu betreiben.

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

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 60 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Ar. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Zürich.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6. Binnen 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die neue Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel ist zu beginnen, sobald der Stand der Bauarbeiten der neuen Station Zürich-Enge der Bundesbahnen dies gestattet.

Die Bauarbeiten sind so zu fördern, dass die Vollendung und Inbetriebsetzung der Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel zeitlich mit der Eröffnung der neuen Station Zürich-Enge der Bundesbahnen zusammenfällt.

Art. 7. Mit der Erstellung der Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf erst begonnen werden, nachdem der Bundesrat die von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfe genehmigt hat. Der Bundesrat ist berechtigt, nachträglich Änderungen der von ihm genehmigten Entwürfe zu verlangen, wenn er es für notwendig erachtet.

Die Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelarbeiten am Sonntag, mit Ausnahme der Arbeiten vor Ort und der damit zusammenhängenden Transporten, sowie allfällig un-aufschiebbarer Arbeiten, eingestellt werden.

Art. 8. Die Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel wird mit Spurweite von 1,435 m erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlicher Bedeutung, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen usw. sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung des Bahnbaues und Bahnbetriebes obliegt, ist zu jeder

Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchungen nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 12. Es sollen täglich mindestens 4 Personenzüge in beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, geführt werden.

Art. 13. Die Anzahl der zu führenden Wagenklassen wird sowohl im allgemeinen als für jeden Zug vom Bundesrate festgesetzt.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass die Personenzüge eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Sitzplätze enthalten.

Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Güterzügen Personen zu befördern.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden. Hinsichtlich der Preise der Abonnements können jedoch Abweichungen zugestanden werden.

Art. 15. Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 16. Für die Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

Für eine einzelne Sendung dürfen mindestens 40 Rappen erhoben werden.

Im Verkehr von und nach der Station Zürich-Enge ist die Gesellschaft zur Beförderung von Stückgütern und von lebenden Tieren nicht verpflichtet.

Art. 17. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrat festgesetzt werden.

Art. 18. Der Gesellschaft wird gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen nachstehende Zuschläge zugerechnet werden:

- a. für die Strecke Zürich=Enge-Zürich=Giesshübel: im Personenverkehr 100 %, im Güterverkehr 300 %,
- b. für die Strecke Zürich=Giesshübel-Sihlbrugg im gesamten Verkehr 50 %.

Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, sofern sie mindestens 1 m betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 19. Der nach Art. 18 zulässige Entfernungszuschlag ist herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn während drei aufeinanderfolgender Jahre 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des in Art. 18 vorgesehenen Entfernungszuschlages. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 20. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen, durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;

- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4% des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 21. 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 10 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Strecke Zürich-Enge-Zürich-Giesshübel 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 des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1935 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 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

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 dem Erneuerungsfonds 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. Hat der Kanton 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 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. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1. Januar 1918 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die Eisenbahn von Zürich-Enge (Station der S. B. B.) nach Sihlbrugg (Station der S. B. B.). (Vom 22. Dezember 1917.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	820
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1917
Date	
Data	
Seite	950-958
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 589

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.