

Schweizerisches Bundesblatt.

47. Jahrgang. IV.

Nr. 55.

26. Dezember 1895.

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 elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Einmündung der Ämtlerstraße (Kreis III, Wiedikon) in die Birmensdorferstraße.

(Vom 18. Dezember 1895.)

Tit.

Am 1. Dezember 1894 reichte der Stadtrat im Namen der Stadtgemeinde Zürich dem Regierungsrate des Kantons Zürich zu Händen der kompetenten Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Straßenbahn vom Bahnhofplatz Zürich I durch die Löwen-, Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstraße bis zur Einmündung der Ämtlerstraße im Kreise III (Wiedikon).

Dieses Konzessionsgesuch wurde unterm 8. Dezember 1895 von der Regierung dem Eisenbahndepartement übermittelt.

Der Konzessionspetent führt darin aus, daß er behufs Erlangung eines einheitlichen und dem allgemeinen Bedürfnisse entsprechenden Betriebes der Straßenbahnen in der Stadt Zürich die Erwerbung der bestehenden Linien und die Einholung der Konzession für die notwendige Ausdehnung des Netzes beabsichtige. Zu diesem Behufe habe er bereits einen Vertrag mit der jetzigen Straßenbahnaktiengesellschaft, deren Linien das Weichbild der Stadt durchkreuzen und zum Teil bis an die Grenze des größeren Verkehrs reichen, somit den Hauptverkehr der Stadt vermitteln und auch beherrschen,

abgeschlossen, wonach die ganze Einrichtung auf den 1. Januar 1897 zum Zwecke des Weiterbetriebes an die Stadt Zürich übergehen solle. Petent sei daher in der Lage, für die Ausdehnung dieses Stammnetzes zu sorgen und successive Konzessionen nachzusuchen, welche im Interesse der Stadt liegen und sich in richtiger Weise an ersteres anschließen.

Dem allgemeinen Bericht ist folgendes zu entnehmen:

Die Vereinigung der Ausgemeinden mit der Stadt habe einen allgemeinen Aufschwung und eine raschere städtische Entwicklung sowohl auf dem Gebiete der Industrie als der Bebauung mit sich gebracht. Dementsprechend sei dann auch der Personenverkehr gestiegen. Zur Vermittlung des letzteren leisteten die im Betriebe stehenden Straßenbahnen ihre vorzüglichen Dienste, doch können sie einem Bedürfnis nur insoweit Genüge leisten, als die Ausdehnung ihrer Linien es gestatte. Die Straßenbahnen im Gebiete der Stadt Zürich seien allgemeines Bedürfnis geworden.

Die Gegenstand des vorliegenden Gesuches bildende Linie zwischen dem Bahnhofplatz und Wiedikon durchziehe eine Gegend, die zur Zeit noch ohne eine Straßenbahn in dieser Richtung sei, bei der sich aber infolge der großen Bevölkerungszahl und dem regelmäßigen Verkehr nach beiden Richtungen hin die Einführung eines günstigen Verkehrsmittels aufdränge.

Durch im Sommer 1894 an drei verschiedenen Stellen vorgenommene Zählungen über den Verkehr sowohl in der Richtung gegen Wiedikon als gegen Außersihl, die Altstadt und den Hauptbahnhof hin sei der Beweis geleistet, daß eine bessere Verbindung schon bei dem jetzigen Verkehre durchaus gerechtfertigt sei; das Projekt diene aber nicht nur diesem Zwecke, sondern habe auch den Verkehr überhaupt zu fördern und ein neues Verkehrsfeld zu öffnen.

Für die Wahl des Systems seien sowohl die bereits im Betrieb stehenden als neu konzedierte Linien mit elektrischem Betrieb und Meterspur bestimmend, denn es müsse ein nach allen Richtungen hin einheitlicher Tramwaybetrieb angestrebt werden, und zwar nicht nur in Bezug auf das System und die Spurweite, sondern auch auf das Rollmaterial. Einmal im Besitze der bestehenden Pferdestraßenbahnen, beabsichtige die Stadt Zürich, die Geleise auf Meterspur umzubauen und allgemein das elektrische System nach Thomson-Houston einzuführen.

Nach dem technischen Bericht kreuzt die projektierte Linie, deren Verlauf hiervor schon angegeben wurde, die bestehende Pferdebahn bei hm. 9,55 (Sihlbrücke) und die linksufrige Zürichsee-

bahn, sowie das Gütergeleise der Sihlthalbahn bei hm. 15,48 und hat eine Gesamtlänge von 2200 m. rund.

Mit Ausnahme der Überführung über die Geßnerbrücke sind die Gefälle regelmäßig und ausgeglichen. Sie variieren zwischen 0—8,5 ‰. Die gesamte zu übersteigende Höhe beträgt 8,8 m.

Die Bahn wird mit Meterspur und eingleisig ausgeführt und erhält an beiden Enden, in der Kasernenstraße, bei der Sihlbrücke und in der Nähe der Überschreitung der linksufrigen Zürichseebahn die erforderlichen Ausweichstellen, voraussichtlich aber von der Schmiede Wiedikon bis an das Ende der Ämtlerstraße ein Doppelgeleise.

Der Minimalkurvenradius ist zu 18 m. angenommen. Für den Oberbau sind Rillenschienen mit Spurstangen vorgesehen.

Die Kontaktleistungen werden durch schmiedeiserne Stangen mit Konsolen direkt oder vermittelt an denselben angebrachten Spanndrähten oder endlich durch Spanndrähte, die ihre Befestigung durch Verankerung an nächstliegenden Häusern erhalten, getragen. Die Aufhängpunkte sollen bis auf 40 m. Distanz auseinandergelegt und die Stangen so gut trassiert werden, daß sie den übrigen Verkehr weder beeinträchtigen noch lästig sind.

Das Rollmaterial soll dem bereits im Betriebe stehenden der jetzigen elektrischen Straßenbahnen entsprechen.

Behufs Kursanschlusses an die bestehende Trambahn auf dem Bahnhofplatz und bei der Sihlbrücke ist Sechsminutenbetrieb vorgesehen.

Über die Kraftbeschaffung ist definitive Bestimmung noch nicht getroffen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor für

1. Vorarbeiten und Verwaltungskosten	Fr.	8,000
2. Geleiseanlage	„	95,000
3. Kraftanlage	„	80,000
4. Rollmaterial	„	72,000
5. Gebäude	„	50,000
6. Verschiedenes	„	15,000

Total Fr. 320,000

Die Einnahmen werden berechnet wie folgt:

Eine Frequenz per Wagenkilometer von 4 Personen und 14 Betriebsstunden per Tag ergibt beim Sechsminutenbetriebe:

$2 (14 \times 10 \times 2,2) = 616$ Wagenkilometer per Tag und
 $616 \times 365 = 224,840$ Wagenkilometer per Jahr oder $4 \times 224,840$
 $=$ rund 900,000 Personen à 10 Rp. = Totaleinnahmen Fr. 90,000
 ab die Totalausgaben „ 72,000

verbleiben Fr. 18,000
 was eine Verzinsung des Anlagekapitals zu rund 5,6 % erlauben
 würde.

Die Regierung des Kantons Zürich erteilte mit Rücksicht auf die vorgesehene Straßenbenutzung durch Beschluß vom 28. November 1895 ihrerseits die Bewilligung zum Bau und Betrieb und übermittelte diesen Beschluß mit Schreiben vom 28./30. November 1895.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 14. dieses Monats statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem hiernach folgenden Konzessionsentwurfe, der im wesentlichen die nämlichen Bestimmungen enthält, wie die andern Ihnen in jüngster Zeit beantragten Konzessionen für Straßenbahnen in und um Zürich.

Im Eingang ist bei Bezeichnung des Tracés die Löwenstraße nicht erwähnt, um eventuell, bei Verlegung des Hauptbahnhofes Zürich auf das linke Sihlufer, eine entsprechende Führung des Tracés längs dem linken Sihlufer zu erlauben, wie dies als Variante auch in der kantonalen Konzession vorgesehen ist. Es versteht sich auch, daß mit der Konzessionserteilung nach dem angegebenen Tracé der anläßlich der Genehmigung der Baupläne zu erledigenden Frage, ob die Niveaureuzung der linksufrigen Zürichseebahn gestattet werden kann, beziehungsweise wie diese Kreuzung zu gestalten sei, in keiner Weise präjudiziert wird.

Von der Statuierung der Verpflichtung zur Ausgabe von Billeten zu halber Taxe für Kinder von 3—10 Jahren, sowie zur Einführung eines Güterdienstes, wenn sich dazu später ein Bedürfnis herausstellen sollte, ist aus den schon bei der Konzession Zürich-Örlikon-Seebach angegebenen Gründen auch hier Umgang genommen, wegen die Regierung keine Einwendung erhob, da zwischen ihr und dem Konzessionsbewerber über beide Punkte Einverständnis besteht.

In Art. 18 ist gegenüber dem üblichen Wortlaut die Vorschrift betreffend Äuffnung von Specialfonds und Versicherung der Reisenden und des Personals bezüglich der aus dem Haftpflichtgesetze hervorgehenden Verpflichtungen gestrichen, da es nicht eine Gesellschaft, sondern die Stadtgemeinde Zürich ist, welche die Linie bauen und betreiben wird, somit die Voraussetzungen jener Vorschrift hier nicht zutreffen.

Indem wir Ihnen die Konzessionserteilung im Sinne nachstehenden Entwurfes eines Bundesbeschlusses beantragen, benutzen wir den Anlaß, um Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Dezember 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Einmündung der Ämtlerstraße (Zürich III, Wiedikon) in die Birmensdorferstraße.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Stadtrates Zürich, vom 1. Dezember 1894;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1895,

beschließt:

Der Stadt Zürich wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstraße bis zur Einmündung der Ämtlerstraße (Zürich III, Wiedikon) 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 12 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 Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 4. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, 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 Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und 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 bloß die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 11. 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. 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 Theiles derselben darf eine Taxe von 10 Rp. per Person für den ersten und 5 Rp. für jeden folgenden Kilometer bezogen werden.

Es sind Abonnementsbillete zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

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

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.

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 Beschluß vom 28. November 1895 aufge-

stellten 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 der Erneuerungs- und Reservefonds 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. 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 $\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 21. Hat der Kanton 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 einer elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Einmündung der Ämtlerstraße (Kreis III, Wiedikon) in die Birmensdorferstraße. (Vom 18. Dezember 1895.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1895
Date	
Data	
Seite	777-786
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 272

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.