

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession der Centralen Zürichbergbahn (Straßenbahn Zürich-Fluntern) für Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstraße, und von der Drahtseilbahn beim Polytechnikum zum Anfang der Rigistraße.

(Vom 3. April 1895.)

Tit.

Mit Eingabe vom 7. September 1894 stellte die Gesellschaft der Centralen Zürichbergbahn das Gesuch um Erteilung der Konzession für Ergänzungslinien von der Platte (Post) durch die Platten- und Rämistraße bis zur Tannenstraße, und von der Station der Drahtseilbahn beim Polytechnikum durch die Tannen- und die Universitätsstraße bis zum Anfang der Rigistraße.

Die für die Linie auf der Tannen- und Universitätsstraße seitens der Herren Grether & Cie. bereits erworbene Stadtkonzession sei infolge eines mit denselben abgeschlossenen Fusionsvertrages an die Gesellschaft übergegangen.

Der allgemeine Bericht zu dem Gesuche bemerkt, daß diese Tramlinien sowohl einem dringenden Bedürfnisse der betreffenden Stadtteile, als auch einem rationellen Tramnetzplan entsprechen, weshalb ihr Tracé im allgemeinen längst von den Behörden gutgeheißen worden sei.

Die Länge der Strecke Platte-Polytechnikum beträgt 475 m., diejenige der Strecke Seilbahn-Rigistraße 925 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 56,7 ‰, der Minimalradius 15 m.

Auf diesen Ergänzungslinien sollen, wie bei der Stammlinie, und in direktem Anschluß an letztere, elektrische Motorenwagen mit oberirdischer Stromzuführung aus der Kraftstation oberhalb der Kirche Fluntern und mit 6 Minutenbetrieb zur Verwendung gelangen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

Geleiseanlage . . . . .	Fr.	30,000
Elektrische Leitung . . . . .	„	12,000
Rollmaterial . . . . .	„	56,000
Vergrößerung der Kraftstation . . . . .	„	45,000
Unvorhergesehenes und Diverses . . . . .	„	27,000

Total Fr. 170,000

oder Fr. 121,430 per km. der Baulänge.

Gegen dieses Konzessionsgesuch wurde uns eine Eingabe des schweizerischen Schulrates vom 29. August 1894 übermittelt, welche gegen die geplante Anlage dieser Ergänzungslinien im Interesse des physikalischen Instituts der eidgenössischen polytechnischen Schule entschieden Einsprache erhob mit dem Antrage, es möchten unsererseits die nötigen Schritte gethan werden, um die letzterem Institut durch die Bahulinien drohende große Gefahr abzuwehren.

Zur Begründung dieser Einsprache macht der Schulrat darauf aufmerksam, daß das physikalische Institut in die Gabelung der beiden Bahnstränge hinein zu liegen käme, so daß bei der beabsichtigten Lage der einheitlichen Kraftstation der elektrische Strom, von den Schienen des Stranges nach Oberstraß den kürzesten Weg nach der Kraftstation in Fluntern suchend, seinen Weg durch das Erdreich unter dem physikalischen Institute nehmen würde, was nach dem Gutachten des Vorstandes dieses Institutes, Professor Dr. Weber, jede genaue elektrische und magnetische Beobachtung innerhalb der Räume desselben unmöglich machen würde.

Wir brachten diese Einsprache zunächst der Direktion der Centralen Zürichbergbahn zur Kenntnis, welche sich darüber mit Schreiben vom 11. Oktober 1894 vernehmen ließ. Auf das physikalische Institut sei bei der Wahl des Tracés bereits weitgehende Rücksicht genommen worden. Um demselben so fern bleiben zu können, daß eine störende Beeinflussung nicht zu befürchten sei, habe man die Fortsetzung der Nägelistraße zweiarmig gebaut und bei der Einmündung des dadurch bestimmten Tracés von der obren Nägelistraße in die Gloriestraße Land erworben, um die dortige Spitzkehre rationell gestalten zu können.

Das Bestreben, jede entfernte Möglichkeit geringfügigster Störung der Beobachtungen in dem erwähnten Institut von demselben fern zu halten, könne auch zu weit führen, und die erhobene Einsprache dürfte wohl zum großen Teil darauf zurückzuführen sein, daß von Herrn Professor Weber die bei den projektierten Linien vorgesehenen Einrichtungen zur Sicherung einer guten Rückleitung nicht genügend in Anschlag gebracht würden. Die Direktion der Centralen Zürichbergbahn werde es sich angelegen sein lassen, Herrn Professor Weber hierüber nähere Auskunft zu geben, und sie hoffe, daß dies eine Änderung seiner Stellungnahme zur Folge haben werde.

Im Anschluß an diese Mitteilung teilte die Bahngesellschaft sodann mit, daß ihre Direktion mit dem Präsidenten des eidgenössischen Schulrates eine Übereinkunft abgeschlossen habe, wonach der Schulrat seine Einsprache zurückziehe, wogegen die Gesellschaft sich verpflichte, die Art der Stromrückleitung für die Linien nach Obersträß derart zu vervollkommen, daß die kupfernen Schienenstoßverbindungen und ebenso der Querschnitt des blanken Rückleitungsdrahtes verdoppelt und der letztere in kürzern Distanzen mit den Schienen verbunden werde.

Seitens des Schulrates wurde mit Schreiben vom 12. Dezember 1894 bestätigt, daß er nach angestellten Versuchen sich mit einer bloßen Verbesserung der Rückleitung in der betreffenden Bahnstrecke glaube begnügen zu können und deshalb die Einsprache unter den bereits von der Bahngesellschaft mitgeteilten und von ihr acceptierten Bedingungen fallen lasse, so daß die von dieser Seite erhobenen Bedenken nicht mehr in Betracht fallen.

Die den Herren Grether & Cie. unterm 16. Mai 1894 erteilte Stadtkonzession für die Linie durch die Tannen- und Universitätsstraße bis zum Anfang der Rigistraße ist durch Fusionsvertrag vom 1. Juli 1894 auf die jetzige Konzessionspetentin übergegangen, und diese Übertragung ist vom Stadtrat von Zürich unterm 18. August 1894 genehmigt worden. Auch mit Bezug auf die Linie von der Platte zur Tannenstraße erklärte sich diese Behörde einverstanden. Die Erteilung der kantonalen Konzession verzögerte sich aber laut Mitteilung der Regierung vom 29. Dezember 1894 infolge von Kompetenzkonflikten mit den städtischen Behörden. Mit Schreiben vom 7. Februar 1895 teilte die Regierung von Zürich mit, daß sie es für richtiger erachtet habe, an Stelle der frühern eine neue, das ganze Netz umfassende Konzession herauszugeben, statt für die neuen Strecken eine besondere Konzession zu erteilen, mit welchem Vorgehen auch die Konzessionspetentin einverstanden sei.

Einzelne Bestimmungen dieser neuen zusammenfassenden Konzession vom 7. Februar 1895 wurden jedoch von der Centralen Zürichbergbahn beanstandet. Sie brachte uns unterm 27. Februar abhin ihre bezügliche an die Regierung von Zürich gerichtete Eingabe zur Kenntnis und ersuchte mit Schreiben vom 9. März 1895 um Ansetzung der in Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, in der Meinung, daß Kontroversen, welche auf kantonalem Boden nicht zur Erledigung gelangen sollten, in dieser Konferenz zu begleichen wären.

Wir sahen uns nicht in der Lage, diesem Gesuch entsprechen zu können, da nach konstanter Praxis hierseits auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen erst eingetreten wird, wenn die Frage der Straßenbenutzung mit den kompetenten kantonalen, bezw. kommunalen Behörden in abschließlicher Weise geregelt ist. Aus dem gleichen Grunde mußten wir das Eintreten auf die Angelegenheit auch ablehnen, als die Bahngesellschaft mitteilte, daß sie ihre Einsprache gegen die neue Konzession zurückgezogen hätte, in der Voraussetzung, daß die bestehenden Differenzen durch Vorbehalte oder ein nachträgliches Gesuch um Abänderung einzelner Bestimmungen beglichen werden könnten. Denn durch diese neue Sachlage wurde an der Thatsache nichts geändert, daß Differenzen bestanden, deren Begleichung eine notwendige Voraussetzung für die definitive Bewilligung der Straßenbenutzung war.

Nachdem nun aber der Stadtrat von Zürich, mit Schreiben vom 28. März abhin, sich trotz der zwischen der Stadtkonzession und der kantonalen Konzession noch bestehenden Differenzen ausdrücklich mit der Erteilung der Konzession einverstanden erklärt und seitens der Konzessionspetentin ihre Einsprache bedingungslos zurückgezogen wird (da nach deren Angaben die inzwischen neu aufgenommenen Verhandlungen mit der Kantonsregierung zu einer Vereinbarung bezüglich der wesentlichen Differenzpunkte geführt haben), so konnte endlich hierseits auf die materielle Behandlung der Vorlage eingetreten werden. Zur Vermeidung weiteren Zeitverlustes und im Hinblick auf den geringen Umfang der in Frage kommenden Änderungen und Ergänzungen der Konzession vom 29. März 1891 sahen wir von der Einberufung einer Konferenz ab und sandten den den Bedingungen der kantonalen Regierung Rechnung tragenden Beschlußentwurf der Centralen Zürichbergbahn und der Regierung von Zürich zur Vernehmlassung, welche beiderseits ihre Zustimmung zu demselben erklärten, nachdem auf Verlangen der Regierung die von uns zuerst gewählte allgemeine Fassung betreffend die Taxreduktion auf Kinderbilleten durch Aufnahme der bezüglichen zwischen der Gesellschaft und der kantonalen Regierung vereinbarten Bestimmung präcisirt worden war.

Der Entwurf, den wir Ihnen hiermit zur Annahme empfehlen, giebt nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß. Die Konzession für die Ergänzungslinien wird auf Grundlage der für die Stammlinie bestehenden Konzession erteilt. Die Abänderungen dieser letzteren betreffen lediglich die Fristen für die Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen und für die Bauvollendung. Die Ergänzungen normieren die Personentaxen für die neuen Linien und ändern die alte Konzession dahin ab, daß für Kinder zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Jahre die Hälfte der normalen Taxe zu bezahlen ist, in der Meinung, daß im Minimum 10 Rappen gefordert und Bruchteile unter 5 Rappen auf diese aufgerundet werden können.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. April 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Zemp.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

  


(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Erweiterung der Konzession der Centralen Zürichbergbahn  
(Straßenbahn Zürich-Fluntern) für Ergänzungslinien von  
der Platte zur Tannenstraße und von der Drahtseil-  
bahn beim Polytechnikum zur Rigistraße.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1. einer Eingabe der Centralen Zürichbergbahn vom 7. September 1894;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. April 1895,

beschließt:

1. Der Gesellschaft der Centralen Zürichbergbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb von Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstraße und von der Drahtseilbahn beim Polytechnikum zum Anfang der Rigistraße unter den in der Konzession elektrischer Straßenbahnen in Zürich vom 29. März 1893 (E. A. S. XII, 295 ff.) enthaltenen Bedingungen mit folgenden Abänderungen bezw. Ergänzungen erteilt:

- a. Die in Art. 5 festgesetzte Frist zur Einreichung der vor- schriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen wird auf 6 Monate, vom Datum dieses Konzessionsaktes an gerechnet, bestimmt.
- b. Die in Art. 6 zur Bauvollendung festgesetzte Frist wird auf 12 Monate, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, bestimmt.

c. Art. 15 wird ergänzt wie folgt:

Die Personentaxen für die Ergänzungslinien werden für die Strecken Plattenstraße-Leonhardstraße und Leonhardstraße-Rigistraße auf je 10 Rappen festgesetzt.

Alinea 2 dieses Artikels erhält folgenden Zusatz: Für Kinder zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr ist die Hälfte der normalen Taxe zu bezahlen, in der Meinung, daß im Minimum 10 Rappen bezogen und Bruchteile unter 5 Rappen auf diese aufgerundet werden können.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession der Centralen Zürichbergbahn (Straßenbahn Zürich-Fluntern) für Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstraße, und von der Drahtseilbahn beim Polytechn...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.04.1895
Date	
Data	
Seite	559-565
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 001

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.