

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Zürich-Tiefenbrunnen nach Bubikon (Forchbahn).**

(Vom 22. März 1898.)

---

Tit.

Namens des Komitees für eine Forchbahn reichte Herr J. Baumgartner in Egg mit Schreiben vom 6. Mai 1897 das Gesuch um Konzession einer normalspurigen Nebenbahn von Zürich-Tiefenbrunnen über die Forch nach Bubikon ein.

Laut dem dem Gesuche beigelegten allgemeinen Berichte zeigte sich das Bedürfnis, einen Schienenweg von Zürich über die Forch nach Grüningen zu erstellen und dadurch die an der Pfannenstielkette liegenden Gemeinden mit Zürich zu verbinden, schon anfangs der 70er Jahre. 1891 habe sich dann ein Initiativkomitee gebildet für Erstellung einer Schmalspurstraßenbahn Zürich-Forch-Grüningen. So sympathisch sich sämtliche Gemeinden diesem Projekte zeigten, so werde doch je länger je mehr empfunden, daß nicht eine Straßen- oder Schmalspurbahn, sondern einzig eine Normalbahn mit beidseitigem Anschlusse den Bedürfnissen der Gegend entsprechen könne.

Eine Versammlung von Delegierten der Behörden von Zürich, Zollikon, Küsnacht, Herrliberg, Zumikon, Maur, Egg, Ötweil, Grüningen und Bubikon habe unter diesem Eindruck einstimmig beschlossen, den Bau einer Normalbahn mit allen Kräften anzustreben.

Dieselbe würde bei der Station Zürich-Tiefenbrunnen der rechtsufrigen Zürichseebahn ihren Anfang nehmen und, von der letztern links abzweigend, mit einer Steigung von 35 ‰ die Haltestelle Zollikon gewinnen. Die gleiche Steigung setze sich, unter Überschreitung von drei größeren Tobeln, bis zur Station Zumikon (635 m. über Meer) fort, worauf bei km. 9,540 der höchste Punkt der Bahn auf der Station Forch (683 m. über Meer) mit 33,5 ‰ Steigung erreicht werde. Von hier ziehe sich die Linie bergwärts der Kantonsstraße in Gefällen von 22 bis 25 ‰ und mit den Stationen Neuhaus-Hinteregg (612 m. über Meer) und Egg (550 m. über Meer) bis zur Station Ötweil-Eßlingen (Gusch) hinab, welche bei km. 17,1 in der Höhe von 509 m. über Meer projektiert sei. Nach Überschreitung der Kantonsstraße bei Gusch gelange die Bahn, hart neben der Straße, bei km. 21,03 zur Station Grüningen-Binzikon, worauf nach Überwindung eines Höhenzuges bei Landsacker die Station Bubikon der Vereinigten Schweizerbahnen erreicht werde.

Die ganze Strecke liege im Kanton Zürich und durchziehe eine Reihe von Gemeinden mit zusammen etwa 10,000 Einwohnern, welche noch keine Bahn besitzen und zum größten Teil wegen zu großer Entfernung, teilweise auch wegen ungünstiger Terrainverhältnisse weder die Glatthallinie noch die rechtsufrige Seebahn benützen können. Der Verkehr aus dieser Gegend werde namentlich in landwirtschaftlichen Produkten sehr bedeutend werden. Die bestehende Hausindustrie, die hauptsächlich von Zürich aus unterhalten werde, müsse auf den Personenverkehr günstigen Einfluß haben. Der Güterverkehr würde durch die Fabriketablissemments alimentiert, welche heute täglich mittelst Fuhrwerken mit Zürich verkehren müssen. Auch werde die Neugründung von Fabriken nicht ausbleiben, sobald die Materialtransporte nicht mehr mit den schwierigen Verhältnissen von heute zu rechnen hätten.

Die Bahn solle normalspurig mit 35 ‰ Maximalsteigung und 160 m. Minimalradius gebaut werden. Der Bau und Betrieb solle in sparsamster Weise, also unter Benützung aller für Nebenbahnen zulässigen Erleichterungen erfolgen, immerhin in der Weise, daß die Linie von allen Wagen der Hauptbahnen und von Maschinen bis zu 5500 kg. Raddruck befahren werden könne.

Es werden in jeder Richtung vier tägliche Züge vorgesehen, die zur Bewältigung des normalen Personenverkehrs genügen, wenn sie auch nur aus einem Wagen bestehen, der mit der Lokomotive ein Ganzes bildet.

Für den summarischen Kostenvoranschlag wird davon ausgegangen, daß, mit Ausnahme der drei Thalübergänge zwischen Zollikon und Zumikon, die Erdarbeiten unbedeutend seien. Größere Kunstbauten kommen auf der ganzen Linie nicht vor. Die Aufstellung der Kosten per Kilometer ergebe folgendes:

I. Bahnanlage:

A. Organisation und Verwaltung . . . . .	Fr.	6,000
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	1,000
C. Expropriation . . . . .	„	16,000
D. Bahnbau:		
1. Unterbau . . . . .	Fr.	40,000
2. Oberbau . . . . .	„	20,000
3. Hochbau . . . . .	„	6,000
4. Telegraph etc. . . . .	„	2,500
		<hr/>
	„	68,500
II. Rollmaterial . . . . .	„	10,000
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	2,000
Diverses und Unvorhergesehenes . . . . .	„	6,500
		<hr/>
	Total	Fr. 110,000

was für die ganze, 26,<sup>35</sup> km. lange Linie eine Totalkostensumme von Fr. 2,898,500 ergebe.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich äußerte sich mit Schreiben vom 17. Februar 1898 dahin, daß er die Wünschbarkeit einer Bahnverbindung von Zürich über die Forch anerkenne und sich daher der Konzessionserteilung nicht widersetzen wolle, obgleich er finde, daß eine schmalspurige Straßenbahn die Verkehrsbedürfnisse dieser Gegend entschieden besser zu befriedigen vermocht hätte als eine Normalbahn und der geringeren Kosten wegen auch eher Aussicht auf Verwirklichung gehabt hätte.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 11. dieses Monats statt und führten zur Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes. Derselbe enthält die für normalspurige Bahnen üblichen Bestimmungen, mit der Ausnahme, daß in Artikel 14 nur zwei Personenklassen vorgesehen sind, was durch den Charakter der Bahn als Nebenbahn gerechtfertigt ist. In Artikel 26 (Rückkaufsbestimmungen) wurden die nach dem Bundesbeschluß vom 14. Oktober 1897 erforderlichen Änderungen getroffen. Wir erlauben uns, in dieser Beziehung auf das in der Botschaft betreffend Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen nach Romanshorn vom 22. März 1898 Gesagte zu verweisen.

Indem wir Sie ersuchen, dem nachstehenden Beschlußentwurf zuzustimmen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. März 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruffy.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Zürich (Tiefenbrunnen)  
nach Bubikon.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Komitees für eine Eisenbahn von Zürich (Tiefenbrunnen) nach Bubikon, vom 6. Mai 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1898,

beschließt:

Den Herren J. Baumgartner in Egg, und R. Wölfer in Maur, Präsident und Aktuar des Komitees für eine Eisenbahn von Zürich (Tiefenbrunnen) nach Bubikon, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich (Tiefenbrunnen, Station der schweizerischen Nordostbahn) über die Forch und Grüningen nach Bubikon (Station der Vereinigten Schweizerbahnen) 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 80 Jahren, vom Datum 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 weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt.

Art. 9. 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. 10. 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenaugen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenaugen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu

spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 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 Gesellschaft 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung 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. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft 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 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 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 Ablaufes 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. 27. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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. 28. 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 Eisenbahn von Zürich-Tiefenbrunnen nach Bubikon (Forchbahn). (Vom 22. März 1898.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1898
Date	
Data	
Seite	88-98
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 240

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.