Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 2

Anhang: Beilage zu Nr. 2

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Strassendamm über den Zürichsee bei Rapperswyl. Die beiden eidgen. Räthe verlängerten für dieses Unternehmen neuerdings (Sitzung vom 22. Dec.) eine Fristverlängerung, für Sicherung der Ausführung bis zum 31. Dec. 1875, für Vollendung bis 31. Decbr. 1877. Das Gesuch um diese Verlängerung war gestellt von der Regierung von St. Gallen und zwar 1) sei neben dem ursprünglichen Project eines Dammes mit mehreren Brücken und einer Drehbrücke neulich noch ein Project aufgetaucht, wonach von einem Damm ganz abzusehen und einfach eine eiserne Jochbrücke von Rapperswyl bis Hurden zu construiren wäre; zur Wahl zwischen diesen beiden Projecten, deren Detailpläne noch nicht definitiv ausgearbeitet, sei nun aber eine erstreckte Frist nothwendig; 2) sodann liege betr. die financiellen Verhältnisse die Gemeinde Rapperswyl immer noch in Unterhandlung mit der Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft, behufs gemeinsamer Ausführung des Strassen- und Eisenbahndammes, und wenn gleich erstere bereit sei, für den Rest der zu garantirenden Baukosten einzustehen, so hange es doch von dem Resultate genannter Unterhandlungen, resp. von der Leistung des Finanzausweises (Frist bis 31. December 1875) letzterer Gesellschaft ab, in wie weit die Gemeinde noch Garantie für einen Baukostenresten zu übernehmen haben werde. —

* * *

Aus den Verhandlungen der Schweizerischen Bundesversammlung. Die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft haben am 24. December 1874 ihre Wintersession auf den 8. März nächstkünftig vertagt. Die Geschäfte, welche sie vom 7. bis 24. December vollständig erledigten, sind folgende:

9) Die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen den schweiz. Eisenbahnen und gewerblichen Anstalten.
10) Die Abänderung der Concession für die Eisenbahn Croy-Allaman.
11) Die Fristverlängerung für 7 Eisenbahnen, nämlich:
für Bözenegg-Ruppersweil;
„ Wohlen-Bremgarten;
„ Stäfa-Wetzikon;
„ Kloten-Zürich oder Neumünster;
„ die Tössthalbahn;
„ „ Suhrenthalbahn;
„ „ rechtsufrige Zürichseebahn.
12) Der Schneebruch auf dem St. Gotthard.
13) Die Verzollung von Eisenbahnmaterial.
14) Der Postvereinsvertrag.
18) Die Ermächtigung an den Bundesrath zu Fristverlängerungen für Eisenbahnen.
19) Die Fristverlängerung für Erstellung eines Strassendammes über den Zürichsee bei Rappersweil.

An den Bundesrath zurückgewiesen wurde die Conzession für eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze bei Gex.

Verschoben wurden foldende Tractanden, nämlich:

2) Die Einführung vom metrischen Maass und Gewicht.
3) Der Frachtverkehr auf Eisenbahnen.
4) Die Haftbarkeit von Transportanstalten wegen Tödtungen und Verletzungen.
5) Die Conzession für eine Dampf- und Omnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.
9) Das Postregalgesetz.
19) Die Concession für die Brünig-Zürichsee-Gotthardbahn.

* * *

Bundesrathsverhandlungen. Vom 8. Januar. Der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wird die Ausschreibung der Errichtung von Pfandrechten bewilligt:

a) zu Gunsten der Cantonalbank von Bern und der eidg. Bank in Bern, für ein empfangenes Anleihen von Fr. 3,250,000 für das die sogenannten Decretslinien Biel-Sonceboz-Convers und Sonceboz-Dachsfelden bereits verpfändet sind. Auch in Bezug auf die Strecke von der bernischen Cantonsgrenze bis zum Anschluss an den Jura-Industriel in der Station Convers, nebst einem verhältnissmässigen Theil des dem ganzen Netze zu dienenden Materials für den Betriebs-Unterhalt der Bahn;

b) zur Sicherstellung eines, gemäss Vertrags vom 19. Oct. 1872 von einem Banksyndikat, bestehend aus der Kantonalbank von Bern, der eidgenössischen Bank, dem Basler Bankverein und der Basler Handelsbank übernommenen 5prozentigen Anlehens von 22 Millionen Franken, welches zur Vollendung der Linien Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut verwendet werden soll. Das Pfandrecht gilt:

im ersten Range für die Linien Pruntrut-Delle (mit Ausschluss des der Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterrannée gehörenden Betriebsmaterials); Dachsfelden-Münster-Delsberg, Delsberg-Basel, Delsberg-Glovelier-St. Ursanne-Pruntrut, Bern-Biel-Neuenstadt, sowie für einen verhältnissmässigen Theil des dem ganzen Netze zu dienenden Materials für den Betriebsunterhalt der Bahn, —

im zweiten Range, nachgehend der oben erwähnten Hypothekenschuld von 3¼ Million Franken für die Linien Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers, sowie für einen verhältnissmässigen Theil des Betriebs- und Unterhaltungsmaterials.

In Betreff der Linie Pruntrut-Delle ist die statutengemässe Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn vorbehalten.

Die Einsprachefrist geht bis zum 25. laufenden Monats.

Vom 11. Januar. Der Bundesrath hat eine vom Militärdepartement auf Grund des Art. 25 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 ausgearbeitete und vorgelegte Verordnung betreffend die den Eisenbahnverwaltungen für Militärtransport zu bezahlenden Taxen genehmigt.

* * *

St. Gotthardpass. Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Uebergabe des Schneebruchs auf dem St. Gotthard an die Cantone Uri und Tessin. (Vom 25. November 1874.)

Tit.!

Der Art. 30 der neuen Bundesverfassung enthält in seinem letzten Alinea folgende Bestimmung:

„Für Besorgung des Schneebruchs auf dem St. Gotthard „erhalten die Cantone Uri und Tessin eine jährliche Entschädi„gung von Fr. 40,000 für so lange, als die Strasse über den „Bergpass nicht durch eine Eisenbahn ersetzt sein wird.“

Nach Art. 1 der Uebergangsbestimmungen ist diese Entschädigung vom Momente des Uebergangs der Militärlasten an den Bund zu bezahlen und hätten also von jenem Moment an die Cantone die Besorgung des Schneebruchs zu übernehmen.

Sowohl bezüglich der Vertheilung der Entschädigung auf die beiden Cantone, als bezüglich des Zeitpunktes, auf welchen die Uebergabe des Schneebruchs zu erfolgen hat, ergeben sich Schwierigkeiten, welche den Bundesrath veranlassen, Ihnen den mitfolgenden Beschlussesantrag zu unterbreiten.

I. Die Vertheilung der Entschädigung auf die beiden Cantone betreffend, so versuchte der Bundesrath vorerst eine gütliche Verständigung unter den beiden Cantonen zu erzielen. Dieselbe scheiterte jedoch hauptsächlich an dem Umstande, dass, während Tessin als die Grenze, bis zu welcher die beiden Cantone den Schneebruch zu besorgen hätten, das Hospitz bezeichnet wissen wollte, Uri sich des Bestimmtesten dahin aussprach, dass es seinerseits sich nicht entschliessen könne, den Schneebruch über die Cantonsgrenze, welche 4 Kilometer unter dem Hospitz sich befindet, hinaus zu besorgen. Der Bundesrath hätte zwar ebenfalls für vortheilhafter gehalten, es wäre das Hospitz als Grenze für den Schneebruch bezeichnet worden, weil sich dort die nöthigen Räumlichkeiten für Unterbringung von Mannschaft und Pferden befunden hätten. Angesichts aber der positiven Weigerung der Regierung des Cantons Uri, gegen die sich vom rechtlichen Standpunkte aus nichts einwenden lässt, muss als Ausgangspunkt für die Vertheilung der Entschädigung angenommen werden, dass jeder Canton den Schneebruch bis zur Cantonsgrenze zu besorgen habe. Im Fernern hält der Bundesrath dafür, dass die Vertheilung der Entschädigung auf Grundlage der bisherigen Kosten des Bundes, und zwar nach Maassgabe einer Durchschnittsberechnung der letzten 10 Jahre, erfolgen sollte.

Die diesfalls angestellten genauen Erhebungen, gegen deren Richtigkeit die Cantone keine Einwendung erhoben haben, ergeben folgendes Resultat:

Die Gesammtkosten des Schneebruchs während der letzten 10 Rechnungsjahre (1864 bis incl. 1873) betragen Fr. 487,549. 84 oder durchschnittlich per Jahr Fr. 48,754. 98.

Davon entfallen:

	In 10 Jahren.	Durchschnittlich per Jahr.
a. auf das Cantonsgebiet von Uri bis zur Cantonsgrenze	Fr. 199,529. 78	Fr. 19,952. 98
b. auf das Cantonsgebiet von Tessin	„ 288,020. 06	„ 28,802. —
Total wie oben	Fr. 487,549. 84	Fr. 48,754. 98

Wird die Entschädigung von Fr. 40,000 im Verhältnisse dieser Kosten auf die beiden Cantone vertheilt, so erhält

Uri	Fr. 16,370. —
Tessin	„ 23,630. —
Total	Fr. 40,000. —

Diess sind denn auch die Beträge, welche wir den beiden Cantonen von der Uebernahme des Schneebruchs hinweg für so lange alljährlich auszubezahlen beantragen, als die Strasse über den Bergpass nicht durch eine Eisenbahn ersetzt sein wird.

II. Was den Zeitpunkt betrifft, auf welchen die Uebergabe des Schneebruchs an die beiden Cantone zu erfolgen hat, so ist es sehr wahrscheinlich, dass der Bund schon für das Jahr 1875 die Militärlasten übernehmen und daher gemäss Art. 1 der Uebergangsbestimmungen auch keine Zollentschädigungen mehr ausbezahlen wird. Demgemäss hätte auch die Uebergabe des Schneebruchs auf 1. Januar 1875 zu erfolgen.

Diesem stehen nun aber gewichtige constitutionelle Bedenken desshalb im Wege, weil das neue Militärgesetz, von welchem die Uebernahme der Militärlasten abhängt, im besten Falle erst Anfangs März ins Leben treten wird.

Die beiden Cantonsregierungen haben sich daher, und wie uns scheint mit Recht, übereinstimmend geweigert, schon auf 1. Januar den Schneebruch zu übernehmen; es wäre eine solche Uebergabe mitten in der Campagne auch practisch nicht wohl ausführbar. Beinahe noch schwieriger aber gestaltet sich die Ausführbarkeit der Uebergabe auf das Frühjahr, weil im Mai oder Juni das Ausschneiden der Bergstrasse, gerade die schwierigste oder kostspieligste Arbeit, zu erfolgen hat.

Um allen diesen Schwierigkeiten zu begegnen, glaubt Ihnen der Bundesrath das Auskunftsmittel vorschlagen zu sollen, die Uebergabe des Schneebruchs auf 1. Juli, also auf einen Zeitpunkt anzusetzen, in welchem voraussichtlich der Gotthardpass vollständig schneefrei ist. Die Folge davon wäre, dass die Cantone für das Jahr 1875 nicht die volle Entschädigung von Fr. 40,000, sondern nur eine Quote dieser Fr. 40,000 zu fordern hätten, nach Maassgabe der Kosten, die nach einer Durchschnittsberechnung auf die zweite Hälfte des Kalenderjahres entfallen.

Nach den gemachten Berechnungen betragen die Schneebruchkosten in den Monaten Juli bis December der letzten zehn Jahre (1864 bis 1873) Fr. 80,797 oder per Jahr Fr. 8079. 78.

Wenn auf die durchschnittlichen Jahreskosten von Franken 48,784. 98 eine Entschädigung von Fr. 40,000 entfällt. so fällt auf obige Kosten des zweiten Halbjahres eine solche von Fr. 6628. 90.

Auf die beiden Cantone im gleichen Verhältnisse wie die Hauptsumme selbst vertheilt, trifft es für

den Canton Uri	à raison von	Fr. 16,370	=	Fr. 2712. 88
„ „ Tessin	„ „ „ „	23,630	=	„ 3916. 02
		Total wie oben		Fr. 6628. 90

Die beiden Cantone haben allen Grund, mit der pro 1875 vorgeschlagenen Anordnung zufrieden zu sein, da ihnen damit der Bund den schwierigen und weitaus kostspieligern Theil des Schneebruchs und des Ausschneidens, welcher in der ersten Hälfte des Jahres zu besorgen ist, abnimmt und die Cantone Gelegenheit und Zeit erhalten, sich für die Schneebruchzeit von 1875/76 gehörig einzurichten.

Wir empfehlen desshalb den beiliegenden Bundesbeschluss Ihrer Genehmigung und benutzen den Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. November 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:
Der Bundespräsident,
Schenk.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft,
Schiess.

Bundesbeschluss (Entwurf) betreffend Uebergabe des Schneebruchs auf dem St. Gotthard an die Cantone Uri und Tessin.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, in Vollziehung des Art. 30 letztes Lemma der Bundesverfassung und nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1874,

beschliesst:

Art. 1. Die in Art. 30 letztes Lemma der Bundesverfassung den beiden Cantonen Uri und Tessin für die Besorgung des Schneebruches auf dem St. Gotthard zugesicherte jährliche Entschädigung von Fr. 40,000 wird auf die beiden Cantone vertheilt und vom Jahr 1876 an ausbezahlt wie folgt:

Uri	erhält jährlich Fr. 16,370
Tessin	„ „ „ 23,630

Gegen diese Entschädigung liegt jedem Cantone die Offenhaltung des Bergpasses bis zur Cantonsgrenze ob.

Art. 2. Die Verpflichtung zur Uebernahme des Schneebruches beginnt mit dem 1. Juli 1875. Die beiden Cantone erhalten für die Offenhaltung des Passes während der Monate Juli bis Ende December eine Entschädigung von Fr. 6628. 90, von welcher Fr. 2712. 88 auf Uri und Fr. 3916. 02 auf Tessin entfallen.

Art. 3. Dieser Beschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft.

Der Bundesrath ist mit der Vollziehung beauftragt.

* * *

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betr. die Concession für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg. (Vom 11. December 1874.)

Tit!

Die Eisenbahn, um deren Concedirung es sich hier handelt, zeichnet sich, wie schon der Name besagt, hauptsächlich durch ein besonderes Wagen- und Tractionssystem aus, welches sich übrigens in Amerika und England bereits bewährt haben soll. Zur Personenbeförderung dient ein zweistöckiger Omnibus, welcher 100 Personen aufnehmen kann und durch eine kleine, fest mit ihm verbundene Locomotive gezogen, resp. gestossen wird. Indem dieses Vehikel mit einer mässigen Geschwindigkeit sich fortbewegt, bildet es ein Mittelding zwischen dem gewöhnlichen Strassenfuhrwerk und dem regulären Eisenbahnzuge und ermöglicht eine grosse Einfachheit der weitern Betriebseinrichtungen (Zugsdienst, Signalisiren etc.). Durch schmalspurige Anlage wollen die Petenten noch fernere Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten erzielen, sodass nach ihrer Berechnung jene nur auf Fr. 94,400 per Kilometer und diese auf etwa die Hälfte der Betriebskosten normalspuriger Bahnen zu stehen kämen. Mit Bezug auf den Betrieb berechnen sie insbesondere, dass für die Beförderung von 100 Personen beim Dampfomnibus nur 560, bei gewöhnlichen Eisenbahnen aber 1040 Centner Zugsgewicht incl. Locomotive resultiren.

Eine weitere Ausdehnung dem rechten Ufer der Limmat entlang, zur Bedienung des nicht unbedeutenden Localverkehrs jener Acker- und Weinbau treibenden Gegend mit der Stadt Zürich in's Auge fassend, verlangen die Petenten vorläufig nur die Concession für die Strecke Zürich-Höngg, in einer Gesammtlänge von 5,6 Kilometern. Es sind fünf Zwischenstationen projectirt, darunter zwei für die vielbesuchten Aussichts- und Vergnügungspunkte zur „Weid“ und zur „alten Trotte.“ Die Summe des Steigens und Fallens beträgt 74 Meter, die Maximalsteigung 34 ‰, der Minimalradius 50 Meter, die Länge der Curven 39 % der Gesammtlänge.

Zu den einzelnen Artikeln der von uns beantragten Concession bemerken wir Folgendes:

Im Eingang ist der Anfangspunkt der Eisenbahn wegen der von der Regierung des Cantons Zürich gegen eine gewisse Situirung der Einsteighalle erhobenen Einsprache näher zu bezeichnen. — Seit Stellung des Begehrens hat sich die Firma der Petenten verändert.

Art. 5. Gegenüber einer bei der Concessionsverhandlung gegebenen Erklärung wünschen die Petenten nunmehr eine etwas längere Frist für Einreichung der Pläne und Ausweise. Es kann ihnen ohne Nachtheil entsprochen werden.

Art. 12. Die mittlere Geschwindigkeit ist auf 10—15 Kilometer per Zeitstunde normirt, wesentlich in dem Sinne, dass bei Wegübergängen und innerhalb der städtisch bewohnten Quartiere ungefähr Droschkenschnelligkeit (circa 10 Kilometer), auf den übrigen Strecken dagegen eine solche von 15 Kilometern innegehalten werden soll. Die vorgeschlagene Fassung ist gewählt, weil es schwierig ist, zum voraus alle in Betracht kommenden Factoren zu definiren.

Art. 14 der Normalconcession unterliegt verschiedenen Aenderungen.

Erstens erhält der Dampfomnibus nur eine Personenclasse, und zweitens kann nicht von gemischten und Waarenzügen gesprochen werden, weil noch nicht festgestellt ist, wie die Waaren befördert werden sollen.

Art. 15. Bei der Conferenz vom 27. October stelltenu sich die Herren Gebrüder Brunner auf den Standpunkt der normalen Taxen nnd verlangten demgemäss, da der Dampfomnibus ungefähr wie die Wage zweiter Classe auf den bestehenden Eisenbahnen ausgestattet werden soll, eine Taxe von 7 Rp. per Person und Kilometer. Nachträglich scheinen in ihnen Zweifel an der Richtigkeit ihrer Berechnungen und Voraussetzungen erwacht zu sein, und sie beantragten unterm 5. d. Mts. für aussergewöhnliche Steigungen über 25 ‰ „die übliche Supertaxe.“

Unter dieser Supertaxe ist wahrscheinlich der in unserer Botschaft vom 11. September 1873 für die verschiedenen Steigungen berechnete Taxzuschlag verstanden, welcher indessen nicht erst bei 25, sondern schon bei 15 ‰ Steigung beginnt; indem die Petenten eine Erhöhung der Taxen erst von 25 ‰ an verlangen, scheinen sie den günstigen Kostenverhältnissen bei Bau und Betrieb Rechnung tragen zu wollen, und in dieser Beschränkung ist es wohl billig, den bekannten Artikel 18 a mit der dem Antrag entsprechenden Modification aufzunehmen.

Auch die beiden weitern Wünsche der Petenten, dass das Gewicht des taxfreien Reisendengepäcks auf 5 Kilogramm herabgesetzt und dass als Minimum der Taxe für ein Personenbillet 15 Rp. gestattet werden, finden in den besondern Verhältnissen des Unternehmens ihre Rechtfertigung.

Dagegen vermögen wir nicht einzusehen, welche besondern Inconvenienzen für die Petenten aus der zweitägigen Dauer der Retourbillets erwachsen. In den neuen Concessionen ist diese Bestimmung auch gegenüber den kürzesten Linien aufrecht erhalten worden.

Art. 17. Für den Viehtransport eignet sich die Dampfomnibusbahn natürlich nicht.

Art. 18. Aus dem in Art. 14 angeführten Grunde, überhaupt wegen des ganzen Betriebssystems, kann der Transport in ganzen Wagenladungen nicht vorgesehen werden; eben so wenig kann von Eilfracht im Gegensatz zur gewöhnlichen Fracht die Rede sein.

Die beschränkte Zugkraft und die Raumverhältnisse der Wagen machen eine namhafte Verminderung des taxfreien Gewichtes von Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen nothwendig.

Art. 18 b ist eine Nachahmung der Concessionen für die Rigibahnen. Wie letztere, so ist auch die Dampfomnibusbahn hauptsächlich für die Beförderung von Personen bestimmt und eingerichtet und kann dem Waarenverkehr nur in beschränktem Maasse dienen: es müssen daher Bestimmungen in die Concession aufgenommen werden, welche den Concessionär vor allzugrossen Anforderungen schützen.

Art. 18 c beruht auf der Ansicht, dass der Unternehmung nicht zugemuthet werden könne, Bahnpostwagen, wohl aber das zum Postdienst nöthige Personal

gratis zu befördern. Wie das einzurichten sei, ist zur Zeit noch unklar, soll aber vor Eröffnung der Linie durch eine specielle Uebereinkunft mit der Postverwaltung geregelt werden. Eine ähnliche Ausnahmsbestimmung findet sich in der Concession für die Eisenbahn von St. Moritz nach Samaden.

Art. 21. Das Begehren der Petenten, dass sie der Einrichtung eines Camionage-Dienstes enthoben werden, erscheint nach dem bisher über ihren Waarenverkehr Gesagten begründet.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlussentwurfes und benutzen den Anlass, Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. December 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Schenk.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

* * *

Bundesbeschlussentwurf betreffend Concession einer Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht

1) eines Gesuches der Herren Gebrüder Brunner & Comp. in Winterthur, vom 21. Mai 1874;
2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. December 1874,

beschliesst:

Den Herren Gebrüder Brunner in Winterthur wird die Concession für den Bau und Betrieb einer Dampfomnibuseisenbahn von Zürich (unterer Hirschengraben) nach Höngg unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 Concession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1875 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Winterthur.

Art. 4. Die Mehrheit der Direction und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Concessionsactes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1877 ist die ganze concessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Die Spurweite soll einen Meter betragen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen, u. s. w., sind Eigenthum des Cantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Functionen zu gegründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich im Sommerhalbjahr (1. April bis 31. October) mindestens sechs-, im Winter mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Züge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 10 bis 15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird ein besonderes Wagen- und Tractionssystem anwenden, welches der Genehmigung des Bundesrathes unterliegt.

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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rp. per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter 3 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 zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann. Mehr als 5 Kilogramm Gepäck dürfen überhaupt nicht in die Personenwagen mitgenommen werden.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens $2^1/_2$ Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Als Minimum der Taxe für ein Personenbillet können 15 Rp. bezogen werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniss zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder cantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Von der Pflicht zum Vieltransport ist die Unternehmung befreit.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Classen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rp., die niedrigste nicht über $^5/_{10}$ Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit declarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, dass für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rp. zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 5 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und aussergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rp. festgesetzt werden.

Art. 18a. Für Strecken mit einer über 25 ‰ hinausgehenden Steigung wird der Bundesrath ermächtigt, vor der Hand die Taxansätze für Personen, Reisendengepäck und Waaren verhältnissmässig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, dass er, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Vorschläge für definitive Festsetzung dieser Maxima unterbreiten wird.

Art. 18b. Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäck- oder Frachtwagen den Personenzügen anzuhängen oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Reisendengepäck und die Waaren sind, soweit die einzelne Sendung 2500 Kilogramm nicht übersteigt, binnen 24 Stunden, vom Zeitpunkt der Aufgabe an, zu befördern.

Ueber Beförderung von Waaren, welche das angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Aufgeber mit der Betriebsverwaltung zu verständigen.

Art. 18c. Ueber die Art, die Beförderung der Brief- und Fahrpostsendungen auszuführen, bleibt eine Verständigung zwischen der Gesellschaft und der schweiz. Postverwaltung vorbehalten.

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm und Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen reprätentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Classen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmignng vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 8 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Concession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnissmässig herabzusetzen. Kann diesfalls ein Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationencapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Project sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Controlle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Locals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er keinen Gebrauch machen sollte, des betheiligten Cantons, gelten folgende Bestimmungen:

a) Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniss zu geben.

b) Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Canton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen,

so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½-fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Concession sich vollzieht, den 20fachen Werth des obigen beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Act concedirte Eisenbahnunternehmung, mit Ausschluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d) Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' 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 Concession 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 zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Canton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein bisheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Canton Zürich hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer diess von der concessionirten Gesellschaft zu fordern competent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Concession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

* * *

Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. (Fortsetzung.)

Hr. Dr. Geigy bespricht im dritten Capitel das Für und das Wider in Bezug auf Privat- und Staatsbahnen überhaupt. Der Verfasser folgt besonders der Darstellung dieser Frage in Rau's „Finanzwissenschaft". Wenn wir auch gewünscht hätten, dass diese Frage eingehender und mit mehr Bezugnahme auf unsere schweizerischen Verhältnisse besprochen worden wäre, so wollen wir doch die wichtigsten der Auseinandersetzungen des 3. Capitels mittheilen, um so eher, als solche Erörterungen recht oft wieder an's Licht der Oeffentlichkeit gezogen werden sollten. Der Verfasser kann sich absolut weder für das Privat- noch für das Staatsbahnsystem entscheiden, indem sich die Vor- und Nachtheile der beiden Systeme je nach Zeit und Ort mehr oder minder gezeigt haben. Er sagt:

„Betreffend das Bahnnetz und die Wahl der Bahnlinien ist unbedingt die Behauptung wahr, dass der Staat ein Land gleichmässiger mit Bahnen versehen kann, als eine Privatgesellschaft. Wenn auch der sogenannte privatwirthschaftliche Gesichtspunkt bei dem Staatsbahnsystem beachtet wird, so können doch aus dem Ueberschusse der guten Staatsbahnen die Mittel zum Ausbau weniger guter Linien gewonnen werden. Die Concurrenz kann Bahnen zum Bau unrentabler Linien zwingen, doch ist keine regelmässige, sondern eine sprungweise Entwicklung bei den Privatbahnen zu erwarten."

Ferner:

„Ausserdem werden bei Privatbahnen Verbesserungen jeglicher Art, so auch beim Betrieb, freiwillig nur in der Hoffnung auf künftig höhern Erwerb hin gemacht, da bei denselben das Erwerbsprincip, wie bei allen Actiengesellschaften, unbedingt die Hauptsache ist. Beim Staatsbetrieb hingegen tritt neben dem Erwerb die Nützlichkeit für das ganze Land und den Verkehr in den Vordergrund. Dass das Erwerbsprincip bei den meisten Staatsbahnen oft zu grossen Einfluss hat, daran ist manchmal die ungünstige Lage der Staatsfinanzen schuld, welche dieser Einnahme bedürfen. Meistens aber ist die Ursache in der Unrentabilität der Staatsbahnen zu suchen. Die rentabeln Bahnen vieler Länder, z. B. gerade Preussens, sind in Händen von Privatgesellschaften, der Staat musste des Verkehrs halber den Bau der schlechten vornehmen. Er kann dann natürlich nicht die Tarife niedrig erhalten. Er vermöchte diess jedoch leicht, falls die rentabeln Privatbahnen in seinen Händen wären.

„Bis jetzt haben sich die Staatsbahnen aus den angeführten Gründen nicht bemerklich gemacht durch grössere Taxreductionen als die Privatbahnen gewähren mussten. Der Staat Belgien allein hat auf seinen Bahnen grössere Reductionen vorgenommen, und zwar im Jahre 1866. Das Resultat war im Vergleich zur Abänderung unbedeutend, auch war diese Reduction nur bei grösseren Distanzen, über 105 Kilometer, erheblich. Im Jahre 1871 kam man theils aus diesen, theils aus politischen Gründen grossentheils zum alten Tarif zurück. Nach diesen Erfahrungen kann man sich also wegen Tarifermässigungen weder für Staats-, noch für Privatbahnen im Allgemeinen erklären. Wenn bei Staatsbahnen aus dem Grunde, dass ihre Natur nicht nothwendig gewerblich ist, selten Tarifermässigungen gemacht werden, so ist anderseits auch die Meinung vieler Freunde von Privatbahnen ungerechtfertigt, „die Staatsbahnen würden durch das Drängen des Publikums nach Tarifermässigungen leicht um die nothwendige privatwirthschaftliche Rente gebracht, was die Finanzen übermässig gefährde."

Ueber die Stellung der Vertheidiger der Privatbahnsysteme zur Concurrenzfrage sagt der Verfasser:

„Die Anhänger der Privatbahnen stellen die Ansicht auf, man solle beim Eisenbahnwesen die freie Concurrenz walten lassen, sie werde die Tarife herabdrücken. Ich gebe nun gar nicht zu, dass eine freie Concurrenz im Ganzen bei Bahnen vorkommen kann. Es giebt keine wirklichen Concurrenzlinien, bei denen jede Station von z. B. zwei Bahnen berührt wird. Beinahe immer sind es nur die Endstationen, welche bei einer eventuellen Concurrenz in Frage kommen können. Doch auch diese sehr limitirte freie Concurrenz hat sich in vielen Ländern keineswegs als das gepriesene Heilmittel des Privatbahnsystems erwiesen.

Es hat sich nämlich gezeigt, dass entweder die Concurrenz der Bahnen die Tarife ungeheuer schwankend erhalte, oder diese Concurrenz wird zur Phrase. Die Privatbahnen verständigen sich unter einander oder fusioniren. In Folge dieser Verständigung und Coalition entsteht ein factisches Monopol, welches seitens der Bahnen meistens mit so drückender Härte, wie nur immer möglich, angewendet wird, natürlich auf Unkosten des Publikums. Die Tarife werden entsprechend erhöht, damit beide Bahnen eine möglichst hohe Dividende bezahlen können. Alles diess wirkt schädlich auf Handel und Verkehr ein.

Wie man gesehen, kehrt sich also das sogenannte Heilmittel der Concurreuz gegen seine Befürworter und ihre Schooskinder, die Privatbahnen.

Angenommen, es könnte eine freie Concurrenz bei Bahnen überhaupt stattfinden, so wäre ihr Nutzen doch sehr fraglich. Die freie Concurrenz bringt neben ihren Vorzügen ebenso grosse und manchmal noch grössere Nachtheile mit sich. Ich brauche dabei nur auf die moderne Industrie zu verweisen."

Wir vermissen gerade hier nur ungern eine eingehendere Besprechung unserer schweizerischen Verhältnisse, insbesondere des Art. 3 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872, da doch dieser Artikel die Concurrenz als Princip der schweizer. Eisenbahnpolitik aufstellt und durch die Praxis dieses Princip seine volle Geltung erlangt hat. Die Bundesversammlung kann die Concessionirung einer Eisenbahn nur dann verweigern, wenn dieselbe die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen würde. Dieser Artikel 3 und die auf ihm beruhende Praxis, dass jedem Concessionsgesuch schlechthin entsprochen wird, hat bis jetzt eine Kritik noch nicht erfahren und doch liegt in ihm der Keim einer Calamität vergraben, welche früher oder später über unser Verkehrswesen hereinbrechen wird und welche die Rückkaufsfrage nur immer schwieriger und den Rückkauf selbst für den Bund stets gefahrvoller gestalten wird.

Auch in der Frage der Leitung des Betriebes bei Staatsbahnen zum Unterschied von den Privatbahnen wäre eine Parallele mit den übrigen schweiz. Verkehrsanstalten, welche unter Staatsverwaltung sind (Posten und Telegraphen), geeignet gewesen, einen wichtigen Gesichtspunkt zu Gunsten der Staatsbahnen zu gewinnen.

Im vierten Capitel wird der Verfasser auf eine Uebersicht des Standes der Bahnen im Auslande geführt. Wir entnehmen dieser Uebersicht folgende Mittheilungen:

Deutschland hat überwiegend Staatsbahnen; dagegen hat der Staat Braunschweig seine Bahnen verkauft, um im Falle einer Vereinigung mit Preussen nach dem Tode des jetzigen Herzogs einen Landesfond zu erhalten.

In Preussen eine Zeit lang Begünstigung des Privatbaues; jedoch Missbräuche bei der ministeriellen Concessionsertheilung und hierauf erfolgte Reaction zu Gunsten des Staatsbaues (Lasker).

In Oesterreich herrscht augenblicklich das Privatbahnsystem. Viele jetzt in Privathänden befindliche Linien sind vom Staate gebaut worden, in Folge der Finanzzerrüttung aber verkauft oder auf sehr lange Zeit, theilweise sogar an Ausländer, verpachtet worden. In Ungarn waltet bisher das Privatbahnsystem vor, doch fängt der Staat jetzt an zu bauen.

(Schluss folgt.)

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.