



## Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

---

Signatur	<b>StAZH MM 3.12 RRB 1898/2504</b>
Titel	<b>Strassenbahn Bremgarten–Dietikon.</b>
Datum	10.12.1898
P.	800–803

[p. 800] A. Mit Schreiben vom 4. Juli 1898 übermittelt das schweizerische Eisenbahndepartement ein vom 7. Juni datirtes Gesuch der Herren C. Weißenbach, Gemeindeammann, Hch. Honegger, Vizeammann, A. Müller, Gemeindrat, E. A. Furter, Gemeindrat, und A. Weber, Gemeindrat, sämtliche in Bremgarten, um Konzessionierung einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn vom Oberthor in Bremgarten bis zur Nordostbahnstation Dietikon.

Das Eisenbahndepartement bemerkt zu diesem Gesuche, die Konzessionsbewerber seien in üblicher Weise darauf aufmerksam gemacht worden, daß nach konstanter Praxis seitens der Bundesbehörden auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen erst eingetreten werde, wenn vorher die Frage der Straßenbenützung zwischen dem Konzessionsbewerber und den zuständigen kantonalen bzw. auch lokalen Behörden in ausschließlicher Weise erledigt worden sei.

Sodann wird darauf aufmerksam gemacht, daß insbesondere das Verhältnis zu den Herren Dr. Du Riche Preller und Mithaffe, als Inhaber der Konzession vom 15. Oktober 1897 für eine elektrische Straßenbahn von Zürich nach Dietikon und von da (bzw. Schönenwerd) zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten klar zu legen sei.

B. Mit Schreiben vom 7. Juli 1898 an den Regierungsrat sucht sodann der Gemeindrat Bremgarten zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft um Bewilligung zur Benützung der Kantonsstraße von der Kantonsgrenze bis zur Station Dietikon zum Bau und Betrieb der oben erwähnten Bahn nach.

Dem Gesuche sind beigegeben:

- a) Konzessionsgesuch an den Bundesrat nebst Kostenvoranschlag und technischem Bericht;
- b) Uebersichtskarte 1:100,000;
- c) Situationsplan 1:25,000;
- d) Längenprofil 1:20,000 und 1:2000.

C. Das Gesuch wurde dem Gemeindrat Dietikon zur Vernehmlassung übermittelt, welcher sich in seiner Zuschrift vom 25. Juli 1898 wie folgt äußert:

Er habe gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession nichts einzuwenden, begrüße vielmehr im Interesse des gegenseitigen Verkehrs eine direkte Verbindung mit Bremgarten. Dagegen müsse er darauf aufmerksam machen, daß die Straßenstrecke von der Station Dietikon bis zur Einmündung in die obere Bremgartnerstraße im Hohnert beim Stoffelbach, wenn dieselbe für die Anlage und den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn benutzt werden wolle, zu schmal sei, was die Verkehrssicherheit gefährde. Er ersuche angelegentlich, diesen Umstand bei Erteilung der Konzession besonders in Berücksichtigung ziehen zu wollen.

D. Dem Konzessionsgesuch und technischen Bericht, sowie den Plänen ist folgendes zu entnehmen:

Trace: Die Bahn nimmt, wie schon erwähnt, ihren Anfang beim Obertor Bremgarten und folgt durchwegs der Landstraße Bremgarten–Schönenwerd über Stiegelenhof, Rudolfstetten, Hohlenstraß, Reppischmühle bis zum Stoffelbach im Dietiker Hohnert. Von dort geht sie über auf die Straße Hohnert–Dietikon, kreuzt in Dietikon die Straße I. Klasse Zürich–Baden und führt durch die Stationsstraße zur Station der Nordostbahn. Für den Anschluß an den Güterbahnhof Dietikon ist eine Variante vorgesehen.

Stationen und Haltstellen sind angenommen:

Bremgarten (Station);  
 Widen - Berikon (Haltstelle);  
 Rudolfstetten (Haltstelle);  
 Reppischmühle (Haltstelle);  
 Dietikon (Station der Nordostbahn).

Länge: im Kanton Aargau	7,6 km
“ “ Zürich	3,3 “
Zusammen	<u>10,9 km</u>

#### Höhen- und Steigungsverhältnisse.

Anfangspunkt in Bremgarten	387 m	
		Steigen 168 m
Culminationspunkt auf der Mutschellen	555 m	
		Fallen 125 m
Reppischmühle	430 m	
		Steigen 15 m
Hohnert	445 m	
Station Dietikon	394 m	
Summe des Steigens		<u>183 m</u>
“ “ Fallens		<u>176 m</u>
“ “ Steigens und Fallens		<u>359 m</u>
Differenz zwischen Anfangs- und Endpunkt		7 m

Die Maximalsteigung bzw. das Maximalgefäll soll 50‰ betragen (im Längenprofil kommen Steigungen von 40 bis 49‰, auf 5540 m Länge vor).

Der Minimalradius ist gleich 25 m angenommen.

Die Kosten sind veranschlagt auf 500,000 Fr., d. h. per km auf 46,000 Fr.

Diesen geringen Kostenansatz begründen die Petenten damit, daß die Bahn überall die bestehende Landstraße benützen kann, daß letztere überall die nötige Breite besitze und von sehr guter Beschaffenheit sei, daß keine Brücken und andere Kunstbauten nötig seien und keine Gründungsspesen in Berechnung fallen.

Der Oberbau soll eingleisig angelegt und aus eisernen Querschwellen und Vignolschienen, in den Ortschaften Rillenschienen, bestehen.

Als Hochbauten sind vorgesehen: In Bremgarten Remise für 4 Wagen mit Güterschuppen, in Dietikon Remise für 2 Wagen, bei den Haltstellen Schirmdächer.

Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch von der Kraftstation Bruggenmühle in Bremgarten.

Die Spannung soll 600 Volt Gleichstrom betragen.

Die Fahrgeschwindigkeit soll 24 km per Stunde betragen. Hierbei ist angenommen, daß täglich in jeder Richtung 8 Züge fahren, so daß sich stets nur ein Zug auf der Linie befinden würde.

E. Auf Wunsch der Konzessionspetenten hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten auf den 10. August 1898 eine Konferenz mit denselben anberaumt, zu welcher außerdem eine Vertretung des Gemeinderates Dietikon und eine solche der Inhaber der Konzession für eine

Straßenbahn Zürich–Dietikon und Schlieren–Kantonsgrenze gegen Bremgarten (Dr. Du Riche Preller und Kons.) erschienen waren.

Hiebei wurde den letzteren eröffnet, daß ihre Konzession mit Bezug auf die zweite Sektion (Dietikon- bezw. Schönenwerd–Reppischmühle) erloschen sei, weil sie noch nicht im Besitz der Bundeskonzession für die zugehörige aargauische Strecke Reppischmühle–Bremgarten seien (siehe Konzession des Regierungsrates vom 21. November 1896, Art. 2, letztes Alinea), wogegen dieselben einwendeten, daß sie glauben, die Konzession bestehe noch in vollem Umfange zu Recht, indem die zugehörige Bundeskonzession (Art. 6, Abs. 2) einfach festsetze, daß der Bundesrat für die zweite Sektion später die Fristen bestimmen werde. Man kam nun dahin überein, daß vor allem Dr. Du Riche Preller und Konsorten innert 14 Tagen eine Erklärung abzugeben haben:

1. Ob ihre Unternehmung neuerdings als Konzessionspetentin für das Stück Schlieren oder Dietikon–Kantonsgrenze auftreten wolle.
2. Wenn nicht, welche Bedingungen und Vorbehalte sie betr. Anschluß der Bremgartnerlinie in Schlieren oder Dietikon mache.

F. Inzwischen reichten Vertreter der Gemeinden Weiningen, Schlieren, Niederurdorf, Altstetten und Unterengstringen der Direktion der öffentlichen Arbeiten ein vom 6. August 1898 datirtes Gesuch ein, dahingehend, der Regierungsrat wolle das Konzessionsgesuch des Gemeinderates Bremgarten für die Strecke auf Zürcher Gebiet abweisen und demselben anheim geben, sich mit den Konzessionären Du Riche Preller und Konsorten behufs des Anschlusses an der Kantonsgrenze ins Einvernehmen zu setzen. Es könne den obgenannten Gemeinden nicht gleichgültig sein, ob die Bremgartner Straßenbahn in Dietikon oder Schönenwerd und ferner ob sie an die Nordostbahn oder an die Limmatthalstraßenbahn anschließe. Nicht nur für diese, sondern auch für Bremgarten sei es von Wichtigkeit, daß der Anschluß nicht in Dietikon, am wenigsten an die Nordostbahn, sondern in Schönenwerd stattfinde, wodurch auch von Schlieren aus in der Richtung nach Unterengstringen, Weiningen // [p. 801] und den übrigen rechtsufrigen Ortschaften eine bessere Verbindung für Bremgarten bewerkstelligt würde. Ueberdies sei die Verbindung von Bremgarten über Schönenwerd nach Zürich 2 km kürzer als über Dietikon.

Andererseits werde Dietikon durch den Anschluß im Schönenwerd keineswegs geschädigt, da der Umweg gering sei und über eine breitere und günstigere Straße führe. Auch der Verkehr von Bremgarten in der Richtung nach Baden könne eben so gut in Schönenwerd mit Anschluß an die Nordostbahn in Dietikon stattfinden.

G. Die bei der Konferenz vom 10. August 1898 verlangte Erklärung von Dr. Du Riche Preller und Konsorten (siehe Fakt. E) ging am 26. August 1898 ein und lautet im Wesentlichen wie folgt:

1. Bekanntlich seien nicht Du Riche Preller und Konsorten, sondern das Bremgartner Komite Inhaber der kantonalen Konzession auf aargauischem Gebiet. Erstere seien daher machtlos gewesen und die Einhaltung der in ihrer kantonalen Konzession angesetzten Frist habe nicht von ihrem, sondern von dem Vorgehen oder Nicht-Vorgehen des letzteren bezüglich der aargauischen Strecke abgehungen.

Wenn die Direktion der öffentlichen Arbeiten gleichwol den Standpunkt eingenommen, daß die Konzession für besagte II. Sektion erloschen sei, so möchte dies dem Buchstaben nach vielleicht verfehlt sein, könne aber von den Petenten weder mit dem Sinn der Konzession, noch mit der wirklichen Sachlage, noch mit der erprobten Billigkeit der genannten Direktion als übereinstimmend anerkannt werden, zumal die Petenten für diese rein eventuelle II. Sektion bereits die Konzessionsgebühr entrichtet haben. Unter allen Umständen werde daher zum Mindesten die Zurückerstattung der Konzessionsgebühren beansprucht.

2. Betreffs des Bremgartner Projektes werde auf folgende elementare Defekte aufmerksam gemacht:

a) Der Kostenvoranschlag sei so niedrig gegriffen, daß von der betriebsfähigen Erstellung der Bahn absolut keine Rede sein könne.

b) Die Gemeinde Dietikon verlange die Verbreiterung der Straße vom Stoffelbach bis zum Nordostbahnhof Dietikon, was den an sich schon ungenügenden Voranschlag noch mehr erhöhen müßte.

c) Mit 24 km Geschwindigkeit könne über die Mutschellen nicht gefahren werden; außerdem müßten die Wagen für solche Geschwindigkeit bei der vorgesehenen Belastung mit Motoren von 100 PS ausgerüstet werden, wie sie in schmalspurige Wagen nicht eingebaut werden können. Für 24 km oder auch nur für 15–18 km Geschwindigkeit sei das Rollmaterial absolut ungenügend und müßte verdoppelt werden.

d) Anstatt des vorgesehenen Tracé vom Stoffelbach bis zur Nordostbahnstation sei dasjenige längs der Hauptstraße bis Niederurdorf (Herrweg) und von da durch die Verbindungsstraße bis zur Badenerstraße beim Schäfli bach bei weitem besser und günstiger. Die um 600 m größere Betriebslänge werde durch die bessern Steigungsverhältnisse mehr als kompensiert. Dadurch würde Niederurdorf bedient. Der Anschluß an die Limmatthalstraßenbahn würde beim Schäfli bach erfolgen, ein Verbindungsgeleise nach der Nordostbahnstation würde beiden Bahnen dienen und Dietikon würde den Postverkehr von und nach Bremgarten nach wie vor behalten. In einer Konferenz mit dem Gemeinderat Dietikon habe sich derselbe mit diesem Tracé einverstanden erklärt. Gestützt auf diese Ausführungen werde folgendes Gesuch gestellt:

„Der Regierungsrat wolle die am 21. November 1897 erteilte kantonale Konzession für die eventuelle Sektion II tale quale auf ein Jahr vom 15. Oktober 1898 ab, verlängern, wobei die Petenten erklärten, daß, falls innerhalb 6 Monaten vom Datum der vom Bremgartner Komitee einzuholenden Bundeskonzession für die aargauische Strecke eine Verständigung über einen einheitlichen Finanzplan, Bau und Betrieb der ganzen Linie Bremgarten (Oberthor) Kantonsgrenze- (mit Anschluß an die Limmatthalbahn und Nordostbahn wie oben angeführt) als ein selbständiges Unternehmen nicht erzielt werden sollte, die Petenten auf ihre Konzession der Sektion II auf Zürcher Gebiet zu Gunsten des Bremgartner Komitee verzichten würden, unter der Voraussetzung, daß die für diese Strecke bereits entrichteten Konzessionsgebühren von der hohen Regierung in solchem Fall, sowie überhaupt im Fall der Konzessionierung der Zürcher Strecke an Dritte, zurückzuerstatten seien.“

H. Obige Erklärung wurde dem Gemeinderat Bremgarten zur Vernehmlassung zugestellt und von diesem unterm 20. November 1898 wie folgt beantwortet:

1. Er halte an seinem Gesuche fest. Die Offerte der bisherigen Konzessionsinhaber sei wol schön; nach den bisherigen Erfahrungen müsse aber, bezweifelt werden, daß eine Verständigung zu Stande käme.

2. Auf die Ausstellungen an seinem Projekte habe er folgendes zu antworten:

a) Die Kostenberechnungen stützen sich auf verbindliche Offerten. Eine neue Prüfung habe nur eine ganz unwesentliche Modifikation ergeben.

b) Der Gemeinderat Dietikon hebe eine Straßenverbreiterung nicht verlangt. Derselbe offeriere übrigens die Eindeckung des Grabens durch das Dorf auf den Zeitpunkt des Beginnes der Bahnbaute.

c) Nach einem Schreiben von Brown, Boveri & Cie. vom 9. Juli 1897 an das Elektrizitätswerk Bruggenmühle seien zum Betriebe eines Motorenwagens allein 35 und eines solchen mit Anhängewagen 50 PS und zwar bei voller Belastung, notwendig. Deren heutige Bemängelung des Bremgartner Projektes stehe hiemit im Widerspruch.

d) Nach einem Schreiben des Gemeinderates Dietikon, welches beigelegt werde, sei derselbe keineswegs mit der von Dr. Du Rieche Preller und Konsorten vorgeschlagenen Traceverlegung einverstanden.

Ueberhaupt gehe aus diesem Schreiben hervor, daß Dietikon dem Unternehmen ganz sympathisch gegenüberstehe.

Nach dem dieser Eingabe beigelegtem Schreiben des Gemeindrates Dietikon vom 18. November 1898 hält derselbe in der Tat nunmehr die Straßenbreite durch das Dorf für genügend im Gegensatz zu seiner Vernehmlassung vom 25. Juli 1898. Wie eine Besprechung ergeben, ist diese Meinungsänderung eine Folge der Besichtigung der Straßenbahn Zürich–Höngg durch den Gemeindrat. Auch die übrigen Angaben des Gemeindrates Bremgarten über die Stellungnahme von Dietikon zu diesem Unternehmen finden sich in der Tat in diesem Schreiben bestätigt.

J. Unterm 23. September 1898 reichten Dr. Du Riche Preller und Konsorten der Direktion der öffentlichen Arbeiten ein Gesuch ein, um Erstreckung der Frist behufs Vervollständigung der technischen und finanziellen Vorlagen auf 6 Monate vom 15. Oktober 1898 an gerechnet, da es aus verschiedenen Gründen nicht möglich sei, die Aktiengesellschaft bis zum 15. Oktober, wie in der Bundeskonzession vorgesehen, zu konstituieren. Ein gleiches Gesuch wurde auch dem Eisenbahndepartement eingereicht und von letzterem mit Schreiben vom 27. September 1898 anher zur Vernehmlassung übermittelt. In einer nachträglichen Eingabe vom 25. November 1898 wird eine Fristverlängerung um 9 statt 6 Monate verlangt.

K. Mit Schreiben vom 9. November 1898 übermittelt der Gemeindrat Bremgarten die ihm bezw. seinen eingangs erwähnten Mitgliedern vom aargauischen Großen Rate am 27. September 1898 erteilte kantonale Konzession für die aargauische Strecke der fraglichen Bahnlinie.

Dieselbe weicht in folgenden Punkten wesentlich von den im Kanton Zürich üblichen Konzessionen ab:

- a) Die Konzessionsdauer beträgt 70 statt wie im Kanton Zürich 50 Jahre (§ 3).
- b) Eine einmalige Konzessionsgebühr wie in den zürcherischen Konzessionen ist nicht vorgesehen, dagegen eine jährliche von 50 Fr. per km von dem Zeitpunkte an, da das Unternehmen während 5 Jahren einen Reinertrag von mindestens 4% abwirft. Bei jedem weitem Prozente über 4% steigt die Konzessionsgebühr um 50 Fr. per km (§ 12).
- c) Der Regierungsrat kann von den Konzessionären eine Kautions von 15,000 Fr. verlangen (§ 13).
- d) Im Gegensatz zum Kanton Zürich, welcher den gesamten Straßenunterhalt in seiner Hand behält, dafür dann aber vom Zeitpunkte an, da das Unternehmen einen Reingewinn von mindestens 4% erzielt, einen Beitrag (in der Regel 100 Fr. per km) von der Bahnunternehmung verlangt, wird im Kanton Aargau der gesamte Straßenunterhalt vom Zeitpunkt des Baubeginnes an, der Bahnunternehmung überbunden (§ 36 und 37), an dessen Kosten der Staat der Unternehmung einen Beitrag leistet, welcher in den ersten 10 Jahren  $\frac{2}{3}$  und später die Hälfte derjenigen Summe beträgt, die der Staat durchschnittlich während der letzten zehn Jahre für den Unterhalt des betr. Straßenzuges aufgewendet hat (§ 38). // [p. 802]
- e) § 48 stipuliert eine vermehrte, über die einschlägigen Bundesgesetze hinausgehende Haftpflicht.

Im übrigen decken sich die Bestimmungen der aargauischen Konzession fast durchweg mit denjenigen der zürcherischen Normalkonzession, insbesondere auch die Heimfalls- und Rückkaufsbestimmungen, mit dem durch die längere Konzessionsdauer bedingten Unterschiede, daß bei einem Rückkauf zwischen dem 50sten und 70sten Jahre die Rückkaufssumme das 10 fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre beträgt.

L. Da im Konzessionsgesuch an den Bundesrat die Mitglieder des Gemeindrates als Konzessionsbewerber auftreten, in demjenigen an den Regierungsrat dagegen der Gemeindrat als solcher, so wurde der letztere angefragt, ob die Konzession auf den Gemeindrat oder auf die Mitglieder desselben, welche das Gesuch an den Bundesrat Unterzeichnet haben, auszustellen sei, worauf derselbe antwortete, daß gewünscht werde,

daß die Konzession auf die Namen der Mitglieder, deren alle das Gesuch an den Bundesrat unterzeichnet haben, laute. Es sei ihm s. Zt. mitgeteilt worden, daß die Bundeskonzession nicht an die Gemeindebehörde als solche, sondern nur an die speziell genannten Mitglieder derselben erteilt werde.

M. Es ist nun zunächst die Frage zu entscheiden, ob die von Bremgarten nachgesuchte Konzession ohne weiteres zu erteilen oder ob die s. Zt. an Dr. Du Riche Preller und Konsorten erteilte Konzession, welche mit Bezug auf die zweite Sektion (Dietikon– bzw. Schönenwerd–Bremgarten) nach Art. 2 derselben unzweifelhaft erloschen ist, zu erneuern sei.

Diesfalls fällt in's Gewicht, daß die kantonale Konzession für die aargauische Strecke den Petenten von Bremgarten erteilt ist und daß der Große Rat des Kantons Aargau kaum dazu gelangen würde, die Konzession für die gleiche Strecke auch Dr. Du Riche Preller und Konsorten zu erteilen.

Zur raschen Abklärung der Angelegenheit und zur baldigen Realisirung des Bahnprojektes trägt es also jedenfalls bei wenn die an Dr. Du Riche Preller und Konsorten erteilte Konzession für die II. Sektion erloschen bleibt und dieselbe für die Strecke Dietikon Kantonsgrenze den Petenten von Bremgarten erteilt wird.

Die Berufung der ersteren auf ihre Bundeskonzession erscheint nicht zutreffend, da die Bundeskonzession die kantonale zur Voraussetzung hat und daher dahinfällt, wenn letztere dahin gefallen ist.

Dagegen steht der nachgesuchten Fristverlängerung um 9 Monate für die erste Sektion bzw. die ersten Sektionen der Limmattalstraßenbahn nichts entgegen.

Was die eventuell begehrte Rückerstattung der Konzessionsgebühr betrifft, so ist darüber folgendes zu sagen:

Die Gebühr wird „für die Konzessionserteilung“ d. h. für die den Behörden durch die Konzessionserteilung und die nachfolgenden Plangenehmigungen etc. verursachte Arbeit bezogen und soll nach Art. 12 der Konzessionen vom 21. November 1896 im Maximum 250 Fr. per km betragen. Durch Regierungsratsbeschluß vom 12. Dezember 1896 wurde dieselbe auf 150 Fr. per km festgesetzt und überdies bestimmt, daß die erste Hälfte sofort und die zweite nach Erstellung der Bahn zu entrichten sei. Zurzeit ist also für die in Frage kommenden Linien nur die erste Hälfte entrichtet. Dieselbe beträgt für die beiden II. Sektionen, deren Konzession erloschen ist:

Schönenwerd–Kantonsgrenze 3,44 km à 75 Fr. = Fr. 258

Weiningen–Kantonsgrenze 4,7 km à 75 Fr. = „ 352

zusammen Fr. 610

eine gewiß bescheidene Entschädigung für all' die Umtriebe, welche den Behörden durch diese Bahnprojekte verursacht worden sind.

Es kann somit von der Rückerstattung dieser bereits bezahlten ersten Hälfte der Gebühr keine Rede sein, dagegen mag die zweite noch nicht bezahlte Hälfte derselben erlassen werden.

Was nun die Aussetzungen der Herren Dr. Du Riche Preller und Konsorten am Projekte der Konzessionspetenten betrifft, so mögen dieselben zum Teil nicht ganz unbegründet sein, immerhin können die allfällig dem Projekte anhaftenden Mängel kein Hindernis für die Konzessionserteilung bilden. Die meisten werden bei Aufstellung und Genehmigung des Bauprojektes ihre Korrektur finden.

Speziell die Tracefrage anlangend, ist zu sagen, daß es sehr begreiflich erscheint, daß die Bremgartner Petenten lieber in Dietikon an die Limmattalstraßenbahn und an die Nordostbahnstation anschließen, als im Schönenwerd an erstere allein. Daß Anschluß an die Nordostbahnstation gesucht wird, ist ganz selbstverständlich.

Nun hat allerdings die Straße vom Hohnert bis zur Station Dietikon für die Einlegung einer Bahn sehr knappe Breitenverhältnisse. Speziell die Stationsstraße in Dietikon hat nur 5,5 bis 6 m Gebietsbreite (zirka 4 m Kronenbreite), und diejenige von der Badenerstraße in Dietikon bis zur Bremgartnerstraße im Hohnert hat 6,7 m Gebietsbreite. Im Dorf ist in dieser Breite

der sogenannte Lotterbach, welcher nun allerdings abgeleitet werden soll, inbegriffen. Die Vergleichung mit Höngg trifft nicht ganz zu, indem dort die Gebietsbreite 7,2 bis 7,8 m beträgt. Uebrigens erweisen sich die Breitenverhältnisse auf der Strecke Zürich–Höngg bereits als sehr knappe. Anlässlich einer am 22. November 1898 stattgefundenen Konferenz mit einer Abordnung der Konzessionsbewerber von Bremgarten wurde daher der letzteren erklärt, daß der Regierungsrat voraussichtlich bei der Genehmigung der Baupläne dazu gelangen werde, eine entsprechende Verbreiterung der Straße Hohnert–Station Dietikon zu verlangen. Trotzdem hielt die erstere am eingereichten Projekt fest und konnte sich mit der von Dr. Du Riche Preller und Konsorten vorgeschlagenen Modifikation um so weniger befreunden, als tatsächlich die Verbindungsstraße Herrweg–Schäflibach einer totalen Korrektur bedürfen würde, bevor dieselbe für die Anlage einer Straßenbahn benutzt werden könnte.

Durch die vorgeschlagenen Aenderungen wäre allerdings der Gemeinde Niederurdorf gedient, allein die Entfernung vom Herrweg bis zur Badenerstraße bei Schönenwerd oder beim Schäflibach, welche letztere beiden Punkte von der Limmatthalstraßenbahn berührt werden, beträgt nur 700 m, so daß Niederurdorf nicht so empfindlich abgefahren wird. Es bleibt noch übrig, das Verhältnis zur aargauischen Konzession zu erörtern. Abgesehen von der längern Konzessionsdauer sind nämlich die Bedingungen der erstern entschieden erschwerender als diejenigen, welche hierorts üblich sind, und könnte man sich fragen, ob es angezeigt sei, daß der Kanton Zürich Konzessionsbewerbern aus dem Kanton Aargau liberalere Bedingungen stelle, als ihnen vom eigenen Kanton gestellt werden. Nun würde es sich aber doch kaum empfehlen, wegen etwa 3 km Straßenbahn von der Normalkonzession abzuweichen, um so weniger, als von der Gesellschaft ziemlich umfangreiche, das Unternehmen etwas stark belastende Straßenkorrekturen jedenfalls verlangt werden müssen und auch mit Bezug auf die Konzessionsdauer (50 Jahre) unbedingt an der Normalkonzession festgehalten werden muß.

N. Mit den Konzessionspetenten fanden am 1. Dezember 1898 konferenzielle Verhandlungen auf der Direktion der öffentlichen Arbeiten statt. Die Petenten erklärten sich mit dem Konzessionsentwurf einverstanden.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten  
beschließt der Regierungsrat:

I. Die in den kantonalen Konzessionen vom 21. November 1896 für schmalspurige elektrische Straßenbahnen

a) von Zürich über Schlieren nach Dietikon und von Dietikon bzw. Schönenwerd bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten;

b) von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden festgesetzte Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen wird mit Bezug auf die I. Sektionen dieser beiden Linien (Zürich–Dietikon–Schlieren–Weiningen) bis 15. Juni 1899 verlängert. Dagegen wird, gestützt auf Art. 2, letztes Alinea der Konzessionen, ausdrücklich erklärt, daß die Konzessionen mit Bezug auf die II. Sektionen (Dietikon bzw. Schönenwerd bis Kantonsgrenze und Weiningen bis Kantonsgrenze) erloschen sind, in der Meinung, daß die noch nicht einbezahlte zweite Hälfte der Konzessionsgebühr für diese zweiten Sektionen zu erlassen ist.

II. Den Herren C. Weißenbach, Gemeindammann, Hch. Honegger, Vizeammann, A. Müller, Gemeindrat, E. A. Furter, Gemeindrat, und A. Weber, Gemeindrat, sämtliche in Bremgarten, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Bewilligung erteilt, von der Kantonsgrenze bis Reppischmühle im Anschluß an die zugehörige aargauische Strecke Bremgarten–Reppischmühle bis zur Nordostbahnstation Dietikon eine schmalspurige Straßenbahn zu erstellen und dieselbe mittelst elektrischer Kraft zu betreiben, nach eingereichtem generellem Projekt und unter folgenden Bedingungen:

(Siehe den Beilagenband). // [p. 803]

III. Mitteilung an Herrn Dr. Du Riche Preller in Zürich zu Handen der Konzessionsinhaber der Limmatthal-Straßenbahn, Herrn C. Weißenbach, Gemeindammann, in Bremgarten, zu Handen der Konzessionsbewerber von Bremgarten, die Gemeinräte Altstetten, Schlieren, Dietikon, Nieder-Urdorf, Unter-Engstringen, Weiningen, Geroldswil und Oetwil, sowie an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: esk)/29.09.2014*]