Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzessionen der Wädensweil-Einsiedelnbahn, der Zürichsee-Gotthardbahn, der Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn und einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern oder Schindellegi an die Gesellschaft der schweiz. Südostbahn.

(Vom 16. Dezember 1889.)

Tit.

Zwischen den Verwaltungsräthen der Eisenbahngesellschaften Wädensweil-Einsiedeln und Zürichsee-Gotthardbahn, sowie den Initiativkomites für die Biberbrücke-Gotthardbahn und für Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Goldau ist unter dem 12. Oktober 1889 eine Vereinbarung abgeschlossen worden, nach deren Art. 1 sich diese Interessengruppen unter einander behufs Bildung und Gründung einer den Namen „Schweizerische Südostbahn" tragenden neuen Eisenbahngesellschaft verbinden, deren Sitz und Domizil in Wädensweil sein soll und als deren Zweck angegeben ist:

a. der käufliche Erwerb der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln;

b. der käufliche Erwerb der Zürichsee-Gotthardbahn, worunter die Bahnstrecke Rapperswil-Pfäffikon im gegenwärtigen Bestande verstanden ist;

c. der sofortige Bau der projektirten, sub 23. Dezember 1881 von der Bundesversammlung und sub 2. Juli 1886 auch für die Einmündung auf Station Goldau konzedirten Linie Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn;

d. der gleichzeitige Bau der sub 2. Juli 1886 von der Bundesversammlung konzedirten Linie Pfäffikon-Samstagern oder Schindellegi;

e. der künftige Betrieb dieser vier Linien auf Grundlage der in Art. 9 und 10 aufgestellten Bestimmungen.

Der gesammte Kapitalbedarf wurde vorläufig auf Fr. 10,000,000 veranschlagt und eingetheilt in Fr. 5,000,000 4% Obligationen und Fr. 5,000,000 Stammaktien zu Fr. 500 jede.

Die Gesellschaft der Wädensweil-Einsiedelnbahn tritt ihre Bahn sammt Rollmaterial und allen Aktiven nach Maßgabe der Bilanz pro 31. Dezember 1888 (Oberbauerneuerungs- und Versicherungsfonds inbegriffen) um die Uebernahmssumme von Fr. 4,234,580 an die neue Gesellschaft ab.

Diese Uebernahmssumme, welche ohne Zuschlag oder Abzug in die Bilanz der neuen Gesellschaft aufgenommen werden soll, setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

a. Bahnbau laut Baukonto	Fr.	3,689,185. 55
b. Rollmaterial laut Konto	„	327,381. —
c. Mobiliar und Geräthschaften . . .	„	41,094. 15
d. Bahn- und Bankguthaben . . .	„	30,468. —
e. Werthschriften	„	80,345. 30
f. Materialvorräthe	„	50,780. —
g. Verschiedene Debitoren	„	15,326. —
Summa	Fr.	4,234,580. —

wobei vorgesehen ist, daß allfällige Veränderungen im Bestand dieser Bilanzposten auf den Zeitpunkt der Uebergabe, 31. Dezember 1889, in Baar ausgeglichen werden sollen.

Die Uebernahmssumme soll gedeckt werden:

Fr. 2,200,000 durch Uebergabe von 4400 Stammaktien der neuen Gesellschaft à Fr. 500 jede;

„ 2,034,580 durch Baarzahlung, wobei jedoch den Obligationsinhabern der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn das Recht vorbehalten bleibt, innert einer festzusetzenden Frist an Stelle der Baarzahlung für den ganzen oder einen beliebigen, durch 500 theilbaren Betrag auch Obligationen der neuen Gesellschaft anzunehmen.

In gleicher Weise hat die Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft ihr Bahnstück Rapperswil-Pfäffikon an die neue Gesellschaft abzutreten, und zwar um die Summe von Fr. 832,000, deren Deckung durch Uebergabe von 1664 Stammaktien à Fr. 500 der neuen Gesellschaft vorgesehen ist.

Beide Kaufsobjekte sind frei von Pfandrechten und Schulden, jedoch mit allen aus den bezüglichen Konzessionen fließenden Rechten und Pflichten an die neue Gesellschaft zu übergeben.

Auch die beiden Eingangs bezeichneten Komites treten ihre Konzessionen für die Linien Biberbrücke-Goldau und Pfäffikon-Samstagern an die neue Gesellschaft ab, welche sich ihrerseits zur Rückvergütung der den Komites bisher erlaufenen Kosten und Auslagen und zum beförderlichen Bau dieser beiden Linien verpflichtet. Nach Genehmigung des Finanzausweises und Ertheilung der Baubewilligung durch den Bundesrath soll der Bau beider Linien ungesäumt an die Hand genommen und so gefördert werden, daß beide gleichzeitig dem Betriebe übergeben werden können.

Die Linie Wädensweil-Einsiedeln bleibt Stammlinie der fusionirten Unternehmung und Wädensweil Domizil der neuen Gesellschaft und ihrer Verwaltung. Dem zur Zeit des Ueberganges angestellten Personal der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln ist Anspruch auf gleichwerthige Anstellung bei der neuen Gesellschaft eingeräumt.

Es enthält sodann die Vereinbarung noch nähere Bestimmungen über die Zusammensetzung des Verwaltungsrathes der neuen Gesellschaft und die darin den Kantonen und bezw. Gemeinden und Bezirken zu gewährende Vertretung, sowie ferner über die Leitung und Einrichtung des Betriebes (Zahl und Richtung der durchgehenden Züge, Anschlußverhältnisse u. s w.). Bis zur Eröffnung der neuen Linien soll die Linie Wädensweil-Einsiedeln in bisheriger Weise fortbetrieben werden.

Der Vertrag sieht endlich vor, daß, nachdem die Generalversammlung der beiden Bahngesellschaften „Wädensweil-Einsiedeln“ und „Zürichsee-Gotthardbahn“ zur Abtretung ihrer Linien an die neue Gesellschaft die Zustimmung ertheilt, dieselben zugleich über Liquidation ihrer Gesellschaften Beschluß zu fassen haben werden, in der Meinung, daß der Betrieb dieser Bahnen für Rechnung und Gefahr der bisherigen Gesellschaften bis Schluß des Jahres 1889 seinen Fortgang nehme, dagegen vom 1. Januar 1890 an für Rechnung und Gefahr der neuen Gesellschaft beginne, wobei auch die betriebsmäßige Instandhaltung der Bahn, der Betriebsobjekte, sowie des sämmtlichen Materials mitverstanden sei.

Für das Theilstück Rappersweil-Pfäffikon ist für die nächste Zeit noch Fortbetrieb durch die Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehen, und es behält sich die neue Gesellschaft vor, diesbezügliche Vorlagen zu machen.

In einem Nachtrag vom 12. August 1889 wurde der Kapitalbedarf um Fr. 500,000 (in Obligationen) höher angesetzt, ferner eine Aenderung der Bestimmungen über Zusammensetzung der Verwaltung und Betriebsleitung getroffen und an die Bedingung, daß die Uebergabe der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn frei von Pfandrechten und Schulden zu erfolgen habe, der Rechtsvorbehalt geknüpft, daß diejenigen Obligationen des Anleihens von zwei Millionen der Eisenbahngesellschaft „Wädensweil-Einsiedeln" vom 1. Juni 1888, deren Besitzer dieselben nicht gegen Obligationen der neuen Gesellschaft „Schweizerische Südostbahn" austauschen, noch deren Rückzahlung vor Verfall annehmen, in ihrer bisherigen Rechtsstellung verbleiben sollen, und daß demnach das denselben zustehende, im eidgenössichen Eisenbahnpfandbuch eingetragene Pfandrecht in den neu auszugebenden Obligationen vorzumerken sei.

Behufs Beschaffung der für die Zwecke der neuen Gesellschaft erforderlichen Geldmittel schlossen dann die Vertreter der vier Interessengruppen mit der eidgenössischen Bank unterm 9. Oktober 1889 einen Vertrag ab, laut welchem sich die letztere (Namens eines Banksyndikates) zur festen Uebernahme von 3½ Millionen des zu beschaffenden Obligationenkapitals zum Kurse von 96 %, sowie eventuell weiterer 2 Millionen verpflichtete, letzteres für den Fall und insoweit, als die Obligationäre der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn ihre Obligationen nicht gegen solche der neuen Gesellschaft austauschen würden. Ferner ging die Bank die Verpflichtung ein, von den seitens der neuen Gesellschaft der Schweizerischen Südostbahn auszugebenden, voll liberirten und während der Bauzeit bis zu dem auf die Betriebseröffnung nächstfolgenden Rechnungsabschlusse zu 4 % verzinslichen Stammaktien à Fr. 500 3936 Stück zum Parikurse zu übernehmen. Bezüglich weiterer 4400 Stück, welche der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln in Liquidation verabfolgt werden, traf die eidg. Bank mit dieser Bahngesellschaft ein separates Abkommen, das aber als Bestandtheil des vorerwähnten Hauptvertrages anerkannt wurde. Darnach übergibt die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln der eidg. Bank die ihr zugetheilten 4400 liberirten Aktien der Schweizerischen Südostbahn, wogegen sich die Bank anheischig macht, die durch einen Beschluß der Generalversammlung entsprechend zu verpflichtenden Aktionäre der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln gegen Aushändigung ihrer Aktien in baar (Fr. 530 + Dividende pro 1889

für eine Prioritätsaktie und Fr. 470 für eine Stammaktie) oder durch Verabfolgung von Aktien der Schweizerischen Südostbahn zu befriedigen.

Die Generalversammlungen der Aktionäre sowohl der Zürichsee-Gotthardbahn als der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn ertheilten unterm 27. Oktober und 5. November 1889 der sie zur Abtretung ihrer Unternehmungen an die neue Südostbahn verpflichtenden Vereinbarung vom 12. August sammt Nachtrag dazu vom 20. Oktober 1889, ferner dem allgemeinen Finanzvertrage mit der eidgenössischen Bank vom 9. Oktober 1889 und den respektiven speziellen Abmachungen mit diesem Institute die Genehmigung und beschlossen demgemäß gleichzeitig die Liquidation, indem sie ihren Verwaltungsräthen die zur Durchführung derselben und der Fusion erforderlichen Vollmachten ertheilten. Ebenfalls am 5. November l. J. konstituirte sich die neue Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn, beschloß die der Vereinbarung vom 12. August und Nachtrag vom 20. Oktober 1889 entsprechenden Statuten und bevollmächtigte den Verwaltungsrath, die für Erwerbung der Zürichsee-Gotthard-Bahn und der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn erforderlichen Verträge abzuschließen und alle hiefür, sowie für Uebertragung der Konzessionen der Initiativkomites „Biberbrücke-Gotthardbahn“ und „Pfäffikon-Goldau“ erforderlichen Schritte vorzunehmen.

Im Sinne dieser Beschlüsse der Generalversammlungen und in Ausführung der Vereinbarung vom 12. August 1889 wurden am 5. November l. J. die Verträge betreffend käufliche Abtretung der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn und der Zürichsee-Gotthard-Bahn abgeschlossen und Erklärungen betreffend Ueberlassung der Konzessionen Pfäffikon-Goldau-Anschluß Gotthardbahn und Biberbrücke-Sattel-Goldau vereinbart.

Mit Eingabe vom 9. November sucht der Verwaltungsrath der schweizerischen Südostbahn um die hoheitliche Genehmigung im Sinne von Art. 10 Eisenbahngesetz der Uebertragung der mehrerwähnten Konzessionen auf die neue Gesellschaft nach. Es betrifft dieß:

1) Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wädensweil bis an die zürcherisch-schwyzerische Kantonsgrenze bei der Schindellegi, vom 2. März 1870, und des Standes Schwyz für die Fortsetzung von der Schindellegi bis Einsiedeln, vom 22. Juni 1870, beide genehmigt durch Bundesbeschlüsse vom 7. Dezember 1870 (E. A. S. a. F. VI, 367 ff);
2) Bundeskonzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rappersweil nach Brunnen, vom 25. Juni 1874 (E. A. S. II, 163 ff.), abgeändert 22. Juni 1878 (ib. V, 42 ff.);

3) Bundeskonzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn zwischen Schwyz und Brunnen, vom 23. Dezember 1881 (E. A. S. VI, 199 ff.), in Verbindung mit dem Bundesbeschluß betreffend Ermächtigung des Bundesrathes zur Erweiterung der genannten Konzession, vom 2. Juli 1886 (ib. IX, 50);

4) Bundeskonzession für eine Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagern oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn, vom 2. Juli 1886 (E. A. S. IX, 42 ff.).

Mit dem Gesuche um Uebertragung der Konzessionen legte der Verwaltungsrath der Südostbahn dem Bundesrathe die Statuten zur Genehmigung vor.

Von den nach Mitgabe des Art. 10 Eisenbahngesetz zur Vernehmlassung über die ihr Gebiet beschlagenden Konzessionsübertragungen eingeladenen Kantonsregierungen erklärte diejenige von St. Gallen, keinerlei Einwendungen irgend welcher Art zu erheben, und diejenige von Schwyz ist ebenfalls vollständig einverstanden und empfiehlt angelegentlich die Genehmigung der Konzessionsübertragungen, nur wünscht sie, daß von der ihr thatsächlich zugestandenen Vertretung in der Verwaltung der neuen Gesellschaft im Nachtrag zu der Vereinbarung betreffend Fusion, vom 20. Oktober 1889, ausdrücklich ein protokollarischer Vormerk gemacht werde.

Hiezu bemerken wir schon hier, daß uns die Erfüllung dieses Begehrens weder thunlich noch auch nothwendig erscheint, da § 25 der Statuten die Ernennung eines Mitgliedes der Verwaltung durch die Regierung von Schwyz vorsieht, womit der von letzterer erhobene Anspruch auch rechtlich gesichert erscheint.

Die Regierung von Zürich erhebt in ihrer vom 5. Dezember 1889 datirten Vernehmlassung keine Einwendung gegen die Uebertragung der Konzession für die Linie Wädensweil-Einsiedeln, glaubt aber betonen zu sollen, daß aus ihrer Zustimmung zu den Konzessionsübertragungen nicht gefolgert werden dürfe, als würde sie, sofern die Südostbahn zu Stande komme, die Frage der Zufahrtslinie zum Gotthard als erledigt betrachten. Die Südostbahn möge als Lokalbahn gewisse Berechtigung haben, für die Verkehrsinteressen des Kantons Zürich und der Nordostschweiz genüge dieselbe nicht und sie (die Regierung von Zürich) werde unentwegt das vorgesteckte Ziel verfolgen, die möglichst kürzesten und betriebsfähigsten Anschlüsse zur Gotthardlinie für diese Landesgegend zu erringen und nutzbar zu machen.

Der Bundesrath erblickt nicht bloß keinen Grund, der Konzessionsübertragung entgegenzutreten, sondern hält im Gegentheil dafür, daß die von der neuen Gesellschaft angestrebten Ziele im allgemeinen Interesse liegen und daher die Unterstützung des Bundes verdienen. Die zu bauenden neuen Linien werden eine empfundene Lücke im ostschweizerischen Eisenbahnnetze ausfüllen und der Umstand, daß die anschließenden Bahnen mit den neuen Linien zu einem einheitlichen Unternehmen und unter der gleichen Verwaltung vereinigt werden, ist als ein weiterer Schritt zur Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens im Interesse des Verkehrs lebhaft zu begrüßen.

Die längst angestrebte Verbindung des Zürichsee's mit dem Vierwaldstättersee durch den Bau der Linie Pfäffikon-Goldau bringt einem nicht unbedeutenden Theil der Ostschweiz, insbesondere aber der March, dem Kanton Glarus, dem Rheinthal und der Arlbergroute gegenüber dem jetzigen bedeutenden Umweg über Zürich-Altstätten-Zug-Rothkreuz eine direkte Verbindung mit der Zentral- und Westschweiz einerseits, wie anderseits mit dem Gotthard und Italien. Nicht weniger wird die neue Linie dem lokalen Verkehr des Kantons Schwyz zu Gute kommen, indem sie dessen einzelne Theile unter sich und mit dem Kantonshauptort in Verbindung setzt und den Verkehr mit Einsiedeln erleichtert. Mögen auch gewisse Faktoren die Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsweges etwas beeinträchtigen, so sind doch anderseits die Vortheile in die Augen springend und liegt unter allen Umständen in der neuen Verbindung eine beachtenswerthe Verkehrsverbesserung und Erleichterung, welche noch wesentlich erhöhte Bedeutung gewinnen wird, wenn das zur Zeit ventilirte Projekt der Erstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen dem Toggenburg oder sogar St. Gallen und Rappersweil zu Stande kommt.

Die Vereinigung von Wädensweil-Einsiedeln und Rappersweil-Pfäffikon mit den neuen Linien zu einem einheitlichen Unternehmen war durch die Verhältnisse geboten. Die bisherige Sackbahn Wädensweil-Einsiedeln erhält ihre natürliche und von ihr längst angestrebte Fortsetzung durch den Kanton Schwyz bis zur Gotthardbahn, und das Gleiche gilt für Rappersweil-Pfäffikon, welches von Anfang an nur als Theilstück einer vom Zürichsee bis zur Gotthardbahn durchgehenden Linie gedacht war, auf welche denn auch die ursprüngliche Konzession lautete. Erst nachträglich wurde eine Ausscheidung der beiden Sektionen Rappersweil-Pfäffikon und Pfäffikon-Brunnen getroffen, jedoch unter ausdrücklicher Verpflichtung der Gesellschaft zur Abtretung (gegen Erstattung der von ihr aufgewendeten Baukosten) des Theilstückes

Rappersweil-Pfäffikon auf den Zeitpunkt der Eröffnung einer durchgehenden Linie nach Brunnen. Der Hinweis auf die Komplikationen und Schwierigkeiten, welche der getrennte Betrieb der Linien Rappersweil-Pfäffikon, Wädensweil-Einsiedeln und Pfäffikon-Goldau, welch' letztere für die Strecke Samstagern, bezw. Schindellegi bis Biberbrücke auf die Benutzung des Geleises der erstern angewiesen ist, nothwendig mit sich gebracht hätte, genügt, um die Unhaltbarkeit eines solchen Verhältnisses ohne Weiteres darzuthun. Es bedarf auch keines besondern Nachweises, daß die einheitliche Verwaltung der verschiedenen Linien nicht bloß der raschen und bequemen Abwicklung des ganzen Betriebsdienstes förderlich sein, sondern auch wesentliche finanzielle Vortheile mit sich bringen wird.

Da es sich nicht um Genehmigung der von den Interessentengruppen zum Zwecke ihrer Vereinigung getroffenen Abmachungen, sondern um die Frage handelt, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die Konzessionsübertragung stattfinden soll, so liegt an und für sich auch keine Veranlassung vor, auf die einzelnen Bestimmungen jener für den Bund unverbindlichen Abmachungen hier näher einzutreten. Dieselben betreffen jedoch zum Theil Verhältnisse, bei deren Gestaltung die Eisenbahngesellschaften nicht freie Hand haben, sondern an die Mitwirkung, bezw. Genehmigung des Bundes gebunden sind, und es dürfte sich empfehlen, mit Bezug auf diese Punkte die Stellung des Bundes schon jetzt kurz zu berühren, wenn auch eine eigentliche Verfügung erst später, anläßlich der Statutengenehmigung oder der Rechnungsprüfung, zu treffen sein wird.

Ziff. 5 des zwischen den fusionirenden Bahnen und Komites mit der eidgen. Bank am 9. Oktober 1889 abgeschlossenen Finanzvertrages sieht vor, daß die Aktien der zu konstituirenden Südostbahngesellschaft während der Bauzeit bis zu dem auf die Betriebseröffnung nächstfolgenden Rechnungsabschlusse zu 4 % verzinslich seien, und dementsprechend enthält § 9 der Statuten der neuen Gesellschaft die Bestimmung, daß vom 1. Januar 1890 an, während der Bauzeit der beiden Linien Pfäffikon-Samstagern (oder Schindellegi) und Biberbrücke-Goldau, den Aktionären 4 % Zinsen pro anno vergütet werden sollen.

Die gesetzliche Zuläßigkeit einer solchen Bestimmung erscheint in doppelter Richtung fraglich. Es braucht aber die Entscheidung keineswegs anläßlich der Konzessionsübertragung getroffen zu werden, vielmehr erscheint es logischer und konsequenter, daß darüber, wie regelmäßig über solche Fragen, bei Genehmigung der Statuten durch den Bundesrath entschieden werde. Eventuell würde sich dazu der Anlaß auch noch bei der Rechnungsvorlage bieten, in welchem

Falle dann bei allfälligen Meinungsverschiedenheiten das Bundesgericht in letzter Linie zum Entscheid berufen wäre.

Ein weiterer Punkt, welcher Erwähnung verdient, ist der Folgende:

In Art. 3 der oben dem wesentlichen Inhalt nach reproduzirten Vereinbarung vom 12. August 1889 wird für die Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln die Uebernahmssumme festgesetzt und für alle Kontrahenten nach Maßgabe der Bilanz vom 31. Dezember 1888 verbindlich erklärt, sowie weiter bestimmt, daß dieselbe ohne Zuschlag oder Abzug in die Bilanz der neuen Gesellschaft aufzunehmen sei. Ferner setzt Art. 5 des gleichen Vertrages fest, daß den ursprünglichen Konzessionären der Linien Pfäffikon-Samstagern und Biberbrücke-Goldau die für Vorstudien, Plananfertigung und Konzessionserwerbung bisher erlaufenen Kosten und Auslagen nach stattgefundener Konstituirung von der neuen Gesellschaft rückvergütet werden sollen. Es versteht sich nun aber, daß diese Vereinbarungen für den Bund nicht verbindlich sind und denselben gegenüber die aus dem Rechnungsgesetze fließenden Befugnisse des Bundesrathes, speziell bezüglich Prüfung der Bilanz und der spätern Baurechnungen der fusionirten Gesellschaft, ebenso wie allfällige Verfügungen in Betreff von Kursverlusten unpräjudizirt vorbehalten bleiben. Um nicht etwa eine gegentheilige Meinung aufkommen zu lassen, dürfte es sich empfehlen, einen bezüglichen Vorbehalt in den Uebertragungsbeschluß aufzunehmen, was wir Ihnen beantragen.

Was sodann die Form anbetrifft, in welcher dem Gesuche der Gesellschaft zu entsprechen ist, so mußte von der Aufstellung einer neuen einheitlichen Konzession für das fusionirte Netz schon aus dem Grunde Umgang genommen werden, weil dieses Verfahren als das weitläufigere erschien, indem es z. B. Verhandlungen im Sinne von Art. 2, Eisenbahngesetz mit der Petentin und den betheiligten Kantonen nothwendig gemacht hätte, und alle Weiterungen vermieden werden mußten, wenn man dem Umstande Rechnung tragen wollte, daß die neue Gesellschaft schon auf 1. Januar 1890 ihre Thätigkeit beginnen will. Es unterliegt auch keinem besonderen Bedenken, im vorliegenden Fall das übliche Verfahren zu beobachten, d. h. einfach die Konzessionen der sich auflösenden Gesellschaften und Komites an die neue Gesellschaft zu übertragen und diese Uebertragung an diejenigen Bedingungen und Vorbehalte zu knüpfen, welche im Hinblick auf gesetzliche Vorschriften, oder zur Wahrung der öffentlichen Interessen oder endlich zur Herstellung der nothwendigen Uebereinstimmung zwischen den verschiedenen Konzessionen angezeigt erscheinen.

Bei Anlaß der Konzessionsübertragung schlagen wir vor, für die Variante Sattel-Goldau, welche die Petentin statt der im ursprünglichen Projekte vorgesehenen Strecke Sattel-Brunnen zu bauen gedenkt, die noch fehlende Konzession zu ertheilen. Es ist zwar durch Bundesbeschluß vom 2. Juli 1886 der Bundesrath ermächtigt und beauftragt worden, den Konzessionären der Biberbrücke-Gotthard-Bahn unter gewissen, dermalen erfüllten Voraussetzungen das Recht einzuräumen, von Sattel aus auch in der Richtung nach Goldau, statt gegen Brunnen zu bauen, es dient aber zur Vereinfachung, diese Abänderung oder Erweiterung der ursprünglichen Konzession gleichzeitig mit deren Uebertragung vorzunehmen, was auch deshalb angezeigt ist, weil das Konkurrenzverhältniß, welches s. Z. der Ertheilung einer definitiven Konzession im Wege stand, infolge der Fusion dahingefallen ist. Demgemäß wird dann weiter auch die eventuelle Konzession, bezw. die Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung einer solchen für die Fortsetzung der Linie Pfäffikon-Samstagern von Biberbrücke über Sattel nach Goldau vom 2. Juli 1886 gegenstandslos und hinfällig.

Im Fernern ist es geboten, für die nunmehr ein Ganzes bildenden Linien Pfäffikon-Samstagern (oder Schindellegi) und Biberbrücke-Goldau an Stelle der laufenden besondern Fristen, neue einheitliche treten zu lassen.

Nothwendig erscheint es auch, für das ganze Netz die gleiche Anzahl von Wagenklassen vorzuschreiben, indem die Konzession für Biberbrücke-Brunnen nur zwei Klassen vorsieht, während alle übrigen Konzessionen drei vorschreiben, wozu allerdings zu bemerken ist, daß dermalen sowohl die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn als Rappersweil-Pfäffikon nur zwei Wagenklassen führen. Die Festsetzung von drei Wagenklassen dürfte mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr, welcher auf den Linien erwartet wird, wenigstens auf den Zeitpunkt angezeigt sein, wo der durchgehende Betrieb eröffnet wird.

In Betreff der Zahl der täglichen Züge, welche in den einzelnen Konzessionen ebenfalls verschieden geregelt ist, dürfte es genügen, dem Bundesrath die Berechtigung einzuräumen, wenn nöthig bei der Fahrplangenehmigung die Uebereinstimmung auf den verschiedenen Linien herzustellen.

Eine wesentliche Verschiedenheit der zu übertragenden Konzessionen besteht in Bezug auf die Taxbestimmungen. Es gelten folgende Maximalansätze:

	Personen per km.			Gepäck per 100 kg. und km.	Vieh per Stück und km.			Güter per 100 kg. und km.	
	I	II	III		1	2	3	höchste	niedrigste
Wädensweil-Einsiedeln . (auf km. und kg. berechnet)	10,41	7,29	5,20	5	16,66	8,88	3,12	2,08	—
	mit Berechtigung zu Taxerhöhungen bei Steigungen über 25 ‰								
Rappersweil-Pfäffikon .	16	11	7	8	26	13	5	3	1,4
Biberbrücke-Goldau . .	—	15	10	12	36	18	7	4	—
Pfäffikon-Samstagern .	20	15	10	10	32	16	6	4	2

Eine solche Verschiedenheit der Taxen darf bei Vereinigung der Linien zu einem einheitlichen Netze nicht mehr bestehen bleiben und es ergibt sich die Vereinheitlichung der Taxen auf dem ganzen Netze als eine ganz selbstverständliche Forderung, welche an die Fusion zu stellen und zur Bedingung der Konzessionsübertragung zu machen ist. Schon bei diesem Anlasse eine Einheitstaxe festzusetzen geht deßhalb nicht an, weil darüber doch die Gesellschaft hätte gehört werden müssen, wozu aber die Zeit fehlte. Es wird auch vollkommen genügen, wenn die Bedingung der Vereinheitlichung der Taxen auf Grundlage der Normalsätze und, soweit Steigungen über 15 ‰ in Betracht kommen, mit dem Rechte der Erhöhung nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen vom 11. September 1873 ausgesprochenen Grundsätze, gestellt wird. Ebenso dürfte eine Taxerhöhung für die bezüglich der Anlagekosten ausnahmsweise gestellte Seedammstrecke am Platze sein. Soll aber auf diesem Wege eine die Gesellschaft bindende neue Tarifgrundlage geschaffen werden, so ist ferner die Bestimmung zu treffen, daß nach Feststellung der neuen Tarife durch den Bundesrath die anders lautenden Tarifbestimmungen der Konzessionen dahinfallen.

Wird für einen Theil des fusionirten Netzes eine Taxerhöhung gestattet, so ist es auch angezeigt, wie in den neuern Konzessionen die Verpflichtung zur Reduktion schon für den Fall festzusetzen, daß der Reinertrag 6 % (statt 8 %) beträgt.

Zur Vorbereitung und Erleichterung des spätern Rückkaufs ist ferner die einheitliche Gestaltung der darauf bezüglichen Bestimmungen der verschiedenen Konzessionen in's Auge zu fassen. In den die kantonalen Konzessionen für Wädensweil-Einsiedeln genehmigenden Bundesbeschlüssen vom 7. Dezember 1870 ist der Rückkauf übereinstimmend nach den damals üblichen Bedingungen geregelt, während in den Bundeskonzessionen für Rappersweil-Pfäffikon, Biberbrücke-Brunnen und Pfäffikon-Samstagern die Rückkaufsbestimmungen der Normalkonzession aufgenommen sind. Der erste Rückkaufstermin ist in allen Konzessionen übereinstimmend

auf den 1. Mai 1903 festgesetzt. Wir beantragen, die Einheitlichkeit dadurch herzustellen, daß die Linie Wädensweil-Einsiedeln mit Bezug auf den Rückkauf gleichfalls der Normalkonzession unterworfen wird, indem man die bezüglichen Bestimmungen der jüngsten Konzession, d. h. für Pfäffikon-Samstagern, für das ganze Netz der neuen Gesellschaft gültig erklärt und gleichzeitig bestimmt, daß der Rückkauf nicht getrennt für die einzelnen Linien, sondern für alle zusammen als ein einheitliches Ganzes zu geschehen habe und demgemäß bei Ausmittlung der Entschädigung nach dem durchschnittlichen Reinertrag der zehn der Kündigung vorangehenden Kalenderjahre der Reinertrag des Gesammtnetzes, nicht der einzelnen Linien zu Grunde zu legen sei.

In letzter Linie ist noch die Konzessionsdauer gleichmäßig festzusetzen, was am einfachsten durch Bestimmung des 1. Januar 1969 als Auslauftermin für sämmtliche Konzessionen geschehen kann, welche, mit Ausnahme derjenigen für Rappersweil-Pfäffikon, ohnehin alle auf jenen Termin abstellen.

Endlich beantragen wir, wie bei der Uebertragung der Konzessionen der S. O. S. und J. B. L. so auch hier zu verlangen, daß dem Bundesrathe das Recht eingeräumt werde, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes der neuen Gesellschaft zu ernennen.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Entwurf Bundesbeschluß zur Genehmigung empfehlen, benützen wir den Anlaß zu erneuter Versicherung unserer Hochachtung.

Bern, den 16. Dezember 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Uebertragung der Konzessionen der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn, der Zürichsee-Gotthard-Bahn (Rappersweil-Pfäffikon), einer Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn und einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern oder Schindellegi an die Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1) einer Eingabe des Verwaltungsrathes der schweiz. Südostbahn, vom 9. November 1889;
2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 16. Dezember 1889,

beschließt:

1. Die Konzessionen:

a. des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wädensweil bis an die zürcherisch-schwyzerische Kantonsgrenze bei der Schindellegi, vom 2. März 1870, und des Standes Schwyz für die Fortsetzung von der Schindellegi bis Einsiedeln, vom 22. Juni 1870, beide genehmigt durch Bundesbeschlüsse vom 7. Dezember 1870 (E. A. S. a. F. VI, 367 ff.);

b. des Bundes für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rappersweil nach Brunnen, vom 25. Juni 1874 (E. A. S. II, 163 ff.), abgeändert durch Bundesbeschluß vom 22. Juni 1878 (E. A. S. V, 42 ff.);

c. des Bundes für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn zwischen Schwyz und Brunnen, vom 23. Dezember 1881 (E. A. S. VI, 199 ff.);

d. des Bundes für eine Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagern oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn, vom 2 Juli 1886 (E. A. S. IX, 42 ff.);

werden unter den nachstehenden Bedingungen und Vorbehalten an die Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn übertragen.

2. Der Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn wird, in theilweiser Abänderung der unter Ziff. 1, lit. c, genannten Konzession, vom 23. Dezember 1881, gestattet, den Anschluß an die Gotthardbahn statt zwischen Schwyz und Brunnen in Goldau zu bewerkstelligen und demgemäß von Sattel aus die Bahn in der Richtung nach Goldau zu bauen.

3. Für die beiden Linien Pfäffikon-Samstagern, bezw. Schindellegi und Biberbrücke-Goldau, welche als eine einheitliche Linie zu behandeln sind, werden die Fristen neu angesetzt wie folgt:

a. zur Einreichung der vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, bis zum 31. Dezember 1890;

b. zum Beginn mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn auf 6 Monate nach stattgefundener Plangenehmigung;

c. zur Vollendung und Inbetriebsetzung der ganzen Linie Pfäffikon-Samstagern, bezw. Schindellegi und Biberbrücke-Goldau, auf 2 Jahre nach stattgefundener Plangenehmigung.

4. Auf sämmtlichen Linien der schweiz. Südostbahn sind auf den Zeitpunkt der Eröffnung des durchgehenden Betriebes drei Wagenklassen einzuführen.

5. In Betreff der Zahl der täglichen Züge ist der Bundesrath berechtigt, gegebenen Falls bei der Fahrplangenehmigung das Geeignete zur Herstellung der Uebereinstimmung auf den verschiedenen Linien zu verfügen.

6. Die Tarife sind für sämmtliche Linien auf Grundlage der Normaltaxen einheitlich zu gestalten. Soweit Strecken mit Steigungen über 15 ‰ in Betracht kommen, kann nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen vom 11. September 1873 aufgestellten Grundsätze

eine Erhöhung eintreten, ebenso für den Seedamm. Mit der Genehmigung der neuen Tarife durch den Bundesrath erlöschen die Tarifbestimmungen der unter Ziff. 1 aufgeführten Konzessionen.

7. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine 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 Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

8. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes und eventuell der betheiligten Kantone werden mit Bezug auf die Gesammtheit der an die neue Gesellschaft übergehenden Linien die Bestimmungen der Konzession einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern, oder Schindellegi, vom 2. Juli 1886 (E. A. S. IX, 42 ff.), als gültig erklärt mit der Maßgabe, daß bei Bemessung der Entschädigung (Art. 28, lit. c.) der durchschnittliche Reinertrag des Gesammtnetzes, nicht der einzelnen Linien zu Grunde zu legen ist.

9. Der Ablauf der durch gegenwärtigen Beschluß übertragenen Konzessionen wird gleichmäßig auf den 1. Januar 1969 festgesetzt.

10. Bezüglich Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanz der neuen Gesellschaft werden ausdrücklich die Bestimmungen des Obligationenrechts und des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 vorbehalten.

11. Dem Bundesrathe ist in den Statuten die Befugniß einzuräumen, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes der Gesellschaft zu ernennen.

12. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzessionen der Wädensweil-Einsiedelnbahn, der Zürichsee-Gotthardbahn, der Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn und einer Eisenbahn von Pfäffi...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1889
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	54
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	28.12.1889
Seite Page Pagina	1248-1262
Ref. No	10 014 641

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.