

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti Bahn durch den Bund.

(Vom 22. Dezember 1917.)

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Eingabe vom 9. Mai 1912 den Bundesrat ersucht, die nötigen Schritte zur Verstaatlichung der Tösstalbahn und der Wald-Rüti Bahn vorzunehmen. Zu diesem Gesuche wurde der Regierungsrat durch die Verwaltungsräte der beiden Bahngesellschaften und die Behörden der zunächst beteiligten Gemeinden veranlasst, die den damaligen Zeitpunkt, wo Verhandlungen über den Ankauf der Neuenburger Jurabahn schwebten, als für die Verstaatlichung der beiden Unternehmungen geeignet erachteten. Die beteiligten Kreise hielten dafür, dass die beiden Zürcher Bahnen, wenn sie auch nicht als eigentliche Staatsbahnen betrachtet werden könnten, sich doch von den reinen Privatbahnen dadurch unterschieden, dass ihre Finanzierung wesentlich auf der Mithilfe des Staates und der Gemeinden beruhe. Seit 25 Jahren seien die Aktien der Tösstalbahn zu fünf Sechsteln im Besitze der Gemeinden und des Kantons, und bei der Gründung der Wald-Rüti Bahn seien wiederum zwei Drittel des Aktienkapitals von den Gemeinden und dem Kanton gezeichnet worden. Es lägen also ähnliche, die Verstaatlichung rechtfertigende Verhältnisse wie bei der Neuenburger Jurabahn vor.

Als oberste Verwaltungsbehörde des Kantons und als Hüter der öffentlichen Interessen der Gemeinden habe der Regierungsrat mithin Veranlassung, von sich aus den Rückkauf anzuregen. Er fühle sich um so mehr dazu verpflichtet, als die Organe der beiden Bahngesellschaften und der beteiligten Gemeinden ihn darum gebeten hätten.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Verstaatlichung der beiden Bahnen im Hinblick auf die Artikel 1 und 3 des Rückkaufgesetzes keine Schwierigkeiten bieten sollte. Die nach Art. 1 vorausgesetzte volkswirtschaftliche Bedeutung der beiden Unternehmungen für einen grösseren Landesteil sei vorhanden, und nach Art. 3 könne daher der Bundesrat den Rückkauf mit Zustimmung der Bundesversammlung vornehmen.

Für die Zweckmässigkeit des Rückkaufs der Tösstalbahn spreche noch im besonderen der Umstand, dass nach dessen Durchführung die Bundesbahnen bei dem geplanten Umbau der nordöstlichen Zufahrtslinie zum Bahnhof Winterthur freie Hand erhielten, die Verhältnisse auf das zweckmässigste zu gestalten, ohne auf die besonderen Interessen der Tösstalbahn Rücksicht nehmen zu müssen.

Hinsichtlich der Wald-Rüti Bahn wird darauf hingewiesen, dass die Aktien dieses kleinen Unternehmens sich jetzt schon zum grosseren Teil im Besitz der Bundesbahnen als des Rechtsnachfolgers der Vereinigten Schweizerbahnen befinden.

Der Regierungsrat erteilt im fernern in seiner Eingabe eingehende Auskunft über die Entstehungsgeschichte der beiden Unternehmungen und über die von der Landesgegend für den Bahnbau gebrachten Opfer, die seit Jahren die Gemeindefinanzen schwer belasten. Er erblickt in der Übernahme durch den Bund die Erfüllung eines dem Schweizervolke gegebenen Versprechens, die richtige Ausführung eines vom Volke gutgeheissenen Gesetzes. Er hofft, dass die zwingende Notwendigkeit anerkannt werde, eidgenössische Fürsorge endlich auch da eintreten zu lassen, wo während Jahrzehnten aus eigener Kraft Aufgaben gelöst wurden, die man anderwärts dem Bunde zugeschoben habe.

In seiner Antwort auf diese Eingabe erklärte sich das Eisenbahndepartement bereit, das Gesuch in Verbindung mit der Verwaltung der Bundesbahnen einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und ersuchte zunächst um Auskunft über die Kaufpreisforderung. Diese wurde dann von der Tösstalbahngesellschaft für die ganze Bahnanlage nebst Zubehörden und Materialvorräten auf Fr. 5,510,381 angesetzt, während die Gesellschaft der Wald-Rüti Bahn eine Forderung von 1 Million Franken stellte, in der Meinung, dass hieraus zunächst das Guthaben der schweizerischen Bundesbahnen im Betrage von rund Fr. 350,000 zu decken und der Rest gleichmässig auf die Aktien zu verteilen sei. Die Annahme dieser Kaufpreisforderungen hätte gestattet, bei der Tösstalbahn für die Prioritätsaktien den Nominalwert von Fr. 400 und für die

Stammaktien (Nominalwert Fr. 400) je Fr. 50, bei der Wald-Rüti Bahn für jede Aktie (Nominalwert Fr. 500) Fr. 250 zu vergüten. Zu einer viel niedrigeren Wertung gelangte ein von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ausgearbeitetes Gutachten vom 15. November 1912. Unter Anwendung der gleichen Rechnungsnormen wie für die Bewertung der Neuenburger Jura-bahn wurde für die Tösstalbahn ein Ertragswert von Fr. 1,650,000 ermittelt, während für die Wald-Rüti Bahn, die seit ihrer Eröffnung fast alljährlich mit einem Ausgabenüberschuss abgeschlossen hatte, ein Ertragswert überhaupt nicht nachgewiesen werden konnte.

Die weiteren Verhandlungen über den Rückkaufswert der Tösstalbahn zogen sich in die Länge, weil über die zukünftigen Betriebsüberschüsse der Tösstalbahn, bei deren Ermittlung der Einfluss einer von der Bundesversammlung am 20. Juni 1912 bewilligten (E. A. S. XXVIII, 119), aber noch nicht durchgeführten Taxerhöhung zu berücksichtigen war, weitgehende Meinungsverschiedenheit bestand.

Der Bundesrat konnte sich mit dieser Angelegenheit erst zu Ende des Jahres 1913 befassen. Gestützt auf einen Bericht des Post- und Eisenbahndepartements und einen Mitbericht des Finanzdepartements beschloss er, auf Rückkaufverhandlungen einzutreten, worauf dann in der ersten Hälfte des Jahres 1914 zwischen der Eisenbahndelegation des Bundesrates und Abordnungen der beiden Eisenbahngesellschaften, sowie des Zürcher Regierungsrates, zwei Konferenzen abgehalten wurden. Hierbei einigte man sich, unter Vorbehalt der Ratifikation durch die Bundesversammlung, hinsichtlich der Tösstalbahn auf einen Preis von Fr. 2,500,000 zuzüglich des Wertes der im Zeitpunkt der Übergabe vorhandenen Materialvorräte, hinsichtlich der Wald-Rüti Bahn auf Zahlung von Fr. 50 für jede der noch nicht im Besitze der schweizerischen Bundesbahnen befindlichen Aktien. Als Zeitpunkt des Überganges der beiden Unternehmungen an den Bund wurde der 1. Januar 1915 in Aussicht genommen.

Der Ausbruch des Weltkrieges verhinderte jedoch die endgültige Behandlung der Angelegenheit. Die unsicheren Verhältnisse liessen es damals als geraten erscheinen, von einer Vorlage an die Bundesversammlung bis auf weiteres abzusehen.

Nun hat der Verwaltungsrat der Tösstalbahngesellschaft mit Schreiben vom 11. Januar 1917 das Post- und Eisenbahndepartement ersucht, die Verhandlungen über den Rückkauf wieder aufzunehmen. Er macht dabei insbesondere geltend, dass die Verhältnisse der Tösstalbahn durch den Krieg nicht stark

berührt worden seien. Im Jahre 1916 hätten nicht nur die Betriebseinnahmen sondern auch der Betriebsüberschuss gegen die Vorjahre eine bedeutende Verbesserung aufzuweisen. Der Verwaltungsrat erklärt sich bereit, den Aktionären die Annahme der im Jahre 1914 in Aussicht genommenen Verkaufsbedingungen zu beantragen mit der einzigen Erweiterung, dass der Bund auch die Aktiven und Passiven der inzwischen gegründeten Pensions- und Hilfskasse der Angestellten zu übernehmen habe.

Was die Wald-Rüti Bahn anbetrifft, so hat der Regierungsrat des Kantons Zürich mit Schreiben vom 24. März 1917 die Mitteilung gemacht, es habe der Verwaltungsrat dieser Bahngesellschaft am 1. März 1917 beschlossen, das bei den frühern Verhandlungen gemachte Angebot bedingungslos anzunehmen.

Dies ist, kurz zusammengefasst, der Verlauf der mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich und den Organen der beiden Bahngesellschaften geführten Verhandlungen. Wir gehen nun dazu über, unsere Stellungnahme in dieser Angelegenheit und unsere Anträge näher zu begründen.

I. Gründe für die Verstaatlichung.

Die Frage, ob es sich für den Bund empfehle, die Verstaatlichung von Privatbahnen fortzusetzen, braucht wohl nicht näher erörtert zu werden, da ja Art. 3 und 4 des Rückkaufgesetzes das beim Ankauf weiterer Linien einzuschlagende Verfahren vorschreiben, woraus folgt, dass die Weiterführung der Verstaatlichung vom Gesetzgeber von vorneherein in Aussicht genommen worden war.

Ein grundsätzliches Hindernis gegen das Eintreten auf neue Verstaatlichungsbegehren besteht also nicht. Es kann sich höchstens fragen, ob die Behandlung solcher Gesuche nicht bis zur Beendigung der jetzigen Kriegswirren zurückgelegt werden sollte, um die unbefriedigende finanzielle Lage der Bundesbahnen, deren Schuldenlast durch die Erwerbung der beiden Objekte vergrössert würde, nicht noch zu erschweren. Demgegenüber kann aber darauf hingewiesen werden, dass die Tösstalbahn und die Wald-Rüti Bahn zu denjenigen Unternehmungen gehören, auf die der Krieg keine starke Einwirkung gehabt hat.

Für die baldige Verstaatlichung der Tösstalbahn spricht nun aber vor allem der schon in der Einleitung zu dieser Botenschaft erwähnte Umstand, dass damit eine zweckmässige Neugestal-

tung der Zufahrtsverhältnisse im Bahnhof Winterthur und der Bahnhofverhältnisse in der Grütze bei Oberwinterthur erleichtert würde. Der Ausbau der Zufahrtslinien und die Schwierigkeiten betreffend die Grütze stehen im engen Zusammenhang mit dem in Ausführung begriffenen Bau des zweiten Geleises auf der Linie St. Gallen-Winterthur.

Bei der Wald-Rüti Bahn stehen keine solchen Änderungen der Verkehrsverhältnisse bevor; allein es hätte, wie der Zürcher Regierungsrat in seiner Eingabe vom 9. Mai 1912 zutreffend bemerkt, der Fortbestand einer besonderen Gesellschaft für diese kurze Strecke nach Verstaatlichung der Tösstalbahn keinen Sinn mehr.

II. Rechtliche Grundlagen für den Rückkauf.

Das Rückkaufsgesetz sieht in Art. 3 vor, dass der Bundesrat mit Zustimmung der Bundesversammlung ausser den fünf Hauptbahnen auch andere schweizerische Eisenbahnen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles ihres Gebietes dienen, und deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, verstaatlichen kann. Nach Art. 4 des gleichen Gesetzes können auch andere Bahnen, die diesen Bedingungen nicht genügen, vom Bund erworben werden; jedoch ist in diesem Falle ein Bundesgesetz zu erlassen.

Es fragt sich, ob im vorliegenden Falle Art. 3 oder Art. 4 als massgebend zu betrachten sei. Nach unserer Ansicht ist nach Art. 4 zu verfahren, also die Verstaatlichung auf dem Gesetzeswege und nicht durch einen Bundesbeschluss durchzuführen. Weder die Tösstalbahn noch die Wald-Rüti Bahn können zu denjenigen Linien, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen des ganzen Landes oder eines grösseren Teiles seines Gebietes dienen, gerechnet werden, wenn auch zugegeben werden muss, dass sie für die von ihnen bedienten Täler der Töss und der Jona von hohem Werte sind. Die bedeutende Entwicklung der Industrie in diesen Gegenden wäre ohne Bahnverbindung nicht möglich gewesen.

Was den Rückkaufspreis anbetrifft, so wäre sowohl nach den Konzessionen der Tösstalbahn für Winterthur-Bauma vom 25. Oktober 1870 (E. A. S., a. F. VI, 426) und für Bauma-Wald vom 22. November 1871 (a. F. VII, 829) als auch nach derjenigen der Wald-Rüti Bahn vom 30. Oktober 1871 (E. A. S.,

a. F. VII, 462) der 25fache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, zu zahlen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Die Anwendung dieser Rückkaufsbestimmung kann jedoch im vorliegenden Falle nicht in Betracht fallen, da nicht der Bund den Rückkauf erklärt hat, sondern die Gesellschaften um die Übernahme ihrer Bahnen durch den Bund eingekommen sind. Es handelt sich um einen freihändigen Rückkauf, bei dem der Bund, wenn er auf das Geschäft eintreten will, seine Bedingungen ohne Rücksicht auf den Wortlaut der Konzessionen stellen kann. Seitens des Bundesrates ist denn auch bei den Verhandlungen mit den beiden Bahnverwaltungen von vorneherein erklärt worden, dass es sich bei der Übernahme der Tösstalbahn nur um die Vergütung des Ertragswertes im Zeitpunkte ihrer Übernahme durch den Bund handeln könne, wobei als Ertragswert der 25fache Betrag des sich beim Bundesbetrieb voraussichtlich ergebenden Reinertrages angesehen werde. Bei der Wald-Rüti Bahn, die, streng genommen, keinen Ertragswert besitzt, wurde eine billige Abfindung für die noch nicht im Besitz der Bundesbahnen befindlichen Aktien in Aussicht gestellt.

III. Finanzielle Verhältnisse der beiden Unternehmungen.

Diese Verhältnisse sind noch heute beeinflusst von den Wirkungen der Eisenbahnkrise, welche die Schweiz in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts durchgemacht hat.

An die finanziellen Ergebnisse der in den Jahren 1875/6 eröffneten Tösstalbahn wurden seinerzeit grosse Erwartungen geknüpft. Ein im Jahre 1874 verfasster Expertenbericht hatte für das Aktienkapital bei Erhebung der damals bei den schweizerischen Eisenbahnen üblichen Transporttaxen eine Dividende von 4,45 % vorausgesagt mit der Verheissung, dass diese bei Einrechnung eines den Steigungsverhältnissen angepassten Zuschlages auf 5,9 % steigen werde. Dabei wurde betont, dass bei dieser Berechnung der voraussichtliche Verkehr der Linie eher zu niedrig als zu hoch geschätzt worden sei. Als Grundlagen für die Berechnung hätten ausschliesslich die tatsächlichen geographischen und Bevölkerungsverhältnisse gedient, ohne dass dabei auf die ausserordentliche gewerbliche Tätigkeit des Tösstales und des Jonatales Rücksicht genommen worden sei. Sämtliche Koeffizienten seien nach dem niedrigsten Masse der entsprechenden Faktoren

angenommen worden. Dem Einflusse der im Betrieb befindlichen und in Aussicht stehenden neuen Nachbarbahnen sei vollständig Rechnung getragen.

Die Erfahrungen mit dem Betriebe selbst brachten dann herbe Enttäuschungen. Es zeigte sich, dass in dem erwähnten Gutachten die Einnahmen viel zu hoch und die Ausgaben viel zu niedrig angesetzt worden waren. Dazu kamen noch Schwierigkeiten anderer Art. Das Hochwasser der Töss zerstörte im Jahre 1876 einen Teil der Bahnanlagen, was für die Bahngesellschaft eine schwere finanzielle Schädigung zur Folge hatte. Ferner verbanden sich die beiden benachbarten Eisenbahngesellschaften, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, um das junge Unternehmen zugrunde zu richten. Die Nordostbahn erschwerte ihm die Einmündung in den Bahnhof Winterthur, und die Vereinigten Schweizerbahnen sicherten sich den Betrieb der Wald-Rüti Bahn und hinderten durch ihre Tarifpolitik die Entwicklung des direkten Verkehrs in der südlichen Richtung. Bei solchen Verhältnissen war eine gedeihliche Entwicklung des Unternehmens nicht möglich. Die Bahn stand denn auch nach Ablauf weniger Jahre vor dem Konkurs, und nur durch die Intervention von Privatpersonen gelang es, sie davor zu bewahren. Die Gemeinden mussten grosse Opfer bringen, die heute noch schwer auf ihnen lasten. Immerhin kann der Bau der Tösstalbahn in keiner Weise als ein verfehltes Unternehmen betrachtet werden. Die Bahn war notwendig, um sowohl die Industrie als die Landwirtschaft der berührten Gegend, die mit schwierigen Verhältnissen zu kämpfen hatten, zu fördern. Die wirtschaftlichen Vorteile, die der Bevölkerung durch das neue Verkehrsmittel erwachsen, waren die Opfer wert.

Das Anlagekapital der Tösstalbahn bestand ursprünglich aus einem Aktienkapital von Fr. 4,106,000 und einer 5%igen Obligationenschuld von Fr. 3,000,000, für deren Verzinsung die Tösstalgemeinden mit Inbegriff der Stadt Winterthur Gewähr leisteten. Im Jahre 1887 wurde diese Obligationenschuld, zu deren Verzinsung der Betriebsüberschuss bei weitem nicht genügte, von den Garantiegemeinden übernommen und in Prioritätsaktien I. Ranges von Fr. 2,000,000, sowie solche II. Ranges von Fr. 1,000,000 umgewandelt. Den Gemeinden wurde überdies als Gegenwert ihrer Guthaben für Zinsvorschüsse ein Betrag von Fr. 674,800 in Prioritätsaktien II. Ranges überlassen. Gleichzeitig wurde, um den Passivsaldo der Bilanz zu tilgen, der Nennwert der Stammaktien von Fr. 500 auf Fr. 400 herabgesetzt. Nach dieser Neugestaltung der Verhältnisse konnten den Besitzern

von Prioritätsaktien während einiger Jahre bescheidene Dividenden ($1/2\%$ bis $1\frac{1}{2}\%$) ausgerichtet werden. In den Jahren 1888—1904 wurden ferner aus dem Betriebsgewinn je Fr. 10,000 für Rückzahlung von im ganzen 425 Prioritätsaktien (Nominalwert Fr. 170,000) aufgewendet. Seit 1905 haben die Rückzahlungen aufgehört, da neben der Steigerung der Betriebsausgaben, namentlich der Personalausgaben, auch die Verzinsung eines neuen Obligationenanleihe von Fr. 1,200,000, das die Mittel zu baulichen Verbesserungen und zur Vermehrung des Rollmaterials lieferte, sowie erhöhte Einlagen in den Erneuerungsfonds, die Rechnung stark belasteten. Die bescheidenen Überschüsse der Gewinn- und Verlustrechnungen mussten jeweilen für Abschreibungen, Reservestellungen und Ergänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds verwendet werden. Der letztere ist im Jahre 1912 auf die gesetzmässige Höhe gebracht worden. Der damals ermittelte Fehlbetrag von Fr. 482,843 konnte mit Fr. 195,451 aus vorhandenen Reserven gedeckt werden, während für die Tilgung des Restbetrages von Fr. 287,392, der vorläufig dem Konto „zu tilgender Verwendungen“ belastet worden ist, von der Aufsichtsbehörde eine längere Frist bewilligt wurde. Aus den Überschüssen der Jahre 1912 und 1913 wurden hieran Fr. 19,000 abgeschrieben.

Das Anlagekapital beträgt jetzt Fr. 7,989,600 (Bankkonto auf Ende 1916 Fr. 8,366,247) und setzt sich wie folgt zusammen:

a. Prioritätsaktien.

I. Ranges	4575 Stück	zu Fr. 400	=	Fr. 1,830,000	
II. „	4187 „	„ „ „	400	=	<u>n 1,674,800</u>
					Fr. 3.504,800

b. Stammaktien.

8212 Stück	zu Fr. 400	n	3,284,800
------------	------------	-----------	---	-----------

c. Obligationenschuld

zu $4\frac{1}{4}\%$ verzinslich	n	<u>1,200,000</u>
Im ganzen			<u>Fr. 7,989,600</u>

Von den Aktien befinden sich im Besitz:

	Prioritätsaktien		Stammaktien	Im ganzen
	I. Ranges	II. Ranges		
a. der Tösstalgemeinden	4,575	4,187	2,408	11,170
b. des Kantons Zürich .	—	—	2,984	2,984
c. von Privaten . . .	—	—	2,820	2,820
	<u>4,575</u>	<u>4,187</u>	<u>8,212</u>	<u>16,974</u>

Die Verhältnisse der im Jahre 1876 eröffneten Wald-Rüti Bahn sind äusserst einfache. Die Gesellschaft besitzt nur den 6108 m langen Schienenstrang zwischen den Stationen Rüti (Zürich) und Wald, von denen sich die erstere im Besitze der schweizerischen Bundesbahnen, die letztere im Besitze der Tösstalbahn befindet. An dem für die Erstellung der Linie nötigen Kapital von rund Fr. 1,300,000 beteiligten sich seinerzeit die Vereinigten Schweizerbahnen mit Fr. 728,000. Auf Grund eines am 11. Mai 1876 zwischen der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti und den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrages wurde letzterer für die Konzessionsdauer der Betrieb der Linie übertragen. Die Vereinigten Schweizerbahnen übernahmen auch die Deckung eines Teiles der Ausgabenüberschüsse; solche ergaben sich beinahe alljährlich. Die Summe dieser Ausgabenüberschüsse überstieg seit Eröffnung der Bahn Fr. 1,000,000, wovon ungefähr Fr. 350,000 von der Wald-Rüti Bahn und etwa Fr. 650,000 von der betriebsführenden Verwaltung zu tragen waren.

Bei der Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen gingen die in ihrem Besitze befindlichen Aktien der Wald-Rüti Bahn an die Bundesbahnen über. Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten von dem Bunde bei den Rückkaufverhandlungen die Vergütung des Nominalwertes von Fr. 728,000 verlangt, während der Bund nicht nur die unentgeltliche Übergabe der Aktien beanspruchte, sondern noch Fr. 616,224 als Gegenwert für die von den Vereinigten Schweizerbahnen durch den Betriebsvertrag der Wald-Rüti Bahn gegenüber übernommenen Verpflichtungen forderte. Schliesslich einigte man sich dahin, auf die gestellten Geldforderungen gegenseitig zu verzichten. Auch das Guthaben der Vereinigten Schweizerbahnen bei der Wald-Rüti Bahn, das auf 1. Januar 1901 Fr. 260,997 betrug, ist beim Rückkauf als wertlos betrachtet und daher dem Bunde nicht angerechnet worden.

Die Ausgabenüberschüsse der Wald-Rüti Bahn, die zu dieser Schuld geführt haben, hätten sich übrigens bei weitem nicht so hoch gestellt, wenn die Bahn von Anfang an zweckmässiger, d. h. von der Tösstalbahn, betrieben worden wäre. Die Vereinigten Schweizerbahnen legten aber aus eisenbahnpolitischen Gründen Wert darauf, die Züge auf der Wald-Rüti Bahn mit ihrem eigenen Personal und Material auszuführen. Die Bundesbahnen übertrugen dann im Jahre 1906 den Zugs- und Fahrdienst der Tösstalbahn. Infolgedessen sanken die Ausgaben für den Zugskilometer von Fr. 2.50 auf Fr. 1.25. Die gesamten Betriebskosten verminderten

sich seither um etwa Fr. 10,000 jährlich, womit ein annähernder Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben erzielt worden ist.

Bei der Wald-Rüti Bahn befinden sich, wie bei der Tösstalbahn, verhältnismässig wenig Aktien in Privatbesitz.

An dem Aktienkapital von Fr. 1,300,000 sind gegenwärtig beteiligt:

die Bundesbahnen mit	Fr. 739,500 (1479 Aktien)
der Kanton Zürich mit	„ 300,000 (600 „)
die Gemeinden mit	„ 200,000 (400 „)
Private mit	„ 60,500 (121 „)

Obligationen- oder Bankschulden sind nicht vorhanden; dagegen besitzen die schweizerischen Bundesbahnen ein von den Betriebsrückschlägen herrührendes Guthaben im Betrage von etwa Fr. 390,000, das aber von ihnen abgeschrieben worden ist.

IV. Tarifverhältnisse und Betriebseinnahmen.

Bei den Rückkaufsverhandlungen mit den Verwaltungen der Tösstalbahn und Wald-Rüti Bahn ist von der Voraussetzung ausgegangen worden, es würden die Bundesbahnen nach der Verstaatlichung zur Beibehaltung der bestehenden Tarifansätze ermächtigt, um die Erzielung des für den Rückkaufswert massgebenden Reinertrages auch für die Zukunft zu sichern.

Der Tösstalbahn wurden sowohl in der Konzession für die Strecke Winterthur-Bauma vom 25. Oktober 1870 (E. A. S. a. F. VI, 426), als auch in derjenigen für die Strecke Bauma-Wald vom 22. November 1871 (E. A. S. a. F. VII, 829) die damals üblichen Grundtaxen bewilligt, die dann wenige Jahre nach Eröffnung mit Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1878 (E. A. S. n. F. V, 129) eine Erhöhung um 30% erfuhren, was sich schon mit Rücksicht auf die Steigungsverhältnisse der Linie rechtfertigte. Die Bahngesellschaft konnte aber von dem Zugeständnis wegen der Wettbewerbsverhältnisse mit den Nachbarbahnen keinen vollen Gebrauch machen. Eine zweite Änderung der Grundtaxen erfolgte sodann durch den Bundesbeschluss vom 20. Juni 1912 (E. A. S. XXVIII, 119), mit dem der Gesellschaft die Annahme der Bundesbahntarife ermöglicht wurde unter Bewilligung folgender Distanzzuschläge:

im Personenverkehr	30 % auf beliebige Entfernungen
im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr	70 % bis auf Entfernungen von 10 km 35 % auf Entfernungen von 10 km an.

Die neuen auf diesen Grundlagen berechneten Tarife sind erst in den Jahren 1915 und 1916 in Kraft getreten. Bei deren Ausarbeitung machte die Gesellschaft von den für den Personenverkehr bewilligten Zuschlägen nicht vollen Gebrauch. Es wurden auf Entfernungen von 10 km an statt der bewilligten 30 % nur 20 % Zuschlag berechnet. Durch Vereinbarungen mit den Bundesbahnen wurde es sodann möglich, bei Ausarbeitung der neuen Personentarife einen grossen Teil der bisherigen, auf Wettbewerbsverhältnissen gegründeten Ausnahmetaxen fallen zu lassen. Im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr musste, wie bisher, die Entfernung Winterthur-Bauma-Wald mit der kürzeren, über Illnau-Rüti berechneten, gleichgestellt werden, um die Ablenkung des Verkehrs auf letzteren Weg zu vermeiden.

Die Durchführung dieser letzten Tarifreform hat sich nach den Erfahrungen des Jahres 1916 für die Tösstalbahn als vorteilhaft erwiesen. Ungeachtet der damit verbundenen teilweisen Erhöhung der Taxen erreichte der Verkehr in diesem Jahre, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt, beinahe den höchsten im Jahre 1912 erzielten Stand. Die Einnahmen übersteigen diejenigen von 1912 um rund Fr. 48,000. Von diesem Mehrertrag rühren rund Fr. 6000 von den am 1. Oktober 1916 eingeführten Kriegszuschlägen zu den Eisenbahntaxen, Fr. 5000 von der Vermehrung der verschiedenen Einnahmen her; der weitere Überschuss muss in der Hauptsache als Folge der Tarifreform betrachtet werden.

	Verkehrsmengen		Betriebseinnahmen			
	Personen	Tonnen	Personen- verkehr Fr.	Güter- verkehr Fr.	Ver- schiedenes Fr.	im ganzen Fr.
1912	826,042	115,949	292,602	276,058	63,641	632,301
1913	814,717	113,348	293,891	268,319	67,626	629,836
1914	687,162	95,933	249,151	235,597	61,032	545,780
1915	664,023	101,337	249,987	259,019	63,773	572,779
1916	825,579	115,860	313,278	298,564	68,942	680,784

Immerhin darf für die Rückkaufberechnungen nicht ohne weiteres auf das Ergebnis des Jahres 1916 abgestellt werden, da für die Zukunft nicht mit Bestimmtheit auf ebenso hohe Einnahmen gerechnet werden kann. Wenn auch eine weitere Verkehrsentwicklung nicht ausgeschlossen ist, so können doch Rückschläge eintreten.

Die Konzession der Wald-Rüti Bahn vom 30. Oktober 1871 (E. A. S. a. F. VII, 462) sah die Anwendung der gleichen Grundtaxen wie diejenigen der Tösstalbahn vor. Angesichts der

ungenügenden Betriebsergebnisse und der ungünstigen Steigungsverhältnisse wurde dann der Bahn mit Bundesbeschluss vom 30. Juni 1880 (E. A. S. n. F. VI, 44) eine Erhöhung ihrer Grundtaxen um 62 % bewilligt. Die gegenwärtig gültigen Taxen stellen sich im Personenverkehr um etwa 40 %, im Gepäckverkehr um etwa 60 % und im Güterverkehr um etwa 70 % höher als diejenigen der Bundesbahnen.

Im Gegensatz zu der Tösstalbahn hat die Wald-Rüti Bahn bis jetzt die Bundesbahntarife noch nicht angenommen. Die Verstaatlichung wird hier also eine Änderung in den Taxgrundlagen zur Folge haben. Dies wird indessen die Einnahmen nicht beeinflussen, da in Aussicht genommen ist, den Distanzzuschlag für diese Strecke so festzusetzen, dass die Bundesbahnen die bisherigen Einnahmen erzielen.

Der Verkehr und die Einnahmen wiesen bei der Wald-Rüti Bahn in den letzten fünf Jahren ähnliche Schwankungen auf wie bei der Tösstalbahn; nur ist die Einnahmenvermehrung geringer, weil bei ihr in diesem Zeitraum keine Tarifierhöhung vorgenommen wurde. Ihren höchsten Stand seit der Betriebsöffnung erreichten Verkehr und Einnahmen im Jahre 1916.

	Verkehrsmengen		Betriebseinnahmen			
	Personen	Tonnen	Personen- verkehr Fr.	Güter- verkehr Fr.	Ver- schiedenes Fr.	im ganzen Fr.
1912	214,806	27,447	72,125	45,184	186	117,495
1913	222,006	27,959	72,704	46,042	140	118,886
1914	197,164	21,190	62,396	38,150	134	100,680
1915	186,870	21,666	59,119	43,118	124	102,361
1916	242,826	28,697	74,208	48,296	122	122,626

Von den Einnahmen des Jahres 1916 entfallen etwa Fr. 600 auf die Kriegszuschläge.

V. Betriebsüberschüsse und Ertragswerte der beiden Bahnen.

Bei der Tösstalbahn stellten sich in den Jahren 1912 bis 1916 die Betriebsergebnisse wie folgt:

	Betriebseinnahmen Fr.	Betriebsausgaben Fr.	Überschüsse Fr.
1912	632,301	549,699	82,602
1913	629,836	551,543	78,293
1914	545,780	472,910	72,870
1915	572,779	484,794	87,985
1916	680,784	550,751	130,033

Diese Zusammenstellung zeigt, dass der in den Jahren 1914 und 1915 infolge des Krieges eingetretene Einnahmerückgang durch Sparmassnahmen ausgeglichen werden konnte, so dass die Betriebsüberschüsse annähernd auf der Höhe der Vorjahre blieben. Mit dem Jahre 1916 machte sich dann aber eine bedeutende Steigerung der Ausgaben bemerkbar, die zum Teil der Verkehrsvermehrung, in der Hauptsache aber der Aufhebung der bei Ausbruch des Krieges eingeführten Gehaltsabzüge und der Verteuerung aller Betriebsmaterialien zuzuschreiben ist. Wenn die Bahn trotzdem in diesem Jahre den höchsten seit ihrer Eröffnung erzielten Betriebsüberschuss aufweisen konnte, so darf dies als ein Zeichen ihrer finanziellen Erstarkung angesehen werden.

Bei den im Jahre 1914 stattgefundenen Rückkaufsunterhandlungen wurden die zukünftigen jährlichen Betriebseinnahmen, ohne Berücksichtigung der von der Bundesversammlung bewilligten, damals noch nicht durchgeführten Tariferhöhungen, auf Fr. 630,000, die jährlichen Betriebsausgaben auf Fr. 545,000, somit der Überschuss auf Fr. 85,000 geschätzt. Hinsichtlich der Betriebsausgaben rechneten die Bundesbahnen darauf, bei der allgemeinen Verwaltung eine Ersparnis von Fr. 20,000 zu erzielen. Sie hielten jedoch dafür, dass dieser Ersparnis Mehrausgaben im gleichen Betrage infolge Anwendung der Gehaltsnormen der Bundesbahnen für das Personal gegenüberstehen würden.

Bei der Ermittlung des für den Rückkauf massgebenden Reinertrages beschränken wir uns auf die Ergebnisse der Jahre 1913 und 1916 und bringen damit den im Jahre 1914 für einen Bundesbahnbetrieb erstellten Voranschlag zur Vergleichung. Es kommen folgende Posten der Gewinn- und Verlustrechnungen in Betracht:

	I. Einnahmen.		Voraussichtliches Ergebnis beim S. B. G.-Betrieb (Voranschlag von 1914) Fr.
	1913 Fr.	1916 Fr.	
Betriebsüberschuss	78,293	130,033	85,000
Ertrag der verfügbaren Kapitalien	1,500	15,00	1,500
Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds	29,812	18,738	39,500
	<u>109,605</u>	<u>150,271</u>	<u>126,000</u>

Der Betrag von Fr. 1500 umfasst nur den Zins aus dem verfügbaren Betriebsüberschuss. Der Zins aus weiteren verfügbaren Mitteln fällt nicht in Betracht, weil letztere beim Rückkauf der Gesellschaft verbleiben.

II. Ausgaben.

	1913	1916	Voraussichtliches Ergebnis beim S. B. B.-Betrieb (Vorschlag von 1914)
	Fr.	Fr.	Fr.
Einlagen in den Erneuerungsfonds	47,706	47,548	60,000
Abschreibungen	6,369	4,904	—
Reinertrag	55,530	97,819	66,000
	<u>109,605</u>	<u>150,271</u>	<u>126,000</u>

III. Ertragswert.

	1913	1916	Voraussichtliches Ergebnis beim S. B. B.-Betrieb (Vorschlag von 1914)
	Fr.	Fr.	Fr.
Zu 4 % kapitalisierter Reinertrag	1,388,250	2,445,475	1,650,000

Unter Berücksichtigung der zur Zeit der ersten Verhandlungen geplanten Tarifierhöhung wurde der Gesellschaft für die Abtretung der Linie statt des berechneten Ertragswertes von Fr. 1,650,000 zunächst der Betrag von 2 Millionen Franken angeboten zuzüglich einer Vergütung für die Materialvorräte, die auf Ende 1913 einen Wert von rund Fr. 200,000 besaßen. Im Laufe der ersten Rückkaufkonferenz, die am 11. Februar 1914 unter Mitwirkung einer Vertretung des Zürcher Regierungsrates stattfand, wurde das Angebot auf 2½ Millionen Franken erhöht, wobei es die Meinung hatte, dass der Wert der Materialvorräte in diesem Betrage eingeschlossen sein sollte. Als Bedingung für dieses höhere Angebot wurden seitens der Vertreter des Bundesrates folgende Forderungen gestellt:

1. dass der Regierungsrat des Kantons Zürich seine Zustimmung dazu erteile, dass die Taxbestimmungen der im Jahre 1912 geänderten Konzession der Tösstalbahn auch zugunsten der Bundesbahnen Anwendung finden sollen;
2. dass der Regierungsrat des Kantons Zürich sich mit der Aufhebung der bestehenden künstlichen Kürzung der Entfernung Winterthur-Waldshut einverstanden erkläre.

Hinsichtlich der letzteren Forderung, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Rückkauf der Tösstalbahn steht, ist zu bemerken, dass die Verpflichtung zu der erwähnten Kürzung anlässlich der im Jahre 1871 stattgefundenen Übertragung der Konzession für die Strecke Winterthur-Waldshut an die schweize-

rische Nordostbahngesellschaft entstanden ist. Letztere Gesellschaft hatte eine Abänderung der vorgesehenen Linienführung verlangt, was ihr von der Zürcher Regierung unter der Bedingung bewilligt wurde, dass bei der Taxberechnung für die Strecken Winterthur-Koblentz und Winterthur-Koblentz Mitte Rheinbrücke keine höheren Distanzen angewendet werden durften, als sich bei Ausführung des ursprünglichen Projektes ergeben hätten. Es traten dadurch Kürzungen der wirklichen Entfernungen um 1—4 km ein. Gelegentlich der Rückkaufsverhandlungen wünschten nun die Bundesbahnen von dieser für die Tarifberechnungen lästigen und innerlich nicht begründeten Verpflichtung befreit zu werden. Diese Massnahme ist nicht von grosser Tragweite. Die Bundesbahnen schätzen die ihnen daraus erwachsende jährliche Mehreinnahme auf Fr. 7000.

Eine Einigung über den Kaufpreis kam an dieser ersten Konferenz nicht zustande, da sich die Vertreter der Tösstalbahngesellschaft von dem Angebot nicht befriedigt erklärten und die Vertreter der Zürcher Regierung sich noch eine nähere Prüfung der gestellten Forderungen vorbehielten.

An der zweiten, am 23. Juni 1914 abgehaltenen Konferenz erhöhte dann die bundesrätliche Delegation das Angebot auf 2½ Millionen Franken unter Ausschluss der Materialvorräte, deren Wert beim Übergang an den Bund nun besonders zu vergüten ist. Es handelte sich also um eine Erhöhung des Angebotes um rund Fr. 200,000. Diese erfolgte im Hinblick auf das bei den früheren Verstaatlichungen den Gesellschaften bewiesene Entgegenkommen. Das Angebot wurde von den Vertretern der Tösstalbahngesellschaft unter Vorbehalt der Zustimmung ihres Verwaltungsrates und der Aktionärversammlung angenommen, und auch die Vertretung der Zürcher Regierung war mit den vereinbarten Rückkaufsbedingungen unter Vorbehalt der endgültigen Erklärungsabgabe seitens dieser Behörde einverstanden. Als Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund wurde der 1. Januar 1915 in Aussicht genommen.

Die Eisenbahn Wald-Rüti hatte in den Jahren 1912—1916 folgende Betriebsergebnisse aufzuweisen:

	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
1912	117,495	117,449	- 46
1913	118,886	119,312	— 426
1914	100,680	121,010	- 20,330
1915	102,361	120,948	--18,587
1916	122,626	139,117	-16,491

Die jährlichen Betriebsdefizite sind vertraglich zwischen der Wald-Rüti Bahn und den schweizerischen Bundesbahnen, als betriebführender Verwaltung, zu teilen. In Wirklichkeit sind sie ganz von den Bundesbahnen zu tragen, da die Wald-Rüti Bahn keine Mittel zur Deckung ihres Defizitanteils besitzt. Es wird denn auch jeweilen das ganze jährliche Defizit der Wald-Rüti Bahn in den Gewinn- und Verlustrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen als Verlust gebucht.

Ein Betriebsüberschuss hat sich bei der Wald-Rüti Bahn nur im Jahre 1912 ergeben. In den Jahren 1914 und 1915 machte sich die Wirkung des Krieges auf das Betriebsergebnis stärker als bei der Tösstalbahn fühlbar, weil Sparmassnahmen nicht durchgeführt werden konnten. Die Hauptausgaben, Vergütungen an die Tösstalbahn für die Besorgung des Fahrdienstes und für die Mitbenützung der Station Wald, sind vertraglich festgesetzt. Das Jahr 1916 hätte dagegen wieder einen Betriebsüberschuss ausgewiesen, wenn nicht infolge von Erdrutschungen eine ausserordentliche Ausgabe von etwa Fr. 20,000 erwachsen wäre. Da die Bahn keinen Erneuerungsfonds besitzt, so musste die Rechnung des Jahres 1916 mit dieser Ausgabe ganz belastet werden.

Anlässlich der am 11. Februar 1914 abgehaltenen Rückkaufskonferenz konnte denn auch von der bundesrätlichen Delegation nur aus Gründen der Billigkeit für jede der noch nicht im Besitze der schweizerischen Bundesbahnen befindlichen 1121 Aktien eine Abfindung von Fr. 30 angeboten werden, ein Angebot, das im Laufe der Unterhandlungen auf Fr. 50 erhöht wurde. Dabei wurde vorausgesetzt, dass nach der Verstaatlichung die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung zu finden hätten auf Grund eines Entfernungszuschlages, der so zu bemessen wäre, dass weiterhin Einnahmen in bisheriger Höhe erzielt werden.

VI. Abschluss der Verhandlungen.

Wie schon erwähnt worden ist, sind die durch den Kriegsausbruch ins Stocken geratenen Verhandlungen zu Anfang des Jahres 1917 auf Anregung der Tösstalbahngesellschaft wieder aufgenommen worden. Die Regierung des Kantons Zürich unterstützte die Anregung und gab zugleich die endgültige Erklärung ab, dass sie die ihr bei den früheren Verhandlungen gestellten Bedingungen annehme.

Eine neue vom Eisenbahndepartement vorgenommene Untersuchung der finanziellen Verhältnisse beider Unternehmungen ergab keinen Anlass, den Eintritt auf neue Verhandlungen zurückzuweisen

oder das frühere Angebot abzuändern. Der Weltkrieg hatte im Geschäftsgang beider Gesellschaften nur eine vorübergehende Störung verursacht. Bei der Tösstalbahn war das Ergebnis des Jahres 1916, dank einer starken Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen, unerwartet günstig. Im Jahre 1917 hat sodann die Verkehrsentwicklung weitere Fortschritte gemacht. Auch bei der Wald-Rüti Bahn sind die Einnahmen gegenwärtig höher als vor Ausbruch des Krieges.

Im Benehmen mit den Verwaltungsbehörden der beiden Gesellschaften und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen wurde daraufhin der Wortlaut der beiden Rückkaufverträge festgesetzt. Die Verhandlungen hierüber führten im Monat September zu einer Einigung in allen Punkten, und es stimmten dann am 24. November die Aktionärversammlung der Tösstalbahn und am 11. November diejenige der Wald-Rüti Bahn den abgeschlossenen Rückkaufverträgen zu.

Zu dem dieser Botschaft beigelegten Entwurf des Rückkaufgesetzes und zum Inhalt der beiden Verträge erlauben wir uns, folgende Erläuterungen zu geben:

a. Entwurf des Rückkaufgesetzes.

Art. 1 verfügt die Verstaatlichung der beiden Linien unter Festsetzung des Zeitpunktes, auf den sie stattzufinden hat. Wir haben diesen Zeitpunkt auf den 1. Januar 1918 festgesetzt in der Meinung, dass von diesem Tage an der Betrieb der beiden Unternehmungen in bisheriger Weise, aber auf Rechnung des Bundes, weiterzuführen sei, sofern der bezügliche Bundesbeschluss erst später in Kraft erwachsen sollte.

Durch diesen Artikel wird gleichzeitig die Genehmigung der von uns mit den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Rückkaufverträge ausgesprochen.

Art. 2 verleiht dem Bundesrat die nötige Vollmacht zur Festsetzung von Distanzzuschlägen für die Tarifberechnung. Es war ursprünglich beabsichtigt gewesen, die Zuschläge ziffermässig festzusetzen. Um den Bundesbahnen etwas grössere Freiheit in dieser Hinsicht gewähren zu können, wurde dann die vorliegende allgemeinere Fassung gewählt. Vor allem soll damit die Möglichkeit geboten werden, die jetzt für den Personen- und Güterverkehr verschieden gehaltenen Distanzzuschläge zu vereinheitlichen.

b. Vertrag mit der Tösstalbahngesellschaft.

Art. 1 stellt fest, was in den Rückkauf einbezogen wird. Wertbestände und Guthaben bleiben der Gesellschaft, die auch für die laufenden Verbindlichkeiten aufzukommen hat. Die Überlassung der verschiedenen Reserven wird vom Bund nicht beansprucht.

Art. 2. Die technischen Organe des Eisenbahndepartements haben in Verbindung mit den Bundesbahnen und einer Vertretung der Bahngesellschaft den Zustand der Bahn zu Ende November 1917 untersucht. Sie haben ihn im allgemeinen als befriedigend erklärt. Einige rückständige Unterhaltsarbeiten wird die Gesellschaft noch auf ihre Rechnung ausführen lassen.

Art. 3 bestimmt den Kaufpreis. Hinsichtlich der für die Materialvorräte zu leistenden Vergütung wurde vereinbart, dass auf die Anschaffungskosten und nicht auf den in letzter Zeit masslos gestiegenen Marktpreis abzustellen sei. Eine Ausnahme wurde für den über den Bedarf von 4 Monaten hinausgehenden Brennmaterialvorrat gemacht. Für dessen Übernahme hat eine besondere Verständigung der Gesellschaft mit den Bundesbahnen stattgefunden.

Art. 4. Sofern die Übergabe der Bahn auf den 1. Januar 1918 nicht möglich ist, so verzinst der Bund von diesem Zeitpunkt bis zum Abtretungstage das Guthaben der Gesellschaft, abzüglich des Obligationenkapitals, zu 4 %. Der in diesem Zeitraum erzielte Betriebsüberschuss fällt dem Bunde zu. Dieser hat auch vom 1. Januar 1918 an für die Verzinsung des Obligationenkapitals aufzukommen. Letzteres wird auf Ende 1918 zur Rückzahlung fallig.

Art. 5. Zur Übernahme von Angestellten, die nicht mehr ihre volle Dienstfähigkeit besitzen, soll der Bund nicht verpflichtet sein. Gemäss einer mit den Bundesbahnen getroffenen Abmachung sollen jedoch, sofern die Abtretung der Bahn nicht auf den 1. Januar 1918 erfolgen kann, ältere, nicht mehr voll leistungsfähige Angestellte bis zum Tage der Betriebsübernahme durch den Bund im Dienste belassen werden dürfen.

Art. 6. Die Pensionskasse der Angestellten der Tösstalbahn ist erst im Jahre 1917 gegründet worden. Ihre Bilanz weist, wie diejenige der meisten neugegründeten Hilfskassen, ein erhebliches Defizit auf. Dem Wunsche der Gesellschaft, der Bund möchte anlässlich der Verstaatlichung der Bahn die Deckung dieses

Defizites übernehmen, konnte, schon der Folgen wegen, nicht entsprochen werden; die Gesellschaft hat dafür aufzukommen. Hinsichtlich der nicht mehr ganz leistungsfähigen Beamten, die bei allfälliger Hinausschiebung der Bahnabtretung erst nach dem 1. Januar 1918 pensioniert werden, wurde vereinbart, dass allfällige dadurch für die Kasse eintretende Verluste von der Gesellschaft zu tragen seien, während umgekehrt dadurch veranlasste Gewinne ihr zufallen. Um das Defizit der Kasse genau ermitteln zu können, wird auf den 1. Januar 1918 das erforderliche Deckungskapital neu berechnet unter Verwendung der Rechnungsgrundlagen der Hülfskasse der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Arbeiter der Tösstalbahngesellschaft werden ohne weiteres in die Kranken- und Hülfskasse der Bundesbahnarbeiter aufgenommen, der auch der kleine Saldo der Tösstalbahn-Krankenkasse zuzufallen hat.

Einem Wunsche der Gesellschaft, die Werkstätte in Bauma beizubehalten, erklärte die hierfür zuständige Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen nicht entsprechen zu können. Immerhin wird die gänzliche Aufhebung erst nach einer gewissen Zeit erfolgen, also keinesfalls auf den Tag des Übergangs der Bahn an den Bund stattfinden. Ebenso erklärte die Generaldirektion, die Belassung des Personaldepots in Bauma nicht zu sichern zu können, da zu kleine und zu viele Depots nicht wirtschaftlich seien.

Die Gesellschaft hatte ferner gewünscht, dass in dem Rückkaufsvertrage auch Zusicherungen betreffend die künftige Gestaltung der Fahrgelegenheiten auf ihrer Linie aufgenommen würden. Dies mussten wir ablehnen, da der Bund einer in Liquidation tretenden Gesellschaft gegenüber keine sich auf die Zukunft beziehenden vertraglichen Verpflichtungen übernehmen kann. Dagegen hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Regierungsrate des Kantons Zürich die schriftliche Zusicherung erteilt, dass hinsichtlich des Fahrplanes die Tösstallinie nach der Verstaatlichung nicht anders als alle andern Landesteile unter gleichen Verhältnissen behandelt werde, und dass namentlich die besonderen Verhältnisse der Talschaft Berücksichtigung finden werden.

c. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti.

Art. 1 stellt fest, was in den Rückkauf einbezogen wird. Materialvorräte sind nicht vorhanden.

Art. 2. Auch bei der Eisenbahn Wald-Rüti ergab die durch die technischen Organe des Departements und der schweizerischen Bundesbahnen in Verbindung mit einer Vertretung der Gesellschaft vorgenommene Untersuchung des baulichen Zustands ein befriedigendes Ergebnis.

Art. 3. Sofern der Übergang der Linie nach dem 1. Januar 1918 stattfindet, hätte der Bund für die Zeit bis zum Abtretungstage den Aktionären 4% Zins auf dem Rückkaufspreis zu vergüten. Ein allfällig in diesem Zeitraum erzielter Betriebsüberschuss würde dem Bunde zufallen.

Hinsichtlich der zukünftigen Fahrplanverhältnisse sind dem Regierungsrat des Kantons Zürich seitens der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen die gleichen Zusicherungen gemacht worden wie für die Tösstalbahn.

* * *

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des beiliegenden Entwurfes zu einem Bundesgesetz betreffend den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti Bahn durch den Bund und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. Dezember 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Beilage I.**Bundesgesetz**

betreffend

**den freihändigen Ankauf der Tösstalbahn und der
Wald-Rüti Bahn durch den Bund.**

- - - -

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

1. nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 22. Dezember 1917,
2. in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung und in Ausführung des Art. 4 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen,

beschliesst:

Art. 1. Der Bund erwirbt auf den 1. Januar 1918 zu den zwischen dem Bundesrate und den Gesellschaften der Tösstalbahn am 29. September/12. Oktober 1917 und der Wald-Rüti Bahn am 22. September/12. Oktober 1917 vereinbarten Bedingungen die Eisenbahnlinien Winterthur-Bauma-Wald und Wald-Rüti, die vom genannten Tage an Bestandteile des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen bilden werden.

Art. 2. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Sinne der Art. 8 und 13 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 für die beiden Linien Zuschläge zu den wirklichen Stationsentfernungen zu bewilligen. Diese Zuschläge sollen so bemessen werden, dass nach der Verstaatlichung annähernd die bisherigen Betriebsergebnisse erzielt werden.

Art. 3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Tösstalbahngesellschaft betreffend den Ankauf der Tösstalbahn durch den Bund.

(Vom 29. September/12. Oktober 1917.)

Zwischen dem schweizerischen Bundesrat einerseits und dem Verwaltungsrat der Tösstalbahngesellschaft anderseits ist folgendes vereinbart worden:

Art. 1.

Die Tösstalbahngesellschaft tritt ihre Eisenbahnlinie Winterthur-Bauma-Wald mit einer Baulänge von 39,2 km mit allen auf Bankkonto und dem Konto der unvollendeten Bauobjekte verrechneten Anlagen und Ausrüstungen und den damit verbundenen Rechten und Lasten auf den 1. Januar 1918 der schweizerischen Eidgenossenschaft zu Eigentum ab.

Der Bund übernimmt ferner die vorhandenen Materialvorräte und Ersatzstücke, soweit sie noch brauchbar sind.

Art. 2.

Die Tösstalbahngesellschaft übergibt dem Bund die Kaufgegenstände in ihrem derzeitigen Zustande und ohne Nachwahrhaft. Sie hat bis zur Übergabe für ausreichenden Unterhalt der Bahnanlagen zu sorgen und übernimmt bis zum Tage der Abtretung alle Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen.

Art. 3.

Der Bund bezahlt der Tösstalbahngesellschaft als Kaufpreis auf den Abtretungstag:

- a. für die Bahnanlagen, wie sie durch den Bankkonto und den Konto der unvollendeten Bauobjekte auf den Abtretungstag ausgewiesen werden, Fr. 2,500,000;
- b. für die Materialvorräte und Ersatzstücke, soweit sie noch brauchbar sind, den durch den Materialkonto auf den Abtretungstag ausgewiesenen Wert, in der Meinung, dass nicht

mehr als die Anschaffungskosten vergütet werden. Sollte jedoch der Brennmaterialvorrat am Abtretungstage den Bedarf von 4 Monaten überschreiten, so bleibt der Übernahmepreis des weitem Vorrates einer besondern Verständigung vorbehalten.

Art. 4.

Die Hypothekarschuld der Tösstalbahngesellschaft im Betrage von Fr. 1,200,000 zu $4\frac{1}{4}\%$ verzinslich, wird vom Bund übernommen und von der Kaufsumme in Abzug gebracht.

Art. 5.

Der Bund verpflichtet sich, die noch dienstfähigen Beamten, Angestellten und Arbeiter der Tösstalbahngesellschaft in den Dienst der schweizerischen Bundesbahnen zu übernehmen und sie, soweit tunlich, in gleicher Anstellung zu belassen oder in Stellungen zu beschäftigen, deren Besoldungsansatz mindestens ihren bisherigen Bezügen entspricht.

Art. 6.

Die Pensionskasse der Angestellten der Tösstalbahngesellschaft wird vom Bunde mit allen Aktiven und Passiven übernommen. Für einen allfälligen am 1. Januar 1918 vorhandenen versicherungstechnischen Fehlbetrag hat jedoch die Tösstalbahngesellschaft aufzukommen.

Art. 7.

Allfällige Streitigkeiten unter den Vertragsparteien über die Auslegung oder Vollziehung des Vertrages entscheidet das Bundesgericht.

Art. 8.

Die Genehmigung dieses Vertrages durch die zuständigen Instanzen des Bundes und der Tösstalbahngesellschaft wird vorbehalten.

Winterthur, den 29. September 1917.

Für den Verwaltungsrat der Tösstalbahngesellschaft:

Der Vize-Präsident: sig. **H. Bühler-Sulzer.**

Der Sekretär: sig. **Jb. Schnurrenberger.**

Bern, den 12. Oktober 1917.

Aus Auftrag des Bundesrates,
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
sig. **Schatzmann.**

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti betreffend den Ankauf der Wald-Rüti Bahn durch den Bund.

(Vom 22. September/12. Oktober 1917.)

Zwischen dem schweizerischen Bundesrat einerseits und dem Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti andererseits ist folgendes vereinbart worden:

Art. 1.

Die Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti tritt ihre Linie mit einer Baulänge von 6,1 km mit allen auf Baukonto verrechneten Anlagen und Ausrüstungen, sowie mit allen Rechten und Lasten auf den 1. Januar 1918 der schweizerischen Eidgenossenschaft zu Eigentum ab.

Art. 2.

Die Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti übergibt dem Bund den Kaufsgegenstand in seinem derzeitigen Zustande und ohne Nachwährschaft. Sie hat bis zur Übergabe für ausreichenden Unterhalt der Bahnanlagen zu sorgen und übernimmt bis zum Tage der Abtretung alle Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen.

Art. 3.

Der Bund bezahlt als Kaufpreis durch Vermittlung der Finanzdirektion des Kantons Zürich für jede der noch nicht im Besitz der schweizerischen Bundesbahnen befindlichen 1121 Aktien Fr. 50 in bar, also im ganzen Fr. 56,050.

Mit dem Übergang der Bahn an den Bund erlöschen alle Forderungen der schweizerischen Bundesbahnen an die Gesellschaft der Wald-Rüti Bahn, die bis dahin zufolge der Bestimmungen des Betriebsvertrages vom 11. Mai 1876 und infolge des Unterhaltes der Bahnanlagen entstanden sind.

Art. 4.

Allfällige Streitigkeiten unter den Vertragsparteien über die Auslegung oder Vollziehung des Vertrages entscheidet das Bundesgericht.

Art. 5.

Die Genehmigung dieses Vertrages seitens der zuständigen Instanzen des Bundes und der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti wird vorbehalten.

Wald, den 22. September 1917.

Für den Verwaltungsrat der
Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti,

Der Präsident:

sig. **Adolf Honegger**, sen.

Der Sekretär:

sig. **J. J. Frey**.

Bern, den 12. Oktober 1917.

Aus Auftrag des Bundesrates,

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

sig. **Schatzmann**.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den freihändigen Ankauf
der Tösstalbahn und der Wald-Rüti Bahn durch den Bund. (Vom 22. Dezember 1917.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	844
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1917
Date	
Data	
Seite	925-949
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 588

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.