

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Abänderung der Konzessionen, beziehungsweise Be-
willigung einer Tarifierhöhung für die Tössthalbahn.

(Vom 26. November 1878.)

Tit. I

Im Hinweise darauf, daß die auf Ende 1877 abgeschlossene Betriebsrechnung inklusive Verzugszinsen und Verzinsung der nicht garantirten Obligationen III. Serie ein erhebliches Defizit herausstellte, und somit die Einlösung des Zinscoupons für die Obligationen I. und II. Serie im Betrage von Fr. 150,000 den Garantiegemeinden auffalle, stellte die Verwaltung der Tössthalbahn mit Schreiben vom 23. Juli dieses Jahres das Gesuch, es möchte ihr die Bewilligung zur Erhöhung der Transporttaxen bis zum Betrage von 30 % erteilt werden. Die Konzessionen der Tössthalbahn enthalten nur Bestimmungen dahin, daß, wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 8 % übersteigenden Reinertrag abwerfe, die festgesetzten Maximaltaxen herabzusetzen seien; von der Zulässigkeit einer Erhöhung bei ungenügendem Ertragnisse ist darin nicht die Rede. Der Bundesrath sieht sich demnach nicht in der Lage, das Gesuch von sich aus erledigen zu können, sondern muß dasselbe in der Form einer Konzessionsänderung der Guttheißung der h. Bundesversammlung unterstellen.

Die hier maßgebenden Konzessionen sind :

1. Konzession des Standes Zürich für eine Tößthalbahn von Winterthur bis Bauma, vom 25. Oktober 1870, genehmigt am 22. Dezember 1870 (Eisenbahnaktensammlung, Band VI, Seite 426 und 435).
2. Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wald nach Rüti nebst Fortsetzung von Wald nach Bauma, vom 30. Oktober / 22. November 1871, genehmigt am 1. Februar 1872 (Eisenbahnaktensammlung, Bd. VII, S. 462, 472, 829), rücksichtlich der letztern Linie übertragen an die Gesellschaft der Tößthalbahn durch Bundesbeschluß vom 25. Juli 1873 (Eisenbahnaktensammlung n. F., Bd. I, S. 70).

Unser Eisenbahndepartement hat über die finanzielle Lage des Unternehmens und dessen Betriebsergebnisse eine Untersuchung angeordnet, woraus wir hier Folgendes anbringen :

A. Bau-Status auf den 31. März 1878.

A k t i v e n.

Baukonto auf 31. März 1878 Fr. 7,673,565. 30

D e b i t o r e n :

Liegenschaften und Landabschnitte	Fr. 156,432. 35
Bauinventar und Materialien . .	„ 8,484. 85
Kautionen	„ 94,046. 45
Diversi	„ 22,248. 90
	Fr. 281,212. 55

K r e d i t o r e n :

Grundversicherte Anleihen .	Fr. 167,000. —
Unversicherte Anleihen . .	„ 212,000. —
Diversi	„ 142,981. 85
	Fr. 521,981. 85
Ab Debitoren	„ 281,212. 55
Passivsaldo	Fr. 240,769. 30

Passiven:

Aktienkapital:

Bei Privaten	Fr. 820,000. —	
„ Gemeinden	„ 1,294,000. —	
Subvention des Kts. Zürich . .	„ 1,992,000. —	
		Fr. 4,106,000. —

Obligationen:

I. und II. Serie von Gemeinden garantirt und mit Hypothek versichert	Fr. 3,000,000. —	
III. Serie ohne Garantie und Hypothek	„ 326,796. —	
		„ 3,326,796. —
Passivsaldo		„ 240,769. 30
		Fr. 7,673,565. 30

Hieran reihen sich folgende spezielle Bemerkungen:

1. § 3 der Statuten setzt, exklusive der Staatsbetheiligung von Fr. 1,992,000, ein Aktienkapital von Fr. 4,000,000 fest; davon haben nur Fr. 2,114,000 begeben werden können, und es ist geringe Aussicht vorhanden, dermalen weitere Abnehmer von Aktien zu finden.

2. Obligationen II. Serie. Hievon sind nominell Fr. 469,500 bei zwei Bankinstituten zum Kurse von 80 untergebracht. Die Verwaltung hat sich das Rückkaufsrecht inner 4 Jahren, vom 1. Januar 1878 an gerechnet, vorbehalten. Konsolidirt sich demnach das Unternehmen in den nächsten Jahren, und können in Folge dessen diese Obligationen al pari angebracht werden, so steigern sich die Aktiven der Gesellschaft um Fr. 93,900.

3. Obligationen III. Serie. Daran partizipiren die Gemeinden des Töbthals mit Fr. 231,673, und Lieferanten und Bauunternehmer mit Fr. 95,123.

4. Als pendent und im Prozesse liegend erscheinen noch Forderungen im Betrage von Fr. 90,582, denen die Gesellschaft ihrerseits Forderungen in der Höhe von Fr. 52,214 entgegenhält. Wie diese Pendenzen schließlich erledigt werden, bleibe dahingestellt; soviel scheint aber sicher zu sein, daß dies nicht überall zu Gunsten der Gesellschaft der Fall sein wird.

Aus obigen Darstellungen ist leicht ersichtlich, daß die Grundlage des Unternehmens keine ganz sichere ist. Die Existenz desselben war denn auch längere Zeit ernstlich gefährdet; zur Stunde jedoch scheint begründete Hoffnung vorhanden zu sein, daß es vor dem Zusammenbruch gerettet werden könne. Es ist mit den Inhabern von Obligationen III. Serie, sowie mit den Correntgläubigern (inklusive das unversicherte Anleihen von Fr. 212,000) ein Arrangement dem Abschluß nahe, wonach die erstern für die Zeitdauer von 5 Jahren sich mit einem Zinsfuß von $2\frac{1}{2}\%$ begnügen und die letztern für ihre Forderungen ebenfalls Obligationen III. Serie auf 5 Jahre, verzinslich à $2\frac{1}{2}\%$, an Zahlungsstatt annehmen sollen. Inner diesem Zeitraume und in der Voraussicht besserer Betriebsergebnisse hofft die Verwaltung, es werde sich das Unternehmen konsolidiren und ihr möglich machen, zur Ablösung dieser Schulden ein festes Anleihen aufzunehmen.

B. Betriebsverhältnisse.

Die erste Sektion (Winterthur-Bauma, 26 Kilometer) wurde am 4. Mai 1875, die zweite Sektion (Bauma-Wald, 14 Kilometer) am 15. Oktober 1876 dem Betriebe übergeben. Die Frequenz und die Einnahmen blieben weit hinter den gehegten Erwartungen zurück, was seinen Grund theils in der Ungunst der Zeit, theils in der anfänglich wohl zu wenig in Betracht gezogenen Konkurrenz der Glattthalbahn und der Linie Effretikon-Hinweil hat. Hiezu kamen die durch die Wasserverheerungen in den Jahren 1876 und 1877 hervorgerufenen Verkehrsstörungen, welche, obschon die Wiederherstellungskosten zum weitaus größten Theile zu Lasten des Baues geschrieben wurden, namentlich bezüglich des Jahres 1876, von sehr nachtheiligem Einflusse auf den Verkehr und die Einnahmen gewesen sind. Zur Beleuchtung der Betriebsverhältnisse nehmen wir das Jahr 1877, d. h. diejenige Periode, die zum ersten Mal den Betrieb der Gesamttlinie umfaßt.

E i n n a h m e n.

Personentransport	Fr. 171,762. 94
Gepäcktransport	„ 5,238. 06
Viehtransport	„ 5,621. 80
Gütertransport	„ 116,590. 34
Indirekte Einnahmen (worunter für Bahnhof Wald)	Fr. 38,336. 36
Betriebsdefizit	„ 52,137. 34
	„ 35,415. 51
	Fr. 386,765. 99

A u s g a b e n.

Passivsaldo pro 1876	Fr.	1,419. 09
Allgemeine Verwaltung (exklusive Betriebschef und Betriebsbureau)	"	23,915. 24
Expeditionsdienst	"	83,048. 63
Fahrdienst	"	137,077. 10
Bahnaufsicht und Unterhalt	"	78,935. 67
Verschiedenes, worunter Fr. 44,658. 66 für die Bahnstrecke Grütze - Winterthur und Bahnhof Winterthur	"	47,383. 07
Verzinsung der Anleihen (exklusive Obligationen I. und II. Serie)	"	14,987. 19
	Fr.	<u>386,765. 99</u>

Für Mitbenutzung fremder Objekte hat die Gesellschaft zu zahlen:

1. An die Nordostbahn:

- a. den 8. Theil des fünfprozentigen Baukapitalzinses für den Bahnhof Winterthur (im Jahr 1877 Fr. 14,675. 34);
- b. für den Unterhalt desselben und die Besorgung des Betriebsdienstes Fr. 20,000 per Jahr.

2. An die Vereinigten Schweizerbahnen:

- a. für Mitbenutzung der Strecke Grütze-Winterthur Fr. 10,000 per Jahr;
- b. für den Betrieb der Station Grütze die effektiven Auslagen der Vereinigten Schweizerbahnen (ca. Fr. 3000 per Jahr).
- c. für den Unterhalt der Strecke Grütze-Winterthur einen Antheil im Verhältniß der diese Strecke befahrenden Achsenzahl (im Jahre 1877 Fr. 1935. 02).

Dagegen bezieht sie von den Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung des Bahnhofes Wald die Hälfte des fünfprozentigen Baukapitalzinses und die Hälfte der Betriebs- und Unterhaltungskosten. Im Jahr 1877 betrug die erstere Fr. 14,369. 63, die letztere Fr. 23,966. 73.

Die eigentlichen, auf den Bahnkilometer reduzierten Betriebskosten im Vergleiche zu der Emmenthalbahn, welche in verwandtem Verhältnisse zu der Tößthalbahn steht (nur daß letztere die größeren Steigungen und zahlreichere Kurven aufweist) sind folgende:

	Tößthalbahn.	Emmenthalbahn.
Allgemeine Verwaltung	Fr. 597. 88	Fr. 576. 72
Expeditionsdienst	„ 2,076. 22	„ 962. 90
Fahrdienst	„ 3,426. 93	„ 1,888. 94
Bahnaufsicht und Unterhalt . .	„ 1,973. 88	„ 1,230. 33

Wenn nun auch in den Expeditionskosten der Tößthalbahn der auf die Vereinigten Schweizerbahnen entfallende Antheil für die Station Wald inbegriffen ist, diejenigen der Emmenthalbahn hingegen sowohl für die Station Solothurn als für Burgdorf auf besonderm Konto figuriren, und wenn bezüglich der Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten die Tößthalbahn in schwierigeren Verhältnissen sich befindet, so will doch scheinen, daß diese beiden Rubriken der Tößthalbahn etwas stark belastet sind. Es hat denn auch die neue Verwaltung eine Reorganisation des Betriebsdienstes auf 1. Januar 1879 bereits ins Auge gefaßt, und die Ersparnisse, die sie damit auf allen Dienstzweigen zu realisiren hofft, werden auf ca. Fr. 33,000 angeschlagen.

Hinsichtlich des Fahrdienstes kann, wie schon angedeutet, ein Vergleich zwischen den beiden Bahnen nicht gezogen werden. Denn nicht nur bedingen die bedeutend ungünstigern Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Tößthalbahn einen größeren Aufwand von Brennmaterial und eine raschere Abnutzung des Transportmaterials, sondern es muß auch das Maschinen- und Zugpersonal erheblich zahlreicher sein als bei der Emmenthalbahn, die keine besondern Bremser braucht, und, welche, da die einfachen Fahrteinrichtungen die Kreuzungen auf der Linie ausschließen, den Fahrdienst überhaupt sehr ökonomisch organisiren kann.

Wie oben gezeigt, schließt die Betriebsrechnung per Ende 1877 mit einem Defizit von Fr. 35,415. 51, ungerechnet die Obligationenzinse I. und II. Serie im Betrage von Fr. 150,000, und die statuten-gemäße Einlage in den Oberbauerneuerungsfond von mindestens Fr. 800 per Kilometer = Fr. 32,000 für die ganze Streke. An diesem ungünstigen Resultate ändert der Umstand sehr wenig, daß einzelne Posten, die eigentlich zu Lasten des Baukonto hätten genommen werden sollen, auf Rechnung des Betriebes geschrieben worden sind. Es kann dies um so weniger in Betracht fallen, als von den Kosten der Rekonstruktionsarbeiten in Folge der Wasserverheerungen in den Jahren 1876 und 1877, die — streng genommen — nicht zu den Vollendungs-, beziehungsweise Konsolidierungsarbeiten gezählt werden können, eine Summe von Fr. 239,596. 48, an welche zwar der Staat Zürich einen Beitrag von Fr. 160,000 à fonds perdu leistete, auf dem Baukonto figurirt.

Um der gefährdeten Unternehmung neue Hilfsmittel zuzuführen, erscheint bei den obwaltenden Verhältnissen als das nächstliegende und wohl auch einzige Mittel eine Erhöhung der Taxen.

Die bisherigen Taxen betragen :

Personen	Klasse I.	II.	III.
	Rp.	Rp.	Rp.
per Stunde und Person	50	35	25

Gepäk

per Stunde und 50 Kilogramm: 12 Rappen.

Vieh:	Klasse I.	II.	III.
	Rp.	Rp.	Rp.
per Stunde und Stük	80	40	15

Güter

per Stunde und 50 Kilogramm im Maximum 5 Rappen.

Steinkohlen und Roheisen auf der Sektion Bauma-Wald 1.2 Rappen, nebst einer Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Wagen.

Das Gesuch der Tößthalbahnverwaltung geht nun dahin, es möchte ihr bewilligt werden :

- 1) die konzessionsgemäß festgestellten Maximaltaxen bis auf den Betrag von 30⁰/₀, und
- 2) die Minimaltaxe im Gepäk-, Waaren- und Viehverkehr von 25 auf 40 Rappen zu erhöhen.

Von der Annahme ausgehend, daß die geplante Taxerhöhung in Folge der bestehenden, schon berührten Konkurrenzen vorläufig im Durchschnitt bloß einen Mehrertrag von 20⁰/₀ abwerfe, würde sich für die nächstfolgenden 5 Jahre unter Zugrundelegung der Erträgnisse pro 1877 und der auf den 1. Januar 1879 in Aussicht genommenen Ersparnisse im Betriebe folgendes Budget ergeben :

Einnahmen.

Direkte Einnahmen	Fr. 299,213. 14	
Erhöht um 20 ⁰ / ₀	„ 59,842. 62	
		Fr. 359,095. 76
Indirekte Einnahmen	„	52,137. 34
		<u>Fr. 411,233. 10</u>

Ausgaben.

Betriebsausgaben, Total . . .	Fr. 371,778. 80	
Ab: Ersparnisse im Maximum „	40,000. —	
		Fr. 331,778. 80
Verzinsung der Anleihen:		
Grundversicherte . . .	Fr. 167,000 à 5 ⁰ / ₀	„ 8,330. —
Obligationen III. Serie:		
Bisherige . . .	Fr. 326,796	
Neu zu schaffende:		
Aus unversicherten Anleihen . . .	„ 212,000	
Aus Restschulden aus dem Bau, approximativ „	100,000	
	Fr. 638,796 à 2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀	„ 15,969. 90
Oberbau-Erneuerungsfond 40 × 800 . . .		„ 32,000. —
Aktivsaldo, exklusive Obligationenzinse I. und II. Serie, im Betrage von Fr. 150,000 . . .		„ 23,154. 40
		Fr. 411,233. 10

Der Aktivsaldo würde verwendet zur Dekung der bisherigen Betriebsdefizite, nachher dürfte er vollauf in Anspruch genommen werden durch Erneuerung des sich rasch abnuzenden Fahrparkes, so daß die das Obligationenskapital I. und II. Serie garantirenden Gemeinden wohl noch auf längere Zeit in der Nothlage sein werden, die Einlösung der Coupons aus eigenen Mitteln bewerkstelligen zu müssen.

Wir schließen mit der Bemerkung, daß die Regierung des Kantons Zürich das Begehren der Verwaltung in empfehlendem Sinne begutachtet hat, und beantragen Ihnen demnach die Genehmigung des nachfolgenden Beschlußentwurfes, indem wir Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung versichern.

Bern, den 26. November 1878.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzessionen, resp. Bewilligung einer
Tariferhöhung für die Tössthalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Verwaltung der Tössthalbahn, vom
23. Juli 1878,
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. November 1878,

beschließt:

1. Der Gesellschaft der Tössthalbahn wird bewilligt:
 - a. die in den Artikeln 25, 26 und 27 der vom Stände Zürich am 25. Oktober 1870 für eine Eisenbahn von Winterthur bis Bauma ertheilten, von der Bundesversammlung am 22. Dezember 1870 genehmigten, sowie in den Artikeln 24, 25 und 26 der vom Stände Zürich am 30. Oktober / 22. November 1871 für eine Eisenbahn von Wald nach Rüti, nebst Fortsetzung von Wald nach Bauma verliehenen, von der Bundesversammlung am 1. Februar 1872 genehmigten Konzession fixirten Maximaltaxen bis auf den Betrag von 30 ⁰/_o, und
 - b. die im Artikel 30, beziehungsweise Artikel 29 der erwähnten Konzessionen festgesetzte Minimaltaxe im Vieh- und Waarenverkehr von 25 Rappen auf 40 Rappen zu erhöhen — Alles unter dem Vorbehalt, jederzeit auf diese Bewilligung zurückzukommen.
 2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.
-

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
das Gesuch um Fristverlängerung für die Streke
Urnäsch-Appenzell der schweiz. Lokalbahnen.

(Vom 28. November 1878.)

Tit. I

Mit unserer Botschaft vom 29. Mai 1878 haben wir beantragt, die im Artikel 6 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1873, betreffend die Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell (Eisenbahnaktensammlung, neue Folge, Bd. I, S. 184), für die Vollendung und Inbetriebsetzung der Streke Herisau-Appenzell angesezte und am 21. März 1876 (Eisenbahnaktensammlung n. F., Bd. IV, S. 13) für die noch nicht dem Betrieb übergebene Streke Urnäsch-Appenzell bis zum 1. März 1879 verlängerte Frist hinsichtlich des ebengenannten Theilstüks dieser Linie neuerdings, und zwar bis zum 1. März 1885 zu erstrecken.

Durch Beschluß des Ständeraths vom 6. Juni 1878, dem dann auch der Nationalrath beitrug, ist der Entscheid über unsern Antrag verschoben und sind wir eingeladen worden, die von der Standeskommission Appenzell Inner-Rhoden nachgesuchten Verhandlungen zwischen derselben und dem Verwaltungsrath der schweizerischen Lokalbahnen eintreten zu lassen und sodann neuerdings Bericht und Antrag zu hinterbringen.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzessionen, beziehungsweise Bewilligung einer Tariferhöhung für die Tössthalbahn.
(Vom 26. November 1878.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1878
Date	
Data	
Seite	339-348
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 152

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.