

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Aenderung der Konzessionen der Töbthalbahn.

(Vom 26. November 1880.)

Tit.

Wie die meisten Eisenbahnkonzessionen unseres Landes enthalten auch die vom Stande Zürich für eine Töbthalbahn von Winterthur bis Bauma (vom 25. Oktober 1870) und von Bauma nach Wald (vom 22. November, resp. 30. Oktober 1871) ertheilten die Vorschriften, daß

- 1) die Personenzüge mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern per Zeitstunde befördert und
- 2) für die Beförderung von Personen mindestens drei Wagenklassen aufgestellt werden sollen (§§ 21 u. 23 der Konzession vom 25. Oktober 1870 u. 21 u. 22 derjenigen vom 30. Oktober 1871).

Die Töbthalbahngesellschaft gelangt heute mit dem Begehren an Sie, eine Aenderung dieser Verpflichtungen bewilligen zu wollen in dem Sinne, daß einmal die mittlere Fahrgeschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern per Zeitstunde auf eine solche von 18 Kilometern in offener Bahn (also exklusive der Aufenthaltszeiten auf den Zwischenstationen) reduziert und sodann die Beseitigung der ersten Wagenklasse ihr gestattet werde.

Die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit wird einestheils durch Gründe der Oekonomie befürwortet, andertheils wird darauf

verwiesen, daß die vielen und starken Kurven, die besondern Steigungs- und Gefällsverhältnisse, sowie die verhältnißmäßig große Zahl von Stationen Berücksichtigung verlangen.

Um das Wegfallen der ersten Wagenklasse zu motiviren, wird angebracht, daß in den Jahren 1878 und 1879 nicht ein einziges Billet dieser Klasse verlangt worden sei.

Der Regierungsrath des Kantons Zürich empfiehlt das Doppugesuch der Töbthalbahnverwaltung zur Entsprechung, da er keine Veranlassung habe, gegen dasselbe Einwendungen zu erheben und dem Bestreben, Betriebsersparnisse zu erzielen, entgegenzutreten.

Wir begleiten die Frage mit folgenden Erläuterungen:

1) Von Winterthur bis Bauma steigt das Trace der Töbthalbahn beinahe ununterbrochen 10—15 ‰, zwischen Bauma und Steg und zwischen Steg und Gibswil finden sich Rampen bis auf 20 ‰, während von Gibswil bis Wald die Linie im Gefälle von 30 ‰ liegt. Kurven, zum Theil mit Radien von nur 250 Metern, erzeugt die Bahn 45 ‰. Auf einer Strecke von 39,850 Kilometern (Winterthur-Wald) sind 15 Stationen zu bedienen. Die bisherige Zuggeschwindigkeit gestaltete sich in der Praxis zu durchschnittlich 22 Kilometern per Zeitstunde; sie stieg, wenn durch raschere Fahrt Anschlüsse in Winterthur oder Wald zu erzielen waren; sie sank, wenn die Züge wesentlich dem Gütertransporte dienten. Auch wenn dem Gesuche der Töbthalbahnverwaltung willfahrt wird, ist es unzweifelhaft, daß die Anschlüsse ihre Einwirkung auf die Fahrzeit auszuüben fortfahren.

Niemand wird bestreiten können, daß die Töbthalbahn bei ihrer gegenwärtigen Organisation zu den Lokal- oder Sekundärbahnen zu zählen sei, und bei diesen macht sich seit einiger Zeit allerwärts das lebhafteste Bestreben geltend, neben andern Ersparnissen im Betriebe auch solche herbeizuführen durch Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Die erfahrensten Eisenbahntechniker haben ihre Stimmen zu Gunsten dieser Maßregel erhoben, und die Gesetzgebung begünstigt sie mehr und mehr. So hat Frankreich den Sekundärbahnen eine kleinste Fahrgeschwindigkeit, unter Ausschluß des Anhaltens, von 20 Kilometern in der Stunde bewilligt, mit dem weitern Zugeständniß, daß dieses Minimum beim Befahren von Linien mit Steigungen von 15 ‰ und mehr höchstens um die Hälfte reduziert werden darf. In Deutschland beträgt die Fahrgeschwindigkeit der Sekundärbahnen 15—30 Kilometer per Stunde, die „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ vom 12. Juni 1878 läßt die größte Fahrgeschwindigkeit durch die Landesaufsichtsbehörde feststellen, schreibt aber allgemein vor, daß eine raschere

Fahrt als 30 Kilometer in der Stunde nicht gestattet werde. Es liegt auf der Hand, daß die Kosten der Zugkraft, der Materialreparaturen, der Bahnerhaltung und Bahnbewachung u. s. w. durch Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit sich bedeutend mindern. Wir sind der Ansicht, daß die Bundesbehörden gegenwärtig eher Grund haben, das Betreten dieses Weges von Seite schweizerischer Lokalbahnen zu ermuntern, als sich ihm entgegenzustellen.

2) Nach einer andern Richtung hin zielt die ökonomisierende Tendenz dieser Art von Bahnen auf die möglichste Beseitigung todter Lasten, beziehungsweise auf thunlichste Ausnutzung des Wagenraumes im Personen- und Güterverkehr. Seit am 27. September 1825 der bescheidene Wagen „Experience“ — eine Art von Landkutsche, worin achtzehn Reisende sich auf zwei Seiten gegenübermaßen — die erste Fahrt von Darlington nach Stockton machte, ist hinsichtlich des Personenwagenbaues ein immer steigender Luxus entfaltet worden. War die Einrichtung einer bequemen ersten Wagenklasse für lange Reisen, insbesondere ehe eigentliche Schlafwagen konstruiert wurden, eine gewisse Nothwendigkeit, so ging man offenbar zu weit, indem man auch die Lokalbahnen mit mindestens drei Wagenklassen versehen zu müssen glaubte. Dies trat besonders deutlich zu Tage, seit das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 den Reisenden dritter Klasse die wohlverdienten Rücksichten ange-deihen ließ, indem es die Beleuchtung und Beheizung der Wagen anbefahl und auch für Vorkehrungen gegen den Zutritt der Sonnenstrahlen sorgte. Die schweizerischen Bahnverwaltungen sind diesen Bestimmungen überall nachgekommen, und wohl hauptsächlich als deren Folge (der Druk der Zeit mag allerdings auch seinen Einfluß ausgeübt haben) gestaltete sich die Personenbeförderung der fünf großen schweizerischen Bahnen im Jahr 1879 folgendermaßen:

	I. Klasse.		II. Klasse.		III. Klasse.	
	Reisende. %	Ertrag. %	Reisende. %	Ertrag. %	Reisende. %	Ertrag. %
V. S. B. ¹	0,41	2,72	13,39	23,32	86,20	73,96
N. O. B. ²	0,49	2,71	17,90	32,71	81,68	64,58
S. C. B. ³	1,19	6,47	14,42	31,43	84,39	62,10
J. B. L. B. ⁴	0,67	3,22	13,70	25,34	85,63	71,44
S. O.	2,54	10,36	27,09	43,31	70,37	46,33

¹ Mit Ausnahme der Toggenburgerbahn, Wald-Rüti, Rapperswil-Pfäffikon.

² Mit Ausnahme der Linien Zürich-Zug-Luzern, Effretikon-Hinweil und Bötzbegg.

³ Mit Ausschluß der Basler Verbindungsbahn, der aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten.

⁴ Mit Ausnahme der Bern-Luzern- und der Bodelibahn.

Die nämliche Erscheinung vom steigenden Uebergewicht der III. Klasse finden wir auch in andern Ländern. Im Jahr 1878 entfielen in Frankreich von 139 Millionen ausgegebenen Billets

11 Millionen auf die	I. Klasse,
42	II. „
86	III. „

In England betrug die Einnahme der III. Klasse im Jahr 1878 um 79 % mehr als die Erträgnisse der I. und II. Klasse zusammen. Preußen erzeugt vom Jahre 1873 bis 1878 eine Zunahme der Reisenden III. Klasse von 14,3 %, IV. Klasse 22,1 %, dagegen eine Abnahme in der I. Klasse von 7,1 %, in der II. Klasse von 0,6 %. Daß solche Ziffern ihren Eindruck auf die Bahnverwaltungen nicht verfehlten, ist sicher, und da und dort ist man bereits zur Ausrangirung der ersten Wagenklasse geschritten. Nur vereinzelt ist die englische Midlandbahn mit 1084 Kilometern im Betrieb vorgegangen, indem sie die II. Klasse unterdrückte. Auch schweizerische Bahnen sind wiederholt an uns gelangt mit dem Gesuche, ihnen das obligatorische Mitführen der ersten Wagenklasse zu erlassen, und wir entsprachen ihnen, zwar nur in provisorischer Weise und unter der Bedingung, daß sie thunlichst darauf Bedacht nehmen, den Reisenden III. Klasse auch Coupés zur Verfügung zu stellen, in welchem das Verbot des Rauchens gehandhabt wird.

Da von keiner Seite Reklamationen eingingen, so nehmen wir um so weniger Anstand, Ihnen heute das Gesuch des leitenden Ausschusses der Tößthalbahn zur definitiven Guttheißung auf dem Wege der Konzessionsänderung zu empfehlen. Wir schlagen Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes vor, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. November 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Aenderung der Konzessionen für die Töbthalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht eines Gesuches der Verwaltung der Töbthalbahn
vom 13. Dezember 1879/2. Juli 1880 und einer Botschaft des
Bundesrathes vom 26. November 1880,

beschließt:

1. Es wird der Verwaltung der Töbthalbahn gestattet, die Züge auf der Linie Winterthur-Bauma-Wald ohne Beigabe einer ersten Wagenklasse und mit einer Minimalgeschwindigkeit von 18 Kilometern per Zeitstunde auf freier Bahn zu führen.

2. Soweit die Vorschriften der §§ 21 und 23 der Konzession für eine Töbthalbahn von Winterthur bis Bauma vom 25. Oktober 1870 und die §§ 21 und 22 derjenigen vom 22. November, resp. 30. Oktober 1871 für eine Eisenbahn von Wald nach Rüti und deren Fortsetzung nach Bauma hiemit im Widerspruche stehen, sind dieselben aufgehoben.

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

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzessionen der Töbthalbahn. (Vom 26. November 1880.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1880
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.12.1880
Date	
Data	
Seite	525-529
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 911

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.