

Bundesblatt

99. Jahrgang.

Bern, den 17. Juli 1947.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

5262

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Aufhebung der Konzession der Uerikon-Bauma-Bahn und über den Erwerb der Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma durch den Bund.

(Vom 15. Juli 1947.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen (A. S. 55, 1277) und das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen (A. S. 16, 553) hat der Regierungsrat des Kantons Zürich in einer Eingabe an den Bundesrat vom 3. Februar 1944 das Gesuch gestellt, es möchte der Uerikon-Bauma-Bahn ein Bundesbeitrag an die Elektrifikation und die damit in Zusammenhang stehende Verstärkung des Oberbaues der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma ausgerichtet und diese Strecke nach der Elektrifikation unentgeltlich durch den Bund übernommen werden.

Dieses Begehren bildet einen Teil des in der Zürcher Volksabstimmung vom 26. Mai 1946 angenommenen Gesamtprojektes für die Reorganisation der Nebenbahnen im Zürcher Oberland (Uerikon-Bauma-, Wetzikon-Meilen- und Uster-Oetwil-Bahn). Der nähern Begründung unseres nachstehenden Beschlussesentwurfes über den Erwerb der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma durch den Bund stellen wir daher einige allgemeine Bemerkungen zum Gesamtprojekt der Reorganisation dieser Bahnen voran.

I.

Die Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen.

Die beiden Strassenbahnen Wetzikon-Meilen (WMB) und Uster-Oetwil (UOe), die vor allem den Bedürfnissen des Lokalverkehrs dienen, sowie die

normalspurige Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB), die nach den Plänen ihres Schöpfers Guyer-Zeller als Verbindungslinie für den Verkehr aus der Nordostschweiz nach der Zentralschweiz gedacht war, sind drei kleinere Nebenbahnen, die jedoch die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt haben und schon von allem Anfang an mit grossen Existenzsorgen zu kämpfen hatten. Die UeBB ist nicht, wie erwartet wurde, die Verbindungslinie Nordostschweiz-Zentralschweiz geworden, so dass auch ihr, wie den beiden Strassenbahnen, nur ein bescheidener Zubringer- und Lokalverkehr zufiel. Aber selbst der Lokalverkehr der drei Unternehmungen hat nie den erwarteten Aufschwung genommen. Während anderswo Bevölkerung und Wohlstand der Gemeinden mit dem Bau von Eisenbahnen zunahm, traf dies im Verkehrsbereich dieser Nebenbahnen nicht zu. Bevölkerung und Wirtschaft erlitten im Gegenteil einen Stillstand, und nach der Volkszählung vom Jahre 1941 ist in den letzten 10 Jahren sogar ein Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen. Dadurch erhielten aber die drei Bahnen weder einen genügenden Güterverkehr noch einen grösseren Personenverkehr, und mit dem Einsetzen der Automobilkonkurrenz ging der ohnehin schon bescheidene Verkehr erst recht noch zurück.

Dem geringen Verkehr entsprechend waren auch, wie sich aus nachstehender Übersicht ergibt, die Betriebsergebnisse nie befriedigend, und heute, wo seit Kriegsende die Automobilkonkurrenz von neuem eingesetzt hat, muss bereits wieder mit einem weiteren Rückgang der Einnahmen gerechnet werden. Wenn trotz der unbefriedigenden Betriebsergebnisse der Betrieb der drei Bahnen bis heute noch aufrechterhalten werden konnte, so nur dank der von den Bahnverwaltungen streng geübten Sparsamkeit und der wiederholten Unterstützung durch Bund, Kanton und Gemeinden.

Betriebsergebnisse.

Jahr	Uerikon-Bauma		Wetzikon-Meilen		Uster-Oetwil	
	Betriebs- überschuss Fr.	Betriebs- defizit Fr.	Betriebs- überschuss Fr.	Betriebs- defizit Fr.	Betriebs- überschuss Fr.	Betriebs- defizit Fr.
1929	1831		19 700			400
1932		3 083	13 500			5800
1938		9 874	700			3700
1939		603		4000		300
1940	103			500	900	
1941	1259		900		600	
1942	863		1 500		9 800	
1943		19 025	6 600		11 600	
1944		15 346	24 500		14 700	
1945		29 784	34 376		19 917	

Bedenkt man, dass in diesen Betriebsergebnissen die jährlichen Abschreibungen und Rücklagen, die nach neuesten Erhebungen für die UeBB auf Fr. 27 800, für die WMB auf Fr. 88 800 und für die UOe auf Fr. 16 200 berechnet werden, nicht berücksichtigt sind, so ist ohne weiteres klar, dass die finanzielle Lage dieser Bahnen geradezu eine trostlose geworden ist. Bei der WMB muss nicht nur das Aktienkapital von Fr. 680 000, sondern auch das Obligationenkapital mitsamt den Regressforderungen der Gemeinden von zusammen Fr. 600 000 als verloren betrachtet werden. Die UOe, die im Zuge einer Sanierung in den zwanziger Jahren das Aktienkapital bis auf 10 % und anlässlich einer zweiten Sanierung im Jahre 1939 das in der Bahn investierte Fremdkapital von Fr. 340 000 gänzlich abschrieb, wird den durch diese Sanierungsmassnahmen geschaffenen Reservefonds von Fr. 187 000 per Ende 1939 und Fr. 80 700 per Ende 1945 schon bald wieder aufgezehrt haben. Die UeBB schliesslich, die schon im Jahre 1907 eine Sanierung durchführen musste, weist in ihrer Bilanz per Ende 1938 einen Passivsaldo von Fr. 770 700 und per Ende 1945 einen solchen von Fr. 994 400 auf.

Zu dieser finanziellen Notlage kommt noch hinzu, dass auch der technische Zustand der Bahnen schlecht ist. Da die Betriebsergebnisse es nicht erlaubten, selbst notwendige Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten durchzuführen, sind im Verlauf der Jahre die Betriebseinrichtungen und das Rollmaterial veraltet und auch für bescheidene Verkehrsansprüche unbefriedigend geworden. Bei den beiden Strassenbahnen wirkt sich der Umstand, dass nur ganz kurze Strecken von der Strasse getrennt sind, nicht nur für den Strassenverkehr sehr hindernd aus, sondern er verunmöglicht auch eine den heutigen Verhältnissen entsprechende Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Der Dampfbetrieb der UeBB ist zu schwerfällig und selbst bei grösster Sparsamkeit viel zu teuer. Die Reisezeiten sind mit Rücksicht auf den schlechten Zustand der Bahnanlagen und des Rollmaterials zu lang und die Anschlussmöglichkeiten an den Übergangsstationen deshalb auch vielfach recht ungünstig.

Angesichts dieser finanziellen Notlage wie auch des schlechten technischen Zustandes war die Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen zur absoluten Notwendigkeit geworden. Dabei stand zum vornherein auch fest, dass sich diese Unternehmungen unmöglich mit eigenen Mitteln zu sanieren und zu reorganisieren vermochten und daher gezwungen waren, hiefür die Hilfe des Bundes, des Kantons und der Gemeinden in Anspruch zu nehmen. Die Initiative für die Durchführung einer Reorganisation ging denn auch von der Regierung des Kantons Zürich aus, die schon am 25. August 1938 den Beschluss fasste, einen Fachmann mit der einlässlichen Prüfung der mit den zürcherischen Nebenbahnen verbundenen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Probleme zu betrauen, um allgemeine Richtlinien für die Reorganisation der einzelnen Bahnen zu erhalten und eine dem Gesamtinteresse der zürcherischen Volkswirtschaft entsprechende Sanierung in die Wege leiten zu können.

Das von Herrn Ing. H. Hürlimann, Direktor der Frauenfeld-Wil-Bahn, im Auftrag des Zürcher Regierungsrates ausgearbeitete und zunächst den Bahnverwaltungen und interessierten Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitete «Gutachten über Verkehrsfragen des Kantons Zürich» befürwortete gestützt auf eingehende Erhebungen über die Kosten der Erneuerung des Bahnbetriebes und nach einlässlichen Untersuchungen über das Verkehrsvolumen, die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben, die Aufhebung des bisherigen Bahnbetriebes der drei Unternehmungen und empfahl deren Ersatz durch einen Automobilbetrieb. Expertenbericht und Vernehmlassungen der Bahnverwaltungen und Gemeindebehörden wurden hierauf vom Regierungsrat einer Studienkommission zur näheren Prüfung unterbreitet, der Vertreter des eidgenössischen Amtes für Verkehr, der Schweizerischen Bundesbahnen, des Kantons Zürich und der drei Bahnen sowie Vertreter der Bezirksbehörden von Meilen, Uster und Hinwil und sonstige Verkehrsinteressenten des Zürcher Oberlandes angehörten. Diese Studienkommission prüfte auch ihrerseits nochmals alle Möglichkeiten einer Reorganisation und schloss sich dann den Schlussfolgerungen des Regierungsexperten an, jedoch mit der Abweichung, dass sie sich für die Beibehaltung des Bahnbetriebes auf der UeBB-Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma und für die Eingliederung dieser Linie in das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen aussprach. Die Ergebnisse der Studienkommission, die in einem von der Finanzdirektion des Kantons Zürich im September 1943 herausgegebenen Bericht zusammengefasst sind, wurden dann noch von der durch die Zürcher Regierung einberufenen «Behördenkonferenz», in der alle an der Reorganisation beteiligten Gemeinden sowie die daran interessierten Direktionen des Regierungsrates vertreten waren, erneut geprüft und mit wenigen Änderungen, die nur die Führung der einzelnen als Ersatz der Bahnen vorgesehenen Automobillinien betreffen, gutgeheissen.

Die im Schlussbericht vom 22. Juni 1944 enthaltenen Ergebnisse der Beratungen der Behördenkonferenz bildeten die Grundlage für den Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 28. Juni 1945 sowie für den in der Volksabstimmung vom 26. Mai 1946 vom Zürcher Volk angenommenen Beschluss des Kantonsrates. Darnach soll die Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma elektrifiziert, deren Oberbau nach SBB-Normalien erneuert und hierauf diese Strecke in das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen eingegliedert werden. Die andere Strecke der UeBB, Hinwil-Bubikon-Uerikon, sowie die Wetzikon-Meilen- und die Uster-Oetwil-Bahn sollen dagegen durch einen Automobilbetrieb ersetzt werden, der aber nicht nur einen notdürftigen Ersatz der Bahn, sondern ein in jeder Beziehung vollwertiges, die Verkehrsbedürfnisse der Landesgegend voll befriedigendes und in der Verkehrsbedienung dem heutigen Bahnbetrieb überlegenes Verkehrsinstrument sein soll.

Es war vorauszusehen, dass dieses Projekt für die Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen gerade in der unmittelbar betroffenen Landesgegend nicht ohne weiteres Zustimmung finden werde. Vorstösse für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes auf denjenigen Strecken, die

durch den geplanten Automobilbetrieb ersetzt werden sollen, sind denn auch verschiedentlich, zunächst schon in der Behördenkonferenz und erst recht anlässlich der Beratungen im Zürcher Kantonsrat unternommen worden. Nachdem diesen Vorstössen auf kantonalem Gebiete aus verkehrspolitischen und finanziellen Gründen keine Folge gegeben und das Reorganisationsprojekt sowohl vom Kantonsrat als auch in der Volksabstimmung vom 28. Mai 1946 gutgeheissen worden war, ist in einer Petition an den Bundesrat vom 3. Mai 1947 die Frage der Beibehaltung des Bahnbetriebes auf der Strecke Uerikon-Hinwil erneut aufgeworfen und der Bundesrat ersucht worden, auf die Verstaatlichung der ganzen Uerikon-Bauma-Bahn hinzuwirken. Wir haben diese Petition ebenfalls abschlägig beantworten müssen. Massgebend waren dabei in erster Linie folgende verkehrspolitische und finanzielle Überlegungen, die wir schon in unserer Botschaft vom 24. November 1936 zum neuen Bundesbahngesetz (BBl. 1936 ³ 815) und in der Botschaft vom 23. April 1937 zum Privatbahnhilfegesetz (BBl. 1937 ¹ 788) anstellten.

Wir haben damals dargelegt, dass man in einer Zeit, die einem so raschen Wandel unterworfen sei wie die unsrige und in der infolge des Verlustes des Transportmonopols der Eisenbahn die Struktur des Verkehrs sich noch immer in einer Umbildung befinde, deren Ende man nicht abzusehen vermöge, nicht mehr davon ausgehen könne, die für eine bestimmte Verkehrsverbindung heute gegebene Betriebsweise werde bis in alle Zukunft hinein unverändert die gleiche sein. Es müsse vielmehr die Möglichkeit geschaffen werden, dass nötigenfalls eine veraltete Schablone gesprengt werden und man sich den veränderten Verhältnissen anpassen könne. Die Wandlung in den Anforderungen des Verkehrs könne unter Umständen so weit gehen, dass eine veraltete Eisenbahnlinie überhaupt keine Daseinsberechtigung mehr besitze. Diese Überlegungen sind nicht etwa nur im Hinblick auf die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen angestellt worden, sie haben ihre Berechtigung auch für die finanzielle Wiederaufrichtung notleidender Privatbahnen. Es gibt nämlich in der Tat gerade unter den Privatbahnen auch solche, die heute kaum noch oder vielleicht überhaupt nicht mehr existenzfähig sind, sei es, dass sie von Anfang an eine ausgesprochene Fehlgründung darstellten, sei es, dass sich ihre Existenzbegründungen mit der Zeit zum Schlimmern entwickelt haben. Die aus dieser Feststellung sich ergebenden Konsequenzen zu ziehen, ist allerdings keine leichte Aufgabe. In den von solchen Unternehmungen bedienten Landes-gegenden fehlt, wie sich nun bei der Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen zeigt, teilweise die erforderliche Einsicht für einen Verzicht auf den bisherigen Bahnbetrieb, selbst wenn dieser absolut veraltet ist und den Anforderungen an eine moderne Verkehrsbedienung in keiner Weise mehr zu genügen vermag. Der Hang zum Althergebrachten sollte aber doch nicht dazu führen, einen veralteten, nicht mehr lebensfähigen Bahnbetrieb um seiner selbst willen aufrechtzuerhalten und dafür nutzlos öffentliche Mittel zu verwenden. Es würde auch mit einer gesunden Wirtschaftspolitik im offenen Widerspruch stehen, wenn der Bund durch seine Unterstützungspraxis noch

dazu beitragen wollte, solche in ihrer Existenz gefährdete Unternehmungen künstlich am Leben zu erhalten und alten, leider uneinbringlichen Verlusten noch neue beizufügen. Es kann jedenfalls nicht Sache des Bundes sein, hier die natürliche Entwicklung, die zur Einstellung eines bisherigen Bahnbetriebes drängt, aufhalten zu wollen.

Diese von uns bei der Vorlage des neuen Bundesbahngesetzes und des Privatbahnhilfegesetzes angestellten Erwägungen treffen nun aber, wie sich aus dem Gutachten des Regierungsexperten und aus dem Schlussbericht der Behördenkonferenz mit aller Deutlichkeit ergibt, gerade auf die Nebenbahnen des Zürcher Oberlandes zu. Den Beweis hierfür liefern die bereits dargelegte rückläufige Verkehrsentwicklung, die finanzielle Notlage und die technische Überalterung dieser Bahnen. Es gilt dies aber in ganz besonderer Masse gerade für die Strecke Urikon-Hinwil, die, weil sie die grossen Zentren Rüti und Stäfa nicht berührt, von allem Anfang an in der Linienführung verfehlt war.

Wenn nun auch die Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen wegen deren mehr lokalen Bedeutung mehr eine Angelegenheit des Kantons Zürich und der unmittelbar betroffenen Landesgegend ist und demzufolge die finanzielle Beteiligung des Bundes, wie nachstehende Ausführungen zeigen, nur eine bescheidene sein kann, so dürfen auch die zur Verfügung stehenden bescheidenen Bundesmittel doch unter keinen Umständen dazu verwendet werden, den bereits früher begangenen Fehlern neue hinzuzufügen. Ein nicht zu verantwortender Fehler wäre es aber, wenn der Bund, der erwähnten Petition Folge gebend, nicht nur einen Beitrag für die Beibehaltung des Bahnbetriebes auf der Strecke Urikon-Hinwil geben, sondern diese Strecke sogar noch verstaatlichen wollte. Anders liegen die Verhältnisse, wie wir im II. Abschnitt dieser Botschaft näher darlegen werden, einzig und allein für die obere Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma.

Die Kosten des Gesamtprojektes der Reorganisation der Zürcher Oberlandbahnen sind auf der Preisbasis Ende 1945 wie folgt veranschlagt worden:

1. Für die Elektrifikation und technische Erneuerung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma, einschliesslich der Ablösung bestehender Schuldverpflichtungen der UeBB	Fr. 2 000 000
2. Für die Einrichtung des Automobilbetriebes als Ersatz der bisherigen Bahnstrecken Urikon-Hinwil, Wetzikon-Meilen und Uster-Oetwil	» 2 600 000
Total	<u>Fr. 4 600 000</u>

Die Beteiligung des Bundes, des Kantons und der Gemeinden wurde wie folgt vorgesehen:

Beitrag des Bundes	Fr. 500 000
Beitrag des Kantons und der Gemeinden	» 4 100 000
Total	<u>Fr. 4 600 000</u>

Allfällige Mehrkosten, die sich zufolge des weitem Ansteigens der Teuerung ergeben sollten, werden von Kanton und Gemeinden zu tragen sein.

Der Beitrag des Bundes wird nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen gewährt. Soweit es sich um die Elektrifikation der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma handelt, sind die Voraussetzungen des Gesetzes für eine solche Hilfeleistung gemäss Art. 15, Abs. 2, ohne weiteres erfüllt, weshalb durch Bundesratsbeschluss vom 12. Juli 1946 einstweilen für diesen Zweck Fr. 300 000 zugesprochen worden sind. Die bezügliche Hilfeleistungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton Zürich einerseits und der Uerikon-Bauma-Bahn andererseits ist hierauf am 29. August 1946 abgeschlossen worden. Die Elektrifikationsarbeiten auf der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma sind bereits im Gang und werden voraussichtlich im Herbst dieses Jahres beendet sein, so dass auf den Fahrplanwechsel im Oktober der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann.

Die verbleibenden Fr. 200 000 des in Aussicht genommenen gesamten Bundesbeitrages sind als Hilfeleistung an die Einrichtung des Automobilbetriebes vorgesehen worden. Dabei hatte es die Meinung, dass, nachdem das Privatbahnhilfegesetz für sich allein keine genügende Rechtsgrundlage für einen solchen Bundesbeitrag bildet, in einem ergänzenden Gesetzeserlass zum Privatbahnhilfegesetz noch die Möglichkeit geschaffen werden soll, dass Beiträge aus den darin vorgesehenen Krediten auch zum Zwecke der Umstellung eines Bahnbetriebes auf den Strassentransport gewährt werden können. Ob ein solcher Ergänzungserlass zum Privatbahnhilfegesetz geschaffen werden muss, hängt jedoch davon ab, ob tatsächlich noch bei andern notleidenden und hilfeleistungsberechtigten Bahnen eine Umstellung des Bahnbetriebes auf den Strassentransport in Frage kommt. Für die Hilfeleistung des Bundes an den Ersatz der Bahnstrecken Uerikon-Hinwil, Wetzikon-Meilen und Uster-Oetwil allein wäre jedenfalls ein Ergänzungserlass nicht notwendig, weil es sich sehr wohl rechtfertigen liesse, an die Elektrifikation und technische Verbesserung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma, die auf 2 Millionen Franken veranschlagt ist, einen Bundesbeitrag von Fr. 500 000 zu gewähren, wobei an diese Hilfeleistung dann die Bedingung zu knüpfen wäre, dass Kanton und Gemeinden die Finanzierung des Automobilbetriebes allein übernehmen.

II.

Verstaatlichung der Eisenbahnstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Die Uerikon-Bauma-Bahn ist, wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, diejenige Unternehmung, die in finanzieller Hinsicht am meisten Not leidet und deren finanzielle Reorganisation, Anlagekosten und Aufwendungen für den Betrieb zusammengerechnet die grössten Aufwendungen erfordern

würde. Trotzdem ist der Zürcher Regierung der Entschluss, diese Bahn aufzuheben, nicht leicht gefallen. Es sind denn auch alle Möglichkeiten geprüft worden, ob auf dieser Strecke nicht doch der Bahnbetrieb aufrechterhalten werden könnte. Alle Projekte für eine Reorganisation des Bahnbetriebes Uerikon-Bauma mussten aber schliesslich als nicht realisierbar bezeichnet werden, weil nämlich nicht nur die Kosten für die Einrichtung eines Diesel- oder elektrischen Leichtbetriebes, sondern das zum vornherein auch bei einer solchen Betriebsart entstehende jährliche Betriebsdefizit für Kanton und Gemeinden absolut untragbar wäre. Diese Feststellungen wie auch die Tatsache, dass die Uerikon-Bauma-Bahn von allem Anfang an in ihrer Linienführung eine Fehlgründung war, treffen nun aber für die Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma nicht zu. Verschiedene Gründe sprechen im Gegenteil für eine Beibehaltung des Bahnbetriebes auf dieser Strecke.

Zunächst ist einmal festzuhalten, dass diese Teilstrecke einen ordentlichen Verkehr aufweist, während die Strecke Uerikon-Hinwil verkehrsarm ist. Ausflügler und Touristen aus dem Einzugsgebiet von Zürich bevorzugen schon heute die reizvolle Gegend von Bäretswil als Ziel ihrer Ausflüge und der sportlichen Betätigung. Der bereits beträchtliche Vorortsverkehr auf der Strecke Zürich-Uster-Wetzikon wird mit der Einrichtung eines Schnellverkehrs den Verkehr auf der Strecke Hinwil-Bauma noch mehr befruchten.

Gegen eine Aufhebung des Bahnbetriebes auf der Strecke Hinwil-Bauma sprach ferner der Umstand, dass die Bahn hier an und für sich zweckmässig angelegt ist und die Bahnanlagen mit den zahlreichen Kunstbauten noch gut im Stand sind. Auch besteht aus militärischen Gründen ein gewisses Interesse an der direkten Bahnverbindung Glattal-Tösstal. Sodann hat sich auch ergeben, dass von allen Strecken, für welche die Einrichtung eines Automobilbetriebes geprüft wurde, gerade der Ersatz dieser Strecke die grössten Schwierigkeiten bieten würde und nicht leicht eine Linienführung hätte gefunden werden können, die allen Bedürfnissen entsprochen hätte.

Nachdem aus diesen Gründen die Beibehaltung des Bahnbetriebes auf der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma als einzig richtige Lösung angesehen werden musste, war die Frage zu prüfen, wer den Bahnbetrieb inskünftig besorgen sollte. Zum vornherein war klar, dass der Bahnbetrieb auf dieser nur ca. 11 km langen Strecke für sich allein nicht weiterhin von einer selbständigen Unternehmung besorgt werden könne. Die Regierung des Kantons Zürich nahm daher Fühlung mit den Instanzen der Bundesbahnen, welche erklärten, dass auf dieser Strecke eine Zusammenarbeit möglich wäre und dass, wenn die Strecke den Anforderungen der SBB entsprechend ausgebaut würde, durch die Bundesbahnen direkte Züge Wetzikon-Hinwil-Bauma geführt werden könnten. Diese Lösung bringt eine Reihe von Vorteilen. Die bisherige Stumpenstrecke Wetzikon-Hinwil wird zur Durchgangsstrecke und findet ihre natürliche Fortsetzung ins Tösstal. Die Züge können so über eine grössere Strecke geführt und die Triebfahrzeuge und Wagen rationeller ausgenützt

werden. Das Umsteigen in Hinwil fällt weg, die Fahrzeiten können verkürzt und Hinwil und die übrigen Stationen besser bedient werden. Bäretswil wird auf einen vermehrten Ausflugs- und Touristenverkehr rechnen können, dies um so mehr, weil die Bundesbahnen keine Bergzuschläge mehr haben und damit das Bachtelgebiet von Zürich und Winterthur aus günstiger als bisher erreicht werden kann. Ferner wird tatsächlich mit einem Aufschwung des Vorortsverkehrs und einer steten Erweiterung des Einzugsgebietes der Stadt Zürich gerechnet werden dürfen. Nachdem nämlich schon heute von Uster und Wetzikon aus ein reger Berufsverkehr mit Zürich besteht, rücken auch Hinwil und Bäretswil immer mehr in die Nähe der sich dauernd ausdehnenden Stadt.

Die Frage, in welcher Form der Betrieb durch die Bundesbahnen übernommen werden könnte, wurde einlässlich geprüft. Erwogen wurde zunächst eine Betriebsgemeinschaft mit den Bundesbahnen in dem Sinne, dass das Rollmaterial der beiden Bahnen auf der Strecke Hinwil-Bauma und den Anschlußstrecken gemeinsam verwendet und durch die Führung leichter Züge durch Triebwagen der UeBB und die Führung schwerer Züge durch die Bundesbahnen ein Naturalausgleich der Leistungen erzielt werden könnte. Die Strecke Hinwil-Bauma ist jedoch so kurz und technisch und wirtschaftlich so eng mit dem Bundesbahnnetz verbunden, dass die Aufrechterhaltung eines eigenen Bahnbetriebes mit eigener Rechnungsführung nicht gerechtfertigt wäre. Als sachlich beste Lösung erweist sich nur die Übernahme der Strecke durch den Bund. Nachdem die Bundesbahnen in den Besitz aller Anschlußstrecken gelangt sind und eine rationelle Bewirtschaftung der Bahnstrecke Hinwil-Bauma nur durch die Bundesbahnen möglich ist, bildet in der Tat die Übernahme dieser Strecke den natürlichen Abschluss der seinerzeit mit dem Rückkauf der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn eingeschlagenen Entwicklung.

2. Bemerkungen zum Beschlussesentwurf und zum Erwerbsvertrag.

Die gesetzliche Grundlage für die Verstaatlichung von Eisenbahnen bildet heute nicht mehr das in der Eingabe der Zürcher Regierung vom 8. Februar 1944 erwähnte Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897, sondern das Bundesgesetz vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (A. S. 61, 785). Darnach kann die Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder der Bau neuer Linien durch den Bund nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen (Art. 2), weshalb die Beschlussfassung hierüber noch ausdrücklich der Bundesversammlung vorbehalten ist (Art. 7, lit. f). Dieser gesetzlichen Regelung wird im Ingress und in Art. 3 des Beschlussesentwurfes Rechnung getragen.

Art. 1 des Beschlussesentwurfes regelt sodann zunächst die Aufhebung der bisherigen Konzession der Uerikon-Bauma-Bahn. Dabei muss unterschieden werden zwischen der Aufhebung der Konzession für die Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma, die vom Bund erworben werden soll, und der Aufhebung der Konzession für die Strecke Uerikon-Hinwil, auf

der der Bahnbetrieb eingestellt und durch einen Automobilbetrieb ersetzt werden soll. Während mit Rücksicht auf die baldige Beendigung der Elektrifikation und technischen Instandstellung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma diese Strecke in absehbarer Zeit vom Bund erworben und damit die Konzession für diese Linie schon bald aufgehoben werden kann, dürfte die Einstellung des Bahnbetriebes auf der Strecke Uerikon-Hinwil bzw. die Einrichtung des als Ersatz der Bahn gedachten Automobilbetriebes noch längere Zeit auf sich warten lassen. Die Vorbereitungen für die Einrichtung des Automobilbetriebes sind zwar von der am 30. Oktober 1946 gegründeten Aktiengesellschaft der «Verkehrsbetriebe des Zürcher Oberlandes (VZO)» bereits getroffen worden, doch wird es mit Rücksicht auf die gegenwärtige beim Kauf von Motorfahrzeugen bestehenden langen Lieferfristen (2 Jahre und mehr) nicht möglich sein, die Aufhebung des Bahnbetriebes auf der Strecke Uerikon-Hinwil auf den gleichen Zeitpunkt vorzunehmen, in welchem die Verstaatlichung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma erfolgen kann.

Die Verstaatlichung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma erfolgt, wie sich aus Art. 1—3 des Erwerbsvertrages ergibt, nicht durch Rückkauf, sondern durch unentgeltliche Abtretung seitens der Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma. Den Bundesbahnen wird also die Strecke ohne Bezahlung eines Kaufpreises, frei von Lasten, in technisch einwandfreiem Zustand und nach SBB-Normalien elektrifiziert übergeben. Nur unter dieser Voraussetzung haben sich Generaldirektion und Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit der Übernahme der Strecke einverstanden erklärt. Diese Übernahme bringt nämlich den Bundesbahnen zwar wohl verschiedene Vorteile, vorab betrieblicher Natur, die Bahnstrecke selbst besitzt aber für sie keinen kommerziellen Wert, weshalb denn auch Art. 19 des Bundesbahngesetzes bei dieser Verstaatlichung keine Anwendung findet, d. h. eine Belastung der Baurechnung der Bundesbahnen nicht vorzunehmen ist. Da es sich also mangels eines Kaufpreises nicht um einen Rückkauf mit einer entsprechenden Belastung des Rückkaufpreises auf der Baurechnung handelt, so ist es auch nicht möglich, die für die technische Erneuerung und Elektrifikation der zu verstaatlichenden Strecke vom Bunde gemachte Leistung im Sinne von Art. 11 des Privatbahnhilfegesetzes vom 6. April 1939 bei der Verstaatlichung zu verrechnen. Art. 3 des Erwerbsvertrages bestimmt deshalb, dass diese Hilfeleistung bei der unentgeltlichen Abtretung als bereits berücksichtigt gelten soll.

In Art. 4 des Erwerbsvertrages ist die Übernahme des bei der UeBB beschäftigten Personals durch die Schweizerischen Bundesbahnen geordnet. Dabei war der Grundsatz massgebend, dass das Personal der UeBB durch die Verstaatlichung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma und durch den Ersatz der Strecke Uerikon-Hinwil durch einen Automobilbetrieb nicht benachteiligt werden soll. Die ständig und in vollem Tagwerk beschäftigten Bediensteten sind deshalb von den Bundesbahnen zu übernehmen, sobald sie von der UeBB nicht mehr benötigt werden. Dabei hat es

natürlich die Meinung, dass nur diensttaugliches Personal zu übernehmen ist. Dienstuntaugliches Personal sowie Angestellte, die bereits das 60. Altersjahr überschritten haben, kommen dagegen für eine Übernahme nicht in Betracht. Soweit solches Personal nicht noch durch den einzurichtenden Automobilbetrieb übernommen werden kann, soll es nach den Vorschriften der bestehenden Pensionsversicherung wenn immer möglich pensioniert werden oder seine sonstigen Ansprüche an die bestehenden Versicherungs- und Wohlfahrts-einrichtungen unter bestmöglicher Wahrung seiner Interessen (Abtretung der Versicherungsansprüche, Weiterführung der Versicherung auf eigene Kosten, Abfindung usw.) geltend machen können. Diese Sicherstellung der Rechte des Personals, das weder bei den Bundesbahnen noch beim neuen Automobilbetrieb weiterbeschäftigt werden kann, wird in der besondern Vereinbarung über die Hilfeleistung an die Einrichtung des Automobilbetriebes noch besonders festgelegt werden. Um den einzelnen Bediensteten der UeBB möglichst bald Klarheit darüber zu verschaffen, ob sie in den Dienst der Bundesbahnen übertreten können, sind diesbezüglich auf Veranlassung des Post- und Eisenbahndepartements bereits Verhandlungen zwischen den Bundesbahnen und der UeBB aufgenommen worden. Angesichts des bestehenden Personalmangels werden die Bundesbahnen auch im eigenen Interesse darnach trachten, das Personal der UeBB, soweit irgendwie möglich, zu übernehmen.

Mit Bezug auf die Wohlfahrtseinrichtungen (Pensions- und Hilfskasse, Kranken-Unterstützungskasse) sollen gemäss Art. 5 des Erwerbsvertrages die Ansprüche der in den Dienst der Bundesbahnen übertretenden Bediensteten der UeBB in einer zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen, der Finanzdirektion des Kantons Zürich und dem Verwaltungsrat der UeBB abzuschliessenden besondern Vereinbarung geregelt werden, wobei auch das Verhältnis des Personals zu den Wohlfahrtseinrichtungen der Bundesbahnen zu ordnen ist. Diese besondere Vereinbarung bedarf gestützt auf Art. 1 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1889 betreffend die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften (A. S. 11 265), der Genehmigung des Post- und Eisenbahndepartements. Die Urikon-Bauma-Bahn hatte ursprünglich eine eigene Pensionskasse. Auf den 1. Januar 1945 ist diese Kasse aber aufgelöst und das Personal der UeBB bei der «Stiftung der Pensionskasse der Ascoop» versichert worden. Mit Rücksicht auf die damals bereits in Aussicht genommene Liquidation der UeBB wurde aber in Art. 8 des Versicherungsvertrages mit der Ascoop die nachstehende Bestimmung aufgenommen:

«1. Im Falle einer Liquidation der Urikon-Bauma-Bahn und des daherigen Übertritts einzelner oder der Gesamtheit der Versicherten zu den Schweizerischen Bundesbahnen resp. einer andern Rechtsnachfolgerin der Urikon-Bauma-Bahn stellt die Pensionskasse der ASCOOP den übertretenden Versicherten das volle für sie vorhandene Deckungskapital zur Verfügung.

2. Den SBB ist es freigestellt, das Versicherungsverhältnis bei der Pensionskasse der ASCOOP für das zu übernehmende Personal weiterzuführen. Für dieses

Personal wird der ordentliche Beitrag der Verwaltung auf 8% der wirklichen Besoldungen festgesetzt. Im übrigen gelten die reglementarischen Bestimmungen.

3. Ein allfälliger Überschuss der zu liquidierenden Pensionskasse der Uerikon-Bauma-Bahn (Reglement der Pensions- und Hilfskasse für das Personal der Uerikon-Bauma-Bahn vom 3. und 8. Dezember 1934, in Kraft seit dem 1. Januar 1935) über das erforderliche Deckungskapital der Pensionskasse der ASCOOP wird dem Ausbaufonds der Uerikon-Bauma-Bahn (Art. 7 des vorliegenden Vertrages) zugewiesen, der auch für die Finanzierung allfälliger vorzeitiger Pensionierungen in Anspruch genommen werden kann.

4. Die im Zeitpunkt des Beitritts der Uerikon-Bauma-Bahn zur Pensionskasse der ASCOOP im Stundenlohn beschäftigten Angestellten der Uerikon-Bauma-Bahn werden per 1. Januar 1945 der Dienstalterskasse der ASCOOP unterstellt.

Die ordentlichen Beiträge für diese Angestellten richten sich nach den Bestimmungen von Art. 6, lit. b, und Art. 7 hievon.»

Mit dieser Bestimmung ist also bereits dem im Erwerbsvertrag vorgesehenen Übertritt von Bediensteten der UeBB zu den Bundesbahnen Rechnung getragen worden, und es besteht damit Gewähr, dass so die Frage der Ansprüche gegenüber den Wohlfahrtseinrichtungen bei der Verstaatlichung der Strecke Hinwil-Bäretswil-Bauma und bei der Aufhebung des Bahnbetriebes auf der Strecke Uerikon-Hinwil zur vollen Zufriedenheit des Personals gelöst werden wird.

Wie in den früheren Rückkaufsverträgen wird auch im vorliegenden Erwerbsvertrag (Art. 6) das Bundesgericht als zuständige Instanz zum Entscheid von Streitigkeiten über die Auslegung oder den Vollzug des Vertrages bezeichnet.

Die in Art. 7 vorbehaltene Genehmigung des Erwerbsvertrages durch die Generalversammlung der UeBB ist bereits vor der Unterzeichnung desselben anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 6. August 1945 erteilt worden. Präsident und Sekretär wurden ermächtigt, den damals im Entwurf vorliegenden Erwerbsvertrag zu unterzeichnen, sofern darin in der endgültigen Ausfertigung keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen würden. Solche wesentlichen Änderungen sind nicht mehr vorgenommen worden, indem lediglich in Art. 1, Abs. 2, dem Umstände Rechnung getragen werden musste, dass nunmehr sämtliche Elektrifikations- und Erneuerungsarbeiten (einschliesslich Einbau gebrauchter SBB-Schienen) gleichzeitig ausgeführt werden können, während im ursprünglichen Erwerbsvertragsentwurf vorgesehen war, den Einbau von gebrauchten SBB-Schienen wegen Materialmangels in einer erst nach der Verstaatlichung auszuführenden II. Etappe vorzunehmen.

Wir empfehlen Ihnen, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den beiliegenden Beschlussesentwurf, den Ihnen vorzulegen wir die Ehre haben, anzunehmen, und benützen die Gelegenheit, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Juli 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

Beilagen:

1. Beschlussesentwurf.
 2. Vertrag vom 15. Juli 1947 über den Erwerb der Eisenbahnstrecke Hinwil—Bäretswil—Bauma durch den Bund.
-

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Aufhebung der Konzession der Uerikon-Bauma-Bahn und den Erwerb der Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma durch den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 2 und Art. 7, lit. f, des Bundesgesetzes vom 23. Juni
1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Juli 1947,
beschliesst:

Art. 1.

Die mit Bundesbeschluss vom 29. Juni 1895 (E. A. S. 13, 379) erteilte
und durch die Bundesbeschlüsse vom 21. Dezember 1900 (E. A. S. 16, 275),
20. Dezember 1912 (E. A. S. 28, 229) und 23. Dezember 1914 (E. A. S. 30,
245) abgeänderte Konzession einer Eisenbahn von Uerikon über Hinwil nach
Bauma wird aufgehoben,

1. für die Strecke Hinwil-Bauma auf den Zeitpunkt des Erwerbs dieser
Strecke durch den Bund gemäss Art. 2 dieses Beschlusses;
2. für die Strecke Uerikon-Hinwil auf einen vom eidgenössischen Post-
und Eisenbahndepartement im Einvernehmen mit der Regierung des
Kantons Zürich zu bestimmenden Zeitpunkt, in welchem der Bahn-
betrieb auf dieser Strecke eingestellt werden soll.

Art. 2.

Der zwischen dem Bundesrat und der Eisenbahngesellschaft Uerikon-
Bauma abgeschlossene Vertrag vom 15. Juli 1947 über den Erwerb der
elektrifizierten Teilstrecke Hinwil-Bauma durch den Bund wird genehmigt.

Art. 3.

¹ Der Bundesrat wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundes-
gesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze
und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranlassen
und den Zeitpunkt seines Inkrafttretens zu bestimmen.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Vertrag
zwischen
der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und
der Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma
über
**den Erwerb der elektrifizierten Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma
durch den Bund.**

Art. 1.

¹ Die nach Massgabe der zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich einerseits und der Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma (UeBB) anderseits am 13./22./28. August 1946 abgeschlossenen Vereinbarung elektrifizierte und technisch verbesserte Bahnstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma wird von der UeBB, frei von allen Lasten, der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu Eigentum abgetreten.

² Der Eigentumsübergang erfolgt auf den Zeitpunkt, in welchem die Elektrifikation und Instandstellung des Ober- und Unterbaues und der Brücken gemäss der in Abs. 1 erwähnten Vereinbarung beendet ist und der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann. Von diesem Zeitpunkt an bildet diese Strecke einen Bestandteil des Netzes der SBB (Kreis III).

Art. 2.

¹ Mit der Bahnstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma wird gleichzeitig das nachstehend aufgeführte Rollmaterial der UeBB an die SBB abgetreten:

- a. die Lokomotiven Ed $\frac{3}{4}$ Nr. 402 und Ed $\frac{3}{4}$ Nr. 41;
- b. die Personenwagen BC Nrn. 4, 12 und 14;
- c. der Gepäckwagen FZ Nr. 23;
- d. sämtliche 10 Güterwagen, nämlich 5K, 2L und 3M.

² Die SBB verpflichten sich, der UeBB, solange der Bahnbetrieb auf der Strecke Uerikon-Hinwil aufrechterhalten bleibt, die hierfür notwendigen Güterwagen und die oben erwähnten oder bei Bedarf höchstens drei gleichwertige Personenwagen kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Art. 3.

Die Abtretung der in Art. 1 genannten Bahnstrecke und des in Art. 2 erwähnten Rollmaterials erfolgt unentgeltlich, wobei jedoch der vom Bund gestützt auf Art. 15 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen für die Elektrifikation und technische Verbesserung dieser Strecke gewährte Beitrag im Sinne von Art. 11 jenes Gesetzes berücksichtigt ist.

Art. 4.

¹ Die Schweizerischen Bundesbahnen übernehmen die ständig und mit vollem Tagwerk beschäftigten Bediensteten der Urikon-Bauma-Bahn, und zwar:

- a. die für den Unterhalt und Betrieb der Strecke Hinwil-Bauma in Betracht fallenden Bediensteten auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieser Strecke durch die Schweizerischen Bundesbahnen;
- b. die übrigen Bediensteten, soweit sie nicht von den zu gründenden Verkehrsbetrieben des Zürcher Oberlandes übernommen werden können, im Zeitpunkt der Aufhebung des Bahnbetriebes auf der Strecke Urikon-Hinwil.

² Die Schweizerischen Bundesbahnen übernehmen nur Bedienstete, die noch diensttauglich sind und im Zeitpunkt der Übernahme das 60. Altersjahr noch nicht überschritten haben. Zur Übernahme des nicht ständigen und nicht mit vollem Tagwerk beschäftigten Personals sowie zur Übernahme der Stationslehrlinge sind sie nicht verpflichtet.

³ Die von den Schweizerischen Bundesbahnen übernommenen Bediensteten werden im Angestelltenverhältnis, als Betriebs- oder Werkstattearbeiter, soweit möglich, in den gleichen oder ähnlichen Stellungen weiterbeschäftigt zu einem Monatsgehalt bzw. Tag- oder Stundenlohn, der mindestens ihren bisherigen Bezügen entspricht. Die im Interesse einer wirtschaftlichen Verwendung des Personals allenfalls erforderliche Versetzung an einen andern Dienstort bleibt vorbehalten.

Art. 5.

¹ Eine besondere Vereinbarung zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, der Finanzdirektion des Kantons Zürich und dem Verwaltungsrat der Urikon-Bauma-Bahn regelt mit Bezug auf die Wohlfahrtseinrichtungen (Pensions- und Hilfskasse, Kranken-Unterstützungskasse) der Urikon-Bauma-Bahn die Ansprüche der in den Dienst der Schweizerischen Bundesbahnen übertretenden Bediensteten der Urikon-Bauma-Bahn, unter gleichzeitiger Ordnung ihres Verhältnisses zu den Wohlfahrtseinrichtungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

² Die Vereinbarung bedarf vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements.

Art. 6.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder den Vollzug dieses Vertrages entscheidet das Schweizerische Bundesgericht als einzige Instanz.

Art. 7.

Die Genehmigung dieses Vertrages durch die schweizerische Bundesversammlung und die Generalversammlung der UeBB bleibt vorbehalten.

Bern und Hinwil, den 15. Juli 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Vorsteher
des Post- und Eisenbahndepartements:
Celio.

Für die Eisenbahngesellschaft
Uerikon-Bauma,

Der Präsident:

E. Spörri-Schätti.

Der Sekretär:

Dr. Schumann.

7375

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines
Bundesbeschlusses über die Aufhebung der Konzession der Uerikon-Bauma-Bahn und
über den Erwerb der Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma durch den Bund. (Vom 15. Juli
1947.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5262
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.07.1947
Date	
Data	
Seite	569-585
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 934

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.