

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug.

(Vom 15. Juni 1891.)

Tit.

Die Herren Grauer-Frey in Degersheim, J. Frischknecht-Breitenmoser und Th. Löpfe in St. Gallen, als Inhaber der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug, reichten mit Eingabe vom 14. Oktober, eingelangt den 16. Oktober v. J., das Gesuch ein um Abänderung der Konzession für die III. Sektion der Linie St. Gallen-Zug und um Erweiterung der Konzession auf den Bau und Betrieb einer normalspurigen Zweigbahn zwischen der Station Uznach und der projektirten Station St. Gallenkappel, eventuell Gommiswald.

Die gemeinsame Konzession der Theilstücke St. Gallen-Rapperswil und Samstagern-Zug beruhte auf dem Gedanken einheitlichen Betriebes, zu welchem Zwecke mit der Süd-Ost-Bahn ein Abkommen getroffen worden war, wonach letztere sich verpflichtete, den Bau ihrer Theilstrecke Pfäffikon-Samstagern mit 30 statt mit 50 ‰ Maximalsteigung zu erstellen, um das Befahren beiden Gesellschaften zu ermöglichen. Für die Mehrkosten des Projektes mit 30 ‰ Maximalsteigung, auf ca. 1 $\frac{1}{2}$ Millionen berechnet, hätte das Initiativkomite der Linie St. Gallen-Zug aufkommen müssen.

Diese verhältnißmäßig bedeutenden Mehrkosten, sowie die Inkonvenienzen der gemeinsamen Benutzung dieser Strecke, standen in keinem Verhältnisse zu der unbedeutenden Ersparniß gegenüber dem Bau einer neuen Linie, weshalb der erwähnte Vertrag im beidseitigen Einverständniß aufgehoben und durch einen neuen ersetzt wurde, wonach die Süd-Ost-Bahn der Bahn St. Gallen-Zug gegen Entschädigung das Recht einräumte, die Strecke Rapperswil-Pfäffikon zu befahren. Das Initiativkomite St. Gallen-Rapperswil-Zug ließ deßhalb ein neues Projekt, mit Pfäffikon als Ausgangspunkt, ausarbeiten.

Diese neue Linie zieht sich über Wollerau nach Burghalden, von dort über Kalchtharen und Stocken nach Bachgaden, unterfährt den Hirzel und vereinigt sich bei Sihlbrücke wieder mit dem ursprünglich projektirten Trace, immerhin unter Einschaltung einer Schleifenentwicklung über Deibühl, um die Maximalsteigung von 18 ‰ einhalten zu können.

Das neue Trace wird effectiv um $1\frac{1}{2}$ km. länger als das ursprüngliche, verkürzt aber die Strecke Pfäffikon-Zug um 9 Tarifkilometer.

Die Kosten belaufen sich nach Voranschlag für diese III. Sektion (Pfäffikon-Zug) auf Fr. 8,500,000 oder Fr. 312,000 per Kilometer.

Eine fernere Abänderung, beziehungsweise Erweiterung des ursprünglich konzessionirten Projektes wird nachgesucht in der Erstellung der Zweiglinie von Uznach nach St. Gallenkappel, beziehungsweise Gommiswald.

Diese Linie wird von der Regierung des Kantons St. Gallen gewünscht, um die Bezirke See, Gaster, Sargans und den Kanton Glarus dem Toggenburg und der st. gallischen Hauptstadt näher zu bringen. Sie zweigt in der Station St. Gallenkappel westlich ab, wendet sich südlich über die Landstraße, überschreitet den Ranzachbach bei km. 13,32, führt hierauf westlich gegen den Aabach, von dort in östlicher Richtung, bildet noch eine Schleife zwischen Thäli und Unterhirschland und führt von Westen her in die Station Uznach.

Die Variante Uznach-Gommiswald zweigt von Uznach östlich ab, zieht sich der Halde entlang bis nördlich Kaltbrunn, wendet sich dann nördlich gegen Gauen, überschreitet bei km. 5,9 den Mühlebach und mündet in der Richtung gegen Rapperswil in die projektirte Station Gommiswald ein.

Es betragen bei:

	St. Gallenkappel-Uznach	Uznach-Gommiswald
die Betriebslänge	4950 m.	6108 m.
der Minimalradius	200 m.	200 m.
die Maximalsteigung	35,14 ‰	50 ‰
die Baukosten	Fr. 1,101,000	Fr. 1,010,000

Die Petenten haben für das ganze Eisenbahnprojekt mit Berücksichtigung der Abzweigung nach Uznach eine einläufige Rentabilitätsberechnung ausgearbeitet, welche vorerst die Zahl der Einwohner der von der Bahn berührten Gebiete ermittelt, und gestützt darauf, sowie unter steter Vergleichung mit bestehenden Bahnen, den voraussichtlichen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr berechnet.

Wir verweisen für die Details auf den umfangreichen Bericht und fügen hier nur noch bei, daß der mögliche Reinertrag auf Fr. 1,010,691 oder Fr. 11,600 per Bahnkilometer veranschlagt wird.

Die Regierung des Kantons St. Gallen wurde zur Vernehmung über beide Erweiterungsprojekte eingeladen, die Regierungen von Appenzell A. Rh., Schwyz, Zug und Zürich nur über die Abänderung Pfäffikon-Zug. Von diesen haben die drei erstern Regierungen gegen die Abänderung keine Einwendungen erhoben, während Zürich auf seiner dem ganzen Projekte gegenüber eingenommenen ablehnenden Haltung beharrt.

St. Gallen empfiehlt das Gesuch in allen Theilen, wünscht aber, daß für die Zweigbahn von Uznach der Anschlußpunkt an die Hauptlinie noch offen gelassen werde, weil über den richtigsten Anschluß noch keine Klarheit herrsche und überdieß für den Fall des Zustandekommens der Hauptlinie seitens der Töbthalbahn eine Verlängerung nach der Anschlußstation der Uznacherabzweigung geplant werde, was auf die Wahl der letztern bestimmend einwirken müßte.

Die inzwischen bei der Linie Thalweil-Zug erfolgte Tracéänderung, wonach diese Bahn nicht über Sihlbrugg, sondern von Steinmatt aus mittelst eines Tunnels durch den Albis direkt nach Baar und Zug geführt werden soll, veranlaßte das Initiativkomite für die Linie St. Gallen-Rapperswil und Pfäffikon-Zug, einen Anschluß an die Station Steinmatt zu suchen, in der Erwartung, es werde über die gemeinsame Linienführung von Steinmatt bis Zug mit der Nordostbahn eine Verständigung zu erzielen sein. Für die Strecke Pfäffikon wurde deshalb ein neues Projekt ausgearbeitet, welches unterm 14. März laufenden Jahres vorgelegt wurde.

Nach diesem Projekt folgt die Linie von Pfäffikon aus derjenigen der Nordostbahn bis Mühlenen, 1 km. westlich von Richtersweil, zweigt hier links ab, führt bei km. 8.6 unter der Wädensweil-Einsiedeln-Bahn durch nach der Station Wädensweil, welche unmittelbar über der Ortschaft projektirt ist. Von hier an geht die Bahn mit 12 ‰ Steigung der Halde entlang, überschreitet das Mühlethal und erreicht nach Kreuzung der Kantonsstraße Horgensihlbrugg die Station Horgen, wo mittelst eines 1830 m. langen Tunnels unter dem Bergrücken des Wührenbaches durch das Sihlthal und die Station Steinmatt erreicht wird. Für das Endstück Steinmatt-Zug schließt sich das Tracé demjenigen der Nordostbahn an.

Diese neue Abänderung wurde den beteiligten Regierungen unterm 21. März abhin zur Vernehmlassung mitgetheilt. St. Gallen empfiehlt dieselbe vorbehaltlos, während die Regierung von Schwyz darin eine sehr erhebliche Schädigung der Interessen ihres Kantons und der Südostbahn erblickt und deshalb dagegen Einsprache erhebt.

Zug nimmt gegenüber dem Projekte eine passive Haltung ein und Zürich erhebt im Prinzip keine Einwendungen, beide aber erklären sich gegen dasselbe, sofern dadurch der Bau der Linie Thalweil-Zug verzögert werden sollte.

Wir glauben nicht, daß letzterem Vorbehalt eine praktische Bedeutung zugemessen werden kann. Eine Verzögerung im Bau der Bahn Thalweil-Zug infolge des von der Linie St. Gallen-Zug gesuchten Anschlusses in Steinmatt wäre nur dann denkbar, wenn der Albistunnel bloß in diesem Falle für doppelspurige Anlage erstellt würde. Wir halten aber dafür, daß auch für die Linie Thalweil-Zug allein bei der Wichtigkeit derselben für den Verkehr mit der Innerschweiz eine zweispurige Anlage vorgesehen, jedenfalls vorbehalten werden müsse, so daß von diesem Gesichtspunkte auf ein Bedenken für die Genehmigung der Konzessionsänderung nicht vorliegt.

Zudem finden wir, daß die Voraussetzungen, die zu der ersten Konzessionsertheilung geführt haben, infolge der rationellen Erweiterungen des neuen Projektes in erhöhtem Maße vorhanden sind, ohne daß letztere materiell neue Konzessionsbedingungen erfordern.

Angesichts dieser Sachlage beantragen wir Ihnen die Abänderung der am 27. Juni 1890 ertheilten Konzession und zwar mit Bezug auf das Theilstück Pfäffikon-Zug im Sinne des letzten Projektes.

Dem Begehren der st. gallischen Regierung, die Anschlußfrage der Uznacher Zweiglinie offen zu lassen, kann um so leichter ent-

sprochen werden, als bei dieser Linie ohnehin erst nach Vorlage der definitiven Pläne über das Tracé entschieden werden kann.

Wir empfehlen Ihnen deßhalb die Annahme nachstehenden Beschlusentwurfes und bitten Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung genehmigen zu wollen.

Bern, den 15. Juni 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Abänderung der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstageru nach Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Eingaben der Herren Grauer-Frey in Degersheim und Mithaften, vom 24. September und 12. Oktober, beide eingelangt am 16. Oktober 1890, und vom 14. März 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 15. Juni 1891,

beschließt:

1. Die Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstageru nach Zug, vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 72), wird in nachstehenden Punkten abgeändert wie folgt:

I. Im Eingang: Den Herren Grauer-Frey etc. wird die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

- a. von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil;
- b. einer Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach;
- c. von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug,

unter den etc.

II. Art. 5: Für jede der drei Abtheilungen a, b und c sind etc.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug. (Vom 15. Juni 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1891
Date	
Data	
Seite	673-678
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 326

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.