

Bericht
der
ständerräthlichen Kommission, betreffend Konzessionsänderung
für die Zürichsee-Gotthardbahn.

(Vom 13. Juni 1878.)

Tit. I

Nachdem der Verwaltungsrath der Zürichsee-Gotthardbahn mit Eingaben vom 10. Mai 1878, beziehungsweise 15. Mai 1878, das Gesuch gestellt hatte, die Konzession Rappersweil-Brunnen in zwei selbstständige Konzessionen, Rappersweil-Pfäffikon und Pfäffikon-Brunnen, zu zerlegen, hat der Bundesrath am 3. Juni dieses Gesuch der Bundesversammlung zur Genehmigung empfohlen, in dem Sinne, daß das Versäumen der konzessionsmäßig angesetzten Frist für die Sektion Pfäffikon-Brunnen nicht auch den Verlust der Konzession für das Theilstük Rappersweil-Pfäffikon nach sich ziehen solle.

Dieser Antrag steht in direktem Widerspruch mit dem vom Bundesrath der Bundesversammlung am 14. Februar 1878 vorgelegten Antrag über den zwischen der Zürichsee-Gotthardbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag betreffend die Streke Rappersweil-Pfäffikon, welcher sub 1 c folgendermaßen lautet :

„Die Einheit der Konzession vom 25. Juni 1874 für die
„Linie Rappersweil-Pfäffikon-Brunnen bleibt aufrecht erhalten.“

Ueber die Motive dieses Wechsels seiner Anschauung gibt die Botschaft vom 3. Juni 1878 keinerlei Aufschluß; sie begründet die Empfehlung der Bewilligung der Trennung der Konzession lediglich

durch die von der Petentin gemachte Angabe, daß ihr für die Herstellung der Sektion Pfäffikon-Brunnen die erforderlichen Mittel fehlen, ein Umstand, dessen der Bundesrath schon in seiner Botschaft vom 14. Februar 1878 erwähnt hat, in welchem er aber damals gerade umgekehrt einen Grund für strikte Aufrechterhaltung der Einheit der Konzession erblicken zu sollen glaubte.

Die Kommission ist nun zwar damit einverstanden, daß die Unmöglichkeit, die Mittel für die Herstellung der Linie Pfäffikon-Brunnen zu beschaffen und das daraus früher oder später hervorgehende Erlöschen dieser Konzession nicht die Zwangsliquidation der Streke Rappersweil-Pfäffikon zur Folge haben soll; aber sie muß darauf dringen, daß die Einheit der Konzession und des Unternehmens Rappersweil-Brunnen gleichwohl gewahrt werde, weil nach Eintritt definitiver Trennung derselben die Möglichkeit der Herstellung der Zürichsee-Gotthardbahn in hohem Grade gefährdet wäre, und sie ist der Ansicht, daß dieser Zweck am einfachsten durch Hinzufügung des am Schlusse dieses Berichts beantragten Vorbehalts erreicht werden kann.

Die Kommission ist dabei von folgenden Betrachtungen ausgegangen:

Die Zürichsee-Gotthardbahn bildet eine der wichtigsten Zufahrten zur Gotthardbahn; für alle östlich von Zürich gelegenen Plätze bildet sie die kürzeste Verbindung mit letzterer, und mit Hinzufügung einer unschwer zu bewerkstelligenden Ergänzung (Rappersweil-Ebnat oder Turbenthal-Eschlikon) zieht sie das ganze Bodenseebeken und einen Theil der vom Norden in dasselbe mündenden Linien in die Zone des Gotthards, während ohne sie der Verkehr dieses weiten Gebiets (durch die Arlbergbahn) dem Brenner zugewendet würde. Die Zürichsee-Gotthardbahn bildet aber auch das Schlußstück der für die mittlere Schweiz so wichtigen Ostwestbahn (Bern-Luzern-, Vierwaldstättersee-, Brunnen-Zürichsee-, Linth- und Wallenseelinien). Diese doppelte Wichtigkeit der Zürichsee-Gotthardbahn für den Verkehr, zu welcher sich dann noch ihre große militärische Bedeutung hinzugesellt, macht es dem Bunde zur Pflicht, über die Erhaltung der Möglichkeit ihrer Herstellung auf das sorgfältigste zu wachen und Alles zu vermeiden, was deren Ausführung erschweren könnte, und hiezu ist die Erhaltung der Einheit der Konzession Rappersweil-Brunnen unumgänglich erforderlich. Denn den Schlüssel zu diesem ganzen Unternehmen bildet das Theilstück Rappersweil-Pfäffikon; der Besiz desselben ist unerläßlich für die Möglichkeit der Herstellung der Sektion Pfäffikon-Brunnen. Die Linie Rappersweil-Pfäffikon verbindet die bereits vollendete Linie unter einander: 1) Rappersweil-Pfäffikon-Zürich, 2) Rappersweil-

Pfäffikon-Glarus-Chur, 3) Rappersweil-Uznach-Glarus-Chur, 4) Rappersweil-Wallisellen-Zürich, 5) Rappersweil-Pfäffikon-Hinweil-Effretikon, 6) Rappersweil-Wald-Tößthalbahn, zu denen noch die rechtsufrige Zürichseebahn hinzukommen sollte.

Der Ertrag dieses Theilstükes wird daher ein sehr beträchtlicher sein, und schon aus diesem Grunde ist es nach dem allein richtigen System der Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen geboten, dasselbe nicht allein zu vergeben, sondern nur in Verbindung mit ihrem natürlichen, für das schweizerische Eisenbahnez außerordentlich wichtigen Verlängerung bis Brunnen. Die Untrennbarkeit beider Sektionen wird von der Regierung von St. Gallen selbst in prägnantester Weise anerkannt, indem sie am Schlusse ihres Schreibens vom 17. Mai die Seedambaute als ein Werk bezeichnet, welches ohne die Kombination mit der Zürichsee-Gotthardbahn wohl nie zu Stande gekommen wäre. Die hervorragende Wichtigkeit des Theilstükes Rappersweil-Pfäffikon ist auch in sehr bemerkbarer Weise durch den Umstand charakterisirt, daß diese Eisenbahn die einzige des ganzen schweizerischen Netzes ist, welche durch einen Bundesbeitrag unterstützt worden ist (laut Finanzausweis vom 15. Mai 1878 Fr. 100,000), und diese Thatsache allein wäre geeignet, es als strengste Pflicht des Bundes erscheinen zu lassen, darüber zu wachen, daß der eigentliche Zweck dieser ausnahmsweisen Maßregel die Herstellung des Unternehmens Rappersweil-Brunnen bestmöglichst gewahrt werde.

Die Kommission sieht sich daher veranlaßt, die Aufnahme folgenden Zusazes zu dem Antrage des Bundesrathes vom 3. Juni als Ziffer 2 desselben zu beantragen:

2. Die Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, einem allfällig spätern Erwerber der Konzession Pfäffikon-Brunnen auf den Tag der Eröffnung dieser Linie das Theilstük Rappersweil-Pfäffikon zum Eigenthum abzutreten, und zwar zu einem Preise, der den von der Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft aus eigenen Mitteln bestrittenen Baukosten der abzutretenden Linie (Rappersweil-Pfäffikon) nicht übersteigen darf.

Die Zürichsee-Gotthardbahn-Gesellschaft behält immerhin zu gleichen Bedingungen das Prioritätsrecht für die Ausführung der Linie Pfäffikon-Brunnen.

Bern, den 13. Juni 1878.

Namens der Eisenbahnkommission:
Sulzer.

Bericht der ständeräthlichen Kommission, betreffend Konzessionsänderung für die Zürichsee-Gotthardbahn. (Vom 13. Juni 1878.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1878
Date	
Data	
Seite	20-22
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 009

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.