

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den
Chaussée-Damm über den Zürchersee bei Rapperswyl.

(Vom 10. Juli 1873.)

Tit.!

Schon seit längerer Zeit betreibt die Gemeinde Rapperswyl das Projekt, die bestehende hölzerne Jochbrücke über den Zürchersee durch einen Straßendamm mit nöthigen Brückenöffnungen zu ersetzen.

Um dasselbe zu realisiren, reichte sie unterm 31. Oktober 1870 an den Bundesrath zuhanden der h. Bundesversammlung das Gesuch um Auslösung der ihr für diese Brücke zukommenden Zollentschädigung und gleichzeitige Bewilligung eines Bundesbeitrags auf Grund des Art. 21 der Bundesverfassung ein. Danach sollten die damals auf Fr. 400,000 veranschlagten Kosten bestritten werden durch:

- | | |
|---|-------------|
| a. die mittelst Kapitalisirung zu $4\frac{1}{2}\%$ aus der jährlichen Zollentschädigung im Betrag von Fr. 7212 berechnete Auslösungssumme von | Fr. 160,000 |
| b. einen weitem Bundesbeitrag von | „ 80,000 |
| c. einen Beitrag des Kantons St. Gallen von | „ 80,000 |
| d. von der Gemeinde selbst zu übernehmende | „ 80,000 |

Fr. 400,000

Die Regierung des Kantons Schwyz erhob damals gegen die Ausführung dieses Projektes Einsprache wegen der Besorgniß, daß dadurch Stauungen des Obersees verursacht werden möchten.

Die veranstaltete Expertise ergab aber, daß unter den Voraussetzungen, unter welchen die eidgenössische Liuthkommission die Baute als zulässig erklärt hatte, jene Besorgnisse nicht begründet seien.

Hingegen bestand auch gegen die Hauptgrundlage des Finanzplanes das Bedenken über die Zulässigkeit der Auslösung von Zollentschädigungen, gegen welche sich das eidg. Handels- und Zolldepartement in seinem Gutachten vom 7. November 1872 mit Entschiedenheit aussprach.

Es ist nicht nöthig, auf die Gründe dafür hier einzutreten, denn die Gemeinde Rapperswyl ließ dann jenes frühere Gesuch fallen, und hat nun ein neues auf veränderter Basis eingereicht.

Dieses vom 1. Mai abhin datirte, auf einen revidirten Voranschlag im Betrage von Fr. 500,000 sich stützende Gesuch geht dahin:

- 1) es wolle der Bund die projektirte Dammbaute über den Zürichsee bei Rapperswyl mit Fr. 170,000 als dem dritten Theile der veranschlagten Baukosten unterstützen;
- 2) es wolle der Bund die Zollauslösungsquote von Fr. 7212. 12, welche Rapperswyl jährlich für den eingegangenen Brückenzoll bezieht, dem Kanton St. Gallen zuhanden der Gemeinde Rapperswyl für so lange ausbezahlen, als der Bund überhaupt den Kantonen Zollaösungen gewährt.

Dieser dem Departement des Innern zuhanden des Bundesrathes durch Schreiben des Gemeinderaths Rapperswyl vom 12. Mai übermittelten Petition ist ein Auszug aus dem Protokoll der politischen Burgerversammlung vom 30. März 1873 beigefügt, wonach unter Voraussetzung, daß der Kanton St. Gallen wenigstens die vom Großen Rathe dekretirten Fr. 80,000 beitrage und der Bund wenigstens einen Beitrag und Fortbezug der Zollentschädigung nach obigem Gesuche bewillige, die Gemeinde Rapperswyl sich verpflichtet, die übrigen Kosten des Seedammbaues zu bestreiten, immerhin in Gewärtigung angemessener Beiträge an dieselben von Seite der Ortsgemeinde Rapperswyl und anderer Mitinteressenten.

Das vorliegende Gesuch der Gemeinde Rapperswyl wird dann auch von der Regierung des Kantons St. Gallen mit Schreiben vom 18. Juni abhin warm empfohlen, übrigens bezüglich der Motivirung unter Verweisung auf das in gleicher Angelegenheit unterm 26. November 1870 an den Bundesrath gerichtete Schreiben.

Die von einem Uebersichtsplane und einem Kostenvoranschlage begleitete Eingabe von Rapperswyl verbreitet sich nach allen Richtungen über das Projekt, und wir entnehmen demselben die hier nachfolgenden Notizen in historischer Beziehung, so wie über die Verkehrsverhältnisse und besonders dann über den Bau selbst. Bezüglich der darin auch hervorgehobenen militärischen Bedeutung werden wir das Gutachten des eidgenössischen Stabsbüreaus sprechen lassen.

Als Beleg für den schon in früherer Zeit bestandenen bedeutenden Verkehr wird angeführt, daß die früher zwischen Rapperswyl und Hurden bestandene Fähre schon von Herzog Rudolf von Oesterreich in den Jahren 1358 bis 1360 durch eine Brücke ersetzt worden, und daß der von Menschen, Vieh und Kaufmannswaaren auf derselben bezogene Zoll so bedeutend gewesen sei, daß nicht nur der Unterhalt der Brücke, sondern auch der der Stadt und Veste Rapperswyl damit habe bestritten werden können.

Der in neuerer Zeit noch gestiegene Verkehr habe es notwendig gemacht, in den Jahren 1816—18 eine solidere Brücke mit einem Kostenaufwande von über Fr. 80,000 und mit Lichtung der Waldungen der Ortsgemeinde Rapperswyl zu erbauen, die hinwieder einem noch stärkern Verkehr gerufen habe.

So habe denn dieser Zoll zur Zeit der Ablösung nach dem Durchschnitte der Jahre 1842—1846 Fl. 3400 betragen, was ungefähr einer jährlichen Frequenz von 95,000 Personen, 2500 Pferden 1500 Stük Vieh und 2400 Lastwägen und Kutschen entsprechen mochte.

Die Eisenbahn von Zürich über Rapperswyl nach Chur habe dann wieder eine bedeutende Verkehrsvermehrung veranlaßt, so daß nach Verhältniß einer vom 6.—13. März 1864 vorgenommenen Zählung sich eine Jahresfrequenz von 250,000 Personen (wozu für Pilger während des Sommers noch wenigstens 50,000 hinzuzurechnen seien), 95,000 Pferden, 2,600 Stük Vieh, 8,400 Lastwägen und Chaisen und 3,600 Handwägen ergeben habe.

Wenn nun, fügt die Eingabe von Rapperswyl bei, statt der hölzernen Seebrücke ein fester und sicherer Straßendamm erstellt wird, der die Verbindung Rapperswyls und der hinterliegenden Gemeinden der Kantone St. Gallen und Zürich mit der Innerschweiz bis an den Fuß des Gotthard erleichtert, so wird und muß sich die Frequenz dieser Passage mehr als verdoppeln.

Sonach komme auch der Nutzen derselben, der sich namentlich auch in postalischer Beziehung manifestiren werde, nicht nur Rappers-

wyl, sondern noch einer großen Zahl von Gemeinden der Kantone St. Gallen, Zürich und Schwyz zu gut.

Wir fügen hier bei, daß unser Handels- und Zoll-Departement in seinem vorgenannten Gutachten, indem es sich zwar, wie gesagt, entschieden gegen die Auslösung der Zollentschädigung aussprach, dagegen diejenige in den Verkehrsverhältnissen begründete Bedeutung des fraglichen Baues, welche das Erforderniß für die Berücksichtigung gemäß Art. 21 der Bundesverfassung bilde, anerkannte.

Es sagt darüber:

„Die fragliche Brücke dient unzweifelhaft einem großen, sehr bevölkerten industriellen Gebiete als Verkehrsmittel. Die Benützung dieser Brücke, schon jetzt eine sehr starke, würde noch weit mehr zunehmen, wenn dieselbe durch einen mächtigen Steindamm ersetzt und dadurch für schwere Ladungen zugänglich würde.“

„Wenn der Personenverkehr schon früher nach Hunderttausenden, der Güter- und Wagenverkehr nach Zehntausenden gezählt wurde, so hat seit der Erstellung der Eisenbahnen die Wichtigkeit dieser Verbindung noch um Vieles zugenommen. Es ist unter allen Umständen als unzweifelhaft anzunehmen, daß die beabsichtigte Erstellung einer neuen Steinbrücke für einen großen Theil der Eidgenossenschaft, sowie für diese selbst von erheblichem Interesse ist.“

Ueber die militärische Seite dieser Angelegenheit spricht sich das eidgenössische Stabsbureau in dem schon erwähnten Gutachten folgendermaßen aus:

„In der Eingabe des Gemeinderathes von Rapperswyl an den Bundesrath wird das Gesuch um eine eidgenössische Subvention an den Bau eines Straßendamms über den Zürichsee auch durch die militärische Wichtigkeit einer festen Straßen-Verbindung beider Ufer motivirt.“

„Dabei wird hervorgehoben, daß die Verbindung von Rapperswyl über Rothenthurm und Sattel an den Vierwaldstättersee eine der Zufahrten zur Militärstraße des Axen und Gotthards sei.“

„Es wird ferner auf die Wichtigkeit aufmerksam gemacht, welche eine Verbindung beider Seeufer durch einen Straßendamm auf der wichtigen Vertheidigungslinie des Zürichsee's und der Linthgewässer für die Landesvertheidigung gegen Nord und Ost besitze, wobei auch die günstige Beschaffenheit der Umgegend von Rapperswyl für die Anlage eines verschanzten Lagers und Brückenkopfes Erwähnung findet.“

„Durch den Bau des Straßendamms bei Rapperswyl wird allerdings einer der Zugänge zum Straßennez der Alpen verbessert. Die sehr defensive Linie der Linthgewässer von Zürich bis zum Wallensee erhält damit einen für alle Waffen brauchbaren Uebergang. In Folge der Anlage des Damms mit zwei Brücken wird die defensive Eigenschaft der Linie gewährt, indem die Brücken entweder zum Zurückziehen oder zum Sprengen vorbereitet werden können. In Rücksicht auf die defensive Stärke der Linie der Linthgewässer wird somit durch den Bau des Straßendamms wenig geändert.

„Es ist allerdings auch möglich, daß sich die Kriegsverhältnisse wiederholen, wo Limmat, Zürichsee und Linth die Vertheidigungslinie einer Armee bilden. In diesem Falle wird auf dem linken Flügel, von Zürich abwärts, von beiden Gegnern die entscheidende Offensive gesucht werden müssen, während der rechte Flügel durch die geographischen Verhältnisse für die Defensive bezeichnet ist. Wir sind mit der Eingabe darüber einverstanden, daß Rapperswyl mit dem festen Seeübergang durch seine zentrale Lage gegen die Glatt und Kempt, gegen die Töß und das Toggenburg, sowie auch gegen den Paß von Wildhaus und gegen das Wallenstadter-Thal, sehr geeignet ist, um die Aufgabe der Vertheidigung der Linthlinie mittelst offensiven Vorstößen zu ermöglichen. Auch sind wir mit der Eingabe einverstanden, daß hiezu Befestigungen auf dem rechten Ufer erforderlich sind und daß sich die Umgegend von Rapperswyl zur Anlage derselben eignet, daß somit die geographischen Verhältnisse dieses Punktes für die Vertheidigung der Nord- und der Ost-Fronte vortheilhaft verwerthet werden können.

„Es ist hingegen eine andere Frage, ob wegen dem Vorhandensein dieser militärischen Vortheile eine Subventionirung gerechtfertigt sei.

„Meistens ist es nicht schwer, für die Eröffnung einer neuen Straße oder einer Brücke eventuelle militärische Vortheile ausfindig zu machen. Ob aber in Rücksicht der Landesvertheidigung ein absoluter Vortheil, eine Nothwendigkeit vorliege, den Bau auszuführen und daher zu subventioniren, das kann erst mit Sicherheit behauptet werden, wenn einmal ein System der Landesbefestigung aufgestellt und für die Ausführung adoptirt worden ist. Vorher hat man keine sicheren Anhaltspunkte für das Urtheil. Es ist daher den Begutachtungen solcher Fälle nicht mehr Gewicht beizulegen, als sie unter diesen Umständen verdienen.

„Wir wiederholen auch bei diesem Anlasse unsere Ansicht, daß alle bisher von der Eidgenossenschaft subventionirten Straßen nur unter der Bedingung im militärischen Interesse liegen, wenn auch die Befestigungen angelegt werden, welche uns den Gebrauch der Straßen sichern und dem Angreifer die Benutzung verbieten, und wir konstatiren, daß in dieser Richtung bis jezt noch nichts geschehen ist.

„Bei der Frage der Subventionirung war in den eidg. Räthen bisher immer das Verkehrsinteresse der betreffenden Landestheile das entscheidende Motiv, immerhin unter der Bedingung, daß auch militärische Interessen nachgewiesen werden. Jeder Schweizer wird sich über die Werke freuen, die auf diese Weise mit eidgenössischer Unterstützung in den letzten Jahrzehnten zu Stande gekommen sind.

„Man sollte jedoch bei Behandlung fernerer Eingaben nicht aus dem Auge verlieren, daß der Eidgenossenschaft die Pflicht obliegt, den neuen Straßen auch den wirklichen militärischen Charakter durch Anlage der nöthigen Befestigungen zu geben und daß dadurch die eidg. Finanzen in hohem Maße in Anspruch genommen werden müssen.

„In Bezug auf den fraglichen Gegenstand konstatiren wir neben den vorhandenen Verkehrs-Interessen auch die strategischen Eigenschaften des Punktes Rapperswyl, welche nach Erstellung eines festen Seeüberganges beim Entwurfe eines Vertheidigungssystems der Schweiz mittelst Befestigung Berücksichtigung und Verwerthung verdienen.

„Das Gesuch der Gemeinde Rapperswyl kann somit mit dem gleichen Rechte wie frühere Eingaben, denen entsprochen wurde, empfohlen werden.“

Ueber das Bauprojekt selbst ist Folgendes anzuführen:

Der neue Uebergang soll an der etwas unterhalb der jezigen Brücke befindlichen schmalsten Stelle des Sees angelegt werden, das ist zwischen dem Punkte, wo der Bahnhof Rapperswyl den See berührt, auf der rechten Seite und der Spitze der Landzunge, das Roßhorn genannt, auf der linken Seite, was einer Länge von 3300 Schuh entspricht. Von letztem Punkte ist dann noch eine Straße bis zur Einmündung in die Hurdenerstraße beim Sternchen auszuführen von 2340 Schuh Länge, so daß sich im Ganzen eine Länge von 5640 Schuh ergibt.

Der Seeübergang besteht aus einem Damme und zwei Brüken, und zwar beträgt die Länge:

des Dammes vom Rapperswyler-Bahnhofs bis zur ersten Brücke	700'
der ersten Brücke (4 Oeffnungen)	315'
des Dammes zwischen beiden Brücken	1,270'
der zweiten Brücke (3 Oeffnungen)	235'
des Dammes von dieser bis Roßhorn	780'
zusammen wie oben	3,300'

Diese Zahlen sind dem revidirten Projekte und Voranschläge entnommen und stimmen nicht ganz mit denjenigen in der Papperswyler-Petition, was zum Theil auf verschiedener Annahme der Brücköffnungen und ihrer Lage beruht.

Der Damm ist auf 2100' Länge horizontal mit beidseitigen Auffahrtsrampen, auf Rapperswylerseite von 500' Länge mit 8% und auf Hurdenerseite von 600' Länge mit 6,6% Steigung.

Für die Straße von Roßhorn bis zum Anschluß an die Hurdenerstraße liegt kein Längenprofil vor, hingegen sind die Steigungen im Bericht angegeben auf 1300' Länge zu 0,00 und auf 1040' zu 2,2%.

Die Fahrbahn liegt über dem höchsten Wasserstande 9', so daß bei einer Konstruktionsdike der Brücke von 2' eine lichte Höhe von 7' bleibt, über dem niedrigsten Wasserstande 15', über dem Seegrunde variirend von 15' bis 21'.

Die Kronbreite beträgt im Ganzen 24', wovon 16' auf die Fahrbahn und 8' auf das Trottoir fallen.

Der Damm soll mit Kies aus den Gruben von Hurden angeschüttet und mit einer Böschungsbekleidung aus Bruchsteinen versehen werden.

Für die Brücken-Widerlager und Pfeiler ist zufolge des theilweise schlammigen Grundes Foundation auf Pfahlrost mit Beton-Ausfüllung und großen Fundamentplatten, der Aufbau aus Quadermauerwerk in Gesicht und Front und Mörtelmauerwerk an den Hintermauerungen vorgesehen.

Für den Oberbau ist eiserne Gitterkonstruktion angenommen mit Oeffnungen von 75'.

Das Resume des Voranschlags lautet:

a. Baukosten:

1) Anlage der Dämme	Fr. 214,300
2) Gründung und Aufbau der Widerlager und Pfeiler	„ 130,000
3) Eiserner Oberbau der Brücken	„ 89,600
	Fr. 433,900

b. Expropriation „ 16,500

c. Unterhandlungen, Unvorhergesehenes, Ausbau „ 44,600

Total Fr. 495,000

Rund „ 500,000

Dem Gesuche von 1870 lag, wie oben angegeben, ein Voranschlag von Fr. 400,000 zu Grunde.

Dieser liegt gegenwärtig nicht vor, sondern der ursprüngliche von 1864, der auf Fr. 345,000 lautet und schon zufolge der eingetretenen Preissteigerung auf obige Summe erhöht worden war.

Eine genaue Verifikation des Voranschlags konnte, da ein bloßer Uebersichtsplan, also kein Detailprojekt vorliegt, nicht vorgenommen werden. Im Allgemeinen dürften aber die sub a aufgeführten Baukosten bei heutigen Arbeitspreisen kaum Anlaß zur Beanstandung geben.

Die Expropriationskosten beruhen nach Maß und Preisen auf einer Approximativschätzung. Noch mehr ist dies bezüglich des Postens C der Fall, der zwar sehr hoch erscheint, hingegen möglicherweise nicht zu hoch ist, da je nachdem sich der Seegrund komprimierbar erweist, dies auf die ersten Baukosten und spätere Nacharbeiten einen sehr großen Einfluß ausüben kann.

Nach obigen Anführungen würde also zufolge der Verkehrsverhältnisse dem in Rede stehenden Kommunikationsmittel, das nach Art. 21 der Bundesverfassung erforderliche allgemeine Interesse zukommen, und es würde dies auch rücksichtlich der militärischen Bedeutung in nicht minderem Grade der Fall sein als bei andern Straßen, die mit aus diesem Grunde vom Bunde subventionirt wurden. Was aber die technische Vorlage betrifft, so kann dieselbe als Basis für einen Subventionsbeschluß vorbehaltlich der Genehmigung des Ausführungsprojektes und darauf basirten definitiven Voranschlags genügen.

Ein Mangel des vorliegenden Subventionsgesuches ist darin zu erblicken, daß dasselbe bloß von der Gemeinde Rapperswyl ge-

stellt wird, vom Kanton St. Gallen zwar empfohlen, aber ohne daß derselbe die Sache eigentlich zur seinigen macht, während vollends auf Schwyzenseite weder der Kanton noch sonst eine Korporation irgendwie dafür eintritt.

Es ist aber bisher nicht vorgekommen, daß der Bund anders als mit Kantonen über Subventionen traktirt hat, auch wo dieselben mehr oder weniger Namens Gemeinden oder Thalschaften handelten und letztere mit für die zu übernehmenden Lasten einzustehen hatten. Der Bund kümmerte sich um diese Verhältnisse zwischen den Kantonen und Kantonstheilen nicht; er hielt sich lediglich an erstere bezüglich der Verpflichtung zu Aufbringung der Baukosten und der plangemäßen Ausführung sowohl als des künftigen Unterhalts.

Die Annahme der Bedingungen des Subventionsbeschlusses durch die betreffenden Kantone bildete ausdrücklich die Bedingung für das Inkrafttreten der letztern, und wir halten es für selbstverständlich, daß dies im vorliegenden Falle ebenso zu halten sei, sei es nun, daß St. Gallen und Schwyz jedes für sein Gebiet, oder ersterer Kanton für die ganze Unternehmung eintrete.

Eine Frage, die uns hier auch noch in Betracht zu kommen scheint, ist die, welchen Einfluß auf die Bedeutung der in Rede stehenden Straßenverbindung die in dortiger Gegend in Aussicht stehende Eisenbahntwicklung üben werde.

Bekanntlich steht das Zustandekommen der links- und rechtsseitigen Bahn am Zürchersee außer Frage.

Dies könnte nun allerdings den Werth eines dieselben verbindenden Kommunikationsmittels nur erhöhen.

Allein es wurde ein Konzessionsbegehren auch in dieser Richtung selbst angemeldet, unter dem Namen der Zürichsee-Gotthardbahn, und im Falle, daß diese zu Stande kommen sollte, könnte der daneben bestehenden Chausée nur noch eine lokale Bedeutung zukommen.

Auch muß man sich die Frage stellen, welche Vorbehalte an eine allfällige Subventionsbewilligung für den Fall zu knüpfen wären, daß dieser Damm, mit etwa bezüglich der Brücken nöthigen Veränderungen, künftig auch für eine Eisenbahn benutzt werden wollte.

Wir finden, daß in diesem Falle die Zustimmung des Bundes nöthig sei und daß dieselbe mit der Bedingung verbunden werden sollte, daß an einer allfälligen von Seiten der betreffenden Eisenbahngesellschaften zu bezahlenden Auskaufssumme der Bund im Verhältniß seines dermaligen Beitrages Antheil erhalte.

Was nun schließlich das Beitragsverhältniß betrifft, so muß bei Bestimmung desselben bemerkt werden, daß es sich eben um ein Kommunikationsmittel handelt, das eine Zollentschädigung bezieht.

In der oben erwähnten frühern Eingabe wurde (neben der mittelst Kapitalisirung dieser Zollentschädigung gebildeten Auslösungssumme) ein Bundesbeitrag von Fr. 80,000 nachgesucht gegenüber einer Bausumme von Fr. 400,000. Der nunmehrigen Summe von Fr. 500,000 würde also nach gleichem Verhältnisse ein Bundesbeitrag von Fr. 500,000 entsprechen.

Wenn, wie wir finden, die Verhältnisse sich hier von denen derjenigen Straßen, welche mit $\frac{1}{3}$ der Kosten subventionirt wurden, nicht in einer Weise unterscheiden, welche einen höhern Beitragsmaßstab motiviren würde, so bringt dies also mit sich, daß die Subvention im vorliegenden Falle mit Rücksicht auf den Bezug einer Zollentschädigung weniger betrage. Es scheint dies um so mehr gerechtfertigt, als die Unterhaltskosten sich infolge des Umbaues vermindern werden, und wir finden daher, daß in Betracht aller Umstände und namentlich auch im Verhältnisse zu der in Aussicht gestellten kantonalen Unterstützung dieser Unternehmung der Bundesbeitrag nicht zu niedrig sei, wenn er zu der fixen Summe von Fr. 100,000 festgesetzt wird.

Dabei dürfte auch anzunehmen sein, daß die Mitinteressenten, welche die Gemeinde Rapperswyl in Mitleidenschaft zu ziehen sich vorbehält, an der Unternehmung der beidseitigen Eisenbahnen einen Zuwachs erhalten werde.

Wir fassen sonach unsere Anträge in dem nachfolgenden Entwurfe eines Bundesbeschlusses zusammen, und indem wir denselben Ihrer Genehmigung empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommene Hochachtung.

Bern, den 10. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Erstellung eines Chaussée-Dammes über den Zürichsee
bei Rapperswyl.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines vom 1. Mai abhin datirten Gesuchs des Gemeinderaths von Rapperswyl um einen Beitrag für einen statt der jezigen hölzernen Brücke über den Zürichsee zu erstellenden Chaussée-Damm, sowie des bezüglichen Begleitschreibens vom 12. Mai nebst Protokoll der politischen Bürgerversammlung von Rapperswyl vom 30. März abhin;

2) der dieses Gesuch unterstützenden Zuschrift der Regierung von St. Gallen vom 18. v. Mts.;

3) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 10. Juli 1873,

beschließt:

1. Dem Kanton St. Gallen wird für den statt der hölzernen Brücke über den Zürichsee bei Rapperswyl zu erbauenden Chaussée-Damm mit Anschluß an die bestehende Straße auf Schwyzerseite als Beitrag des Bundes die fixe Summe von Fr. 100,000 zugesichert.

2. Dieser Bau ist inner drei Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet zu vollenden.

3. Seine Ausführung hat entsprechend dem gegenwärtigen Vorprojekte und Kostenvoranschläge stattzufinden. Es ist daher eine Fahrbahn von mindestens 16 Schuh und ein Trottoir von mindestens 8 Schuh Breite anzubringen.

4. Der definitive Bauplan und die Bauvorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes, und zwar namentlich auch mit Rücksicht auf die Vermeidung einer nachtheiligen Stauung des Obersees.

5. Die Auszahlung des Bundesbeitrages erfolgt im Verhältnisse der Bauausführung nach den darüber dem Bundesrathe vorzulegenden Ausweisen.

6. Dem Bundesrathe ist die Kontrolirung der planmäßigen Ausführung vorbehalten.

7. Der Kanton St. Gallen hat für den spätern Unterhalt unter Aufsicht des Bundes (Art. 35 der Bundesverfassung) zu sorgen.

8. Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem durch Beschluß des Kantons St. Gallen die Ausführung des Baues gesichert sein wird. Dem Bundesrathe steht hierüber die Entscheidung zu.

9. Für die Vorlegung der diesfälligen Ausweise (Art. 8) wird dem Kanton St. Gallen eine Frist gesetzt bis 31. Dezember laufenden Jahres.

Der Seedamm kann nur gegen eine mit der Eidgenossenschaft zu vereinbarende Entschädigung als Schienenweg benutzt werden.

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



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession einer Eisenbahn von Niederglatt bis
an die zürcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei
Otelfingen.

(Vom 10. Juli 1873.)

Tit.!

Unterm 30. November v. J. ertheilte der Große Rath des Kantons Aargau der schweiz. Nordostbahngesellschaft die Konzession einer Eisenbahn von Baden an die zürcherische Kantonsgrenze bei Otelfingen. Mit Eingabe vom 14. Mai sucht nun die genannte Gesellschaft um die Konzession für die Fortsetzung dieser Linie nach Niederglatt zum Anschluß an die Bahn Zürich-Oerlikon-Bülach nach. Die Länge der Linie beträgt 12,73 Kilometer; 41,3 % liegen in Kurven; kleinster Radius 400 Meter; Maximalsteigung 10 ‰, mittlere 8,7 ‰. Die Kosten sind auf 2,700,000 Franken veranschlagt.

Durch diese Bahn wird in Verbindung mit der projektirten Linie Bülach-Schaffhausen zwischen Baden und dem westlich davon liegenden Theile der Schweiz einerseits und Bülach, resp. Schaffhausen und dem über diese Stadt sich bewegenden Verkehr Deutschlands und der Ostschweiz andererseits eine kürzere Verbindung erstellt; die Linie Schaffhausen-Zürich-Baden ist 79,1, die von

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den Chaussee-Damm über den Zürchersee bei Rapperswyl. (Vom 10. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	108-120
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 761

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.