Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. III. Nr. 55. 26. Dezember 1874.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Dampfomnibuscisenbahn von
Zürich nach Höngg.

(Vom 11. Dezember 1874.)

Tit.!

Die Eisenbahn, um deren Konzession es sich hier handelt, zeichnet sich, wie schon der Name besagt, hauptsächlich durch ein besonderes Wagen- und Traktionssystem aus, welches sich übrigens in Amerika und England bereits bewährt haben soll. Zur Personenbeförderung dient ein zweistöckiger Omnibus, welcher 100 Personen aufnehmen kann und durch eine kleine, fest mit ihm verbundene Lokomotive gezogen, resp. gestoßen wird. Indem dieses Vehikel mit einer mäßigen Geschwindigkeit sich fortbewegt, bildet es ein Mittelding zwischen dem gewöhnlichen Straßenfuhrwerk und dem regulären Eisenbahnzuge und ermöglicht eine große Einfachheit der weitern Betriebseinrichtungen (Zugsdienst, Signalisiren etc.). Durch schmalspurige Anlage wollen die Petenten noch fernere Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten erzielen, sodaß nach ihrer Berechnung jene nur auf Fr. 94,400 per Kilometer und diese auf etwa die Hälfte der Betriebskosten normalspuriger Bahnen zu stehen kämen. Mit Bezug auf den Betrieb berechnen sie insbesondere, daß für die Beförderung von 100 Personen beim Dampfomnibus

nur 560, bei gewöhnlichen Eisenbahnen aber 1040 Zentner Zugsgewicht incl. Lokomotive resultiren.

Eine weitere Ausdehnung dem rechten Ufer der Limmat entlang, zur Bedienung des nicht unbedeutenden Lokalverkehrs jener Aker- und Weinbau treibenden Gegend mit der Stadt Zürich, in's Auge fassend, verlangen die Petenten vorläufig nur die Konzession für die Streke Zürich-Höngg, in einer Gesamtlänge von 5,6 Kilometern. Es sind fünf Zwischenstationen projektirt, darunter zwei für die viel besuchten Aussichts- und Vergnügungspunkte zur „Weid“ und zur „alten Trotte.“ Die Summe des Steigens und Fallens beträgt 74 Meter, die Maximalsteigung 34 ‰ , der Minimalradius 50 Meter, die Länge der Kurven 39 ‰ der Gesamtlänge.

Zu den einzelnen Artikeln der von uns beantragten Konzession bemerken wir Folgendes:

Im Eingang ist der Anfangspunkt der Eisenbahn wegen der von der Regierung des Kantons Zürich gegen eine gewisse Situirung der Einsteighalle erhobenen Einsprache näher zu bezeichnen. — Seit Stellung des Begehrens hat sich die Firma der Petenten verändert.

Art. 5. Gegenüber einer bei der Konzessionsverhandlung gegebenen Erklärung wünschen die Petenten nunmehr eine etwas längere Frist für Einreichung der Pläne und Ausweise. Es kann ihnen ohne Nachtheil entsprochen werden.

Art. 12. Die mittlere Geschwindigkeit ist auf 10—15 Kilometer per Zeitstunde normirt, wesentlich in dem Sinne, daß bei Wegübergängen und innerhalb der städtisch bewohnten Quartiere ungefähr Droschkenschnelligkeit (zirka 10 Kilometer), auf den übrigen Strecken dagegen eine solche von 15 Kilometern innegehalten werden soll. Die vorgeschlagene Fassung ist gewählt, weil es schwierig ist, zum voraus alle in Betracht kommenden Faktoren zu definiren.

Art. 14 der Normalkonzession unterliegt verschiedenen Änderungen. Erstens erhält der Dampfomnibus nur eine Personenklasse, und zweitens kann nicht von gemischten und Waarenzügen gesprochen werden, weil noch nicht festgestellt ist, wie die Waaren befördert werden sollen.

Art. 15. Bei der Konferenz vom 27. Oktober stellten sich die Herren Gebrüder Brunner auf den Standpunkt der normalen Taxen und verlangten demgemäß, da der Dampfomnibus ungefähr wie die Wagen zweiter Klasse auf den bestehenden Eisenbahnen ausgestattet werden soll, eine Taxe von 7 Rp. per Person und Kilometer. Nachträglich scheinen in ihnen Zweifel an der Richtigkeit ihrer

Berechnungen und Voraussetzungen erwacht zu sein, und sie beantragten unterm 5. d. Mts. für außergewöhnliche Steigungen über 25^{0/100} „die übliche Supertaxe.“

Unter dieser Supertaxe ist wahrscheinlich der in unserer Botschaft vom 11. September 1873 für die verschiedenen Steigungen berechnete Taxzuschlag verstanden, welcher indessen nicht erst bei 25, sondern schon bei 15^{0/100} Steigung beginnt; indem die Petenten eine Erhöhung der Taxen erst von 25^{0/100} an verlangen, scheinen sie den günstigen Kostenverhältnissen bei Bau und Betrieb Rechnung tragen zu wollen, und in dieser Beschränkung ist es wohl billig, den bekannten Artikel 18 a mit der dem Antrag entsprechenden Modifikation aufzunehmen.

Auch die beiden weitern Wünsche der Petenten, daß das Gewicht des taxfreien Reisendengepäks auf 5 Kilogramm herabgesetzt und daß als Minimum der Taxe für ein Personenbillet 15 Rp. gestattet werden, finden in den besondern Verhältnissen des Unternehmens ihre Rechtfertigung.

Dagegen vermögen wir nicht einzusehen, welche besondern Inkonvenienzen für die Petenten aus der zweitägigen Dauer der Retourbillets erwachsen. In den neuen Konzessionen ist diese Bestimmung auch gegenüber den kürzesten Linien aufrecht gehalten worden.

Art. 17. Für den Viehtransport eignet sich die Dampfomnibusbahn natürlich nicht.

Art. 18. Aus dem zum Art. 14 angeführten Grunde, überhaupt wegen des ganzen Betriebssystems, kann der Transport in ganzen Wagenladungen nicht vorgesehen werden; eben so wenig kann von Eilfracht im Gegensatz zur gewöhnlichen Fracht die Rede sein.

Die beschränkte Zugkraft und die Raumverhältnisse der Wagen machen eine namhafte Verminderung des taxfreien Gewichtes von Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen nothwendig.

Art. 18b ist eine Nachahmung der Konzessionen für die Rigibahnen. Wie letztere, so ist auch die Dampfomnibusbahn hauptsächlich für die Beförderung von Personen bestimmt und eingerichtet und kann dem Waarenverkehr nur in beschränktem Maße dienen; es müssen daher Bestimmungen in die Konzession aufgenommen werden, welche den Konzessionär vor allzugroßen Anforderungen schützen.

Art. 18c beruht auf der Ansicht, daß der Unternehmung nicht zugemuthet werden könne, Bahnpostwagen, wohl aber das zum Postdienst nöthige Personal gratis zu befördern. Wie das einzurich-

ten sei, ist zur Zeit noch unklar, soll aber vor Eröffnung der Linie durch eine spezielle Uebereinkunft mit der Postverwaltung geregelt werden. Eine ähnliche Ausnahmsbestimmung findet sich in der Konzession für die Eisenbahn von St. Moritz nach Samaden.

Art. 21. Das Begehren der Petenten, daß sie der Einrichtung eines Camionnage-Dienstes enthoben werden, erscheint nach dem bisher über ihren Waarenverkehr Gesagten begründet.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Dezember 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Dampfomnibuseisenbahn von Zürich
nach Höngg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Gebrüder Brunner und Komp. in Winterthur, vom 21. Mai 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. Dezember 1874,

beschließt:

Den Herren Gebrüder Brunner in Winterthur wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Dampfomnibuseisenbahn von Zürich (unterer Hirschengraben) nach Höngg unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1875 an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Winterthur.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Spurweite soll einen Meter betragen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich im Sommerhalbjahr (1. April bis 31. Oktober) mindestens sechs-, im Winter mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Züge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 10—15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor

ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird ein besonderes Wagen- und Traktionssystem anwenden, welches der Genehmigung des Bundesrathes unterliegt.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rp. per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann. Mehr als 5 Kilogramm Gepäck dürfen überhaupt nicht in die Personenwagen mitgenommen werden.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens $2\frac{1}{2}$ Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Als Minimum der Taxe für ein Personenbillet können 15 Rp. bezogen werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Von der Pflicht zum Viehtransport ist die Unternehmung befreit.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rp., die niedrigste nicht über $\frac{5}{10}$ Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rp. zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 5 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rp. festgesetzt werden.

Art. 18 a. Für Strecken mit einer über 25 $\frac{0}{100}$ hinausgehenden Steigung wird der Bundesrath ermächtigt, vor der Hand die Taxansätze für Personen, Reisendengepäck und Waaren verhältnißmäßig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, daß er, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Vorschläge für definitive Festsetzung dieser Maxima unterbreiten wird.

Art. 18 b. Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäck- oder Frachtwagen den Personenzügen anzuhängen oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Reisendengepäck und die Waaren sind, soweit die einzelne Sendung 2500 Kilogramm nicht übersteigt, binnen 24 Stunden, vom Zeitpunkt der Aufgabe an, zu befördern.

Ueber Beförderung von Waaren, welche das angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Aufgeber mit der Betriebsverwaltung zu verständigen.

Art. 18 c. Ueber die Art, die Beförderung der Brief- und Fahrpostsendungen auszuführen, bleibt eine Verständigung zwischen der Gesellschaft und der schweizerischen Postverwaltung vorbehalten.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrath nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm und Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Avt. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrath mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ -fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in

keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung, mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art 28. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Zürich hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen
der Brünig- und der Zürichsee-Gotthardbahn.

(Vom 11. Dezember 1874.)

Tit.!

Nachdem Sie unterm 31. Januar d. J. die Brünigbahn (von Bern über Thun, Interlaken, Meiringen, den Brünig und Stansstad einerseits nach Luzern, andererseits nach Buochs) und unterm 17. und 25. Juni die Zürichsee-Gotthardbahn (Rapperswil-Schwyz-Brunnen-Vitznau-Rothkreuz) konzedit haben, liegt nun ein Konzessionsgesuch für eine Linie vor, welche diese Bahnen direkt mit einander verbinden soll. Zwei Kilometer seewärts von Stanz von der Brünigbahn abzweigend, erreicht sie bei St. Antoni das Gestade des Vierwaldstättersees, zieht sich hart am Ufer dem Bürgenberg entlang bis gegen die Spitze der „untern Nase“, übersetzt den hier 1300 Meter breiten See mittelst einer Trajektanstalt, welche später durch eine Brücke ersetzt werden soll, gewinnt ein wenig südlich von der Spitze der „obern Nase“ das schwyzerische Ufer und schließt in der nahen Station Rothschuh an die Zürichsee-Gotthardbahn an. Den Trajektkurs inbegriffen, hat die Linie eine Länge von 8,6 Kilometern. Die Maximalsteigung beträgt $6\frac{0}{100}$, der Minimalradius 300 Meter. Die Baukosten sind, mit Ausschluß

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg. (Vom 11. Dezember 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1874
Date	
Data	
Seite	897-908
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 441

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.