Schweizerisches Bundesblatt.

46. Jahrgang. II. Nr. 17. 25. April 1894.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *5 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Karl Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession der Sihlthalbahn.

(Vom 20. April 1894.)

Tit.

Mit Eingabe vom 18. Dezember 1893 reichte die Direktion der Sihlthalbahngesellschaft ein Konzessionsgesuch ein für den Weiterbau ihrer Linie von der bisherigen Endstation Sihlwald bis zur Steinmatt behufs Anschlusses an die dortige Nordostbahnstation Sihlbrücke der Linie Thalweil-Zug.

Dieser Anschluß sei von Anfang an eines der Hauptziele für die Sihlthalbahn gewesen und es stehe außer Zweifel, daß dem Sihlthale durch einen solchen direkten Anschluß an die Verkehrslinie der innern Schweiz wesentliche Vorteile erwachsen; ferner dürfte die Sihlthalbahn als Zufahrtslinie für Gotthardsteine vielfache Verwendung finden, da der Rohmaterialienbahnhof der Stadt Zürich weit gegen Westen hin verschoben werden müsse, weshalb später die südlich gelegene Station Gießhübel der Sihlthalbahn einem großen Teile der Bauhandwerker für den Empfang ihrer Sendungen günstiger liegen werde.

Die Linie verläßt die Station Sihlwald in südlicher Richtung und folgt auf ihrer ganzen Länge dem linken Sihlufer flußaufwärts. Mit Rücksicht auf die nahe dem Fluß sich hinziehende Waldeisenbahn, die in ihrem jetzigen kontinuierlichen Gefälle erhalten bleiben müsse, und den Umstand, daß der Fuß der steilen Gehänge, sowie auch die Kantonsstraße an manchen Stellen bis dicht an den Fluß reichen, werde dieser auf längere Strecken zu verlegen sein.

Die Länge der Linie beträgt total 4,2 km., die Spurweite 1,485 m., die Maximalsteigung 11,5 ‰, die Höhendifferenz 31,4 m. und der Minimalradius, der voraussichtlich nur einmal angewendet werden müsse, 150 m.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:			
a. Allgemeine Verwaltung etc. .	Fr.	30,000	
b. Verzinsung des Baukapitals .	„	18,000	
c. Expropriation	„	37,000	
d. Bahnbau	„	548,000	
			Fr. 633,000
II. Rollmaterial			„ 14,000
III. Mobiliar und Gerätschaften			„ 3,000
		Total	Fr. 650,000

oder Fr. 154,800 per km. der Baulänge.

Diese Bausumme im Betrage von Fr. 650,000 soll durch Aktienzeichnungen von Staat und Gemeinden und der Rest durch Privataktienzeichnungen, eventuell durch Aufnahme eines Obligationenanleihens, aufgebracht werden.

Die Regierung von Zürich, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, empfiehlt die Erteilung der Konzession.

Von den konferenziellen Verhandlungen sahen wir in vorliegendem Falle ab, da es sich nicht um Konzessionierung einer neuen, selbständigen Linie, sondern lediglich um Weiterführung der Sihlthalbahn handelt, so daß es gegeben erschien, die neue Konzession unter den für die Sihlthalbahn in ihrer bisherigen Ausdehnung festgesetzten Bedingungen zu erteilen, und einzig die Fristen zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen und zur Bauvollendung neu zu normieren. Wir beschränkten uns deshalb darauf, sowohl der Petentin als auch der Zürcher Regierung den in diesem Sinne redigierten Beschlußentwurf behufs Anbringung allfälliger Bemerkungen mitzuteilen. Die Sihlthalbahn erklärte hierauf unterm 4. April abhin, daß sie statt der vorgesehenen festbestimmten Frist von 12 Monaten für die Bauvollendung vorziehen würde, deren Dauer von der für die Linie Thalweil-Zug als notwendig erachteten Baufrist abhängig zu machen, da es keinen Zweck habe, das Teilstück vorher dem Betriebe zu übergeben, und die Regierung von Zürich teilte mit Schreiben vom 7. gleichen Monats mit, daß sie mit dem vorgelegten Entwurfe einverstanden sei, aber für den Fall, daß die neue Strecke zum Teil als Straßenbahn gebaut werden sollte, betreffend die Straßenbenutzung die kantonalen Vorschriften vorbehalten sehen möchte.

Nach dem Konzessionsgesuch und dem beigefügten Situationsplan ist die Straßenbenutzung ausgeschlossen, indem die Konzessionspetentin an den Stellen, wo der Raum fehlt, die Verlegung des Flußbettes vorsieht, so daß eine Ergänzung des Entwurfes in der von der kantonalen Regierung angedeuteten Weise nicht notwendig erscheint. Dagegen empfiehlt sich die von der Sihlthalbahn gewünschte Normierung der Baufrist nach derjenigen für Thalweil-Zug, da in der That eine Eröffnung der Strecke Sihlwald-Steinmatt vor Eröffnung der Linie Thalweil-Zug völlig zwecklos wäre. Für letztere kann nun aber zur Zeit die Baufrist noch nicht bestimmt werden, weil deren Dauer von der Inangriffnahme der Arbeiten am Horgenertunnel abhängt und diese ihrerseits noch nicht erfolgen kann, weil infolge stets erneuter Anstände das Trace Thalweil-Sihlbrücke bis zur Stunde nicht genehmigt werden konnte. Wir beantragen deshalb Aufnahme der von der Sihlthalbahn vorgeschlagenen Fassung des Artikels 6: „Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Weiterbau der Linie so zu fördern, daß die Betriebseröffnung gleichzeitig mit derjenigen der Linie Thalweil-Zug stattfinden kann.“

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, bitten wir Sie, Tit., den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung genehmigen zu wollen.

Bern, den 20. April 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Frey.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Erweiterung der Konzession der Sihlthalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Direktion der Sihlthalbahn, vom 18. Dezember 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. April 1894,

beschließt:

1. Der Sihlthalbahngesellschaft wird die Konzession für den Weiterbau ihrer Linie von der bisherigen Endstation Sihlwald bis zur Steinmatt behufs Anschlusses an die dortige Nordostbahnstation Sihlbrücke der Linie Thalweil-Zug unter den in der Konzession für die Strecke von Wiedikon-Außersihl oder Enge bis zum Forsthaus Sihlwald, vom 27. Juni 1888 (E. A. S. X, 50 u. ff.), erteilten, durch Bundesbeschlüsse vom 20. Juni 1892 (a. a. O. XII, 61) und 22. Dezember 1893 (a. a. O. XII, 645) teilweise abgeänderten Bedingungen erteilt, mit der weiteren Abänderung, daß die in Art. 5, Alinea 1, bestimmte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen auf 12 Monate, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, festgesetzt wird und Art. 6 folgende Fassung erhält: „Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Weiterbau der Linie so zu fördern, daß die Betriebseröffnung gleichzeitig mit derjenigen der Linie Thalweil-Zug stattfinden kann."

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession der Sihlthalbahn. (Vom 20. April 1894.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1894
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	17
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	25.04.1894
Seite Page Pagina	345-348
Ref. No	10 016 580

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.