

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Wiedikon-Außersihl oder Enge nach dem Forsthaus Sihlwald.

(Vom 1. Juni 1888.)

Tit.

Mit Eingabe vom 26. Februar 1887 haben die Herren Robert Strehler in Enge bei Zürich, Besitzer der Spinnerei Wollishofen an der Sihl, Alfred Schwarzenbach daselbst, Besitzer der mechanischen Seidenstoffweberei Adliswyl, und August Henggeler, Inhaber der Spinnerei an der Lorze in Baar, beim Eisenbahndepartement das Gesuch um Konzessionirung einer Eisenbahn von der Station Wiedikon-Außersihl der linksufrigen Zürichseebahn durch das Sihlthal über Adliswyl, Langnau (Gattikon), Unter- und Ober-Sihlwald-Sihlbrugg-Baar nach Zug und für den Bau und Betrieb einer Trajektschiffsanlage mit den nöthigen Verbindungseisenrampen von Zug nach Arth-Goldau eingereicht. In dem dem Konzessionsgesuche beigelegten allgemeinen Bericht ist das Projekt im Wesentlichen mit den lokalen Bedürfnissen des Sihlthales begründet, in welchem auf der nur 13 km. langen Strecke bis zum Forsthaus Sihlwald vierzehn größere industrielle Etablissements sich befinden, die über 3000 Arbeiter beschäftigen, und welche, wie auch die übrige gewerbsthätige und arbeitsame Bevölkerung der Gegend, unter dem Mangel einer zureichenden Verbindung mit Zürich und Zug und weiter schwer leiden. Das Thal sei seiner Zeit von der längern Bahn Zürich-Affoltern-Zug abgefahren worden, und auch die seither projektirte Linie Thalweil-Zug werde für dasselbe von keinem Nutzen sein. Der ganze erhebliche Verkehr sei auf den gewöhnlichen Achsentransport auf der Landstraße verwiesen, den die überall hervortretenden Höhenzüge ausnahmsweise beschwerlich machen. Der Sihlwald selber bilde je länger je mehr das oft

in's Auge gefaßte Wanderziel Tausender. Der Straßenknotenpunkt Sihlbrücke-Hirzel, den die Bahn am Ausgange des obern Sihlwaldes berühren würde, sei ein seit Alten vom Personen- und Waarenverkehr der Kantone Zürich, Zug und Schwyz sehr frequentirter Sammelplatz, der aber jetzt 9 bis 10 Kilometer von jeder Bahn entfernt liege und nur mit Erstellung der neuen Linie wieder zu seinem Rechte kommen werde. Die Ungunst dieser Verhältnisse trete noch augenscheinlicher zu Tage, wenn der Verkehr nach dem St. Gotthard in's Auge gefaßt werde, welcher mit großen Kosten und vielem Zeitverlust den Umweg über Zürich-Urdorf-Zug-Rothkreuz-Goldau machen müsse.

Gegen dieses Gesuch wurde von den Regierungen der Kantone Zürich und Zug Einsprache erhoben, von der erstern wenigstens soweit, als es sich um die zweite Sektion Unterer Sihlwald-Zug-Arth-Goldau handle, weil diese Sektion sich als ungenügender Ersatz des ältern und zum größten Theil bereits konzessionirten Projekts Thalweil-Zug-Goldau darstelle und für den Verkehr nur untergeordnete Bedeutung hätte. Auf demselben Standpunkt bewegte sich auch die Einsprache von Zug, welche für die Ausführung der Linie Thalweil-Zug, in Verbindung mit dem Stück Zug-Goldau, die Priorität verlangte, aber beifügte, daß man übrigens gegen den Anschluß der Sihlthalbahn an die Thalweiler Linie keine Einwendungen erheben würde. Daneben hatte auch das Eisenbahnkomite Thalweil-Zug sich veranlaßt gesehen, dem neuen Projekte gegenüber seine Rechte zu verwahren, soweit dasselbe mit diesen kollidire.

Bei dieser Sachlage haben die Petenten mit Eingabe vom 3. Juni 1887 folgende Erklärungen abgegeben:

- 1) daß das Konzessionsgesuch für eine Sihlthalbahn zur Zeit auf die Strecke Wiedikon-Außersihl-Forsthaus Sihlwald reduziert, und
- 2) daß eventuell ein Anschluß an die linksufrige Zürichseebahn in Enge, statt in Wiedikon-Außersihl, in Aussicht genommen werde;
- 3) daß man sich vorbehalte, auf das Konzessionsgesuch für die zweite Sektion zurückzukommen.

Später, und zwar anläßlich der im Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Konferenz, ist von dem Vertreter der Petenten des Weitern mitgetheilt worden, daß man auf das Projekt einer Trajektverbindung Zug-Arth-Goldau des Gänzlichen verzichte.

Dergestalt auf den Umfang der ersten Sektion Wiedikon-Außersihl, resp. Enge-Forsthaus Sihlwald beschränkt, stehen dem Konzessionsgesuch von Seiten der Kantonsregierungen keine Einsprachen

und ebensowenig die Rechtsverwahrung des Initiativ-Komitee Thalweil-Zug mehr entgegen. Auch der Bundesrath sieht sich zu Einwendungen nicht veranlaßt, nachdem in der am 26. Mai d. J. stattgefundenen Konferenz zur Besprechung der Konzessionsbestimmungen für das beschränkte Projekt Einverständnis darüber konstatiert worden ist, daß darauf die Bestimmungen der Normalkonzession Anwendung finden sollen.

Die Länge der Bahn bis zum Forsthaus Sihlwald wird, wie bereits bemerkt, ungefähr 13 Kilometer betragen, und die größte Steigung, mit Ausnahme einer ganz kurzen Strecke, welche 15 ‰ erhalten soll, nicht über 12 ‰ gehen. Die Geleiseanlage hat normalspurig zu geschehen.

Die bei der Bahn unmittelbar interessirte Bevölkerung in den Bezirken Zürich und Horgen wird auf 55,000 Personen angegeben; der Güterverkehr der an derselben liegenden Fabriken in beiden Richtungen auf 64,700 Tonnen. Die Kosten für die ganze Bahn (bis Zug 27 km.) sind in den dem Konzessionsgesuche beigelegenen Akten auf Fr. 4,300,000 oder pro Kilometer auf Fr. 158,426 berechnet; die Betriebseinnahmen auf Fr. 18,300, die Ausgaben auf Fr. 9210 per Kilometer, was, nach Dotirung der Reservefonds mit Fr. 1090, einen Reinertrag von Fr. 8000 übrig lassen sollte, welcher zur Verzinsung des Kapitals ausreichen würde. Was die Anlagekosten, speziell des reduzirten Projekts, und dessen Rendite betrifft, so haben wir neue Vorlagen nicht verlangt. Immerhin darf als sicher angenommen werden, daß diese Faktoren, auf den Bahnkilometer des reduzirten Unternehmens bezogen, in allen Theilen über dem Durchschnitt der ursprünglich projektirten Linie sich halten, und daß den verhältnißmäßig höhern Ausgaben für den Bau der Strecke bis in den untern Sihlwald mindestens entsprechend höhere Einnahmen im Betrieb entgegenstehen werden.

Wie dem aber auch sei, so halten wir die Ausführung des beschränkten Projekts für ein wirtschaftlich begründetes Unternehmen und gestatten wir uns daher, die Genehmigung des nachstehenden Konzessionsentwurfs zu beantragen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 1. Juni 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Hertenstein.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Wiedikon-Aussersihl oder Enge bis zum Forsthaus Sihlwald.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Robert Strehler in Enge-Zürich, Besitzer der Spinnerei Wollishofen an der Sihl, Alfred Schwarzenbach daselbst, Besitzer der mechanischen Seidenstoffweberei in Adlisweil und August Henggeler, Direktor der Spinnerei an der Lorze in Baar, vom 26. Februar 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 1. Juni 1888;

beschließt:

Den Herren Robert Strehler und Alfred Schwarzenbach in Enge-Zürich und August Henggeler in Baar, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einer der Stationen Wiedikon-Aussersihl oder Enge der linksufrigen Zürichseebahn bis zum Forsthaus Sihlwald unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefunder Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 Jahren vom Beginn der Erdarbeiten an ist die 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 normalspurigem Unterbau und eingleisig erstellt.

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 mindestens 4 mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 25 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben auch nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 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 in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 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 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen 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 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

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

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

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 Bundesrathe 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 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. 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 Art. 15, 17 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. 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 sämtlichen Reglemente und 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 sechs 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

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

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 welchen letztern 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 Rückkäufern 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt 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 den Nationalrath, betreffend die Petition
der Herren J. W. Bäschlin-Aberli und Konsorten,
in Zürich.

(Vom 1. Juni 1888.)

Tit.

Nachdem der Ständerath die Petition der Herren J. W. Bäschlin-Aberli & Konsorten in Zürich, betreffend die Testamentsangelegenheit des Fritz Brunner sel., in seiner Sitzung vom 23. Dezember 1887 durch Beschluß auf Nichteintreten erledigt hatte, haben Sie das Traktandum unter dem 17. März abhin zur Aktenvervollständigung und Berichterstattung an uns zurückgewiesen.

Diesem Auftrage nachkommend, beehren wir uns nun, Ihnen folgenden Bericht in der Sache zu unterbreiten:

A. Thatbestand.

1. Der am 1. Mai 1885 in Zürich verstorbene Herr Fritz Brunner von Winterthur hat zu Lebzeiten zwei Testamente errichtet, ein eigenhändiges, datirt vom 21. Januar 1884, und ein öffentliches, vom 28. April 1885, die am 3. Mai 1885 durch den Notar der Stadt Zürich eröffnet wurden und folgendermaßen lauten:

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Wiedikon-Außersihl oder Enge nach dem Forsthaus Sihlwald. (Vom 1. Juni 1888.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1888
Date	
Data	
Seite	411-421
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 989

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.