
268. Tössdurchstich. A. Unterm 25. Juni 1896 hat der Regierungsrat beschlossen, dem Gemeinderat Bauma, der Direk-

tion der TöftalBahn und dem Initiativkomite Uerikon-Bauma, von dem Bericht der Direktion der öffentlichen Arbeiten über die Verlegung des Töfßbettes ob Bauma Kenntnis zu geben und diese Interessenten eingeladen, sich über dasselbe und ihre Beteiligung auszusprechen.

B. Mit Zuschrift vom 8. August 1896 erklärte die Direktion der TöftalBahn unter Vorbehalt der Beschlußfassung des Verwaltungsrates sich mit dem Durchstichprojekt, sowie mit den der TöftalBahn im Bericht zugemuteten Leistungen einverstanden, immerhin unter Geltendmachung einer Reihe von Vorbehalten mit Bezug auf die Linienführung, die zu erstellenden Bauten der neuen Bahnlinie und die Kostenbeteiligung.

C. Das Initiativkomite Uerikon-Bauma beschloß laut Mitteilung vom 11. August 1896, den diesem Unternehmen zugedachten, dem Wegfall zweier Brücken über die Töfß entsprechenden Beitrag von 40,000 Fr. zu leisten, in der Voraussetzung, daß die nachgesuchte staatliche Subventionierung ihres Unternehmens erfolge. Durch Beschluß vom 17. November 1896 hat der Kantonsrat die Staatsbeteiligung unter Bedingungen zugesichert. Nach Bedingung 7 werden die 40,000 Fr. am Subventionsbetragnis in Abzug gebracht.

D. Mit Zuschrift vom 28. August 1896 ließ sich auch der Gemeindrat Bauma dahin vernehmen, das Projekt des Durchstiches sowol als das der Bahnverlegung genieße seine volle Zustimmung, er wünsche indessen, daß das neue Töfßbett etwas mehr von den Häusern zur „Höhle“ weggerückt werde, damit eher auf der rechten Seite der Töfß von der Brücke der Sternenbergstraße ein Fahrweg in die verlassene Eisenbahnlinie, welche künftig als Straße nach Blaketen dienen solle, erstellt werden könne. Ferner wünscht der Gemeindrat, daß die Straße von Sternenberg von dem Uebergang über das neue Töfßbett geradlinig in die Töfßthalstraße beim Schöntal geführt werde. Was dann eine Beitragsleistung der Gemeinde anbelangt, so anerkennt der Gemeindrat mit Rücksicht auf die bedeutende Verbesserung der Lage des Dorfes Bauma eine solche schuldig zu sein, weist aber anderseits auf die Schuldenlast und neue unabwiesbare Ausgaben der Gemeinde hin. Immerhin hofft der Gemeindrat, von der Gemeindeversammlung die Zustimmung zu einer Subvention von 10,000 Fr. erlangen zu können gegen unentgeltliche Abtretung des alten Fluß- und Straßengebiets.

E. Zur Besprechung der von der Töfßthalbahn und dem Gemeindrat Bauma vorgebrachten Begehren ordnete die Direktion auf den 23. September 1896 eine Konferenz verbunden mit Augenschein an. Dabei zeigte es sich, daß den Wünschen der Töfßthalbahn wie des Gemeindrates Bauma mit Bezug auf Abänderungen am Projekt entsprochen werden kann. Dem Gemeindrat wurde auseinandergesetzt, daß seine Beitragsofferte dem doch den großen Vorteilen für die Ortschaft Bauma nicht entspreche und über das alte Töfßbett vor Durchführung der Baute, namentlich des Grunderwerbes, nicht wol verfügt werden könne, während der Gemeindrat auf die bedeutenden Ausgaben für Eisenbahnen, Straßen, Wasserversorgung, Kanalisation hinwies, welche die Gemeinde teils schon gehabt, teils in nächster Zeit zu beschließen habe. Auf den Erwerb des alten Töfß- und Straßengebiets setzt die Gemeinde Wert, um den Uebergang desselben in Privatbesitz zu verhindern, aus dem es nicht mehr leicht für öffentliche Zwecke erhältlich wäre.

Die Direktion der Töfßthalbahn und der Gemeindrat Bauma wurden eingeladen, die Angelegenheit dem Verwaltungsrat resp. der Gemeindeversammlung vorzulegen und definitive Erklärungen über ihre Beteiligung abzugeben. Gleichzeitig erteilte die Direktion der öffentlichen Arbeiten Auftrag zur Ausarbeitung einer definitiven Projektvorlage.

F. Als auf erfolgte Anfrage die Gemeindskanzlei Bauma antwortete, der Antrag des Gemeindrates an die Gemeindeversammlung vom 11. Oktober 1896 laute auf einen Beitrag von 10,000 Fr., in der Meinung, daß das alte Töfß- und Straßengebiet der Gemeinde zu Eigentum überlassen werde, sah sich die Direktion am 9. Oktober 1896 zu der Erklärung veranlaßt, ein Beschluß in dieser Form könnte nicht angenommen werden, indem derselbe der Konferenz vom 23. Sept. 1896 absolut keine Rechnung trage; überhaupt könne jetzt schon über das alte Töfß- und Straßengebiet nicht verfügt werden, dagegen solle die Gemeinde bei Veräußerung des nach Durchführung der Fluß- und Straßenbauten noch verfügbaren ehemaligen Töfß- und Straßengebiets das Vorrecht haben.

G. Der mit Begleitschreiben vom 14. Oktober 1896 eingesandte Auszug aus dem Protokoll der Gemeindeversammlung vom 11. Okt. 1896 lautet:

Der Gemeinderat findet, es sei den Verhältnissen angemessen, hiemit der Gemeindeversammlung eine Subvention von 10,000 Fr. zu beantragen an den von der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich geplanten Töbldurchstich zwischen der Au und der Höhle oberhalb Bauma mit Verlegung der Töbthalbahnlinie auf das linke Ufer vom Bahnhof an bis zum Seewadel unter folgenden Bedingungen:

1. Daß dagegen der Gemeinde nach Herstellung der diesfalls auszuführenden Fluß-, Eisenbahn- und Straßenbauten und (eventuell) Einführung des Gublenbaches das dann noch vorhandene alte Töb- und Straßengebiet, mit Ausnahme des Flußgebietes unterhalb des zu erstellenden Ueberfallwehres als Eigentum überlassen werde.

2. Daß das verlassene Töbthalbaugebiet von der Straße in der Blaketen an bis zu der Stelle, wo es von der neuen Töb durchschnitten wird, der Gemeinde zur Benutzung als Fahrweg unentgeltlich abgetreten werde, in der Meinung, daß von da an der Hochwasserdamm der Töb als Fahrweg benutzt werden könne und eine entsprechende Einmündung in die Straße I. Klasse bei der Höhle erstellt werde.

3. Daß letztgenannte Straße von der Brücke an in einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden geraden Richtung unterhalb des „Schönthals“ in die Töbthalstraße eingeführt werde.

Eventuell: Wenn die erste Bedingung von dem h. Regierungsrat nicht angenommen werden könnte, so würde sich die Gemeindefubvention auf 5000 Fr. reduzieren, unter Vorbehaltnahme des mit Zuschrift der Direktion der öffentlichen Arbeiten vom 9. Oktober anerbötenen Vorkaufsrechtes.

Dieser Antrag ist ohne Diskussion von der zahlreichen Versammlung mit Einmüt angenommen worden.

Diesem Beschlusse ist beizufügen:

1. Daß demselben vorgängig die Zivilgemeinde Bauma beschlossen hat, an die Gemeindefubvention von 5000 Fr. einen Beitrag von 2000 Fr. zu leisten und zu Handen des Staates jetzt schon eine Kaufsofferte von 5000 Fr. für das alte Töb- und Straßengebiet bei Veräußerung desselben zu machen.

2. Daß dann die politische Gemeinde das Vorrecht der Erwerbung des benannten Territoriums der Zivilgemeinde überlassen hat.

H. Die Direktion der Töbthalbahn gab mit Zuschrift vom 19. Oktober 1896 folgende Erklärung ab:

Indem wir Bezug nehmen auf die am 23. September 1896 stattgefundene Konferenz in Bauma und auf die seither erfolgte Besprechung mit Herrn Kantonsingenieur Schmid über die in gedachter Konferenz unerledigt gebliebenen Differenzpunkte, beehren wir uns, auf Grund der erwähnten Besprechung die Erklärung abzugeben, daß wir nunmehr dem Projekt der Bahnverlegung zustimmen, nachdem die in unserem Schreiben vom 8. August erwähnten Vorbehalte in der Weise geordnet sind, daß die Linienführung im Seewadel gemäß unserem Antrag mit Radien von 300 m in Aussicht genommen und die Erstellung eines offenen Durchlasses von 4 m lichter Weite über den Wallenbach samt gemauerter Schale zwischen dem Bahn- und Straßendurchlaß zugestanden ist.

Dabei erklären wir uns im Weiteren bereit, gemäß der Besprechung mit Herrn Kantonsingenieur Schmid, die Beschotterung der neuen Bahnstrecke, sowie die Lieferung und Verlegung des neuen Oberbaues, einschließlich des durch Verlängerung der Linie erforderlichen Oberbaumaterials, selbst zu übernehmen, gegen eine Entschädigung von 15,000 Fr., wobei es die Meinung hat, daß uns gestattet würde, den zur Beschotterung erforderlichen Kies aus dem jetzigen Többett an Ort und Stelle zu nehmen.

Die Durchführung der Expropriation, sowie die Erstellung des Unterbaues samt allen Nebenanlagen, einschließlich eines provisorischen Bahnübergangs über das neue Flußbett während der Bauzeit, würde zu Lasten des Töbldurchstiches fallen, wobei unsererseits die hierfür erforderlichen Geleiseverschiebungen übernommen würden.

Au die Kosten dieser Bahn- und Flußverlegung sind wir zufolge unserer Erklärung vom 8. August 1896 bereit, einschließlich des Altwertes der Brücke bei Bauma, 8000 Fr. in bar zu leisten und die Eisenkonstruktion der in Wegfall kommenden Brücke im Seewadel dem Staate zur Verfügung zu stellen.

Am 30. Oktober 1896 folgte sodann die Mitteilung, daß der Verwaltungsrat der Töfthalbahn in seiner Sitzung vom 28. Oktober mit den in obiger Zuschrift vom 19. Oktober enthaltenen Vorschlägen sich einverstanden erklärt habe.

Zu diesen Beschlüssen ist folgendes zu bemerken:

J. Die von der Gemeinde Bauma offerirten 10,000 Fr. zerfallen in zwei Hälften, welche scharf auseinander zu halten sind. 5000 Fr. werden als außerordentlicher Beitrag an die Ausführung der für die Gemeinde so wichtigen Tößverlegung, neben dem durch ein neues Korrektionsgesetz festzusetzenden Anteil der Gemeinde an den Korrektionskosten zugesichert und 5000 Fr. als Wert des ihr zu überlassenden alten Töß- und Straßengebiets angeboten. Dieser Verkaufswert bildet eine Baueinnahme, um welche die Nettokosten, an welche auch der Bund beitragen wird, sich reduzieren, während der außerordentliche Beitrag der Gemeinde die Subvention des Bundes nicht berührt. Wie schon wiederholt dem Gemeinderat Bauma auseinandergesetzt wurde, kann zur Zeit nicht über das nach Durchführung der Bauten disponible Terrain verfügt werden, ein Teil desselben muß ohne allen Zweifel an die Expropriaten abgetauscht werden, sollen diese nicht durch die Straßenverlegung benachteiligt und die Expropriationskosten wesentlich gesteigert werden. In dieser Beziehung können also keine Verpflichtungen eingegangen werden; dagegen kann das dem Gemeinderat zugesicherte Vorrecht auf das nach Durchführung der Bauten — namentlich des Grunderwerbes — noch verfügbare ehemalige Töß- und Straßengebiet bestätigt werden.

Ueber Bedingung 2 ist folgendes zu sagen:

Zur Zeit zweigt der Kirchweg Blaketen-Bauma von der Blaketen-Straße unterhalb der Bahn ab, führt durch die Wiese des Heinrich Wirt (zirka 170 m), dann der Bahn entlang (zirka 230 m mit zirka 1 m Breite) und mündet schließlich in die Austraße. Von diesem Weg zweigen bei km 25,9 und 26 der Töfthalbahn Fußwege mit Bahnübergängen ab, welche in die Bergweid und die Waldung von Jak. Kägi, Schuster, in der Au führen. Wenn nun die Gemeinde Bauma durch Ueberlassung des frei werdenden Bahngbietes von der Blaketenstraße abwärts statt eines Fußweges einen Fahrweg anlegen kann, so darf sie die Erledigung derjenigen Forderungen auf sich nehmen, welche trotz dieser neuen Straße für Umweg zc. infolge Unterbrechung der bisherigen Kommunikation durch den Tößdurchstich geltend gemacht werden. Noch ist zu bemerken, daß die nur 2,5 m breite Krone des Tößdammes zur Aufnahme eines Fahrweges nicht genügt, sondern auf 3,5 m verbreitert werden muß. Die Mehrkosten, hauptsächlich Grunderwerb, sind von der Gemeinde zu übernehmen.

Bedingung 3. Es ist einleuchtend, daß die Straße von Sternenbergrat korrigirt werden muß, weil die durch den Tößübergang bedingten Krümmungen nach der Verlegung der Töß als völlig unbegründet erscheinen müßten. Diese Verbesserung der Straßenrichtung ist als Korrektur einer Straße I. Klasse auf Rechnung des Kantons auszuführen, nicht als Bestandteil der Tößkorrektur und war deshalb im Durchstichprojekt vom Juni 1896 nur angedeutet. Die Kosten (Steinbett und Befestigung) bei einer Gebietsbreite von 10 m von neuem Bahnübergang bis zur Einmündung in die Töfthalstraße werden zirka 2000 Fr. betragen. Das Projekt für diese Straßenkorrektur nimmt Rücksicht auf eine längs dem Bahnhof, als Fortsetzung der untern Bahnhofstraße, jedoch ohne staatliche Beteiligung zu erstellende Straße. Die Korrektur der Sternenbergratstraße bedingt ferner die geradlinige Durchführung der Austraße über das alte Tößbett bis in die Töfthalstraße mit Durchlaß für den Gublenbach. Die Ausführung liegt der Gemeinde ob.

K. Die Direktion der Töfthalbahn wird nach ihrer Erklärung vom 19. Oktober 1896 entsprechend den Ausführungen im Bericht zum Regierungsbeschluß vom 25. Juni 1896 für den Wegfall der Rekonstruktion der Tößbrücke ob der Station Bauma und als Wert der Eisenkonstruktion 8000 Fr. bezahlen, welche als Baueinnahme zu behandeln sind, und die Brücke bei Seewadel dem Unternehmen der Tößkorrektur überlassen. Die Uebernahmssumme von 15,000 Fr. für die Beschotterung der neuen Bahnstrecke, für die Lieferung und das Verlegen des Oberbaues entspricht den von uns hiefür ausgesetzten Beträgen.

L. Auf Grund der Unterhandlungen ist nun ein definitives Projekt aufgestellt, dessen Ausführung nach Abzug der zugesicherten Leistungen zu 125,000 Fr. veranschlagt ist. Es dürfte damit eine

in jeder Beziehung befriedigende Lösung, die namentlich auch die bauliche Entwicklung der Gemeinde Bauma fördern wird, gefunden sein. Dieselbe wird ohne Zweifel auch die Zustimmung der Bundesbehörde erlangen und die Ausführung durch eine Bundessubvention unterstützt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Dem von der Direktion der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Projekte für den Töfzdurchstich ob Bauma mit Verlegung der Bahnanlage von Seewadel bis Bauma, sowie für Korrektur der Straße I. Klasse von Sternenberg vom neuen Töfzübergang bis in die Töfzthalstraße beim Schönthal wird die Genehmigung erteilt und die Direktion der öffentlichen Arbeiten vorläufig zur Durchführung des Grunderwerbes ermächtigt.

II. Ebenso wird der außerordentliche Beitrag der Gemeinde Bauma von 5000 Fr. — außer ihrem gesetzlichen Anteil an den Korrektorkosten — gemäß den obigen Ausführungen der Direktion der öffentlichen Arbeiten angenommen und ihr das nach der Bahnverlegung disponibel werdende Bahngelände von der Blaketenstraße abwärts überlassen, sowie die Benützung der Krone des rechtseitigen Töfzdammes auf zirka 120 m von der Sternenbergstraße aufwärts als Fahrweg gestattet mit der Verpflichtung seitens der Gemeinde, diesen Fahrweg als öffentliche Straße innert drei Monaten nach Entfernung des Bahnüberbaues zu erstellen und allfällige Forderungen für Umweg zc., welche infolge Unterbrechung der bisherigen Kommunikationen durch den Töfzdurchstich trotz dieser neuen Straße geltend gemacht werden sollten, von sich aus zu erledigen. Ferner wird der Gemeinde bei Veräußerung nach Durchführung der Fluß- und Straßenbauten verfügbaren ehemaligen Töfz- und Straßengeländes ein Vorzugsrecht eingeräumt.

III. Den Vereinbarungen mit der Direktion der Töfzthalbahn über Verlegung der Bahnlinie von Seewadel bis Station Bauma und über die Beitragsleistung der Bahngesellschaft an den Töfzdurchstich, wie sie in dem Schreiben der Direktion der Töfzthalbahn vom 19. Oktober 1896 niedergelegt sind, wird ebenfalls die Genehmigung erteilt.

IV. An den schweizerischen Bundesrat wird folgende Eingabe gerichtet:

Mit den beiliegenden Akten übersenden wir Ihnen das Projekt für einen Töfzdurchstich ob Bauma verbunden mit Verlegung der Töfzthalbahn von Seewadel bis Bauma und ersuchen Sie, an die Ausführung dieser Bauten eine Bundessubvention bewilligen zu wollen. Die Vorlage besteht aus einem Situationsplan von Seewadel bis Station Bauma, einem Längensprofil des Durchstichs und der Ueberführung der Straße nach Sternenberg, einem Normalprofil und dem Voranschlag.

Diesen Akten fügen wir folgende Bemerkungen bei:

Das Hochwasser der Töfz vom 9./10. März des abgelaufenen Jahres hat an mehreren Stellen Uferabbrüche verursacht; die bedeutendsten sind die in der Serpentine oberhalb Bauma km 4,695 bis 4,87 r, 4,965—5,15 l, 5,2—5,315 l und 5,38—5,52 r; Wuhlung, Borland, Damm und Kulturland, von km 5,06—5,15 l auch ein Teil der Straße I. Klasse wurden weggerissen und bei km 5,375 das linksseitige Widerlager der Bahnbrücke zum größern Teil zerstört, so daß die Eisenkonstruktion sich senkte und der Bahnverkehr unterbrochen wurde. Die Schädigungen traten ganz an denselben Stellen und nahezu in gleichem Umfang wie 1876 ein, obschon von den in Bauma und den umliegenden Ortschaften aufgeborenen Hilfsmannschaften zum Schutze der schwerbedrohten Ortschaft mit aller Anstrengung gearbeitet wurde, wie sich Ihr Oberbauinspektorat, das noch am 10. März auf die Schreckensbotschaft sich in Bauma einfand, selbst überzeugte. Während und nach der Katastrophe verlangten die Behörden der aufs äußerste erschreckten Gemeinde Erstellung soliderer Schutzwehren (aus Stein) in diesen starken Krümmungen oder noch besser; Abschneiden der Kurven durch einen Durchstich. Nach beiden Richtungen wurden nun Untersuchungen angestellt und für den Ausbau des jetzigen Flußlaufes mit Steinpflasterungen eine Kostensumme von 63,000 Fr. herausgerechnet. Wenn nun auch mit diesem Betrag die Wuhlungen mit erhöhter Sicherheit erstellt werden können, so bleibt doch immer noch die Gefahr des Austretens der Töfz unmittelbar oberhalb des Dorfes,

wenn deren Bett durch Eisgang oder Schneeweheten verstopft werden sollte, welche Gefahr im Februar 1889 sehr bedrohliche Gestalt annahm.

Das Durchstichprojekt, welches wir Ihnen vorlegen, zeigt sehr günstige Richtungsverhältnisse; eine lange Gerade und Kurven mit 250 m Radius. Die Verkürzung des Flußlaufes beträgt 221,89 m, das entsprechende Gefäll mußte, da das Flußgefäll ohnehin ein starkes, 9 ‰, ist, in einem Absturz konzentriert werden. In den Kurven kommt ein einfaches Profil mit 16 m Sohle und bis über Mittelwasser gepflästerte zweifüßige Böschungen zur Anwendung.

Die günstigen Richtungsverhältnisse waren nur möglich durch Verlegung der Töbthalbahn vom Seewadel bis zur Station Bauma auf die linke Seite der Töb mit Unterdrückung der zwei Flußübergänge und einer Verlängerung der Bahn um 38,5 m, worüber die Direktion der Töbthalbahn eine spezielle Vorlage Ihnen noch einreichen wird.

Die Kosten sind wie folgt veranschlagt:

1. Durchstich km 4,696—5,584,35, Länge 666,46 m.		
Grunderwerb	20,000	
Erdarbeit	39,900	
Faschinenarbeit	12,200	
Pflästerungen und Sohlenversicherungen	19,855	
Kunstbauten	15,450	
		107,405
2. Bahnverlegung, km 25,309—26,925, Länge 1643 m.		
Grunderwerb	10,000	
Erdarbeiten	11,960	
Kunstbauten	8,660	
Oberbau (laut Uebernahmsofferte der Töbthalbahn)	15,000	
		45,620
3. Vorarbeiten und Bauleitung zirka 7 ‰		11,000
4. Unvorhergesehenes zirka 10 ‰		15,975
		Summa 180,000

Hievon gehen ab folgende Baueinnahmen:

Beitrag der Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma für Wegfall von zwei Többrücken	40,000
Beitrag der Töbthalbahn, Wegfall der Rekonstruktion der Többrücke ob der Station Bauma	8,000
Wert der Bahnbrücke Seewadel	2,000
Wert des alten Többettes	5,000
	Total Fr. 55,000
Somit Netto-Baufkosten	Fr. 125,000

Der Beitrag der Bahngesellschaft Uerikon-Bauma wird von der durch Kantonsratsbeschluß vom 17. November 1896 diesem Unternehmen zugesicherten Subvention in Abzug gebracht. Sollte wider Erwarten dieses Unternehmen nicht zur Ausführung gelangen und der Beitrag von 40,000 Fr. dahin fallen, so würden die Kosten des Töbdurchstiches auf 165,000 Fr. ansteigen. Wir ersuchen aber die Bundesubvention auf Grund der Voranschlagssumme von 125,000 Franken festzusetzen in der Meinung, daß für den unwahrscheinlichen Ausfall dieser Einnahme eine Nachsubvention nicht verweigert werde. Das Durchstichprojekt mit Bahnverlegung kostet also 62,000 Fr. mehr als der Ausbau des bestehenden Flußlaufes; wir halten aber diese Mehrausgabe durch die bedeutend größere Sicherheit, welche dieses Projekt für die aufstrebende Ortschaft Bauma unzweifelhaft bietet, vollständig gerechtfertigt und hoffen zuversichtlich, daß auch Sie diesen Standpunkt teilen und diesem Werk Ihre kräftige Unterstützung werden zukommen lassen.

Da die Baute äußerst dringlich geworden, beabsichtigen wir, mit derselben sofort zu beginnen und hoffen zuversichtlich, dieselbe im Laufe des Jahres 1897 vollenden zu können. Wir hegen deshalb auch die bestimmte Hoffnung, die uns zuge dachte Bundesubvention mit der Bauvollendung erwarten zu dürfen.

V. Mitteilung an das Initiativkomite der Bahn Uerikon-Bauma in Hinweil, an den Gemeinderat Bauma, die Direktion der Töbthalbahn und die Direktion der öffentlichen Arbeiten, unter Rückschluß der Akten.