

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Eisenbahn von Wohlen nach
Bremgarten.

(Vom 16. Mai 1874.)

Tit. I

In Ausführung eines bei Uebernahme der aargauischen Südbahn durch die Gesellschaften der Central- und der Nordostbahn am 25. Februar 1872 zwischen denselben und dem Kanton Aargau abgeschlossenen Vertrages haben sich die genannten Gesellschaften und die Einwohnergemeinde Bremgarten zur Gründung einer Eisenbahn vereinigt, welche die Stadt Bremgarten mit Wohlen, bis zu welcher Ortschaft die aargauische Südbahn nächstens dem Betrieb wird übergeben werden, in Verbindung bringen soll. An die vorläufig auf 1,300,000 Franken (per Kilometer 180,555 Franken) veranschlagten Kosten tragen die Central- und die Nordostbahn die durch erwähnten Vertrag stipulirte 1 Million Franken zu gleichen Theilen bei, und die Gemeinde Bremgarten beschafft das weiter nöthige Anlagekapital. Die Baulänge beträgt 7,2 Kilometer. In mehreren Curven ersteigt die Linie den 456,25 Meter über dem Meere, 33,20 Meter über der Station Wohlen und 54,75 Meter über der projektirten Station Bremgarten liegenden Kulminationspunkt auf der Wasserscheide zwischen dem Reuß- und dem Bünzthale.

1367 Meter liegen horizontal, die übrigen 5833 Meter erhalten eine Steigung von 15⁰/₀₀; die Hälfte der Bahn wird durch Kurven gebildet; der Minimalradius derselben ist 300 Meter.

Mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse der Bahn (geringe Länge, Anschluß bloß an dem einen Endpunkte, Vermittlung eines beschränkten Lokalverkehrs, große Steigung und daraus resultirende Kostspieligkeit des Betriebes) wünschen die Petenten, unterstützt von der Regierung des Kantons Aargau, wenigstens für so lange als die Linie nicht durch eine Fortsetzung von Bremgarten aus eine durchgehende sein werde, verschiedene Abweichungen von den normalen Bedingungen, nämlich:

1. Reduktion der mittlern Geschwindigkeit auf 20 Kilometer per Zeitstunde;
2. Beschränkung auf zwei Wagenklassen für die Personenbeförderung;
3. Erhöhung der normalen Taxen für Personen, Vieh und Waaren um 20⁰/₀, eventuell Aufnahme des bereits verschiedenen Konzessionen einverleibten Art. 18 a, wodurch der Bundesrath ermächtigt wird, für Strecken mit außergewöhnlichen Steigungen vorderhand die Taxansätze verhältnißmäßig zu erhöhen, in der Meinung, daß er, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Vorschläge für definitive Festsetzung der Maxima unterbreiten werde.

Den ersten zwei Begehren kann wohl unbedenklich entsprochen werden.

Für die Frage der Taxerhöhung kann von vornherein nur das Moment der größern Steigung und daherigen Vermehrung der Betriebskosten in Betracht kommen. Die angeführten andern ausnahmsweisen Verhältnisse der projektirten Bahn drücken allerdings die Rendite derselben gleichfalls herab; allein die Bundesbehörden haben unseres Erachtens in erster Linie nicht die Pflicht, für günstige Rechnungsergebnisse der Eisenbahnunternehmungen, sondern für die Interessen des auf sie angewiesenen Publikums zu sorgen.

Gemäß den in unserer Botschaft vom 11. September 1873 gegebenen Berechnungen führt nun allerdings eine Steigung von 15⁰/₀₀ auf eine Taxerhöhung von 19 oder abgerundet von 20⁰/₀. Gegen die Richtigkeit der dort aufgestellten Berechnungen ist von nirgends her Widerspruch erhoben worden; im Gegentheil haben sie von kompetenter Seite volle Anerkennung erfahren. Die von den Petenten beantragten Taxen, per Kilometer

für Personen	12	8,4	6	Rp.
„ Gepäck per 50 Kilogramm	3			„
„ Vieh	19,2	9,6	3,6	„
„ Waaren per 50 Kilogramm	1,2	0,6		„

stehen auch keineswegs im Mißverhältniß zu den in kantonalen Konzessionen für Eisenbahnen mit ähnlichen Verhältnissen gewährten Taxen. So stellen sich obige Taxen auf der Eisenbahn Bulle-
R o m o n t

(3,17 Kilometer horizontal,
2,19 „ bis 10 ⁰ / ₀₀ Steigung,
3,10 „ „ 20 ⁰ / ₀₀ „
8,65 „ über 20 ⁰ / ₀₀ „

Anlagekosten 145,587 Franken per Kilometer)

folgendermaßen:

für Personen	12	8	6	Rp.
„ Gepäck				2,5 „
„ Vieh	18	12	6	4 „
„ Waaren				2,08 „ ;

auf der Eisenbahn Pruntrut-Delle (mit einer Maximalsteigung von 12⁰/₀₀, wenn wir nicht irren):

für Personen	15	11	8	Rp.
„ Gepäck				2,5 „
„ Vieh	18,8	12,5	5,2	4,2 „
„ Waaren				2,08 1,25 „

Die Gotthardbahn darf bekanntlich ihre Taxen für Strecken mit 15⁰/₀₀ Steigung um 50⁰/₀ erhöhen.

Wir halten demgemäß den gewünschten Taxzuschlag für angemessen, und zwar, unsern Standpunkt konsequent verfolgend, nicht nur für so lange als das Bahnstück Wohlen-Bremgarten auf einer Seite anschlußlos bleibt, sondern für immer.

Indem wir schließlich hinzufügen, daß die am 30. November 1871 vom Kanton Aargau dem Reußthalbahnkomite ertheilte Konzession für eine Eisenbahn von Brugg, eventuell Turgi durch das Reußthal nach der Kantonsgrenze bei Jonen, mit Abzweigung von Bremgarten nach Wohlen, in Folge fruchtlosen Ablaufes der für Finanzausweis und Arbeitsbeginn angesetzten Frist erloschen ist, beantragen wir Ihnen, den nachfolgenden Entwurf zum Beschluß zu erheben, und ergreifen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkömmernten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. Mai 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenössenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Wohlen nach Bremgarten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn, vom 17. Februar 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 16. Mai 1874,

beschließt:

Der Eisenbahngesellschaft Wohlen-Bremgarten, bestehend aus der schweiz. Centralbahngesellschaft, der schweiz. Nordostbahngesellschaft und der Einwohnergemeinde Bremgarten, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wohlen nach Bremgarten unter den in 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 achtzig Jahren, vom 1. Juli 1874 an gerechnet, ertheilt.

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

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 sechs Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Juni 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1876 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.

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 Aargau 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 begründeten 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 dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen. So lange die Linie nicht auch von Brémgarten aus einen Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz erhält, kann die mittlere Geschwindigkeit auf 20 Kilometer per Zeitstunde reduziert werden.

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 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. Solange die Linie nicht auch von Bremgarten aus einen Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz erhält, ist die Gesellschaft nur zur Einrichtung von zwei Wagenklassen, der 2. und 3. Klasse der bestehenden Bahnen entsprechend, verpflichtet.

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 12 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 8,4 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

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 in allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 3 Rappen 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 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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement 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 Stük und per Kilometer:

Für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 19,2 Rp.;

„ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 9,6 Rp.;

„ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3,6 Rappen.

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 1,2 Rappen, die niedrigste nicht über 0,6 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen 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 Franken 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 besonderen 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, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) 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, 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 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.

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

Art. 26. 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. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Aargau, 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 Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin, bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Aargau 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 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 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 welcher 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 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Aargau 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 Aargau 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
Konzessionen für eine Zürichsee-Gotthardbahn.

(Vom 20. Mai 1874.)

Titel

Ursprünglich als zwei Sektionen einer Linie, gemäß späterer Eingabe als Gegenstand von zwei verschiedenen Konzessionen, be- greift das Unternehmen der Zürichsee-Gotthardbahn eine Eisenbahn einerseits von Rapperswyl nach Brunnen, anderseits von Brunnen nach Rothkreuz in sich.

Als östlichste Zufahrtsstraße zur Gotthardbahn nimmt die erste Linie ihren Anfang auf dem Gebiet des Kantons St. Gallen, in der Stadt Rapperswyl, wo sie an die im Betrieb befindliche Linie der Vereinigten Schweizerbahnen (Weesen-Rapperswyl-Wallisellen) und in Zukunft an die rechtsufrige Zürichseebahn und mittelbar an die Töbthalbahn, an die Linie Effretikon-Wetzikon (-Hinweil) und eine allfällige Verlängerung der Toggenburgerbahn anschliessen wird. Den Zürichsee mittelst eines zirka 975 Meter langen Dammes (wahrscheinlich kombinirt mit dem Straßendamm, an welchen Sie unterm 2. August 1873 einen Bundesbeitrag von Fr. 100,000 beschlossen haben) überschreitend, betritt sie bei Hurden den Kanton Schwyz. In Pfäffikon mündet sie in die linksufrige Zürichseebahn (Zürich-Ziegelbrücke) ein, erreicht mit Steigungen von 20—30⁰/₀₀,

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn von Wohlen nach Bremgarten. (Vom 16. Mai 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1874
Date	
Data	
Seite	920-930
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 174

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.