

Beilage zu Nr. 18

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Appendix**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 18

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Transport-Reglement der Uetliberg-Bahn.

(Schluss.)

N. Nachnahmen.

§ 63. Unter den nachfolgenden Bedingungen können die auf Gütern (bei ihrer Aufgabe) haftenden Spesen auf denselben nachgenommen werden:

1. Der Nachnahmebetrag ist im Frachtbrief mit Worten auszudrücken.
2. Für die Nachnahme wird dem Versender bei der Aufgabe der Sendung, statt des baaren Betrags der Nachnahme ein Nachnahmeschein ausgestellt. Nach erfolgter Zahlung der Sendung von Seite des Adressaten, wird deren Betrag dem Aufgeber gegen Rückgabe des Nachnahmescheins und gegen Zahlungsbescheinigung vergütet.
3. Für Nachnahmen wird vom Empfänger des Gutes eine Provision von 1/2 % bezogen, deren Minimalbetrag auf 15 Rp. festgesetzt ist.

O. Lieferzeit.

§ 64. 1. Eilgut. Das Eilgut wird unter Beachtung des § 49 und 55 wo möglich mit dem nächsten Zuge befördert. Sind hiezu nicht ausreichende Transportmittel vorhanden, so werden in erster Linie die in Eilgut aufgegebenen Lebensmittel spedirt. Im Allgemeinen soll alles Eilgut spätestens innert 12 Stunden geliefert werden.

2. Gewöhnliches Frachtgut. Lebensmittel in Sendungen unter 100 Kilogr. werden längstens innert 24 Stunden geliefert.

Sonstige Waaren in Sendungen unter 500 Kilogr. werden innert zwei Tagen vom Datum der Aufgabe an geliefert.

§ 65. Ueber die Lieferfristen für Waarensendungen von über 500 Kilogr. hat sich der Aufgeber mit der Gesellschaft zu verständigen.

§ 66. Die Lieferfrist begreift nur den Transport auf der Bahn, d. h. von Station zu Station in sich.

Der Tag der Aufgabe wird nicht mehr in Rechnung gebracht, wenn Eilgut später als eine Stunde und gewöhnliches Frachtgut später als zwei Stunden vor Abgang des letzten fahrplanmässigen Zuges aufgegeben wurde.

Auch fallen Sonn- und Festtage bei der Berechnung der Lieferzeit nicht in Betracht.

Die Lieferfrist gilt als gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut auf der Bestimmungsstation abgeliefert, beziehungsweise schriftliche Nachricht von seiner Ankunft per Post oder auf andere, den örtlichen Verhältnissen entsprechende Weise an den Adressaten versendet wird.

P. Avisirung und Ablieferung der Güter.

§ 67. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der Fracht und allfälliger Nachnahmen den Frachtbrief und das Gut auszuliefern.

§ 68. Nach Ankunft des Gutes wird hievon in der Regel dem Adressaten schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Güter, welche „Bahnhof restant“ gestellt sind, werden nicht avisirt.

§ 69. Die Empfangnahme der angekommenen Güter muss innert 24 Stunden nach geschehener Meldung der Ankunft erfolgen.

Bei Auslieferung der Güter müssen die Fracht- und die übrigen auf den Gütern etwa haftenden Auslagen berichtigt werden.

Q. Verweigerte Annahme und Rücksendung.

§ 70. Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden ist, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restant“ länger als 24 Stunden nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers, daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender.

Der Verwaltung steht im Fernern das Recht zu, solche Güter den Versendern unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, des Lagergeldes und etwaiger baarer Auslagen, wieder zuzuführen, sofern der Versender auf Benachrichtigung der Eisenbahn innerhalb 14 Tagen, vom Abgang dieser Benachrichtigung an, eine andere Disposition für Ablieferung der Güter nicht erteilt.

§ 71. Eisenbahngüter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, werden, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher decken, von der Bahnverwaltung ohne weitere Formlichkeit bestmöglich verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen

bezahlt zu machen; der Ueberschuss wird dem Absender überwiesen.

R. Lagergeld. — Wagenmiete.

§ 72. Als Lagergeld wird von der Verwaltung per 50 Kilogr. und per Tag 20 Rp. verrechnet. Hiebei wird ein angebrochener Tag für voll gerechnet. Die Minimaltaxe beträgt 20 Rp.

Für nicht rechtzeitig abgeholte Gegenstände ist jedenfalls Lagergeld zu bezahlen.

Die Verwaltung ist nicht verpflichtet, Lagerhäuser zu erstellen und garantirt daher nicht für Schaden, der dadurch entstehen könnte, dass Waaren im Freien gelagert werden.

Für bestellte und nicht rechtzeitig beladene Wagen ist per Tag und per Wagen eine Miete von Fr. 5 zu bezahlen, wobei Bruchtheile eines Tages jeweils für einen ganzen Tag berechnet werden. Die gleiche Taxe wird erhoben für ankommende Wagen, welche innert 24 Stunden vom Empfänger, nach erfolgtem Avis, nicht abgeladen sind. Ueberdies behält sich die Verwaltung vor, Wagen, welche nicht rechtzeitig beladen oder entladen werden, der Verfügung des Bestellers wieder zu entziehen und die Waare auf Kosten und Gefahr desselben zu entladen, sowie auch lagern zu lassen.

S. Gewährleistung für Verluste.

Beschädigungen und verspätete Ablieferung.

§ 73. Die Bahnverwaltung haftet für Verluste und Beschädigungen an den ihr zur Beförderung übergebenen Gütern, nach den gleichen Grundsätzen wie beim Gepäcktransport (§ 36 bis 42) und unter Berücksichtigung der übrigen sachbezüglichen Bestimmungen des vorstehenden Transportreglements.

Zürich, den 12. April 1875.

Der Verwaltungsrath.

der Uetlibergbahngesellschaft.

Beilage zu § 51.

Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen.

In Fällen, wo eine Abwägung nicht möglich ist, wird das Gewicht auf Grund der nachstehenden Normalgewichtssätze, beziehungsweise auf Grund von Probewägungen ermittelt.

A. Normalgewichtssätze.

I. Für Getränke.

- a) Getränke aller Art in Fässern, wenn das einzelne Fass, einschliesslich des Fasses, mehr enthält als 100 Liter, für 100 Liter... .. 130 Kilogr.
- b) Bier in Fässchen, einschliesslich des Fasses, für 100 Liter... .. 150 Kilogr.
- c) Milch, einschl. des Gefässes, für 100 Liter ... 130 "

II. Für Holz.

- a) Bauholz in Stämmen oder Blöcken, sowie Nutzholz als: Schwellen, Daubenholz, Schnittwaaren u. dgl. m.
 1. Hartes Holz für 1 Cubikmeter 950 Kilogr.
 2. Weiches Holz für 1 Cubikmeter... .. 700 "
- b) Brennholz in Scheitern:
 1. Hartes Holz für 1 Cubikmeter 600 "
 2. Weiches Holz für 1 Cubikmeter... .. 500 "

Zu hartem Holz werden gerechnet: Buchen, Eichen, Birken, Eschen, Ulmen, Ahorn, Akazien, Nussbäume, das Holz von Obstbäumen und alle unter dem „weichen Holz“ nicht genannten Laubholzarten; — zu weichem Holz: Nadelholz aller Art, als Tannen, Fichten, Föhren, Lerchen, Arven u. s. w., ferner Linden, Erlen, Pappeln, Espen und Weiden.

Die Schnittwaaren sind vor dem Verladen gehörig zu sortiren.

III. Für Steine.

- a) Quader- und Hausteine:
 1. von Granit, Alpen- und Jura-Kalk, Nagelfluh für 1 Cubikmeter 2800 Kilogr.
 2. von bunten Sandsteinen und Molassen für 1 Cubikmeter 2600 "
 3. von berner Sandsteinen (Molassen) für 1 Cubikmeter 2400 "
- b) Mauer-, Pflaster- und Schottersteine (geschichtet gemessen);
 1. von Granit u. Kalksteinen für 1 Cubikmeter 1900 Kilogr.
 2. von Sandsteinen für 1 Cubikmeter 1700 "
- c) Andere Baumaterialien (geschichtet gemessen);
 1. Gyps für 1 Cubikmeter 1700 Kilogr.
 2. Kies und Kleingeschlag für 1 Cubikmeter 1900 "
 3. Sand für 1 Cubikmeter 1700 "

B. Probewägungen

finden bei folgenden Artikeln statt:

- Gebrannte Waaren, als Ziegel, Backsteine u. dgl.
- Gemahlener Gyps, Cement u. dgl. in Fässern verpackt.
- Rebstecken in Bündeln.
- Salz in Fässern oder Säcken.
- Schindeln in Bündeln.
- Wellen, Reisingwellen, Holzwellen, Faschinen.

* * *

Aus dem Geschäftsbericht des Departementes des Innern an die h. Bundesversammlung betr. das Jahr 1874.

Strassen und Brücken.

1) Oberaufsicht über den Unterhalt.

Die Oberaufsicht über die Strassen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat, gemäss Art. 37 — früher 35 — der Bundesverfassung, wurde im letzten Jahre nach bisheriger Uebung gehandhabt, indem der eidgen. Oberbaudirector neben der regelmässigen alljährlichen Inspizierung der sogenannten Militärstrassen auch noch mit denjenigen weitem Strasseninspectionen beauftragt wurde, zu welchen Reclamationen der eidgen. Postverwaltung Veranlassung gaben.

Für's Künftige wird, entsprechend der nunmehrigen Organisation des Bundesbauwesens, die Beaufsichtigung der Strassen und Brücken eine der gewöhnlichen, auch ohne besondere Veranlassung zu erfüllenden Aufgaben des eidgen. Oberbaudirectorates bilden und sich auf alle mit Bundessubvention gebauten Strassen und Brücken, dann auf diejenigen, für welche die in Art. 30 der Bundesverfassung festgesetzten Summen verabfolgt werden, und auch auf die sonstigen Poststrassen zu beziehen haben.

Die letztjährigen Inspectionen wurden übrigens schon so ziemlich in diesem Umfang vorgenommen, indem die Beschwerden des eidgenössischen Postdepartements sich auf alle Gebirgscantone bezogen, wie die Veranlassung dazu theils in den Folgen von Naturereignissen, theils in sonstigen augenblicklichen Missständen, theils aber auch in von dem Baue und der Art des Unterhaltes der betreffenden Strassenstrecken herrührenden Verhältnissen sich fand.

Bezüglich der mit Bundessubvention gebauten Strassen, welche gegenwärtig in der Brünig-, Axen-, Furka- und Oberalp-Strasse und in den betreffenden Strecken des Strassennetzes von Graubünden bestehen, hat die Inspection ergeben, dass sie in ihrem ganzen baulichen Bestande gehörig erhalten sind. Dagegen gab speciell der die geeignete Beschaffenheit der Fahrbahn bedingende gewöhnliche Unterhalt theilweise zu Bemerkungen Veranlassung.

Diess war auch auf einigen Strecken der übrigen Poststrassen der Fall, und es wurden daher den betreffenden Regierungen darüber die geeigneten Mittheilungen zum Zwecke der Abhülfe gemacht.

Von Beschädigungen durch Naturereignisse wurden im vergangenen Jahre unsere Strassen nicht in einem im Verhältnisse zu ihrer Gesamtausdehnung sehr bedeutenden Maasse betroffen, da keine jener allgemeinen Hochwasser, deren verderbliche Wirkungen sich gleichzeitig über einen grossen Theil unserer Alpengehenden erstrecken, vorgekommen sind.

Hingegen kamen wiederholt an verschiedenen Orten sehr heftige Unwetter vor, welche in ihrem Bereiche sehr bedeutenden Schaden anrichteten, der bezüglich der Strassen, besonders in der Zerstörung von Brücken über Nebengewässer, Abspülungen des Strassenkörpers in Folge des Austretens solcher Gewässer, sowie in theils aus gleicher Ursache, theils direct durch Bodenabschlüpfungen veranlassten Verschüttungen bestand. Letztere Ursache trat dabei in den verschiedensten Gegenden in auffallendem Maasse auf. Die durch diese Beschädigungen bald da, bald dort verursachten Störungen, die sich für ganze Linien fühlbar machten, waren aber um so lästiger, als sie gerade auf die Zeit des stärksten Sommerverkehrs fielen.

Uebrigens geschah im Allgemeinen in der den Umständen entsprechenden Weise Abhülfe, vielleicht nicht überall mit der Beschleunigung, wie es wenigstens in provisorischer Weise hätte gesehen können.

Schon in unserem vorjährigen Berichte wurde des Einflusses des Gotthardbahnbaues auf die Gotthardstrasse Erwähnung gethan. Derselbe machte sich auch letztes Jahr geltend, theils im Allgemeinen in der durch die Zufuhren für diesen Bau verursachten Abnutzung, theils in den unmittelbaren Berührungen

mit demselben längs den in Ausführung begriffenen Strecken, also den tessinischen Thalbahnen.

Die hier nothwendig gewordenen Verlegungen der Strasse und die verschiedenartigen Occupationen derselben, wie ein solcher Bau sie namentlich für Zurüstung, Transport und Ablagerungen grosser Massen von Baumaterialien mit sich bringt, beeinträchtigten den Verkehr vielfältig und gaben damit Anlass zu Beschwerden.

Dieser wird im Bereiche der vorstehend speciell genannten Bahnstrecken, nachdem diese vollendet und eröffnet sind, nicht weiter bestehen. Hingegen wird auf den übrigen Linien ein analoger Einfluss des Bahnbaues auf der Strasse fortbestehen und demselben daher mit Handhabung der nöthigen Polizei und einer dem in diesen ausserordentlichen Umständen begründeten Gebrauche der Strasse entsprechenden Besorgung ihres Unterhaltes zu begegnen sein.

Eine weitere Veranlassung zu Aussetzungen boten der eidgenössischen Postverwaltung einige Strassenstrecken, welchen erst die neuere und neueste Zeit eine zeitweise bedeutende Fremdenfrequenz zugeführt hat, während sie früher nicht bestimmt waren, daherigen Anforderungen zu entsprechen.

Wie bekannt, waren überhaupt früher die internationalen Transitlinien die einzigen Bergstrassen, welche solchen Anforderungen zu genügen hatten und zufolge Anlage und ihrem Charakter entsprechendem vom Staate besorgtem Unterhalte dies thun konnten.

Seither haben theils das Bedürfniss für den innern Verkehr, theils die Rücksicht auf den Fremdenbesuch, wie auch auf die militärischen Interessen, die doppelte Zahl neuer Alpenpassagen in's Leben gerufen, welche theilweise auch neue Zufahrten erhielten, während ihnen theilweise früher bestandene Vicinalstrassen als solche dienen müssen.

Die in solcher Weise entstandenen langen Linien mit besonders während des Sommers mehr oder weniger starkem Verkehr sind somit aus Theilen combinirt, welche nach Anlage und den bezüglich des Unterhaltes bestehenden Verhältnissen die Bedingungen guter Fahrbarkeit und der Sicherheit nicht in gleichem Maasse erfüllen, wesshalb es allerdings nothwendig ist streckenweise noch bestehenden Mängeln successive nach Maassgabe des wachsenden Bedürfnisses abzuhelfen.

2. Subventionirung von Neubauten.

a. Strassen von Bulle-Boltingen und La Croix.

Von Seiten des Cantons Freiburg wurden in Gemässheit der bezüglichlichen Vorschrift in Artikel 5 des Subventionsbeschlusses vom 8. Februar 1872, folgende Ausführungsprojecte eingesandt:

1. für den Umbau der Saanebrücke bei Broc als Nachtrag zu dem schon im Vorjahre genehmigten Projecte der ersten Hauptabtheilung der Strasse Bulle-Boltingen auf dem Gebiet des Cantons Freiburg von genannter Saanebrücke bis Grand-Colin herwärts Charmey;
2. für die theilweise zur ersten und theilweise zur zweiten Hauptabtheilung gehörige Strecke von Grand-Colin bis in das Dorf Charmey und namentlich den auf dieser Strecke liegenden Uebergang über den Bach und beziehungsweise die Schlucht von Javroz, durch welches Project die in Artikel 1 des vorgenannten Subventionsbeschlusses gestellte Alternative im Sinne des Baues einer neuen Brücke im Gegensatze zu der Beibehaltung der jetzigen, entschieden ist;
3. auf der dritten Hauptabtheilung (Chapelle du Vanel-Kapelboden) für die Strecke von der Jaunbrücke bei La Villeda bis Kapelboden innerhalb dem Dorfe Jaun;
4. für die ganze vierte Hauptabtheilung von Kapelboden bis Bernergrenze.

Alle diese Projecte erhielten, indem sie nicht nur den dem Subventionsbeschlusse zu Grunde gelegenen Vorprojecten entsprachen, sondern in verschiedenen Beziehungen Verbesserungen enthielten, die bundesrätliche Genehmigung.

An der Bauausführung wurde gearbeitet: auf der ersten Abtheilung und zwar als Hauptproject an der eisernen Brücke von 51 m. Spannweite über die Jaun bei den Mühlen von Broc, sodann auf der vorgenannten Strecke der dritten Abtheilung und auf der vierten Abtheilung.

Es hat damit dieser Strassenbau auf Gebiet des Cantons Freiburg einen der fünfjährigen Ausführungsfrist entsprechenden Fortgang genommen.

Auf Grund eines auf den 30. Juni 1874 ausgestellten Kostenausweises im Betrage von Fr. 302,123. 50 suchte die Regierung von Freiburg um eine zweite Abschlagszahlung, auf die Sub-

vention im Betrage von Fr. 51,000 nach, wie sich dieselbe nach Abzug von 10 % und der ersten Abschlagszahlung von Fr. 39,000 ergibt.

Indem aber das Jahresmaximum, wie es als $\frac{1}{5}$ des Gesamtbeitrages von Fr. 260,000 im Budget ausgesetzt wurde, bloss Fr. 52,000 beträgt und sich auf Freiburg und Bern zu respective Fr. 39,000 und Fr. 12,400 vertheilt, so konnte diesem Gesuche nur in der hierdurch auferlegten Beschränkung entsprochen werden.

Für den auf dem Gebiete des Cantons Bern liegenden Theil dieser Strasse wurde die Einsendung und Genehmigung der Ausführungspläne schon im vorigen Berichte gemeldet.

Die Bauausführung ist in der grössten Ausdehnung dieser Abtheilung in Angriff genommen und im Verhältniss zum Vollendungstermine genügend gefördert.

Es ist daher auch an diesen Canton auf Grund eingereichter Ausweise das vorstehende Jahresbetreffniss von Fr. 12,400 verabfolgt worden.

Ueber die Strasse von La Croix sind noch keine Ausführungsprojecte eingegangen.

b. Lukmanierstrasse.

Nachdem durch Beschluss vom 31. Januar 1874, eingereichtem Gesuche entsprechend, dem Canton Tessin die durch den Bundesbeschluss vom 5. Juli 1873 für Vorlegung der Ausweise über die Sicherung der Ausführung der Lukmanierstrasse auf dortigem Gebiete gegebene Frist bis zum 31. Mai 1874 verlängert worden war, hat der Grosse Rath dieses Cantons durch Beschluss vom 28. April 1874 die Verpflichtung zur Ausführung dieser Strasse unter den Bedingungen des vorgenannten Bundesbeschlusses übernommen und ist dieser in Folge dessen vom Bundesrathe unterm 8. Mai als in Kraft getreten erklärt worden.

Da die auf drei Jahre angesetzte Frist für die Ausführung dieser Strasse ihre sofortige Inangriffnahme bedingte, hingegen eine Beitragsquote für 1874 im Budget zufolge der Ungewissheit ihres Bedürfnisses nicht vorgesehen war, so musste dafür durch Nachtragskredit gesorgt werden.

Indessen fand die Ausführung nur auf der ersten Section von Olivone bis Pianezza statt und betruhen die Kosten für die ausgeführten Arbeiten laut auf 15. Nov. gestellten Ausweis Fr. 33,944. 60, woran die Beitragsquote von Fr. 11,314. 86 an den Canton Tessin ausbezahlt worden ist.

Bezüglich der Art der Ausführung der vorstehenden Strassenbauten gaben übrigens die vorgenommenen Inspectionen zu keinen Aussetzungen Veranlassung.

c) Bezüglich Erstellung eines Strassen-dammes über den Zürichsee

wurde auf Gesuch der Regierung von St. Gallen unterm 29. Januar 1874 die im Art. 9 des Bundesbeschlusses vom 2. August 1873 festgesetzte Frist zu Beibringung der Ausweise für Sicherung der Ausführung dieses Unternehmens bis zum 31. December 1874 und auf weiteres Gesuch durch Beschluss der Bundesversammlung vom 22. December 1874 bis 31. December 1875 und die Frist für die Ausführung bis 31. December 1877 verlängert.

d) Klausenstrasse.

Auf von den Regierungen der Cantone Glarus und Uri wiederholt gestelltes Begehren um Vorlegung ihres Gesuches um Subventionirung der Klausenstrasse an die hohe Bundesversammlung, eröffnete der Bundesrath diesen Regierungen, dass einerseits wegen Abganges eines bestimmten Projectes auf Urnerseite und andererseits weil Erfahrungen über den Einfluss der neuen Bundesverfassung auf die Finanzen des Bundes abzuwarten und neue Bestimmungen zu erlassen sein werden, bevor man Beiträge an neue Unternehmungen beschliessen könne, er demalen nicht in der Lage sei, auf das Gesuch einzutreten, jedoch nicht ermangeln werde, das Project im Auge zu behalten und thunlich bald der Bundesversammlung vorzulegen.

e) Strasse Lungnez-Vals.

Ein Gesuch der Regierung des Cantons Graubünden um Subventionirung einer Strasse von Lungnez nach Vals wurde mit gleicher Begründung wie das bezüglich der Klausenstrasse für jetzt ablehnend beschieden.

f) Maggiabrücke.

Nebst einer Erinnerung, zu welcher bei dem fortwährend defecten und provisorischen Zustande der Maggiabrücke zwischen Locarno und Ascona der Bundesrath im Interesse der öffentlichen Sicherheit sich veranlasst fand und welcher die Regierung von Tessin durch Vornahme der nöthigen Repara-

turen am bestehenden Provisorium nachkam, haben mit genannter Regierung auch wieder Verhandlungen wegen des Neubaus dieser Brücke stattgefunden. Die Veranlassung zu dieser Wiederaufnahme der Angelegenheit, nachdem sie in Folge der Nichtannahme der durch Bundesbeschluss vom 19. Juli 1869 bewilligten Subvention von Seite des Cantons Tessin, durch längere Zeit geruht hatte, bildeten Reclamationen, welche die Regierung von Italien auf Grund eines bezüglichlichen Vertrages neuerdings erhob.

Im Verlaufe der daherigen Verhandlungen legte die Regierung von Tessin dem Bundesrathe ein neues für eine bedeutend oberhalb der jetzigen Brücke liegende Stelle berechnetes Project vor, welches aber derselben auf Begutachtung durch das Oberbauinspectorat zu weiterer Behandlung zurückgestellt wurde, an welchem Punkte die Angelegenheit sich noch demalen befindet.

g) Strassenanschluss im Münsterthal, Graubünden.

Die mit eidgenössischer Subvention von der Engadinerstrasse bei Zernez über den Ofenberg und das Münsterthal bis an die Tirolergrenze zwischen Münster und Taufers gebaute Strasse harrt dort noch immer der Fortsetzung auf österreichischem Gebiete bis zum Anschlusse an die Etschthalstrasse. Auf Gesuch der Regierung von Graubünden, beziehungsweise des Münsterthales, haben in dieser Angelegenheit schon wiederholt Schritte bei der k. ö. österreichischen Regierung stattgefunden, jedoch bisher ohne Erfolg, indem diese letztlich auch bloss einen vom Landtage von Tirol nachgesuchten Beitrag an fragliche Strassenanlage abgelehnt hat.

Da indessen dieser Strassenanschluss dem jenseitigen Landesinteresse selbst entspricht und die Kosten nicht ausser Verhältniss zu diesem Interesse stehen und überhaupt nicht sehr gross sind, so glauben wir gleichwohl erwarten zu dürfen, dass diese Angelegenheit in nicht zu ferner Zeit eine erwünschte Erledigung finden werde.

Wasserbau.

1. Linthunternehmung.

Neubestellung der Linth-Commission.

Im Berichtjahr ist die sechsjährige Amtsdauer der eidgen. Linth-Commission abgelaufen, und es hat die Gesamtterneuerung der Behörde gemäss § 2 des Bundesbeschlusses vom 27. Januar 1862 stattgefunden.

Zürich hat ernannt:

Herrn Reg.-Rath Ziegler in Zürich.

Ersatzmann Herrn Reg.-Rath Sieber in Zürich.

Schwyz:

Herrn Reg.-Rath Bamert in Tuggen.

Ersatzmann Herrn Statthalter Suter in Muottathal.

Glarus:

Herrn Landammann Heer in Glarus.

Ersatzmann Herrn Ständerath Weber in Netstal.

St. Gallen:

Herrn Reg.-Rath Zollikofer in St. Gallen.

Ersatzmann Herrn Reg.-Rath Hungerbühler in St. Gallen.

Zum fünften Mitgliede und gleichzeitig zum Präsidenten der Behörde hat der Bundesrath bezeichnet Herrn Ständerath Kappeler in Zürich.

Zum Vicepräsidenten wählte die Linth-Commission Herrn Reg.-Rath Ziegler.

Die Amtsdauer der Behörde geht vom 16. Juni 1874 bis zum 16. Juni 1888.

Die Linthcommission erneuerte gleichzeitig für eine Amtsdauer von 3 Jahren ihre Beamten in den bereits functionirenden Personen, nämlich:

als Ingenieur	Herrn Legler in Glarus;
" Secretär	" Zwickly in Mollis;
" Rechnungsführer	" Utzinger in Zürich.

Allgemeine Linthanlage.

Der im letztjährigen Bericht erwähnte Streit über die Beitragspflicht einzelner den Vereinigten Schweizerbahnen abgetretenen Landparzellen ist durch Vergleich erledigt worden, zufolge dessen die Union suisse die Zahlungspflicht für Vergangenheit und Zukunft anerkannt und die bezüglichlichen Rückstände berichtigt hat.

Correction Grynau-Zürichsee.

Die Rechnung für diese Correction stellt sich auf Ende des Jahres 1874 folgendermaassen:

Es sind bis jetzt für diese Correction verausgabt worden

Fr. 269,755. 01

Hievon trug der Linth-	
fond	Fr. 102,911. 02
das mehrwerthpflichtige	
Land	„ 94,351. 83
die ordentliche Jahres-	
einnahme	„ 72,492. 16
	Fr. 269,755. 01

Hintergrabenbrücke bei Grynau.

Der Streit über den dringlichen Neubau dieser für den Wasserabzug und die volle Wirkung der Correction so wichtigen Brücke (vide Bericht pro 1873) hat infolge mehrfacher Conferenzen mit Regierungsabgeordneten von Schwyz und mehrerer Schlussnahmen der Linth-Commission endlich eine befriedigende Lösung gefunden. Der Canton Schwyz übernimmt den Bau und Unterhalt der Brücke; die Linth-Verwaltung bezahlt statt der vertragsmässig übernommenen erstmaligen Erstellung der Widerlager eine Aversalsumme von Fr. 2300. Noch im Winter 1875 soll die Arbeit begonnen, vollendet und eine Brücke von Eisenconstruction auf das solid zu erstellende Mauerwerk gelegt werden.

Wasserrechte unterhalb dem Tschingelkopf.

Die Linthunternehmung besitzt am Eschercanal unterhalb dem Tschingelkopf ein Wasserrecht aus dem Ablaufcanal der Spinnerei Mollis von ganz erheblicher Mächtigkeit. Dasselbe ist über 500 Pferdekräfte zu taxiren.

Dieses Wasserrecht ist ohne Erfolg schon mehrfach zur Concurrenz ausgeschrieben worden. Im Anfang des Berichtjahres jedoch meldeten sich wahrhafte Bewerber, nämlich die Firma Jenni & Cie. und Enderlin & Jenni an der Ziegelbrücke. Sollte dem Verlangen der Letztern entsprochen werden, so müsste das Wasser unter der Linthsohle auf das linkseitige Ufer des Linthlaufs nach der Ziegelbrücke hin übertragen werden. Damit würde der Maschinenkraft und dem Gewerbeleiss im Lande Glarus eine sehr bedeutende Erweiterung zugeführt werden. Ein Theil des Wassers, das früher mit verheerender und zerstörender Kraft gegen die Ziegelbrücke sich warf, würde nun zum friedlichen industriellen Wettstreit und zu fruchtbarer Arbeitsförderung in gleicher Richtung geleitet. (Fortsetzung folgt.)

* * *

Verzeichniss der in Bd. I. des Bundesblattes (Jahrgang 1875) enthaltenen Gesetze, Verordnungen, Botschaften, Bundesrathsverhandlungen etc., welche sich auf das schweiz. Eisenbahnwesen beziehen.

- 1) Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. (Vom 19. Christmonat 1874.) Bundesbl. XXVII. Bd. I., p. 1.
- 2) Bericht der Commission des Nationalrathes über die Motion des Herrn Nationalrath Dubs, betr. Eisenbahnprioritätsrechte. (Vom 12. October 1874.) p. 13.
- 3) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn von Winterthur nach Zofingen. (Bundesrathsverhandlungen vom 6. Januar 1875.) p. 21.
- 4) Bekanntmachung betr. die Verzollung für Eisenbahnmateriäl. (Vom 28. December 1874.) p. 23.
- 5) Verpfändung einer Eisenbahn: bernische Jurabahnen (Biel-Sonceboz-Converts und Sonceboz-Dachsfelden, soweit auf dem Gebiete des Cantons Neuenburg gelegen, im I. Rang.) 8. Jan. 1875. p. 47. 27. Jan. 1875. p. 133.
- 6) Verpfändung einer Eisenbahn: bernische Jurabahnen (im I. Rang: Pruntrut-Delle, Dachsfelden-Münster-Delsberg, Delsberg-Basel, Delsberg-Glovelier-St. Ursitz-Pruntrut, Bern-Biel-Neuveville; im II. Rang: Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Converts). 8. Jan. 1875. p. 48 und Jan. 1875. p. 134.
- 7) Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 10. October 1874 betr. Zollvergünstigungen für Eisenbahnmateriäl. (Bundesrathsverhandlungen vom 25. Jan. 1875.) p. 128.
- 8) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn von Glarus nach Linththal. (Bundesrathsverhandlungen vom 25. Jan. 1875.) p. 128.
- 9) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn Uster-Pfäffikon-Saaland. (Bundesrathsverhandlungen vom 29. Jan. 1875.) p. 130.
- 10) Bericht des schweiz. Bundesgerichts an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1874.

- (Vom 31. December 1874.) Expropriationsfälle. p. 146. — Eisenbahn Bd. II. p. 89.
- 11) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betr. das Begnadigungsgesuch von Michael Rothenberger. (Vom 11. Jan. 1875.) Zusammenstoss in Sargans vom 14. Mai 1874. p. 154.
- 12) Verpfändung einer Eisenbahn: Bernische Jurabahnen (im I. Rang: Lyss-Fräschels; im II. Rang: Pruntrut-Delle, Dachsfelden-Münster-Delsberg, Delsberg-Basel, Delsberg-Glovelier-St. Ursitz-Pruntrut, Bern-Biel-Neuveville). Vom 3. Febr. 1875. p. 169.
- 13) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen. (Bundesrathsverhandlungen vom 12. Febr. 1875.) p. 191. — Eisenbahn Bd. II. p. 83.
- 14) Festsetzung der Concessionsgebühr der schweiz. Eisenbahnen für das Jahr 1874. (Bundesrathsverhandlungen vom 15. Febr. 1875.) p. 217. — Eisenbahn Bd. II. p. 91.
- 15) Inkrafttreten der neuen Signalordnung mit dem 1. April 1875. (Bundesrathsverhandlungen vom 17. Februar 1875.) p. 217. Eisenbahn Bd. II. p. 93.
- 16) Verpfändung einer Eisenbahn: Winterthur-Singen-Kreuzlingen. (V. 15. Febr. 1875.) p. 219. — Eisenbahn Bd. II. p. 83.
- 17) Fortsetzung der Verhandlungsgegenstände für die am 8. März zusammengetretene Bundesversammlung. (Bundesrathsverhandlungen vom 23. Febr. 1875.) p. 251. — Eisenbahn Bd. II. p. 109.
- 18) Bericht der nationalrätlichen Commission über die Botschaft und den Gesetzentwurf betr. Frachtverkehr der Eisenbahnen. (Vom 8. März 1875.) p. 317. — Eisenbahn Bd. II. p. 70. 130.
- 19) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über den Vertrag betr. Uebernahme des Betriebes der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau durch die schweiz. Nordostbahngesellschaft. (Vom 24. Febr. 1875.) p. 349. — Eisenbahn Bd. II. p. 109. 138.
- 20) Bundesbeschluss (Entwurf) hinsichtlich des Vertrages betr. Uebernahme des Betriebes der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau durch die schweizer. Nordostbahngesellschaft. p. 351. — Eisenbahn Bd. II. p. 109. 138.
- 21) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betr. Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Bern-Biel-Neuenstadt. (Vom 3. März 1875.) p. 353. — Eisenbahn Bd. II. p. 118. 138.
- 22) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Bern-Biel-Neuenstadt p. 356. — Eisenbahn Bd. II. p. 118. 138.
- 23) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betr. Aenderung der thurgauischen Concession für die Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. (Vom 8. März 1875.) p. 357.
- 24) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Aenderung der thurg. Concession für die Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. p. 359. — Eisenbahn Bd. II. p. 139.
- 25) Bundesrathsbeschluss betr. die Benutzung der Eisenbahntelegraphen. (Vom 17. März 1875.) p. 421. — Eisenbahn Bd. II. p. 139.
- 26) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betr. Concession einer Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens und von Genf an die schweiz. Grenze gegen Gex. (Vom 17. März 1875.) p. 439.
- 27) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Concession einer Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens. p. 442.
- 28) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Concession einer Eisenbahn von Genf bis an die franz. Grenze gegen Fernex. p. 450.
- 29) Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betr. Concession von Eisenbahnen zwischen Bern und Neuenburg. (Vom 17. März 1875.) p. 458.
- 30) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Concession einer Eisenbahn von Aarberg nach Cornaux. p. 464.
- 31) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Concession einer Eisenbahn von Bern über Müntschemier nach Cornaux. p. 471.
- 32) Bundesbeschluss (Entwurf) betr. Concession einer Eisenbahn von Laupen nach Müntschemier. p. 478.
- 33) Verzeichniss der in der Bundesversammlung vom 8. bis 20. März 1875 erledigten Geschäfte. p. 520.
- 34) Verzeichniss der von derselben Bundesversammlung verschobenen Geschäfte. p. 521.
- 35) Bestätigung der Concessionsübertragung der Eisenbahn des Jura industriel an die Gesellschaft der Jura-Bern-Bahn. (Bundesrathsverhandlungen vom 29. März 1875.) p. 541. — Eisenbahn Bd. II. p. 139. 149.