

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Greppen	Gemeinde	16,000 Fr.
dto.	Privaten	9,000 "
Küssnacht	dto.	40,000 "
Rappersweil	Gemeinde	500,000 "
Gersau	Bezirk	150,000 "
		705,000 Fr.

Ueber den technischen Fortgang wird uns unterm 2. September Folgendes mitgetheilt:

Die speciellen Studien für die Strecke Brunnen-Rappersweil sind seit 2^{1/2} Monaten an 3 verschiedenen Stellen in vollem Gange, und es sind bis jetzt von der im Ganzen 47.8 Kilometer langen Linie 27 Kilometer definitiv abgesteckt und deren Längen- und Querprofile aufgenommen und bearbeitet, sowie die Katasterpläne für 15 Kilometer aufgenommen. Hierbei hat sich ergeben, dass die Annahme, es werde sich der Gesamtbauaufwand nach der speciellen Bearbeitung, gegenüber dem generellen Proiecte, bedeutend niedriger gestalten, eine durchaus begründete war; denn es haben sich auf den bis jetzt bearbeiteten Strecken in den zu bewegenden Erdmassen eine Minderleistung von 8—10% und in der Gesamtlänge der Tunnels durch vortheilhafte Verlegungen der Linie eine Verkürzung von 850 M. ergeben. Diese günstigen Resultate lassen mit Bestimmtheit voraussehen, dass die definitive Bauausführung, selbst unter der Annahme ganz ungünstiger Bauverhältnisse, die dem generellen Voranschlag zu Grunde liegenden Arbeitsquantitäten bei Weitem nicht erreichen wird und dass die in dem ganzen Unternehmen bis jetzt veranschlagten Gesamtkosten mehr als ausreichend sein werden.

Zum Schlusse des gegenwärtigen Artikels wollen wir nur noch die kleine Untersuchung anstellen, wie gross die sogenannte virtuelle Länge dieser Bahn sei, und wenden uns zu dem Ende an die von M. Vauthier in seiner Schrift *Le Perceement du Simplon*, pag. 41 gegebenen Zahlen. Hiernach wäre, je nachdem man als Summe der der Bewegung des Zuges entgegenstehenden Widerstände in der Ebene, bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer, zu 10 Kilometer, oder zu 12.5 Kilogr. per Tonne ansetzt, das Verhältniss der Geschwindigkeit in der Ebene zu der auf einer Rampe

von 15 %	gleich	2.	1.6
" 20 "	"	2.5	2
" 25 "	"	3	2.4
" 30 "	"	3.5	2.8
" 40 "	"	4.5	3.6

mit andern Worten: eine Strecke von 15 % muss in Bezug auf die Zeit des Durchfahrens derselben doppelt (resp. 1.6 mal) so lang gerechnet werden, als eine nach Längskilometer gerechnete gleich lange ebene Strecke.

Nun liegen auf der Strecke Brunnen-Rappersweil:

6.30 Kilom. horizontal	=	6.30
6.06 " unter 15 %	=	6.06
4.24 " in 15—20 %	× 2	= 8.48
1.27 " in 20—25 %	× 2.5	= 3.18
16.45 " in 25—30 %	× 3	= 49.45
13.50 " in 30 %	× 3.5	= 47.25

47.82 Kilometer 120.62 Kilometer

so dass diese Strecke bei Distanzvergleichungen mit einer Länge von ungefähr 120 Kilometer in Rechnung gezogen werden muss.

In Nr. 476 der „Neuen Zürcherzeitung“ vergleicht ein Einsender die Entfernung Winterthur-Brunnen nach den beiden Linien durch das Tössthal und über die Schindellegi einerseits und über Zürich-Thalwil-Zug anderseits und findet:

Brunnen-Zug	29 Kilom.	Brunnen-Rothenthurm-Rappersweil	48 Kilom.
Zug-Thalwil-Zürich	30 "	Rappersweil-Rüti	7 "
Zürich-Winterthur	26 "	Rüti-Bauma-Winterthur	45 "

85 Kilom.

100 Kilom.

somit eine Differenz von 15 Kilometer zu Ungunsten der Zürichsee-Gothardbahn. Diese Vergleichung ist, da sie auf die Steigungen keine Rücksicht nimmt, nicht maassgebend. So viel ich vernehme, sind die Studien für die Linie Thalwil-Zug noch nicht gemacht, und erst nachdem man die virtuelle Länge dieser Strecke wird einführen können, lässt sich eine wirkliche Vergleichung anstellen. Man mag zwar voraussehen, dass dieselbe noch mehr zu Ungunsten der Zürichsee-Gothardbahn ausfallen würde.

Man theilt mir übrigens mit, dass die Blicke der Zürichsee-Gothardbahn-Gesellschaft mehr nach der Toggenburgerbahn als nach der Tössthalbahn sich richten, so dass die Vergleichung sich dann auf andere Routen als die oben erwähnten erstrecken müsste.

Die Gründer der Zürichsee-Gothardbahn sind bemüht, auch noch weitere Anschlüsse sich zu sichern. Eben ist ein Vertrag mit dem Gründungscomitee der Brünigbahn abgeschlossen worden, nach welchem diese beiden Gesellschaften den Bundesbehörden ein gemeinsames Concessionsbegehren für eine Eisenbahn zur direkten Verbindung der Brünigbahn mit der Zürichsee-Gothardbahn dem Bürgenstock entlang und über den Vierwaldstättersee zwischen der obern und untern Nase vorläufig, d. h. bis zur einstigen Erstellung einer Brücke, mittelst einer Trajectanstalt für ganze Züge sammt Locomotive, einreichen wollen. (Was das nützt, die Locomotive über den See hin und her zu führen, vermag ich nicht recht einzusehen.) Dazu darf die Zürichsee-Gothardbahn von der Nase über Stans, Stansstad und Hergiswil bis Luzern fahren, die Brünigbahn von der Nase am rechten Ufer bis Gersau-Brunnen einerseits und Vitznau anderseits, alles gegen Entschädigung. Der Vertrag ist vom 11. Sept. datirt.

* * *

Jura-Bern-Luzern-Bahn. Die Actionärversammlungen der Jura-Bern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn haben erstere unterm 12. Septbr., letztere unterm 14. September abhin einen Vertrag genehmigt, wonach die bernische Jurabahngesellschaft vom Zeitpunkte der Eröffnung der Strecke Langnau-Luzern ab den Betrieb der ganzen Linie Bern-Luzern übernimmt. Die neue Betriebsgesellschaft nimmt die Firma: „Jura-Bern-Luzern-Bahn“ an, mit dem Sitz in Bern.

Die Linie Langnau-Luzern muss in betriebsfähigem Zustand übergeben werden. Nach- und Vollendungsarbeiten sind auf Kosten der Bern-Luzerner Gesellschaft von der Jurabahngesellschaft auszuführen, und es entscheidet über deren Nothwendigkeit die erstere auf Antrag und Bericht der letztern. Die Bern-

Luzern-Gesellschaft hat für allfällige Vermehrung des Rollmaterials zu sorgen.

Die Kosten des „allgemeinen Dienstes“ werden von den verschiedenen Bahnen im Verhältniss ihrer Längen getragen (Revisionsvorbehalt). Ueber die Kosten des Expeditionsdienstes wird für jede Bahn getrennte Rechnung geführt und hat jede ihren Anteil allein zu tragen. Ersatzleistungen aus der Haftpflicht und Processkosten werden nach Verhältniss der Roheinnahmen vertheilt.

Die Kosten des „Transportdienstes“ werden nach den auf beide Bahnen fallenden Locomotivkilometern vertheilt; für den Rangierdienst wird jede Bahn speciell belastet. Dabei sollen in Anbetracht der Rampen die Correctionscoefficienten für Biel-Bern 1, für Bern-Luzern 1.1, für das Juranetz 1.3 in Anwendung kommen. (Revisionsvorbehalt.) Ueber Wagenmiethe wird gesonderte Rechnung geführt.

Die Kosten des „Bauaufsichts- und Unterhaltungsdienstes“ werden für beide Bahnen genau ausgeschieden, und zwar sind dabei die Rechnungen für Oberbau-Erneuerungen als separate Rechnungen zu stellen.

Die Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anderer Bahnen fallen jeder Bahn für sich zu. Andere Ausgaben werden nach Verhältniss der Roheinnahmen getragen.

Die Betriebseinnahmen aus jeder Strecke fallen der Eigentümerin der Strecke zu. Die mittelbaren Betriebseinnahmen werden im Verhältniss der Roheinnahmen getheilt. Die Einnahmen von anderen Bahnverwaltungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken fallen je der Eigentümerin des betreffenden Objectes zu.

Feuerschaden wird von der Jurabahn nur insoweit getragen, als Versicherung gegen denselben möglich war. Schaden aus höherer Gewalt etc. wird von je der Gesellschaft für sich getragen.

Die Jurabahn-Direction wird für die Dauer des Vertrages durch ein Mitglied in der Person des Präsidenten der Direction der Bern-Luzernbahn verstärkt.

Ein Comité, welchem die beiden übrigen Mitglieder der Bern-Luzernbahn beigegeben werden, macht das Budget, prüft die Jahresrechnung, setzt die Zahl der Züge fest, genehmigt Dienstreglemente und Fahrtenpläne, berath über Tarife, ernennt die höheren Beamten und hat Antragsstellung über Neubauten auf der Bern-Luzerner Bahn.

Die Vertragsdauer wird bestimmt bis Ende December 1880 mit jähriger Kündigungsfrist von dort ab; unter Vorbehalt früherer Kündigung bei Fusion oder Veräußerung der Bern-Luzern-Bahn.

* * *

Literatur.

5. Die fünfte Schrift über Eisenbahnmaterialien, welche die italienische Bibliographie in diesem Jahre aufweist, ist Nani's *Della Responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie relativamente ai Trasporti*. Das Buch (150 Seiten) besteht aus zwei Theilen, deren erster die „Verantwortlichkeit im Allgemeinen“, deren zweiter die „Verantwortlichkeit im Speciellen“ betrifft.

Ein besonderes Eisenbahngesetz existiert in Italien bislang nicht, und das Handelsgesetzbuch erwähnt die Eisenbahnen mit keiner Silbe. Dieselben werden nach den unter den Titeln „von den Commissionären“, „von dem Transporte zu Wasser und zu Lande“, „vom Frachtführer“, enthaltenen Bestimmungen, nach den Artikeln des Civilgesetzbuches „vom Frachtführer“ und nach einigen Bestimmungen des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten vom 20. März 1865 beurtheilt. Es ist hienach die Eisenbahn jedem andern Frachtführer gleichgestellt, und sie trägt sonach die Verantwortlichkeit für ihre Angestellten nicht nur insoweit ihr in Auswahl der selben Nachlässigkeit nachgewiesen werden kann, sondern unbedingt, ganz entgegen den Bestimmungen des römischen Rechtes, des österreichischen, sächsischen und anderer Codices.

Gegenüber diesen strengen Haftbarkeit suchen die Bahnverwaltungen sich in den Bestimmungen ihrer Reglemente Erleichterung zu verschaffen, und es frägt sich, welche Geltung diese Reglemente beanspruchen können und welche Rücksichten die Rechtsprechung auf sie zu nehmen habe. Diese Geltung gründet sich nicht etwa auf den Titel, dass dieselben die ministerielle Genehmigung erhalten haben; ein Ministerialdecreet kann nie Gesetzeskraft haben, und einzig den öffentlichen Gewalten steht es zu, Normen zu dictiren, die kraft ihrer selbst sich der öffentlichen Darnachachtung auferlegen. Wohl aber fließt die Bedeutung der Reglemente aus dem Vertragsrecht; denn das Reglement stellt nichts anderes dar, als die Bedingungen, unter welchen der eine Contrahent seine Dienste anbietet. Mit der Annahme dieses Anerbietens unterwirft sich der Dritte auch diesen Bedingungen. Insbesondere wichtig werden diejenigen Bedingungen der Reglemente, durch welche sich die Eisenbahn der gesetzlich festgestellten Verantwortlichkeit entzieht; und hier entsteht oft eine Kluft zwischen dem „Recht“ und der Anwendung desselben durch die Gerichte, welche zu einer dem Publikum und den Eisenbahnen gleich unangenehmen Rechtsunsicherheit führt.

In Feststellung der Grundlagen zur gesetzlichen Regelung dieser Verhältnisse muss in erster Linie der wesentliche Unterschied zwischen dem gewöhnlichen Frachtführer und den, faktischen Transportmonopol geniesseßenden, Eisenbahnen im Auge behalten werden. Es muss zweitens nicht vergessen werden, dass die Eisenbahnen, wenn sie einerseits vermöge ihres Monopols Funktionen von öffentlichem Interesse ausüben, andererseits vom juristischen Standpunkte aus als reine Erwerbsgesellschaften erscheinen, die einzig und allein um des Gewinnes willen arbeiten, und auch verlangen können, dass man

ihnen einen Gewinn ermögliche. Es wird eine vielleicht in naher Zukunft ihrer Lösung entgegen gehende Frage sein, ob nicht die aus dieser Stellung hervor gehenden Nachtheile grösser sind, als deren Vorteile, mit andern Worten, ob der Betrieb derselben nicht besser vom Staate ausgeübt werde. Inzwischen aber sind es noch Privatgesellschaften und müssen vom Gesetze als solche behandelt werden. Es stehen sich gegenüber das vom Monopol bedrohte öffentliche Interesse einerseits, und die Interessen der Eisenbahngesellschaften als Privatgesellschaften andererseits — und jedem dieser beiden die richtigen Schranken gegenüber dem andern anzuweisen, das ist die schwierige Aufgabe der Eisenbahngesetzgebung.

Der Herr Verfasser gibt nun einen kurzen Abriss der Eisenbahngesetzgebungen der europäischen Staaten, in welchem wir ihm hier natürlich nicht folgen können, und kommt an Hand dieser Studie zu dem Schlusse, dass die in diesen Gesetzgebungen Ausdruck findenden Systeme sich in drei Kategorien scheiden lassen: 1) das französische, das, um dem Prinzip, dass die Eisenbahnen nichts anderes sind, als einfache Frachtführer, treu zu bleiben, mit Hilfe einerser Rechtsprechung die Regeln des Rechtes verkehrt und die Theorie der unabwendbaren Verantwortlichkeit aufgestellt hat; — 2) das in England, Deutschland und Österreich geltende System, welches einige im speziell für die Eisenbahnen geltende bestimmte Normen dictirt; — 3) das im schweizerischen Entwurf vorwaltende dritte System, welches wenigstens implicite anerkennt, dass die äusserst strenge Verantwortlichkeit, welche man den Eisenbahnen auferlegt, nicht eine Folge, sondern eine im öffentlichen Interesse begründete Abweichung von den Satzungen des gemeinen Rechtes sei, und dass dieselbe desswegen gesetzlicher Sanction bedürfe, welches im weitern aber die Resultate des französischen Systems adoptirt.

Man hat in diesem Mittel-System den Vortheil, in fester und bestimmter Weise die Normen zu fixiren, welche die Eisenbahnen regeln sollen, indem man dieselben der Gefahr täglicher Widersprüche und den Unsicherheiten der Rechtsprechung entzieht; man hat damit auch den Vortheil, in gewissem Sinne zu zeigen, dass man die Stellung der Eisenbahnen nicht mit derjenigen der einfachen Fuhrleute verwechselt wissen will; aber jenen vor allem wünschbaren Vortheil verliert man dabei, alle Consequenzen zu ziehen, welche aus der Erkenntniß der besondern Lage der Eisenbahnen logisch folgen. Und wenn desswegen das öffentliche Interesse wohl damit zufrieden sein kann, so kann man nicht sagen, dass damit den Interessen der Eisenbahngesellschaften gehörig Rechnung getragen worden sei.

Nach des Verfassers Meinung ist das zweite System vorzuziehen. Man stelle einerseits das Prinzip auf, dass die Eisenbahnen im Allgemeinen für jeden Schaden mit aller dem römischen „receptum“ eigenen Strenge haften; jedem Schadenfalle stelle man die Vermuthung einer Schuld der Eisenbahn auf und erkläre a priori jeden Vertrag für ungültig, welcher sucht, dieselbe anzuschliessen oder zu begränzen; doch treibe man andererseits die aus dieser Schadvermutung folgenden Wirkungen nicht zum Aussersten; man trage der Schadenausmessung den Complicationen Rechnung, welche ein so ausgedehnter und vielseitiger Betrieb, wie derjenige der Eisenbahnen, natürlicherweise mit sich bringt.

Bund und Cantone.

Die ständerräthliche Commission für die Gesetze betr. Haftpflicht der Eisenbahnen trat am 16. d. M. unter dem Präsidium des Hrn. Köchlin von Basel zusammen, bereinigte die Redaction der Commissionnalträge für das Gesetz betr. den Frachtverkehr und die Spedition und erledigte alsdann das Gesetz betr. Haftpflicht bei Tötungen und Verletzungen im Allgemeinen, das Gesetz betr. Haftpflicht bei Tötungen und Verletzungen im Allgemeinen, unter Annahme der bundesräthlichen Vorlage. Am 18. d. schloss sie bereits ihre Sitzungen. Vor dem Auseinandergehen adoptirte sie ein Postulat an den Bundesrat, es möchte derselbe ein Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen betr. den Personentransport (Entschädigungen bei Verspätungen u. s. w.) ausarbeiten. Der Bundesrat hatte diese Frage, wie aus der Botschaft zu dem Frachtverkehrsgesetzesentwurf hervorgeht, bereits behandelt, aber die sich gewiesen, da der Art. 38 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dez. 1872 die Kompetenz zu einem solchen Gesetze nicht verleihe. Obgleich nun in der That nach dem genannten Paragraphen nur die beiden bereits entworfenen Haftpflichtgesetze geschaffen werden müssen, so war nun die Commission doch betr. die Kompetenz des Bundes anderer Ansicht. Es ist nämlich absolut nicht geboten, dass das neue Gesetz auf das Gesetz über Eisenbahnenwesen abstelle und seine Existenzberechtigung aus demselben ableite. Ein Gesetz steht selbstständig neben jedem andren Gesetz, beide ruhen auf der Verfassung; wo nun aber die Verfassung die Kompetenz enthielt zur Creirung des Eisenbahngesetzes vom 23. Dez. 1872, da erlaubt sie zweifelslos auch die Creirung eines neuen Gesetzes über die Rechtsverhältnisse und die Haftpflicht der Eisenbahnen bei der Personentransport.

Am 17. d. erliess der Bundesrat, nach einer Vorlage des Eisenbahndepartements, die vom Pfandrechtsgesetz betr. Eisenbahnen Art. 5 verlangte Verordnung über die Führung des Pfandbuches (24 Artikel). Jede Bahn erhält darin ihre eigene Rubrik, in Analogie mit den gewöhnlichen Hypothekenbüchern. Die Führung der Bücher ist vorläufig dem Secretariat des Eisenbahndepartements überbunden worden. Wir werden an anderem Ort den Text der Verordnung selber mittheilen.

Unterm 11. Sept. haben das Comité für die Brünigbahn und die Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn dem Bundesrat vorläufig ein Concessionsgesuch für eine Eisenbahn zu direkter Verbindung ihrer beiden Unternahmen, dem Bürgenberge entlang und über den Vierwaldstättersee zwischen der oberen und unteren Nase angemeldet und um Beurtheilung der Vornahme der nötigen Studien auf dem Terrain nachgesucht. Das Gesuch wird unter der Bedingung, dass für allen aus diesen Vorarbeiten erwachsenden Schaden voller Ersatz geleistet werde, bewilligt.

Die vom Directorium der Centralbahn vorgelegten Pläne für die Verlängerung des Ausweichgleisens auf der Station Münsingen von 186 auf 293 Meter behufs Erleichterung der Kreuzung von Bahnzügen werden genehmigt.

Zugleich wird das Directorium eingeladen, in Entsprechung eines bezüglichen Begehrens der Regierung von Bern für die Abfuhr von Waaren vom Güterschuppen in Münsingen gegen die Augasse eine Fahrstrasse zu erstellen.

Luzern. Ein von der Direction der Bern-Luzernbahn vorgelegter Plan für eine von ihr und der Gemeinde Entlebuch gemeinschaftlich auszuführende Correction des rechten Ufers der Emme beim sogen. Kalkloch wird unter dem 11. Sept. vom Regierungsrath genehmigt und die von besagter Direction als Bedingung der rechtsfrigen Correction verlangte Correction auch des linken Ufers von der Kapellbodenbrücke bis zur Einmündung der Fontanne gemäss § 4 des Wuhrgesetzes den pflichtigen Anstossern, eventuell unter Beihilfe der Gemeinde Doppleschwand, in welcher die pflichtigen Grundstücke liegen, überbunden.

Thurgau. Mittelst Schreibens vom 12. v. M. hatte der Bundesrat, betreffend die hierseitige Reclamation gegen das Überfahren der Station Erlen durch Zug Nr. 30 der Nordostbahn, mitgetheilt, dass die Eisenbahndepartement beauftragt sei, dem diessseitigen Gesuche um Verwendung dafür dass wenigstens die Billets II. und III. Klasse nach der Station Erlen in Zug 30/21 für die Strecke Erlen-Sulgen-Erlen unbeanstandet gültig erklärt werden, im Namen des Bundesrates zu entsprechen. Hierauf wurde dem Bundesrat eröffnet, dass man hierorts auf der bezüglichen Reclamation beharren müsse. Da nun bis zur Stunde weder ein Erfolg der in Aussicht gestellten Verwendung eingetreten, noch ein sachbezüglicher weiterer Bericht eingegangen ist, so wird beschlossen: Es sei dem schweizerischen Bundesrat zu eröffnen, dass man zwar für diesen Sommerkurs keinen Erfolg mehr erwarte, dagegen sich veranlassen sehe, gegen die Art und Weise der Behandlung dieser Angelegenheit Verwahrung einzulegen, und den Bundesrat zu ersuchen, es möge derselbe mit allen Mitteln darauf hinwirken, dass derartige dringliche und begründete Begehren in Zukunft beförderlichere Erledigung finden.

Appenzell A. Rh. Vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement am 4. laufenden Monats dem Catasterplane und Längenprofile, nebst Spezialplan des Gewölb durchlasses bei Profil Nr. 115 d-e für die Bauausführung der Eisenbahn Winkel-Herisau-Appenzell in der Gemeinde Urnäsch, beziehungsweise vom Anschluss an die bereits genehmigte Strecke bis und mit der Station Urnäsch die Genehmigung unter nachstehenden Bedingungen ertheilt habe:

1. Bei Zürchersmühle ist eine Haltestelle zu errichten.

2. Statt der in den vorliegenden Plänen eingezeichneten Strassencorrection Waldstatt-Urnäsch ist von Nr. 98-106 der Bahnverpflockung das in den von der Bahndirection unterm 13. August eingereichten abgeänderten Plänen eingezeichnete Project auszuführen.

3. An den Stellen Nr. 110, 114/115 und 120, wo eine Strassenverlegung stattfindet, hat die Bahnverwaltung für eine solide Einhagung der Strasse gegen die Eisenbahlinie zu sorgen.

Auf die übrigen von der Standescommission befürworteten Begehren habe der Bundesrat (aus im Schreiben auseinander gesetzten Gründen) nicht eintreten zu können geglaubt. Betreffend die von Urnäsch gewünschte zweite Zufahrt zur dortigen Station müsse es der Gemeinde überlassen bleiben, sich hierüber, wenn bequemlichkeitshalber eine weitere Zufahrt gewünscht werde, mit der Bahngesellschaft zu verständigen.

Chronik.

In Solothurn beschäftigt man sich lebhaft mit der Frage eines leichteren und besseren Anschlusses nach dem neu zu erstellenden Centralbahnhofe im Süd-Osten der Stadt. Am 10. Sept. beschloss eine Versammlung auf ein Referat des Herrn Dietler, an den städtischen Gemeinderath das Gesuch zu stellen, die nötigen technischen und finanziellen Vorarbeiten anzuordnen, wobei die Erstellung zweier Fahrbrücken in Aussicht zu nehmen sei.

Nach einer offiziellen Depesche aus Besançon ist die Eisenbahlinie Besançon-Morteau a Herrn Villessert, Civilingenieur und dem Grafen von Constantine adjudicirt worden. (N. Z. Z.)

Am 13. Sept. Abends wurde die von Payerne nach Freiburg fahrende Post von einigen Individuen angehalten, welche jedoch vom Postillon und einem Passagier vertrieben wurden, nachdem sie einen Hagel von Steinen gegen die Postkutsche geworfen. Die Thäter sollen Eisenbahnarbeiter gewesen sein. Eine Untersuchung ist eingeleitet.

Gersau. Zürichsee-Gotthardbahn. Die Bezirksgemeinde beschloss am 13. Sept. die vom Gründungskomitee ihr zugetheilte Aktienübernahme im Betrage von Fr. 150,000. Dagegen stellt nach dem „Vaterland“ der Gemeinderath von Schwyz den einstimmigen Antrag an die nächste Gemeindeversammlung, keine Subvention an diese Unternehmung zu gewähren.

Auf der Linie Solothurn-Schönbühl beginnen die Erdarbeiten dieser Tage.

Am Monte Generoso werden von Ingenieuren Vorstudien unternommen.

Jurabahn. Die Generalversammlung vom 12. Sept. in Biel war von ungefähr 170 Aktionären besucht. Nach dem Bericht des Herrn Director Marti schreiten die Arbeiten an den Tunneln des Doubs rüstig vorwärts, so dass dieselben vor dem festgesetzten Termine beendet sein werden. Die Linie Delsberg-Basel dürfte schon in 9-10 Monaten eröffnet werden und in zwei Jahren wird das ganze Netz dem Betriebe übergeben werden können. (B. N.)

In Bremgarten fand am 13. eine zahlreich besuchte Versammlung statt, zur Besprechung eines Eisenbahnprojektes Wohlen-Bremgarten-Dietikon zum Anschluss an die Nordostbahn. Die Bahnlinie würde nach dem Projekte den Durchstich des Mutschellenberges erfordern.

Die Gemeindeversammlung Winterthur hat die Anträge des Stadtrates betreffend Completierung des nationalbäuerlichen Aktienkapitals und Obligationengarantie angenommen; den Antrag betreffend das Aktienkapital mit der Erweiterung einer eventuellen Mehrzeichnung von Fr. 60,000 für den Fall, dass der Beschluss von Zofingen für den Finanzausweis nicht practicabel sein sollte. Herr Oberst Rieter hatte den Antrag auf Verwerfung gestellt mit der Begründung, dass Winterthur für die Nationalbahn genug gethan habe und man es füglich dem Kanton Aargau überlassen könne, das Uebrige zu leisten. Die Versammlung war nicht allzuzahlreich besucht, der „Landbote“ spricht von ungefähr 200 Anwesenden. Wie viel von der in Folge dieser Beschlüsse mutmasslich zu erhebenden Steuer auf die so keck Decretirenden falle, sagt der „Landbote“ nicht. (N. Z. Z.)

Gäubahn. Das Baulos Wangen-Oensingen ist einem Consortium, an dessen Spitze Kantonsrath Lehmann in Trimbach steht, zugesprochen worden, und in 10 Tagen werden die Arbeiten beginnen. Die Bahn soll im Frühjahr 1876 dem Betriebe übergeben werden.

Unfälle.

Auf der Station Wilchingen-Hallau verunglückte am 12. Sept. der Bahnwärter, welcher, im Begriff die Bahn zu überschreiten, von einer daheraussendenden Locomotive erfasst und derart verletzt wurde, dass bald darauf der Tod erfolgte.

Samedi dernier 11 sept., le feu a de nouveau éclaté dans la fabrique de wagons à Fribourg, dans l'Atelier de peinture. On ignore la cause. Une partie des parois, les bâches, des vases ont été endommagés. Le gardien de nuit et plusieurs ouvriers, qui travaillaient encore, ont pu apercevoir le feu à temps et ont pu, par le moyen des hydrantes, empêcher le feu de se développer.