

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 18

**Anhang:** Beilage zu Nr. 18  
**Autor:** [s.n.]

#### 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:** 23.02.2026

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



*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, Reisigwellen, 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. Oberbauinspector neben der regelmässigen alljährlichen Inspektion der sogenannten Militärstrassen auch noch mit denjenigen weitern Strasseninspektionen 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. Oberbauinspectores 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 Inspektionen wurden übrigens schon so ziemlich in diesem Umfange vorgenommen, indem die Beschwerden des eidgenössischen Postdepartements sich auf alle Gebirgsanteile 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 Alpengegenden 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 den Umständen entsprechenden Weise Abhülfe, vielleicht nicht überall mit der Besleunigung, wie es wenigstens in provisorischer Weise hätte geschehen können.

Schon in unserem vorjährigen Berichte wurde des Einflusses des Gotthardbahnbauers 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 Bereich 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, dahierigen 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 entsprechend 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 combiniert, welche nach Anlage und den bezüglich des Unterhaltes bestehenden Verhältnissen die Bedingungen guter Fahrbarkeit und der Sicherheit nicht in gleichem Maasse erfüllen, weshalb es allerdings nothwendig ist streckenweise noch bestehenden Mängeln successive nach Maassgabe des wachsenden Bedürfnisses abzuholen.

**2. Subventionierung von Neubauten.**

**a. Strassen von Bulle-Boltingen und La Croix.**

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

1. für den Umbau der Saanebrücke bei Broc als Nachtrag zu dem schon im Vorjahr 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 Villote bis Kapelboden innerhalb dem Dorfe Jaun;
4. für die ganze vierte Hauptabtheilung von Kapelboden bis Bernergrenze.

Alle diese Projekte erhielten, indem sie nicht nur den dem Subventionsbeschluss zu Grunde gelegenen Vorprojekten 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 1/5 des Gesammtbeitrages 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 Jahresbetrifftniss von Fr. 12,400 verabfolgt worden.

Ueber die Strasse von La Croix sind noch keine Ausführungsprojekte 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 betragen 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-damms 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 Bebringung 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 Begehr um Vorlegung ihres Gesuches um Subventionirung der Klausenstrasse an die hohe Bundesversammlung, eröffnete der Bundesrathe diesen Regierungen, dass einerseits wegen Abganges eines bestimmten Projectes auf Unerseite und anderseits weil Erfahrungen über den Einfluss der neueu Bundesverfassung auf die Finanzen des Bundes abzuwarten und neue Bestimmungen zu erlassen sein werden, bevor man Beiträge an neue Unternehmungen beschliessen könne, er dermalen 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 Bundesrathe 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 Neubaues 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 bezüglichen Vertrages neuerdings erhab.

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 dermalen 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. k. 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 Amtsduer der eidgen. Linth-Commission abgelaufen, und es hat die Gesamterneuerung 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 Netstall.

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 Bundesrat bezeichnet Herrn Ständerath Kappeler in Zürich.

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

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

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

als Ingenieur Herrn Legler in Glarus;

” Secrétaire ” Zwicki in Mollis;

” Rechnungsführer ” Utzinger in Zürich.

Allgemeine Linth anlage.

Der im letzjährigen 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 bezüglichen 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 Linthfond ... ... ...	Fr. 102,911. 02
das mehrwerthpflichtige Land ... ... ...	94,351. 83
die ordentliche Jahreseinnahme ... ... ...	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 mehreren 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 Eiseneconstruction auf das solid zu erstellende Mauerwerk gelegt werden.

### Wasserrechte unterhalb dem Tschingelkopf.

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

Dieses Wasserrecht ist ohne Erfolg schon mehrfach zur Concurrenz ausgeschrieben worden. Im Anfang des Berichtjahres jedoch meldeten sich währhafte 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 Gewerbefleiss 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 Wettsstreit und zu fruchtbarener Arbeitsförderung in gleicher Richtung geleitet.

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

Verzeichniss der in Bd. I. des Bundesblattes (Jahrgang 1875) enthaltenen Gesetze, Verordnungen,

Botschaften, Bundesratsverhandlungen 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. (Bundesratsverhandlungen vom 6. Januar 1875.) p. 21.
- 4) Bekanntmachung betr. die Verzollung für Eisenbahnmaterial. (Vom 28. December 1874.) p. 23.
- 5) Verpfändung einer Eisenbahn: bernische Jurabahnen (Biel-Sonceboz-Convers und Onceboz-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-Onceboz-Dachsfelden und Onceboz-Convers). 8. Jan. 1875. p. 48 und Jan. 1875. p. 134.
- 7) Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 10. October 1874 betr. Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial. (Bundesratsverhandlungen vom 25. Jan. 1875.) p. 128.
- 8) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn von Glarus nach Linthal. (Bundesratsverhandlungen vom 25. Jan. 1875.) p. 128.
- 9) Fristverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Eisenbahn Uster-Pfäffikon-Saaland. (Bundesratsverhandlungen 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. (Bundesratsverhandlungen vom 12. Febr. 1875.) p. 191. — Eisenbahn Bd. II. p. 83.
- 14) Festsetzung der Concessionsgebühr der schweiz. Eisenbahnen für das Jahr 1874. (Bundesratsverhandlungen vom 15. Febr. 1875.) p. 217. — Eisenbahn Bd. II. p. 91.
- 15) Inkrafttreten der neuen Signalordnung mit dem 1. April 1875. (Bundesratsverhandlungen 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. (Bundesratsverhandlungen vom 23. Febr. 1875.) p. 251. — Eisenbahn Bd. II. p. 109.
- 18) Bericht der nationalräthlichen 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) Bundesratsbeschluss betr. die Benutzung der Eisenbahn-telegraphen. (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. (Bundesratsverhandlungen vom 29. März 1875.) p. 541. — Eisenbahn Bd. II. p. 139. 149.