

Schweizerisches Bundesblatt.

IX. Jahrg. II.

Nr. 42.

20. August 1857.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einzulagegebühr der Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckeri (S. Hüerwabel) in Bern.

B e s c h l u ß ,

betreffend

Ertheilung einer Konzession für eine Glatthaleisenbahn von :
Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgrenze.

(Vom 3. Heumonats 1857.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

nach Einsicht eines Gesuches der Direktion der Glatthaleisenbahngesellschaft und des Herrn Bezirksgerichtspräsidenten Denzler in Bülach, Namens eines provisorischen Eisenbahnkomites des untern Glatthales um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung der Glatthaleisenbahn von Wallisellen abwärts durch das Glatthal bis an die nordwestliche Kantonsgrenze, sei es bei Weiach oder Niederweningen, behufs Anschlusses an eine dem Rhein entlang weiter nach Westen führende Eisenbahnlinie, und nach Einsicht einer vom 28. Brachmonats 1857 datirten Eingabe des Herrn Jakob Lauffer, Fürsprech in Bülach, Namens des Eisenbahnkomites des untern Glatthales, enthaltend die Erklärung, daß auf die Linie Wallisellen-Niederweningen verzichtet und lediglich die Konzessionirung der Linie Weiach verlangt werde,

beschließt:

§. 1. Die Konzession für eine Eisenbahn von Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgrenze, sei es bei Weiach oder Niederweningen, wird den eingangsbezeichneten Gesuchstellern unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonats 1852 die Genehmigung der Schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

Der Regierungsrath hat nach Eingang des dießfälligen Gutachtens der Konzessionsinhaber und nach vorhergegangener Verständigung mit der Regierung des Kantons Aargau dem Großen Rathe einen Antrag darüber, ob die Richtung über Weiach oder Niedermeningen einzuschlagen sei, behufs einer dießfälligen Entscheidung vorzulegen.

S. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 erteilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

S. 3. Das Domizil der Gesellschaft ist an einem von dem Regierungsrathe zu bestimmenden Orte im Kanton Zürich.

S. 4. Die Mehrheit der Direktion und auch des weitem Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

S. 5. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

S. 6. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

S. 7. Innerhalb einer Frist von sieben Monaten, welche nach erfolgter Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung und nach Inkrafttretung der Konzession (S. 40) zu laufen beginnt, hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und sich zugleich bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auszuweisen, widrigenfalls die Konzession erlöschen würde.

S. 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen

Ihre Benutzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§. 9. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 10. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 11. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu erteilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

§. 12. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§. 13. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§. 14. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichterechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften, betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§. 15. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 17. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll mindestens zweimal täglich hin und zurück stattfinden.

§. 18. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermitteltst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermitteltst Waarenzügen Statt.

§. 19. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 20. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu expediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§. 21. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 22. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

"	"	2.	"	"	"	"	0,35	"	"	"	"
"	"	3.	"	"	"	"	0,25	"	"	"	"

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzt.

§. 23. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde.	
" Stiere, Ochsen und Kühe,	" " " " " 0,40 " "
" Kälber, Schweine, Schafe,	
Ziegen und Hunde	" " " " " 0,15 " "

Die Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

§. 24. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§. 25. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§. 27. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Franken 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Franken 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

§. 28. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der sehterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle, solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

§. 31. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen zehn Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 32. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von dem 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hievon benachrichtigt hat.

§. 33. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechs-
zigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen
Reinertrages derselben zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem
der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im
Falle des Rückkaufes im fünfundsebzehzigsten Jahre der zweiundzwanzig-
undeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre
der zwanzigfache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin
jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle
weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem
Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist,
sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen
oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im neunundneunzigsten Jahre ist die muth-
maßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrich-
tung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als
Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch
der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande
dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Ge-
nüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der
Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber
entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 34. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die ge-
samten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung
zum Betriebe theils dem Archive des Standes Zürich, theils demjenigen
der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur
Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebs-
material vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch ver-
anlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die
Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes
als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht
ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus
dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der General-
versammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

§. 36. Außer den in §§. 9, 31 und 33 vorgesehenen Fällen sind
im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die
Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 37. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstützung von Arbeitern oder deren Hinterlassenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, zu sorgen.

§. 39. Die Konzessionäre sind verpflichtet, dem Regierungsrathe innerhalb vier Wochen, nach erfolgter Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesversammlung und nachdem dieselbe in Kraft getreten sein wird (§. 40), eine Realkaution von Franken 300,000 in Baarschaft oder in annehmbaren Werthpapieren zu leisten, widrigenfalls diese Konzession erlöschen würde.

Würde nicht binnen der im §. 7 dieser Konzession festgesetzten Frist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn gemacht und der Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben geleistet worden sein, so fällt die ganze Kaution dem Staate anheim und es ist überdies die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten.

Dagegen soll die Kaution der Eisenbahngesellschaft zurückgegeben werden, sobald dieselbe an Bahnbauten den doppelten Betrag der Kautionssumme verwendet hat. Damit soll jedoch der Befugniß des Regierungsrathes, jeden ihm erforderlich scheinenden Ausweis für die gehörige Durchführung der Bahnunternehmung von der Gesellschaft zu fordern, keinerlei Eintrag geschehen.

§. 40. Diese Konzession tritt für die eingangsbenannten Bewerber erst dann in Kraft, wenn die von der Nordostbahngesellschaft gegen die Ertheilung der Konzession erhobene Einsprache beseitigt sein wird und wenn nicht die Nordostbahngesellschaft, falls sie mit ihrer Einsprache nicht durchgedrungen sein sollte, binnen einer ihr vom Regierungsrathe zu bestimmenden Frist, welche jedoch erst nach erfolgter Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung anberaumt werden kann, von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen erklärt. Die Konzessionsbewerber und die von ihnen zu gründende Gesellschaft haften überdies für alle Auslagen, welche dem Staate um dieses Verhältnisses willen erwachsen möchten.

Der Regierungsrath wird durch Ansetzung einer angemessenen Frist dafür sorgen, daß die erhobene Einsprache beförderlich bei kompetenter Stelle anhängig gemacht werde.

§. 41. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Zürich, den 3. Heumonath 1857.

Im Namen des Großen Rathes:

Der Vizepräsident,

Dr. J. J. Rüttimann.

Der erste Sekretär,

Huber.

Summarische Uebersicht

der

Ein-, Aus- und Durchfuhr in der Schweiz
im Monat Juli 1857.

Einfuhr.

Die Gesamteinfuhr dieses Monats betrug:		Stücke.
13,215	Stücke Vieh, wovon Schmalvieh	7,510
	„ Großvieh	5,705
Für Franken 150,129 an Werth, bestehend in Mühlensteinen, Ackergeräthen, Dekonomiefuhrwerken, Gefährten u. s. w.		
34,675	Zugthierlasten, wovon die hauptsächlichsten sind:	Zugthier- lasten.
	Brenn-, Bau- und gemeines Nutzholz	12,417
	Kohle, Torf, Braunkohle, Steinkohlen	6,214
	Kalk und Gyps, gebrannt und gemahlen	1,960
516,346	Zentner verschiedener Waaren, wovon	Zentner
	Umlung	1,205
	Apothekerwaaren und chemische Produkte	5,345
	Baumwolle, rohe	26,789
	Baumwollengarn und Zwirn aller Art	410
	Baumwollenwaaren aller Art	6,443
	Bettfedern	525
	Branntwein und Weingeist in Fässern	3,416
	Butter und genießbares Schweineschmalz	1,619

**Beschluß, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Glatthaleisenbahn von
Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgrenze. (Vom 3. Heumonat 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.08.1857
Date	
Data	
Seite	141-149
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 274

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.