

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 8

Artikel: Bund und Kantone: Zur Signalordnung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1990>

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: 15.01.2026

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

der an die Westalpen angrenzenden Länder, zwei neue Eisenbahnverbindungen herzustellen, deren eine Turin und Marseille einander näher bringen, deren andere die Alpen zwischen Gotthard und Mont-Cenis überschreiten sollte. Für letztere Linie sind bis jetzt das Simplon-Projekt und das Projekt einer Bahn über den grossen St. Bernhard hervorgetreten. Beide Projekte erfordern bedeutende Subventionen, welche Frankreich kaum für eine Linie leisten würde, welche sein Gebiet gar nicht berührt. Daher hat Herr Stamm weitere Studien vorgenommen und ist zu dem Resultate gelangt, dass der Montblanc die günstigsten Chancen für eine Durchbohrung darbiete, da hier das Verhältniss zwischen Dicke und Höhe das kleinste sei. Fast direct unter dem höchsten Kamm beträgt die Dicke in 1300 M. Höhe nur 11,5 Kilom., in 1050 M. Höhe nur 14,5 Kilom. Chamonix würde dann der Ausgangspunkt von drei Linien, deren eine nach dem Wallis, die zweite nach Italien, die dritte über Annemasse und von da, sich theilend, einerseits nach Genf und anderseits über St. Julien nach Bellegarde ginge.

Aosta-Chamonix. Das eine Tracé dringt bei Entrèves in den Montblanc ein und mündet circa 100 M. über Chamonix aus; Tunnellänge 11,5 Kilom., höchster Punkt 1802,5 M.; Gefälle bis 24,5‰, Radien über 400 M. Beim andern Tracé beginnt der Tunnel bei Dollone in 1050 M. Höhe und mündet bei Chamonix aus; Länge 14800 M., höchster Punkt 1070 M., Radien über 400 M.; Gefälle bis 15,5‰. — Die Länge von Aosta bis Chamonix wäre nach dem ersten Project 52 Kilom., nach dem zweiten 48,5 Kilom.

Chamonix-Wallis. Die Bahn steuert zunächst auf eine Station Tête-noire zu, im Trientthal zwischen der Tête-noire und dem Mont Arpille liegend, und zwar vermittelst eines Tunnels durch den Col de Montets, entweder auf Vallorcine zu, bei 4—4,5 Kilom. Tunnellänge in 1440 M. Höhe, oder von Argentière bis Barberine bei 9 Kilom. Tunnellänge in 1100—1200 M. Höhe. Von der Station Tête-noire geht die Bahn entweder durch die Gorge du Trient nach Salvan und St-Maurice mit 30‰ Gefälle; oder durch den Col de Forclaz vermittelst eines 4 Kilom. langen Tunnels und dann den Abhängen auf dem linken Rhoneufer entlang mit 27,34‰ nach Salvan; oder durch die Gorge du Trient, den Nordabhängen des Mont Arpille entlang und das Val Champey nach Martigny mit 28‰.

Die Gesamtlänge der Strecke von Chamonix in's Wallis beträgt 42—45 Kilom. Die Broschüre gibt die verschiedenen Tracés in allen Details.

In erster Linie wird der Bau der Linie Aosta-Chamonix in Frage kommen. In Vergleichung seines Projectes mit demjenigen der Herren Lefèvre und Dorsaz über den grossen St. Bernhard findet Herr Stamm für seine Linie zwischen Aosta und Bussigny eine Minder-Entfernung von 61 Kilom. nach dem obern, von 90 nach dem untern Tracé, abgesehen davon, dass die von Chamonix kommenden Züge ohne weitere Hindernisse nach Frankreich gelangen, während von Bussigny aus erst noch der Jura überstiegen werden muss. Gegenüber dem Simplonproject aber gibt die Montblanc-Linie eine Minder-Distanz von 97 Kilom. zwischen Paris und Genua, von 44 Kilom. zwischen Paris und Mailand, (welche Differenz sich durch den Bau der Linie Chavornay-Pontarlier zwar um 30 Kilom. vermindert, aber durch eine directe Linie Dijon-Bourg wieder um 60 Kilom. vergrössert), von 140 Kilom. zwischen Genf und Genua und von 88 Kilom. zwischen Genf und Mailand.

Für die Schweiz insbesondere wäre es von Bedeutung, wenn der Durchbruch der Westalpen nicht wieder in's Thal des Tessin ausmündete, wo schon die Gotthardlinie durchgeht. Wallis würde die Zahl der Touristen sich mehr sehen; Genf würde als neues Centrum internationaler Beziehungen grosse Bedeutung erlangen.

Der Tunnel des Montblanc soll nach dem untern Tracé 50 Millionen kosten, die übrige Linie Aosta-Chamonix (33,5 K. zu 400,000 Fr.) 13,5 Millionen, zusammen 63,5 Millionen.

Chamonix-Wallis könnte mit einfacher Spur mit 350,000 L. per Kilom. ausgeführt werden, was für 45 Kilom. 15,75 Millionen Lire macht. Zusammen in runder Zahl 80 Millionen.

Herr Stamm schliesst mit den Worten: „Ich weiss nicht, wie lange es gehen wird, bis mein Project eine hinreichende Zahl von gemeinsamen Interessen auf sich vereinigt, um ausführbahr zu werden; aber ich glaube, dass, wenn dasselbe sonst keinen Erfolg erzielt, es wenigstens den Nutzen hat, die Aufmerksamkeit des Publikums auf eine, ernste Erwägung verdienende, Idee zu lenken.“

Wir fügen noch bei, dass nach neuesten Berichten sich in Aosta ein Comité zur Durchführung des Stamm'schen Projectes gebildet habe.

Die Priorität des Montblanc-Projectes wird freilich in der letzten Nummer des „Monitore delle Strade ferrate“ von Ingenieur Dorsaz in Nizza für Andere in Anspruch genommen. Schon 1836 habe Dr. Vagneur mit dem Provinzial-Ingenieur von Aosta die Durchbohrung des Montblanc durch einen Tunnel zwischen Courmayeur und Chamonix behufs Anlage einer Strasse vorge schlagen. Das Project sei 1844 vom Ingenieur Giuseppe Emanuele Alby und Lorenzo Martinet wieder aufgenommen worden. Insbesondere habe sich der Canonicus G. Carrel von Aosta mit dem Project beschäftigt, den aber schon General Dufour auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habe. Herr Dorsaz selber habe von 1849—1859 bezügliche Studien gemacht und einen Tunnel von 10½ Kilometer in 1200 M. Höhe vorgeschlagen zwischen Montquart und Entrèves. Die Schwierigkeiten der Ausführung, theils wegen der grossen Härte des Gesteins, theils wegen der Rauheit des Klima's in jenen Höhen, liessen aber das Project aufgeben. (Schluss folgt.)

* * *

Bund und Kantone. Zur Signalordnung. Zur Zeit bestehen bei den verschiedenen Bahnen Signalordnungen nach verschiedenen Systemen. Zur grösseren Sicherheit des Verkehrs soll nun aber für alle schweiz. Bahnen eine einzige Signalordnung in offizieller Weise ausgearbeitet werden, und ist dieselbe vom Oberbauinspectorat bereits so weit gefördert worden, dass sie nach einigen Wochen dem Bundesrath vorgelegt werden können. Die verschiedenen Signale werden darin zur grösseren Verständlichkeit mit colorirten Illustrationen erläutert werden, und darf man sich überhaupt im Ganzen eine interessante vollständig originelle Arbeit versprechen.

Concessionsbegehren Bellevue-Champésy (Dijon-Genf). Ein französischer Ingenieur, Hr. Fuchez, sucht bei der Eidgenossenschaft eine Concession nach für das schweizer. Gebiet liegende Stück einer Eisenbahn von Dijon nach Genf. Diese Bahn würde von Dijon durch die Departements du Jura und de l'Ain führen, das Pays de Gex passiren, bei Bellevue das schweizerische

Territorium betreten und sich bei Chambésy mit der Bahn Lausanne-Genf vereinigen. Diese Bahn würde Genf um 160 Kilometer Paris näher bringen. Auf Einladung des Eisenbahndepartements fand nun am 15. Aug. in Bern eine Konferenz zur Besprechung dieses Concessionsbegehrens statt, woran sich ausser dem Vorsteher der Departements, den eidgenössischen Eisenbahninspectoren und dem Bewerber auch der Staatsrath von Genf, vertreten durch die HH. Chauvel und Vautier, betheiligte. Die Conferenz kam zu keinem Schlusse, namentlich weil ein Bericht des Militärdepartements die Bahn als ein militärisch sehr zu fürchtendes Unternehmen betrachtet. Diese Bahn wäre nämlich die zweite directe französische Linie auf Genf und würde den Zusammenhang dieser Stadt mit der Schweiz noch lockerer werden lassen, als er militärisch schon ist, sodass an eine Vertheidigung ihrer Position fast nicht mehr zu denken wäre. Die neue Bahn hätte zudem eine sehr sichere Linie, läge z. B. unmittelbar an der Schweizergränze, trefflich geschützt unter den Kanonen des Fort les Rousses. Ob diese Bedenken überwiegen werden, ist jedoch noch keineswegs entschieden.

Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 14. Aug. die Pläne für die Kunstbauten der Bahn Lausanne-Ouchy und die Normalien für den Oberbau der Bergbahn Rorschach-Heiden.

Das Directorium der schweiz. Centralbahn hat beim Bundesrath die Genehmigung des Situationsplanes für Neuanlagen auf dem Bahnhofe in Herzogenbuchsee nachgesucht, nachdem die fraglichen Erweiterungen bereits in Ausführung begriffen waren. Der Plan selbst bietet dem Bundesrath keinen Grund zur Beanstandung; der Umstand der verspäteten Vorlage desselben jedoch veranlasste die Behörde, dem Directorium ihre erste Missbilligung über sein Verfahren auszudrücken, welches mit den Vorschriften des Eisenbahngesetzes und mit dem bundesrätthl. Kreisschreiben vom 25. Mai 1874 in schroffem Widerspruch stehe. Sollte der Fall sich wiederholen, so sehe sich der Bundesrath in der Lage, in Erwägung zu ziehen, ob nicht vor Allem der frühere Zustand herzustellen und durch welches Mittel sonst dem Gesetze und den bundesrätthlichen Vorschriften Nachachtung zu verschaffen sei.

Unterm 12. Aug. ist vom Bundesgericht und vom Bundesrath die eidg. Schätzungscommission für die durch die Gesellschaft der Simplonbahn zu machenden Landerwerbungen im gleichen Bestande, wie sie für die ehemalige Gesellschaft der Ligne d'Italie bestellt war, bestätigt worden. Es sind demnach gewählt: als erstes Mitglied Herr Nationalrath Ch. Cossy in Ollons, als zweites Mitglied Herr Nationalrath Ch. Baud in Apples; und als Ersatzmänner die Herren Monerra, Kaufmann in Grand-Villars, Pellegrin, Grossrath in Commugny, sowie die Herren L. Demôle, Gutsbesitzer in Genf und Dubey, Grossrath in Gletterens.

Den 19. August wird sich die ständerätthliche Commission, welche das Gesetz betreffend den Frachtverkehr auf Eisenbahnen und die Verbindlichkeiten der Eisenbahnen für Tödtungen vorzubereiten hat, hier versammeln. Dieselbe besteht aus den Herren Köchlin, Präsident, Sulzer, Kappeler, Droz, Sahli, Stamm und Herzog.

Le Grand-Conseil du Canton de Vaud, dans sa session du 10 août, a adopté les propositions de sa commission en matière de subvention du chemin de fer du Jura vaudois, savoir que, pour obvier, d'une part, aux conséquences onéreuses de certaines compétitions locales, pour permettre aux concessionnaires de se rendre un compte exact des sacrifices que cette ligne imposera, d'autre part, il soit exercé un contrôle et une étude préalable des plans et devis, spécialement en ce qui concerne la partie centrale de cette ligne.

Luzern. Die Direction der Bern-Luzern-Bahn theilt dem Regierungsrathe unterm 7. August mit, dass sie in Anwendung des § 19 des Pflichtenheftes, nach mehreren fruchtlosen Aufforderungen und Fristverlängerungen zur eifrigen Betreibung der Arbeiten endlich beschlossen habe, den Gebr. Favre die gesammte Arbeit des Zimmerreggtunnels abzunehmen und auf dem Wege der Execution auf Rechnung derselben in Regie auszuführen.

Das Gesuch der Gründungsgesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn, die auf einer Strecke von 13 Kilometer auf luzernischem Gebiet liegt, um eine Actienbetheiligung des Cantons Luzern im Betrage von ¼ Million Franken bei jenem Bauunternehmen, wird zur Prüfung und Antragstellung dem Baudepartement zugewiesen.

Schwyz. Nach dem „Boten der Urschweiz“ wird die Gesellschaft der Regina Montium verpflichtet, in Zukunft ihre auf dem Gebiet des Kantons Schwyz in Eisenbahnen und Hotels ver-

wendete gesammte Anlage und ihr Actiencapital zu versteuern, was dem Kanton Schwyz einen Zuwachs an steuerbarem Capital im Betrage von 5 Millionen bringt.

Chronik.

Die Regierung des Cantons St. Gallen hat als drittes Mitglied in die Schätzungskommission der Eisenbahn Rorschach-Heiden gewählt: Herrn Bezirksammann Brunner in Rheineck, als dessen Ersatzmänner die Herren Kantonsrichter Bersinger in Strabenzell und Kantonsrath Zoller in Au.

Auf der Strecke Wohlen-Muri haben die Erdarbeiten diese Woche begonnen.

Den 8. August 1874 fanden die Generalversammlungen der Società Lariana di navigazione a vapore in Como und der Società Italiana di navigazione a vapore in Mailand statt, welche einstimmig die Fusion zu einer gemeinsamen Gesellschaft mit dem Namen Società Riunite di navigazione a vapore sul Lago di Como genehmigten.

Den 16. Aug. trat die Gründungsgesellschaft der Wynenthalbahn zu einer Generalversammlung in Unterkulm zusammen. Das Haupttraktandum war der Vertrag mit den Gesellschaften der Nordost- und Centralbahn. Das Comité stellt hierüber folgende Anträge:

1) Dem unter Mitwirkung der Eisenbahncommission des aarg. Regierungsrathes zwischen den Gesellschaften der schweiz. Central- und Nordostbahn einer- und dem Executivcomité für eine Wynenthalbahn und ihrer eventuellen Verbindung einer nach Luzern zielenden Seethalbahn andererseits wird die Genehmigung erteilt.

2) Das Comité wird beauftragt, alle Maassnahmen zu treffen, die zu einer beförderlichen Sicherung des Unternehmens hinführen werden. Insbesondere wird dasselbe ermächtigt, in Verbindung mit dem Eisenbahncomité der Stadt Aarau, das Maass der Actienbetheiligung für die einzelnen, bei dem Unternehmen interessierten Gemeinden auszumitteln und die dahingehenden Verpflichtungsscheine innerhalb eines nahen Termines einzuholen.

3) Dem Comité wird im Fernern die Ermächtigung erteilt, die im Art. 3 des Vertrages vom 11. Juli 1874 verlangte Uebertragung der Concession an die zu bildende Wynenthalbahngesellschaft rechtsgültig zu besorgen, wenn die erforderlichen Gemeindegutsabzinsen gezeichnet sind.

Diese Anträge wurden von der Versammlung genehmigt, Centralbahn. Der letzten Freitag (14.) in Olten versammelt gewesene Verwaltungsrath hat den Plänen über die Verlegung des Rangir- und Güterbahnhofes nach dem Wolf in Basel seine Genehmigung erteilt; das bezügliche Minderheits-Gutachten des Hrn. Director Sailer blieb auch im Verwaltungsrathe in Minderheit. Die Uebernahme von 250 Actien der schweizerischen Steinkohlenbohrergesellschaft à 200 Fr. per Actie wurde gutgeheissen, ebenso der Antrag des Directoriums, die bis Ende 1873 verfallenen Actien- und Obligationen-Coupons dem Reservefond gutzuschreiben. Schliesslich erhielt das Directorium einen Credit von 14,000 Fr. zur Erweiterung der Station Pratteln behufs Anbaues eines Postlokales. (B. N.)

Camerlata-Como. Der „Monitore“ berichtet, dass auf gütlichem Wege die Opposition der Landbesitzer gegen Besitzznahme der nöthigen Ländereien durch die Gesellschaft beseitigt und damit die mit den Zwangs-expropriationen unvermeidlich zusammenhängenden Verzögerungen umgangen worden seien, so dass anzunehmen, dass in wenigen Tagen die Arbeiten auch auf dieser Strecke beginnen werden.

Gotthard. Nach dem „Monitore“ hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits die nöthigen Anordnungen für die jährliche Inspection der Arbeiten der Gotthardbahn getroffen, die nächsten October stattfinden wird, um die von der italienischen Regierung und den übrigen Beitragspflichtigen für das zweite Arbeitsjahr zu zahlenden Beiträge zu bestimmen.

Deutschland. Unfall. Aus Nürnberg berichtet man der „Nürnb. Corr.“: Der heute Morgen nach 6 Uhr fällige Wiener Courierzug traf erst Mittags nach 12 Uhr hier ein. Die Ursache der Verspätung war ein bei Deining vorgekommener Zusammenstoss des Courierzuges mit einem Materialzuge. Die Passagiere des Courierzuges kamen mit unbedeutenden Contusionen davon, dagegen wurden von den auf dem Materialzuge befindlichen Arbeitern 6 getödtet und 3 verwundet. Die Locomotive des Courierzuges ist vollständig demolirt. (10. August.)

Unfälle. Gotthardtunnel. 7. 8. 74 Morgens fielen zwei Arbeiter unter einen Rollwagen. Der eine starb sofort, der andere nach 12 Stunden.

Le Locle. 11. 8. 74. Entgleisung eines Personenzuges im grossen Tunnel (in welchem?), ohne weiteres Unglück.

Tarife.

Centralbahn. I. Nachtrag zum Transittarife Basel (Bad. Bahnhof) - Jura-Bern vom 1. März 1874 — ab 15. August.

Erhöhung der Tarife Ludwigshafen a. Rh., Neustadt und Speier einerseits, und Centralbahn, Jura-Bern-Bahn, Suisse Occidentale und Ligne d'Italie vom 20. Nov. 1863, Aarau-Transit, Bodenseeuferte und Transistationen der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits in Eil- u. Stückgut um 20, in Wagenladungen um 10 % — ausgenommen Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mühlenfabrikate und Salz — ab 15. August.

Neuer Tarif Basel-Centralbahnhof — Stationen der Badischen Bahnen via Verbindungsbahn in Ersetzung desjenigen vom 1. Jan. 1874 ab — 15. August.

Nordostbahn. II. Nachtrag zum Gütertarif des directen Böhmisches-Bayer-Schweiz. Verkehrs vom 1. Dez. 1873 — ab 1. September.

France.

Un projet de loi, déposé par le ministre des travaux publics dans la séance du 5 août, porte concession à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée de vingt lignes nouvelles de chemins de fer, présentant une longueur totale de 855 kilomètres.

En voici l'énumération:
1° De Nîmes au Teil, par Remoulins;
2° De Remoulins à Uzès;
3° De Remoulins à Beaucaire;
4° D'Uzès à St. Julien, avec prolongement sur 10 kilomètres dans la vallée de l'Auzonnet;
5° D'Uzès à Nozières;
6° De Vézénobres à Quissac, avec embranchement sur Anduze;

7° De Nîmes à Sommières;
8° De Sommières aux Mazes;
9° D'Aubenas à Prades;
10° De Lyon à Givors, par Brignais;
11° De Givors à Saint-Etienne, par la rive gauche du Gier;
12° De Sérézin à Montheuil;
13° De Dijon à la ligne de Bourg à Lons-le-Saulnier, près Saint-Amour;
14° De Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz, par Leschaux;
15° De Saint-André-le-Gaz à Chambéry;
16° De Roanne à Paray-le-Monial;
17° De Gilly-sur-Loire à Cercy-La-Tour;
18° D'Avallon à Dracy-Saint-Loup, près Autun;
19° De Briare, près Malesherbes, à la ligne de Moret à Montargis, à ou près Nemours;
20° De Cap à Brinanon et prolongement jusqu'à la frontière d'Italie, dans le cas où le gouvernement italien assurerait le raccordement, sur son territoire, dudit chemin avec la ligne de Bardonnèche à Turin.

Le „Journal officiel“ publie plusieurs décrets portant déclaration d'utilité publique des chemins de fer ci-dessous:

Chemin de fer de Saint-Pierre-lès-Elbeuf à la limite du département de l'Eure, vers le Neubourg, conformément aux conventions passées avec M. de Villermont, au nom de la Compagnie d'Orléans à Rouen;

Chemin de fer de Sathonay à la limite du département de l'Ain, vers Trévoux, conformément aux conventions passées avec M. Mors, au nom de la Compagnie des chemins de fer du Rhône;

Chemin de fer de la limite du département du Rhône à Trévoux, conformément aux conventions passées avec M. Cuheval-Clarigny, au nom de la même Compagnie;

Substitution de la Compagnie de Lille à Valenciennes aux droits et obligations de la Société Lebon et Otlet, pour le chemin de fer de Sedan à Lérrouville;

Déclaration d'urgence de prise de possession pour certaines parcelles nécessaires à l'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Gisors à Beauvais.

L'inauguration de la section d'Amiens à Comy a eu lieu le 12 du mois d'août courant. Ce tronçon fait partie de la ligne d'Amiens à Monsoul, concédée à la Compagnie du Nord par la loi du 15 juin 1872. (Conseiller.)

Eisen- und Kohlenpreise.

London, den 14. August 1874.

Schienen.	50—60 lb. per yard	Wales	£ 7. 15. — bis	8. —. —
"	"	Cleveland	8. —. —	8. 15. —
"	"	Schottland	10. —. —	10. 10. —
"	"	Nth. Stafford	10. 10. —	10. 15. —
Bessemer-Stahlschienen.	"	Wales	10. —. —	11. —. —
"	"	Liverpool	10. 10. —	11. 10. —
Roheisen.	Middlesborough Nr. 1	£ 3. 15. —		
"	"	2	3. 12. 6	
"	"	3	3. 10. —	
"	"	4	3. —. —	
Kohle.	London 22/3 bis 24/—	per Tonne.		

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite 1872	Rendite 1873	Course 9. — 15. August.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5%)	512 1/2 B.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	617 1/2 G.
24,765	500	200	" neue	dto.	—	—	375 G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6%)	6%)	505 G. — 505 B.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	597 1/2 G. — 595 G.
18,584	500	300	" neue	30. Juni u. Dez.	—	—	577 1/2 G. — 580 bez.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1325 G. — 1250 G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	470 B. — 465 B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,00	1,00	136 G. — 133 G.
28,000	500	200	" privilégiées . . .	1. Juli	—	—	510 G. — 508 G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5%)	495 G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	60 G.
			" Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	245 G. — 252 1/2 B.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	402 1/2 G. — 400 G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	610 G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fröbreg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmater.-Fabr. Bern	1. April	5	0	300 G. — 350 B.

*) Bauzinsen.

Submissionen.

Centralbahn. Der 2009.35 M. lange Tunnel sammt zugehörigen Bauarbeiten auf der Linie Langenthal-Wanwil zwischen Altbüren und Ebersecken; die Bauarbeiten an der Gäubahn Olten-Lyss auf den Strecken Solothurn-Deitingen-Wangen-Oensingen (1,355,810 + 774,178 + 880,687 Fr.) Termin: 7. September.

O d e s s a. Pläne und Kostenberechnung zu einem Theater. Programm beim eidg. Bureau des Bauwesens in Bern und Secretariat des Polytechnikums in Zürich.

Eingegangene Drucksachen.

L'Indicatore Ufficiale delle Strade ferrate etc. Torino, 15. Agosto 1874. Technische Blätter. Vierteljahrsschrift des deutschen polytechn. Vereines in Böhmen. Redigirt von Fr. Kirk, k. k. Reg.-Rath und Professor etc. VI. Jahrgang, 2. Heft. Prag, 1874.