

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 12

Artikel: Bundesgericht
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2039>

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: 16.01.2026

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

grundätzlich für Annahme des von der Direction der Gotthardbahn-Gesellschaft vorgeschlagenen Projectes eines gemeinsamen Bahnhofes an den Halde verständigten, wurde von Seite der Abgeordneten der Regierung und des Stadtrathes opponirt und die Anlage eines centralen Bahnhofes im Untergrund befürwortet. Da von Seite der Bahngesellschaften die technische Möglichkeit und Zulänglichkeit des nach dieser Richtung ausgearbeiteten Projectes des Hrn. Ingenieur Blottnitzki bestritten wurde, beschloss die Conferenz vorläufig eine vom schweiz. Eisenbahndepartement anzuruhnende Expertise über letzteres Project. Nach der stattgefundenen Untersuchung wird sich die Conferenz nochmals besammeln.

Die am 7. Sept. in Bern ab gehaltene Versammlung betreffs der dortigen Bahnhofanlage hat nach dem „Luz. Tagbl.“ eine freundliche Verständigung mit der Centralbahn ge rückt. Die Centralbahn erklärte sich bereit zu einer Erweiterung des Bahnhofes mit Einschnitt in die grosse Schanze, mit Vermehrung der Geleise und Durchgängigkeit für die Freiburgbahn, mit Ankauf der Schützenmatte und wahrscheinlicher Verwendung derselben Restaurants zu direkten Betriebszwecken. Auch die andern beteiligten Bahnen scheinen aus Furcht vor zu grossen Kosten von der Verlegung des Bahnhofs zu abstrahiren. Die Centralbahn wird einen Plan ausarbeiten, worin die oben angegebenen Punkte verwirklicht werden.

Zürich. Unterm 12. Sept. beschliesst der Regierungsrath eine Einzahlung von 20% an die Eisenbahn Wald-Rüti zu leisten.

Luzern, 2. Sept. Der Regierungsrath genehmigt den Fahrplan der Rigi bahn vom 16. September an.

— 7. Sept. Ueber die vom schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement zur Vernehmlassung mitgetheilten Statuten der Zürichsee-Gotthardbahn werden denselben nach eingeholtem Gutachten der Handelskammer folgende Bemerkungen gemacht:

1) sollte in jedem der von der Bahn berührten Cantone wenigstens ein öffentliches Blatt als Publicationsorgan bezeichnet werden und

2) die Regierung zur Wahl eines Mitgliedes in den Verwaltungsrath berechtigt sein, auch wenn sich der Canton nicht mit Actionen am Unternehmen beteiligt;

4) die Zahl der Actien (6000), die gezeichnet sein müssen, damit die Gesellschaft als constituituirt zu betrachten sei, in einem gehörigen Verhältniss zum Gesamtactionencapital von 11 Millionen Franken erhöht werden.

zum Gesamtaufkommen von 11 Millionen Franken erhöht werden.
Thurgau. Sitzung des Regierungsrates vom 4. Sept. Das eidg. Eisenbahndepartement übermittelt den unterm 11. April 1874 abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Übernahme des Betriebes der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau durch die schweizerische Nordostbahn, mit der Einladung zur Vernehmlassung über denselben. Es wird dem Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates eröffnet, dass der Regierungsrat sich nicht veranlasst sehe, gegen den Inhalt des fraglichen Vertrages Einwendungen zu erheben.

Die Direction der Eisenbahn Winterthur Singen-Kreuzlingen hat einen Specialplan über die Correction des sogenannten "Schoderbaches" bei der Station Kreuzlingen-Emmishofen zur Genehmigung eingereicht, laut welchem beabsichtigt wird, zum Zwecke der Anlage der genannten Station den unter derselben durchfließenden Bach tiefer zu legen und sein Gefälle auf 0,06% zu vermindern. Da jedoch schon bei dem bisherigen Laufe des Baches bei jedem bedeutenden Wassergusse eine Schädigung und Gefährdung der anliegenden Gebäude und Landstücke durch Überflutung eintritt, diese Gefahr aber durch eine Tieferlegung des Schoderbaches und durch Verminderung seines Gefälles vermehrt würde, so wird dem schweizerischen Eisenbahndepartement eröffnet, dass man hierorts sich gegen die beabsichtigte Tieferlegung des Schoderbaches verwahren und die Bahngesellschaft für allen daraus entstehenden Schaden verantwortlich erklären müsste, wenn nicht zugleich mit dieser Bachcorrection auch für Regulirung des Ablaufes an der badischen Landesgrenze, resp. auf dem Gebiete der Stadt Constanz gesorgt werde. Gleichzeitig wird, nachdem sich ergeben, dass die erwähnten Uebelstände wesentlich daher röhren, dass der Abfluss der beiden an der Grenze der Stadt Constanz sich vereinigenden Bächen (Schoderbach und Saubach) durch verschiedene Veränderungen, welche die Stadt Constanz in den letzten Jahren an ihren Strassenanlagen und Wasserleitungen vorgenommen hat, erheblich beeinträchtigt worden ist, und nachdem die beim Gemeinderath Constanz diesfalls erhobenen Reclamationen bis jetzt erfolglos geblieben sind, beschlossen: Es sei der schweizerische Bundesrat zu uersuchen, auf diplomatischem Wege die Stadt Constanz zur Regulirung des Wasserabflusses der beiden Bäche zu veranlassen, soweit ihre baulichen Veränderungen denselben hemmen.

Schwyz. Der Regierungsrath habe das Gesuch der Direction der Zürichsee-Gotthardbahn um Actienbeteiligung des Cantons einer Commission überwiesen, welche bis zur nächsten Cantonsrathssitzung im November Bericht und Antrag zu erstatten habe.

Basel. Kleiner Stadtrath, 9. Sept. Dem Directorium der Centralbahn wird der Empfang des Situationsplanes und des Güterverzeichnisses betreffend die Anlage des Rangierbahnhofs auf dem Wolf angezeigt und eröffnet, dass die durch das Bundesgesetz vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgen werde, sobald die in Aussicht gestellten Längenprofile nach Sage des Regulativs vom 17. August 1873 eingesandt sein werden.

Genf. Der Staatsrath hat die Bedingungen festgesetzt, unter welchen die Dampfschiffe auf dem Genfersee den Personentransport zu besorgen haben. Bei gewöhnlichem Wetter dürfen die Schiffe folgende Personenzahl führen:

Winkelried	1200	Chillon	500
Bonivard	1000	Rhône	400
Leman	900	Ville de Genève	400
Helvétie	900	Guillaume Tell	250
Aigle	700	Mouches	200

Bei stürmischer Witterung muss die Zahl wo möglich auf die Hälfte vermindert werden. Eine weitere Reduction findet statt beim Transport von Truppen mit Waffen und Gepäck. Den Zu widerhandelnden droht Strafe.

www.IBM.com/ibm/ibm.htm

Bundesgericht. (Neue Zürcher Zeitung.) Sitzung vom 5. September. 1) Die HH. Louis Enderlin, Bollati & Maraini in Lugano, vertreten durch Hrn. Advocat von Stoppani, besitzen bei jener Stadt ein Gehöfte, genannt Cassarina, umfassend

180,000 Quadratmeter mit einem grossen Herrschaftshause und den nötigen Oeconomiegebäuden. Sie haben diese Besitzung im Jahre 1872 für Fr. 240,000 erworben und müssen einerseits der Gotthardbahngesellschaft einen Bezirk Rebländ, Wiese und Waldboden abtreten, anderseits wird ihr Gebiet von der Eisenbahnlinie durchschnitten. Die Expropriaten verlangten als Entschädigung für das Land Fr. 3 per Quadratmeter, ferner die Erstellung von 3 Ueber- resp. Durchgängen zur Verbindung der beiden genannten Theile ihrer Liegenschaft, und endlich für Inconvenienzen ursprünglich Fr. 80,000, heute entweder drei Uebergänge und Fr. 30,000 oder zwei Uebergänge und Fr. 40,000. Die Schätzungscommission hatte denselben für Rebländ 1, für Wiesland 90 Cts. und für Waldboden 45 Cts. per Quadratmeter, einen Durchgang und Fr. 4000 für Inconvenienzen zuerkannt. Die bundesgerichtliche Instructionscommission beantragt Bestätigung dieses Beschlusses mit Ausnahme der Entschädigung für Inconvenienzen, welche sie auf Fr. 7000 erhöhen will. Das Bundesgericht stimmt diesem Antrage in seiner Mehrheit bei.

2) Magdalena Trinelli in Capolago, vertreten durch Hrn. Professor Emil Vogt aus Bern, verlangt gegenüber der Gotts- hardtbahngesellschaft, welche einen Theil ihres Gartens nebst Oeconomiegebäude und Hühnerstall expropriirt und die Bahnlinie in unmittelbarer Nähe des Hauses vorbeiführt, als Landentschädigung Fr. 8 per Quadratmeter, ferner Zumessung des angrenzenden Strandbodens, für die Gebäude eine Entschädigung von Fr. 6000 und für Inconvenienzen Fr. 12,000, und die Schätzungscommission hatte ihr als Landentschädigung Fr. 2.50 50 Cts. per Quadratmeter, für den Hühnerstall Fr. 200, für das Oeconomiegebäude Fr. 1850 und für Inconvenienzen Fr. 4250 zuerkannt, mit ihrer Ansprache auf den Strandboden aber abgewiesen. Die Instructionscommission des Bundesgerichtes be- antragt Erhöhung des Bodenpreises auf Fr. 3 per Quadratmeter und der Entschädigungssumme für Inconvenienzen auf Fr. 6000, im Uebrigen Zustimmung zum Entscheide der Schätzungs- commission. Das Bundesgericht pflichtet auch hier dem Antrage der Commission bei.

3) Die Gesellschaft des Gran Albergo in Locarno, vertreten durch Herrn Staatsanwalt Gallati in Glarus, besitzt in nächster Nähe von Locarno einen ziemlich grossen Landcomplex, auf welchem sie einen Gasthof für 300 Personen errichtet hat und den sie, soweit er nicht von den Gebäuden beansprucht wird, zu einem Parke verwenden will. Die Gotthardbahngesellschaft hat davon 3570 Quadratmeter nebst einem Stalle für den Bahnhof Locarno expropriirt. Die Gasthofgesellschaft verlangte ursprünglich als Entschädigung für den Boden Fr. 8 per Quadratmeter, ferner Fr. 1550 Entschädigung für eine Mauer, Fr. 3000 für den Stall, Fr. 3300 Entschädigung für Mehrausgaben, welche ihr für die in Folge der Bahnhofsanlage anzubringenden Einfriedigungen entstehen, und endlich Fr. 50,000 für Inconvenienzen in Folge Verkleinerung ihres Parkgebietes und Nähe des Bahnhofes. Die Schätzungscommission hatte den Bodenpreis auf Fr. 2.50 per Quadratmeter, die Entschädigung für die Mauer auf Fr. 1550 und für den Stall auf Fr. 1500 festgesetzt, im Uebrigen dieselbe mit ihren Begehren abgewiesen. Die bundesgerichtliche Instructionscommission beantragt Erhöhung des Landpreises auf Fr. 3 per Quadratmeter und eine Entschädigung für Inconvenienzen wegen Verkleinerung des Parkgebietes und Mehrausgaben für die Einfriedigung von Fr. 3500, im Uebrigen Bestätigung des Entscheides der Schätzungscommission. Das Bundesgericht stimmt diesem Autrage ebenfalls zu.

4) Herr Advokat Victor Seazziga in Orselina, vertreten durch Hrn. Professor Hilty in Bern, hat von seinen Besitzungen für die Erstellung des Bahnhofes an die Gotthardbahngesellschaft 1828 Quadratmeter Acker mit Reben, dann eine 110 Quadratmeter grosse Parzelle Boden, mit Maulbeerbäumen und Weiden bepflanzt und endlich von dem mit seinem Hause zusammenhängenden Grundstücke 316 Quadratmeter Gartenanlage, 193 Quadratmeter Gemüsegarten und 1004 Quadratmeter Wiesland abzutreten. Die Schätzungscommission hatte für den Acker mit Reben Fr. 1. 90 Cts., für die kleinere Parzelle Fr. 1, für die Gartenanlage Fr. 3. 50 Cts., für den Gemüsegarten Fr. 3, für das Wiesland Fr. 2 per Quadratmeter, für Bäume und Spalier Fr. 250 und endlich als Minderwerth des ganzen Heimwesens Fr. 2500 gesprochen. Die bundesgerichtliche Instruktioncommission beantragte dagegen für den Acker mit Reben Fr. 2, für die Gartenanlage Fr. 6 per Quadratmeter und für Minderwerth Fr. 6000, im Uebrigen Zustimmung zum Beschlusse der Schätzungscommission. Diesen Antrag hatte Hr. Seazziga acceptirt, die Gotthardbahngesellschaft dagegen nicht. Das Bundesgericht stimmte demselben bei.

5) Herr Franz Scazziga in Orselina, vertreten durch Hrn. Professor Hilty, hat der Gotthardbahngesellschaft gemäss Beschluss der Schätzungscommission abzutreten: a) im Gemeindebezirk Orselina: 1025 Quadratmeter Acker und Rebland zu Fr. 1. 70 Cts. nebst Fr. 40 Entschädigung für die daselbst sich befindlichen Maulbeerbäume; ferner 1560 Quadratmeter englischen Gartens zu Fr. 4 nebst Fr. 1000 Entschädigung für Neueintheilung des Restes des Gartens, Umänderung der Wasserleitung etc. und Fr. 5000 für Minderwerth des Hauses und der Besitzung im Ganzen; sodann 1658 Quadratmeter Wiesboden zu Fr. 2 nebst Fr. 100 für Minderwerth des bleibenden Abschnittes; ferner 46 Quadratmeter Bodenfläche bei einem Eiskeller zu Fr. 2 nebst Fr. 2600 Entschädigung für den Eiskeller selbst; 357 Quadratmeter Hofraum und 165 Quadratmeter Garten zu Fr. 3, 1341 Quadratmeter Wiesboden zu Fr. 2. 50 Cts.; ferner ein Wohnhaus nebst Keller und Brunnen für Fr. 8300, ein Oeconomiegebäude für Fr. 4500, einen Stall für Fr. 2164, einen Pavillon für Fr. 350 und einen Holzschuppen für Fr. 400 nebst einer Entschädigung von Fr. 4000 für Räumung dieser Gebäulichkeiten und Umzugs; b) im Gemeindebezirk Minusio: 309 Quadratmeter Wiesboden zu 90 Cts., 343 Quadratmeter zu 60 Cts. und 463 Quadratmeter zu Fr. 1, nebst einer Entschädigung von Fr. 500 für Beschränkung des Werkplatzes einer Ziegelfabrik. Die bündesgerichtliche Instructionscommission beantragte für die Entwertung des übrig bleibenden Abschnittes des Acker- und Reblandes in Orselina eine Entschädigung von Fr. 200, für den englischen Garten Fr. 8 per Quadratmeter, für Minderwerth des Hauses und der Villa Fr. 8000, für Wohnhaus, Keller und Brunnen Fr. 9000, für Umzug Fr. 6000 und endlich für die 463 Quadratmeter Wiesboden in Minusio Fr. 2. 50 per Quadratmeter, im Uebrigen Zustimmung zur Schätzungscommission. Auch hier hatte Hr. Scazziga diese Anträge acceptirt, die Gottardbahngesellschaft aber nicht, und trat das Bundesgericht ebenfalls denselben bei.

* * *

Rocky Mountain Kohlenfeld. Die Grösse dieses gewaltigsten Kohlenfeldes der Welt wird angegeben wie folgt:

	Oberfläche in □ Miles	Kohlenfläche in □ Miles
Texas	237000 ¹⁾	300 0
Territorium der Indianer	69000	40000
Neu-Mexico	122000	20000
Kansas	80000	80000
Missouri	67000	24000
Nebraska	84000 ²⁾	81000
Jowa	55000 ³⁾	24000
Wyoming	67900 ⁴⁾	20000
Colorado	102000	20000
Montana	148000 ⁵⁾	74000
Dacota	150000	100000
Total	1180000	513000
Dazu die ungefähre Kohlenoberfläche v. Britisch-Amerika		737000
		1250000

¹⁾ Nach Kolb 247356 ¹⁾ nach Kolb 88000
²⁾ " 76000 ⁵⁾ " 143776
³⁾ " 50914

1867 war die bearbeitbare Kohlenoberfläche 200000 □ Miles; jetzt steht fest, dass westlich vom Mississippi 513000 □ Miles Kohle liegen. Mit den schon 1867 entdeckten 200000 □ Miles liegen also nahezu 1500000 □ Miles Kohle mitten im Herzen des Continents.

* * *

Kohlenverbrauch durch die Eisenindustrie. Nach dem U. S. Railroad and Mining Register hat die Eisen- und Stahlproduktion des Jahres 1873 ergeben, dass

1 Tonne Roheisen erfordert	2,25 Tonnen Kohlen
1 " Walzeisen (Schielen ausgenommen)	2,40 "
1 " eiserne Schienen (eingeschl. solcher mit Stahlköpfen)	2 " "
1 " Bessemer Schienen	1,80 "
1 " Gussstahl	5 " "

Diese Ziffern beziehen sich selbstverständlich auf das fertige marktfähige Eisen. Multipliziert man die Produktion mit diesen Verhältniszahlen, so kommt:

Tonnen Roheisen	2,290,658	×	2,25	=	5,153,980	Tonnen
" Eiserne Schienen	721,775	×	2	=	1,443,550	"
" Walzeisen	980,000	×	1,80	=	2,352,000	"
" Bessemer Schienen	128,266	×	5	=	230,878	"
" Gussstahl	40,000	×	2,40	=	200,000	"

9,380,408 Tonnen.

Die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten absorbiert also nicht weniger als 18½% der gesamten Kohlenausbeute des Landes, und zwar ist das erst die Production des Metalls, nicht inbegriffen die zur Ausgrabung und zum Transport dieser 18½% Kohlen nötige Kraft.

* * *

Chronik.

Zofingen. Der Beschluss der Ortsbürgergemeinde vom 6. September in Sachen der sogenannten Nationalbahn lautet: Die gewünschte Nachsubvention von Fr. 100,000 für die Eisenbahn Winterthur-Zofingen durch Übernahme der entsprechenden Aktien sei unter den nämlichen Bedingungen wie die erste Nachsubvention von Fr. 400,000 zu bewilligen, unter folgenden weiteren Bedingungen:

- Dass von der Actionärversammlung definitiv ausgesprochen werde:
^{a)} dass die Fusion der beiden Linien Winterthur-Kreuzlingen-Singen und Winterthur-Zofingen stattfinde;
^{b)} dass die Eisenbahn-Reparatur-Werkstätte in Zofingen erstellt werde;
^{c)} sei vorerst noch das Votum des Standes Bern bezüglich der Linie Zofingen-Lyss und der Finanzausweis für diese Linie abzuwarten.

Die Einwohnergemeinde Zofingen hat sodann mit überwiegendem Mehr beschlossen, die vom leitenden Ausschusse der Eisenbahn Winterthur-Zofingen gewünschte Kapital- und Zinsgarantie für das für diese Bahn zu beschaffende Obligationen-Capital von 9 Millionen Franken in solidarischer Haft mit den Gemeinden Winterthur, Baden und Lenzburg und unter Annahme des vorgeschlagenen Vertheilungs-Verhältnisses für die Einstandspflicht zu übernehmen.

Zürichsee-Gothardbahn. In Gersau hat, wie das „Rütti“ vernimmt, die Actienzeichnung von Privaten bis jetzt 100,000 Fr. bereits überstiegen; in Küssnacht betrug sie am 1. dies 50,000 Fr.

In Vitznau hat am 6. Sept. die versammelte Gemeinde einhellig die Uebernahme von 50,000 Fr. in Actien beschlossen.

Am 11. Sept. haben die Concessionsinhaber dieser Bahn mit denjenigen der Brünigbahn einen Vertrag abgeschlossen über den direkten Anschluss dieser Bahnen von Stans dem Bürgenberge entlang nach dem gegenüberliegenden rechten Vierwaldstätterseeufer in der Nähe von Vitznau mittelst einer Dampffähre.

In dem für Pläne zu einem neuen Verwaltungsgebäude der Centralbahn eröffneten Concourse erhielt den ersten Preis Architect Wolf von Zürich, den zweiten die Architekten Hinträger und Freudenberg in Wien, den dritten Meyerhofer in Luzern.

Das „Aarg. Wochensbl.“ meldet, dass am 6. Sept. in Hitzkirch (Luzern) die Statuten der Seethalbahn berathen worden sind. Das Centraleomite beschloss denn auch den Selbstbau.

Eine andere Versammlung in Eisenbahnsachen fand in Villigen statt zum Zwecke der Anstrengung einer Eisenbahn auf dem linken Ufer der Aare von Brugg nach Waldshut. Die HH. Grossräthe Hauser von Remigen, Kern von Villigen und Erni von Lenggern wurden beauftragt, eine Einladung an die interessirten Gemeinden zur Wahl von Comitémitgliedern zu erlassen. Dem erweiterten Comité seien die fernern Schritte vorbehalten.

(B. N.)

Die „Aar. Nachrichten“ melden, dass am 9. Sept. eine aus den HH. Nationalrath Dubs, Reg.-Rath von Hallwyl und Andern bestehende Commission die projectirte Schmalspurbahn Affoltern-Werd-Muri in Augenschein genommen habe.

(B. N.)

Unfälle.

Centralbahn. 3. Sept. Abends wurden einem 28jährigen Bahnhofarbeiter, Vater von 3 Kindern, auf dem Bahnhof Olten beide Unterschenkel unmittelbar unter den Knieen entzweigeschnitten. Der Verletzte gerieth in trunkenen Zustand durch eigenes Verschulden unter einen abfahrenden Zug.

Nordostbahn. 7. Sept. Abends entgleisten jenseits der Wülfinger Strassenüberfahrt bei Winterthur die beiden am Schlusse des Zuges 21 befindlichen Wagen, nämlich der Bahnpost- und ein Viehwagen, in Folge zu frühzeitigen Fallenlassens der Weiche durch den Weichenwärter. Niemand wurde verletzt, dagegen der Postwagen erheblich beschädigt. Nach einer Verspätung von 10 Minuten konnte die Fahrt wieder fortgesetzt werden.

Aarg. Südbahn. Bei den Bahnarbeiten in Muri (Aargau) verunglückte ein Arbeiter Schmid von Schübelbach (Schwyz). Er wurde durch ein Quantum Erde bis an die Brust zugeschüttet und starb auf der Stelle. Er hinterlässt eine Witwe mit 5 Kindern.

Entlibucherbahn. In Wohlhausen entgleiste beim Bahnbau ein beladener Rollwagen und stürzte in den Abgrund. Zwei Arbeiter verunglückten; der Eine blieb mit zerschmettertem Schädel sofort todt, der Andere wurde am Brustkorb so zugerichtet, dass man an seinem Aufkommen zweifelt.

Basel. 9. Sept. Nachmittags überfährt und tödtet der nach St. Louis gehende Personenzug eine auf der Eisenbahnlinie befindliche Kuh.

Centralbahn. Am 11. Sept. Vormittags verunglückte auf dem Eisenbahnübergange bei Horburg ein 5jähriges Knäblein, das unter der geschlossenen Barriere durchschlüpfend die Bahn betreten hatte.

Tarife.

Nordostbahn. Abgeänderte Taxen für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen ihren grössern Stationen einerseits und bayerischen und österr. Stationen anderseits — ab 15. Sept.

Centralbahn. Erhöhte Taxen im direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Strassburg, Mülhausen und Altmünsterol einerseits und diversen schweiz. Stationen anderseits — ab 1. Sept.

Ausserkraftsetzung des Spezialtarifs für Zinkblech von Morgenroth und Rudzinitz nach Basel und Bern via Görliz-Hof-Lindau-Romanshorn — ab 1. October.

Ausgeschriebene Stelle.

Gehüle des administrativen Inspectors des schweiz. Eisenbahndepartements. Besoldung 4500—5000 Fr. — Termin 21. Sept.

Bauausschreibungen.

Stationsgebäude, Güterschuppen u. s. f. der Stationen Boswil und Muri im Gesamtbetrag von 201,210 Fr., Centralbahn — 21. September.

Anleihen.

Lille-Valenciennes. 12 Mill. Franken in 24000 Obligationen zu 500 Fr. Zins 25 Fr. in 2 Semestercoupons. Emissionscurs 435 Fr. Rückzahlung in jährlichen Ziehungen mit 625 Fr. durch 99 Jahre. Subscription 18. und 19. Sept. (Banque franco-holländaise), Einzahlungen bis 15. Dec. nächsthin. Regina Montium. 3 Mill. Franken, 5%; in Obligationen zu 1000 und 5000; rückzahlbar ab 15. Aug. 1889 nach 6monatl. Kündigung. Emissionscurs 98%; Einzahlung bis 15. Febr. 1875.