

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Der internationale Postkongress  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2082>

#### **Nutzungsbedingungen**

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

#### **Conditions d'utilisation**

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

#### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 20.01.2026

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

in vortheilhaftester Weise nutzbar gemacht werden können, einzuführen. Die zur Ausstellung bestimmten Gegenstände werden in vier Classen getheilt, von denen jede mehrere Gruppen umfasst. Diese Classen sind: I. Rohprodukte; II. Maschinen; III. Manufacturen; IV. Schöne Künste. Ausserdem ist eine besondere Abtheilung dem öffentlichen Unterricht gewidmet. Anmeldungen für Platz müssen „dem Präsidenten der Internationalen Ausstellung von Chili im Jahre 1875, zu Santiago“ so früh eingesandt werden, dass sie in dieser Stadt vor dem ersten Januar 1875 ankommen. Gegenstände der I., II. und III. Section werden nur zwischen dem 1. März und 15. August angenommen; Gegenstände der IV. Section bis 25. August. Alle zur Ausstellung gelieferten Gegenstände müssen eine angeheftete Karte tragen, auf welcher angegeben ist: 1) der Name des Ausstellers; 2) seine Wohnung und Adresse, der Preis des Gegenstandes, ob dieselbe verkäuflich ist, und andere nöthige Erklärungen. Maschinen, welche auf der Ausstellung in Bewegung gesetzt werden sollen, müssen von der Angabe der Art und des Zweckes der Maschine und der erforderlichen Triebkraft begleitet sein. Alle Aussteller sind berechtigt: 1) Zu einer 50-procentigen Frachtermässigung zwischen Valparaiso und Santiago und auf allen anderen Staatsbahnen; 2) zu zollfreier Einfuhr aller Gegenstände der Sectionen I, II und IV und der Section für öffentlichen Unterricht; Gegenstände der Section III haben die respectiven Abgaben zu bezahlen, insofern sie von der Ausstellung weg verkauft werden; 3) die Commission vergütet 200 Fr. Reiseentschädigung jedem Arbeiter, welcher mit der Sorge für irgend welche der auf die Ausstellung gesandten Maschinen beauftragt ist; diese Arbeiter haben ihre Pässe von dem am Einschiffungsorte residirenden Chilenischen Consul visiren und dadurch constatiren zu lassen, dass sie Chili zu dem angegebenen Zwecke besuchen. Man erwartet Preisermässigungen von den nach Valparaiso führenden Dampferlinien für Fracht und Passage.

Das Verzeichniss der bezüglichen schweiz. Commissionen siehe Bundesblatt pag. 975.

\* \* \*

**Sardinische Eisenbahnen.** Aus dem Bericht des Verwaltungsrathes der Banca Italo-German vom 11. Mai (Corresp. aus Rom). Der Vertrag zwischen der Regierung und der Comp. Reale delle ferrovie Sarde, durch Gesetz vom 20. Aug. 1870 bestätigt, verpflichtet die Comp. nur zum Bau der sogenannten ersten Periode des ganzen concedirten Netzes, d. h.

von Cagliari nach Oristano (linea a)  
von Sassari nach Portotorres ( " b)  
von Decimomannu nach Iglesias ( " c)  
und von Sassari nach Ozieri ( " d).

Davon sind die ersten drei ausgeführt und dem Betrieb übergeben, die vierte geht ebenfalls ihrer Vollendung entgegen.

Was die Linien der zweiten Periode von Ozieri nach Terranova und von Ozieri nach Oristano anbelangt, so ist man übereingekommen, dass die Regierung die Gesellschaft einlade, deren Inangriffnahme vorzubereiten und zu erklären, ob sie diese Verbindlichkeit auf sich nehmen wolle. Wenn die Gesellschaft dieser Einladung keine Folge leistet, so verzichtet sie damit auf die Concession und hat der Regierung oder einem von ihr bezeichneten Dritten die construirten Linien abzutreten, gegen die durch Art. 284 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten für den Fall des Rückkaufs festgesetzten Entschädigungen. Diese Entschädigungen sichern der Gesellschaft die schönste Zukunft, da die jährliche Rente, welche die Regierung nach dem erwähnten Art. 284 ihr gewähren muss, sich auf 2,364,000 Lire durch 80 Jahre beläuft, und die Regierung die Verpflichtung hat, dieselbe auf Verlangen der Gesellschaft in ein zu 5% berechnetes, beim Rückkauf auszahlbares Kapital zu verwandeln, was einer Summe von 46,636,417 Lire gleichkommt.

Wenn die Gesellschaft der sardinischen Eisenbahnen dieses Kapital in 5% Consols anlegt, so hat sie nach Erfüllung aller ihrer Obliegenheiten die Mittel, in alle Ewigkeit auf alle ihre Actien einen Zins von 5% in Gold zu bezahlen und denselben überdiess eine Dividende zu ertheilen, noch bevor die Obligationen ganz amortisirt sind. Einen solchen Vortheil wird sich die Gesellschaft selbstverständlich nicht entgehen lassen dadurch, dass sie sich der schweren Last der Erbauung der Linien der zweiten Periode unterwirft, es wäre denn, dass die Regierung sich entschlösse, ihr eine hinlängliche Erhöhung der kilometrischen Subvention für das ganze Netz zu gewähren, welche sie für die grössern Ausgaben dieser Erbauung in Vergleichung mit der gegenwärtigen Subvention und für den durch den Rückkauf ihr in sicherer Aussicht stehenden Gewinn entschädigen würde. Die Gesellschaft hat der Regierung bereits in diesem

Simone geantwortet, worauf sich unterm 24. Juli der Staatsrath für den Rückkauf aussprach.

Von den sardinischen Eisenbahnen sind folgende Titel in Umlauf:

1. Gewöhnliche Actien, bis jetzt ohne Rente, gelten auf der Börse 20—25 Lire.
2. Prioritätsactien (Klasse A), nominell 250 Fr. Gold, Rente à 5% Fr. 5. 28 Gold halbjährlich.
3. Obligationen (Serie B) von 500 Fr. nom. = L. St. 20 à 3% mit Fr. 6. 35 Gold halbj. Zins.

Die letztern beiden Titel wurden je 1 Actie und 1 Obligation zusammen ausgegeben, und heissen desswegen Coppie Sarde, auf der Börse werden sie aber einzeln gehandelt; die Actien sehr selten, die Obligationen ca. 200 Lire.

M.

\* \* \*

**H. Der internationale Postkongress** hat am 9. ds. seine Sitzungen geschlossen. Am 15. Sept. zusammengetreten, hat er in weniger als 4 Wochen ein Institut geschaffen, dessen Bedeutung für die Aneinanderkettung aller Kulturstaaten hoch angeschlagen werden muss. Die Verkehrserleichterungen, welche der Postvertrag einführt, sind enorm. — An dem Congress beteiligten sich auf Einladung von Seiten Deutschlands hin die Staaten Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich, Portugal, Russland, Rumänien, Serbien, Schweden-Norwegen, Schweiz, Spanien, Türkei, Ungarn, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Aegypten. Sämmliche unterzeichneten den Vertrag mit Ausnahme Frankreichs, das sich das Protokoll noch offen behielt; der Vertrag gilt mithin für das Gebiet der genannten Staaten mit Hinzurechnung von Island und den färöischen Inseln (Dänemark), den balearischen und canarischen Inseln und den spanischen Posteinrichtungen auf der westlichen Seite von Marokko (Spanien), Algerien (Frankreich), Malta (England), Madera (Portugal) und Finnland.

Der allgemeine Postvertrag gründet zunächst unter den contrahirenden Staaten einen „Postverein“, für dessen Leitung als Sitz die Schweiz bestimmt wurde. Für den einfachen frankirten Brief von bis 15 Gramm setzt er eine Taxe von bis 25 Cts. fest (als Uebergang soll den Contrahirenden erlaubt sein eine Taxe von 20—30 Cts.), für jede weitere 15 Gramm daselbe, für unfrankirte Briefe das Doppelte, für Correspondenzkarten (mit obligatorischer Frankatur)  $\frac{1}{2}$  des einfachen Porto. Für Seetransport von über 300 Seemeilen ist eine Mehrtaxe bis  $\frac{1}{2}$  der Taxe des frankirten Briefes gestattet. — Geschäftspapiere, Waarenmuster, Drucksachen in einfacher Sendung (bis 50 Gr.) zahlen 7 Cts. (als Uebergang 5—10 erlaubt), weitere 50 Gramm je dasselbe. Gewichtsmaximum für Muster ist 250 Gramm, für das Uebrige 1000 Gramm. — Recommandation, mit obligatorischer Frankatur ist zulässig bei Correspondenzen und Sendungen genannter Art; die Taxe ist dieselbe, dagegen wird für die Recommandirung je die Gebühr erhoben, welche im internen Verkehr festgesetzt ist. Für Verlust recommandirter Gegenstände, vorbehalten höhere Gewalt, werden je Fr. 50 als Entschädigung gezahlt. — Die Frankatur geschieht nur mit Marken des Landes der Absendung; gar nicht oder nicht genügend frankirte Drucksachen u. dgl. werden nicht spedit, dito Correspondenzen dagegen unter Bezug der Taxe für Unfrankirtes mit Abzug der vorhandenen Frankatur; Reexpedition geschieht ohne neue Frankirung. — Die einzige anerkannte Portofreiheit ist die für amtliche Correspondenzen. — Jeder Staat behält die erhobenen Taxen für sich, so dass keine Abrechnung unter ihnen eintritt. Der Transit soll sich auf dem schnellsten vorhandenen Wege vollziehen. Als Vergütung für denselben sind festgesetzt Fr. 2 per Kilogramm Briefe und 25 Cts. für das Kilogramm Drucksachen, Zeitungen, Waarenmuster; auf's Doppelte kann sie ansteigen bei Transit von über 750 Kilometer. Wo bereits niedere Ansätze bestehen, bleiben diese. Für den maritimen Verkehr kann die versendende Verwaltung bis Fr. 6. 50 für Correspondenzen, und 50 Cts. für andere Sendungen verlangen, jedoch die jetzt bestehenden Ansätze nicht erhöhen. — Mit nicht im Vertrag stehenden Staaten kann jeder Vertragsstaat besondere Abkommen treffen. — Betreffend Werthbrief, Postmandat werden allfällige Abkommen der Vereinsstaaten auf später verschoben. — Innert den Grenzen dieses Vertrages bleiben die Staaten frei, für sich und unter einander noch grössere Verbesserungen der postalischen Verhältnisse eintreten zu lassen. — Das internationale Bureau arbeitet unter der Aufsicht eines Vereinsstaates (der Schweiz). — Interpretationsdifferenzen unter den Vereinsstaaten entscheidet ein Schiedsgericht. Alle drei Jahre findet eine Conferenz statt, wobei jeder Vereinsstaat eine Stimme hat

(1877 die nächste, in Paris). — Neueintritt geschieht unter Anmeldung bei der Regierung des Centralbureau's, nach Ablauf einer Frist für Einwendungen aller informirten Vereinsstaaten, vermittelst eines diplomatischen Actes zwischen der genannten Regierung und der Neuaufgenommenen. — Der gegenwärtige Vertrag tritt am 1. Juli 1875 in Kraft für 3 Jahre. Hernach gilt er als unbestimmt verlängert. Jeder Vereinsstaat kann nach ein Jahr vorher erfolgter Kündigung austreten.

- 1) für die Erweiterung des Bahnhofs in Genf;
  - 2) für die Stationsanlagen der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn in Ramsen, Hemmishofen, Eschenz und Ober-???
- (Bund.)

St. Gallen. Die Direction der Vorarlbergerbahn hat den Tarif für den Personenverkehr erhöht; da die Erhöhungen innerhalb den Schranken der Concession sich bewegen, so wird vom Regierungsrath dem Verwaltungsrath bemerkt, dass man hierorts gegen dieselben keine Einwendung zu machen habe.

Genève. Sur la demande de M. Georges Fazy le Grand Conseil avait nommé une commission chargée d'examiner la question du chemin de fer Genève-Annemasse. La commission a rapporté lundi dernier 4 octobre. Elle propose le tracé suivant:

Le chemin de fer partant de la gare de Cornavin, traverse le Rhône en aval de la jonction, contourne Carouge, franchit l'Arve au-dessous de Pinchat, et vient aboutir aux Volandes, où se trouverait la gare destinée à desservir à la fois le quartier de Rive et les Eaux-Rives. Des Volandes le chemin de fer se dirige sur Annemasse en passant par Grange-Canal et Chêne.

Die Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft (vormals L. Schwarzkopff)	
vertheilt aus ihrer Bilanz vom 1. Juli 1874:	
dem Reservefond	... ... ... Rthlr. 34,566. —
dem Aufsichtsrath Tantième	... " 15,554. —
eine 14% Dividende	... " 280,000. —
Gratification an Beamte u. Arbeiter	... " 6,000. —
	Rthlr. 336,120. —

Ueberdiess bekommt das Garantie- und Schäden-Reserve-Conto 10,000 Rthlr., und weitere 6,953 Rthlr. werden als Gewinnübertrag für 1875 vorgetragen.

### Bund und Cantone.

Unterm 5. October beschliesst der Bundesrat:

- 1) ein Gesuch des Directoires der schweiz. Centralbahn um Verlängerung des Termins für die Vollendung und Inbetriebsetzung der Wasserfallbahn auf basellandschaftl. Gebiete bis zum 31. März 1879, welcher Zeitpunkt auch in der Concession für die nämliche Bahn auf Solothurner Gebiet angesetzt ist, der Bundesversammlung zur Genehmigung zu empfehlen;
- 2) die von der Direction der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen zur Prüfung eingereichten Normalpläne für die Hochbauten ihres Bahnhunternahmens zu genehmigen.

Unterm 7. October genehmigt der Bundesrat:

- 1) die von der Direction der Nordost-Bahn eingereichten Pläne für Erweiterung der Station Henggart;
- 2) den von der Direction der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen eingereichten Plan für die Erstellung eines Bahndurchlasses im Gebiete der Gemeinde Ossingen.

Sitzung vom 9. October.

1. Unterm 1. d. hat in Airolo und unterm 2. d. in Göschenen die zweite internationale Inspection der Arbeiten am Gotthardtunnel durch Abgeordnete der deutschen und der italienischen Regierung, sowie des Bundesrates stattgefunden. Es ist dabei auf Grund des bereits im vorigen Jahr angeordneten und von den beteiligten Staaten gutgeheissenen Verfahrens die Entscheidung an die Bahnunternehmung für die Arbeiten des zweiten Tunnelbaujahrs bis 30. September 1874 auf 3,723,000 Fr. festgesetzt worden. Die zweite Rate der Annuitäten beträgt 3,148,148 Fr.; es beläuft sich also die ganze Subsidiensumme für das zweite Baujahr auf 6,871,148 Fr., welcher Betrag sich auf die Subventionsstaaten in folgendem Verhältniss vertheilt: Deutschland  $20/55$  = 1,616,740 Fr. 70 Ct., Italien  $45/55$  = 3,637,666 Fr. 60 Ct., Schweiz  $20/55$  = 1,616,740 Fr. 70 Ct. Letztere Summe repartiert sich auf die einzelnen Cantone und Bahngesellschaften folgendermassen:

Gesammt-Subsidiengesamtbetrag.		Total-Subsidie für das 2. Baujahr.
	Fr.	Fr. Ct.
Zürich	1,500,000	121,255. 55
Bern	1,100,000	88,920. 74
Luzern	2,150,000	173,799. 63
Uri	1,000,000	80,837. 03
Schwyz	1,000,000	80,837. 03
Obwalden	40,000	3,233. 47
Nidwalden	20,000	1,616. 74
Zug	250,000	20,209. 26
Solothurn	300,000	24,251. 11
Baselstadt	1,200,000	97,004. 44
Baselland	150,000	12,125. 56
Schaffhausen	150,000	12,125. 56
Aargau	1,020,000	82,453. 78
Thurgau	100,000	8,083. 70
Tessin	3,000,000	242,511. 11
Centralbahn	3,510,000	283,737. 99
Nordostbahn	3,510,000	283,737. 99
	20,000,000	1,616,740. 70

Es ergeht nun in Gemässheit von Art. 17 des internationalen Vertrages vom 15. October 1869 an die Subventionsstaaten, -Cantone und -Bahngesellschaften die Einladung, die genannten Beträge binnen einem Monat nach stattgefunder Verification der Tunnelarbeiten, also bis zum 2. November nächsthin an die eidg. Staatscasse abzuliefern.

2. Herr Joseph Fuchez, Civilingenieur in Lyon, ist unterm 29. Juni d. J. mit dem Gesuch um die Concession für das auf schweiz. Gebiet gelegene, zwei Kilometer lange Stück einer Eisenbahn eingekommen, welche Genf mit Dijon, also auch mit Paris, auf einem um 114 Kilometer kürzern Wege verbinden soll, als dies durch die gegenwärtig bestehende Linie der Paris - Lyon - Mittelmeer - Bahngesellschaft über Culoz, Bovy und Macon geschieht.

Der vom Eisenbahn- und Handelsdepartement diesfalls vorgelegte Concessionsentwurf wird zur Vorlage an die Bundesversammlung genehmigt.

3. Mit dem Gesuche um Bewilligung der Verpfändung ihrer Linien sind beim Bundesrath eingekommen die Directionen der Bahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen, der Tössthalbahn und der westschweizerischen Bahnen, letztere für die Broyenthalbahn. Nachdem mit Ablauf von heute das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen in Kraft tritt, werden die bezüglichen Verpfändungsbegehren in den drei nächsten Nummern des Bundesblattes bekannt gemacht und wird eine mit dem 31. d. M. ablaufende Frist zur Geltendmachung allfälliger Einsprachen angesetzt.

4. Es werden genehmigt die Pläne:

- 1) für die Erweiterung des Bahnhofs in Genf;
  - 2) für die Stationsanlagen der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn in Ramsen, Hemmishofen, Eschenz und Ober-???
- (Bund.)

St. Gallen. Die Direction der Vorarlbergerbahn hat den Tarif für den Personenverkehr erhöht; da die Erhöhungen innerhalb den Schranken der Concession sich bewegen, so wird vom Regierungsrath dem Verwaltungsrath bemerkt, dass man hierorts gegen dieselben keine Einwendung zu machen habe.

Genève. Sur la demande de M. Georges Fazy le Grand Conseil avait nommé une commission chargée d'examiner la question du chemin de fer Genève-Annemasse. La commission a rapporté lundi dernier 4 octobre. Elle propose le tracé suivant:

Le chemin de fer partant de la gare de Cornavin, traverse le Rhône en aval de la jonction, contourne Carouge, franchit l'Arve au-dessous de Pinchat, et vient aboutir aux Volandes, où se trouverait la gare destinée à desservir à la fois le quartier de Rive et les Eaux-Rives. Des Volandes le chemin de fer se dirige sur Annemasse en passant par Grange-Canal et Chêne.

### Chronik.

Uetliberg. Im Bahnhofe Zürich seien die Locomotiven „Uto“ und „Albis“ dieser Bahn angekommen. Dieselben sind von Krauss in München verfertigt.

Chur. Der Stadtrath Chur verlangt von der Regierung, dass sie die Vereinigten Schweizerbahnen zur Erstellung eines neuen Bahnhofes in Chur anhalte.

Arth-Rigi. In Arth soll eine Locomotive für diese Bahn angekommen sein.

### Unfälle.

Centralbahn. Am 1. October Vormittags verunglückte bei Muttenz ein Eisenbahnarbeiter, der, auf der Linie stehend und einem von Basel kommenden Zuge zuschauend, den von der entgegengesetzten Seite kommenden Zug nicht hörte, und von demselben überfahren und getötet wurde.

Vereinigte Schweizerbahnen. Am 3. October Abends verunglückte bei der Station Oberriet ein Hausevater. Auf jener Station stiegen ziemlich viele Passagiere aus; ans guten Gründen wollte das Zugpersonal keine Verspätung eintreten lassen und fuhr ab, ehe der Verunglückte die Treppe verlassen hatte, in Folge dessen dieser so unglücklich niederfiel, dass der Rückgrat schwer verletzt wurde.

8. October. Zwischen St. Gallen und Bruggen fiel ein Kind von einer über die Bahnlinie führenden Brücke auf den unten durchfahrenden Zug, ohne jedoch sich zu verletzen. In Bruggen wurde dasselbe vom Wagen heruntergeholt.

### Tarife.

Nordostbahn. Specialtarif ab Simbach und Reexpeditionstarif ab Romanshorn für Fassdauben und sonstiges Nutzholz, Transport aus Oesterreich über Romanshorn, bzw. über Basel, Verrières und Genf transit nach Frankreich bzw. Elsass-Lothringen — ab 15. October.

### Ausschreibungen.

Edigen. Postverwaltung. Verschiedene Postwagen (siehe Bundesblatt pag. 974) — Termin 20. October.

### Generalversammlungen.

Schweiz. Locomotivfabrik in Winterthur. 31. October 1874, 11 Uhr Vormittags im Casino Winterthur.

Jura-Bern-Bahn. 24. October 1874, 12 Uhr im Restaurant Olten (assemblée des créanciers).

### Einzahlungen.

Tössthalbahn. 21. November. 100 Fr. per Actie.

\* \* \*

### Eisen- und Kohlenpreise.

London, den 10. October 1874.

Wales-Schienen ... ... ... £ 7. 15. — bis £ 8. —  
Cleveland-Schienen ... ... ... 7. 17. 6 " 8. 5. —  
Bessemmer-Stahlschienen ... ... " 11. 10. — " 12. —  
" Stabeisen ... ... ... 9. — " 10. 15. —  
Kohlen — London 25/— bis 30/—

Zahl der Aktien	Pari Curs	Ein- bez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curse 5. — 11. Oct.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	0/0	490—495B.
800	500	500	Bödelibahn . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	610G.
24,765	500	200	" neue . . .	dto.	—	—	575—5721/2G.
68,000	500	200	Gotthardbahn . . .	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	5071/2 5021/2G.
25,000	500	100	Internat.Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	590G.
18,584	500	300	" neue . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	570G.
2,500	500	500	Rigibahn . . . . .	15. Dezbr.	15	17	1295—1280B.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	400G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	147—145G.
28,000	500	200	" privilégiées . . .	1. Juli	—	—	510G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	—	5*)	500B.
45,000	500	500	V.Sch.-Bahnen-Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			" Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,25	2	2383/4—2371/2G.
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	390—373B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	12	10	5721/2, 570, 5733/4 B.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr.	Bern . . . . .	1. April	5	0

\*) Bauzinsen.