

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 10

## Sonstiges

### 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:** 09.02.2026

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

die Winkel  $\varphi_1$ ,  $180 - \alpha_1$ ,  $\psi$ ,  $180 - \alpha_2$  und  $\varphi_2$ ;  $\alpha_1$  und  $\alpha_2$  ergeben sich aus Gl. (4). Die Winkel  $\varphi_1$  und  $\varphi_2$  bestimmen sich folgendermassen: Aus den Dreiecken  $WD_1 M_1$  und  $WD_2 M_2$  ergibt sich

$$\tan M_1 WD_1 = \frac{r_1}{t_1} \quad WM_1 = \frac{r_1}{\sin M_1 WD_1}$$

$$\tan M_2 WD_2 = \frac{r_2}{t_2} \quad WM_2 = \frac{r_2}{\sin M_2 WD_2}$$

wenn  $WD_1 = t_1$ ,  $WD_2 = t_2$  ist. Aus Dreieck  $M_1 WM_2$  ist

$$M_1 M_2 = d =$$

$$\sqrt{WM_1^2 + WM_2^2 - 2 WM_1 WM_2 \cos M_1 WM_2}$$

$$\sin M_2 M_1 W = \frac{WM_2}{d} \sin M_1 WM_2.$$

Aus Dreieck  $M_1 M_2 M$  ist

$$\sin M M_1 M_2 =$$

$$\frac{2}{d d_1} \sqrt{\frac{1}{2} s \left( \frac{1}{2} s - d \right) \left( \frac{1}{2} s - d_1 \right) \left( \frac{1}{2} s - d_2 \right)}$$

$$\sin M M_2 M_1 =$$

$$\frac{2}{d d_2} \sqrt{\frac{1}{2} s \left( \frac{1}{2} s - d \right) \left( \frac{1}{2} s - d_1 \right) \left( \frac{1}{2} s - d_2 \right)},$$

wenn

$$s = d + d_1 + d_2.$$

Der Winkel  $D_2 M_2 L_2$  ist daher bestimmt durch

$$D_2 M_2 L_2 = D_2 M_2 W + WM_2 M_1 + M_1 M_2 M - 180^\circ; \text{ daher}$$

$$M_2 L_2 D_2 = 90^\circ -$$

$$D_2 M_2 L_2 = 270^\circ - (D_2 M_2 W + WM_2 M_1 + M_1 M_2 M).$$

Ferner ist der Winkel  $\gamma_2$  zwischen  $q_2$  und  $M M_2$  nach Gleichung (7) bestimmt. Es ist daher

$$\varphi_2 = \gamma_2 + M_2 L_2 D_2.$$

Ebenso

$$\varphi_1 = \gamma_1 + M_1 L_1 D_1.$$

Der Winkel  $\psi$  endlich ergibt sich aus dem Sechseck  $WH_1 A_1 W' A_2 H_2$ :

$$\psi = 360^\circ + \tau + \alpha_1 + \alpha_2 - \varphi_1 - \varphi_2$$

Die Absteckung wäre nun auf folgende Weise vorzunehmen. Von  $D_1$  gegen  $W$  trage man die dem Tangentenwinkel  $\varphi_1$  und dem Radius  $r_1$  entsprechende Tangentenlänge  $D_1 H_1$  auf, von  $H_1$  aus stecke man unter dem Winkel  $\varphi_1$  die Tangente  $H_1 A_1$  ab und trage auf derselben die Länge  $H_1 B_1 = D_1 H_1$  auf. Zwischen  $D_1$  und  $B_1$  ist der Kreisbogen vom Radius  $r_1$  abzustecken. Ferner trage man die Länge  $B_1 A_1 = q_1$  auf und stecke die Tangente  $A_1 W'$  unter dem Winkel  $\alpha_1$  gegen  $A_1 H_1$  ab, trage die Länge  $A_1 C_1 = p_1$  auf und stecke zwischen  $B_1 C_1$  die Uebergangskurve ab. Das gleiche Verfahren wende man auf der andern Seite des Korbogens, von  $D_2$  ausgehend, an, bis man zum Punkte  $C_2$  gelangt ist. Verlängert man die Tangenten  $A_1 C_1$  und  $A_2 C_2$  und trägt von  $C_1$  und  $C_2$  aus die dem Radius  $r$  und dem Tangentenwinkel  $\psi$  entsprechende Tangentenlänge auf beiden auf, so müssen die Endpunkte zusammenfallen in  $W'$  und der Winkel  $C_1 W' C_2$  muss gleich  $\psi$  sein. Zwischen  $C_1$  und  $C_2$  ist dann der Kreisbogen vom Radius  $r$  abzustecken.

Auch hier ist die Operation nicht mit den Tangenten  $T_1$  und  $T_2$  selbst durchzuführen, sondern mit Geraden, die denselben parallel sind und den Radien  $r_1$  und  $r_2$  entsprechende Entfernungen von denselben haben.

**Beispiel.** Die Anwendung des Obigen wollen wir an einem Korbogen mit dem Radius  $r = 300$ ,  $R = 600$  erläutern. Wir nehmen an  $P = 12000$ . Dann ist

$$l = \frac{P}{r R} (R - r) = 20^\circ$$

$$m = \frac{2 R + r}{6 R r} l^2 = \frac{5}{9} = 0,555$$

$$\tan \alpha = \frac{P (R^2 - r^2)}{2 r^2 R^2} = 0,05 \quad \alpha = 20^\circ 51' 45''$$

$$p = \frac{m}{\sin \alpha} = 11,125$$

$$q = l - \frac{m}{\tan \alpha} = 8,889.$$

Aus der Gleichung  $y = \frac{3 P - r x}{6 P r} x^2$  ergibt sich:

$$\text{für } x = 5 \quad y = 0,040$$

$$\text{„} \quad x = 10 \quad y = 0,153$$

$$\text{„} \quad x = 15 \quad y = 0,328$$

$$\text{„} \quad x = 18 \quad y = 0,459$$

$$\text{„} \quad x = 20 \quad y = 0,555.$$

Ferner ergibt sich aus den Gleichungen (a) und (b)

$$\beta = 88^\circ 18' 10'' \quad \gamma = 88^\circ 56' 16''$$

und daher

$$\delta = \alpha + \beta + \gamma - 180^\circ = 00^\circ 6' 11''.$$

$$AM = 600,103 \quad AM' = 300,132 \quad d = 299,807$$

Aus Gleichung (c):

$$\epsilon = 0^\circ 6' 11''.$$

Aus Gleichung (6):

$$\lambda = 89^\circ 2' 27''.$$

Nehmen wir nun an

$$\tau = 138^\circ 36' 20'', \quad t' = 130^\circ m,$$

so wird

$$M' F = 311,014 \quad M G = 288,986 \quad \xi = 74^\circ 33' 35''$$

$$F E = 79,818, \quad W F = 100,849$$

und daher

$$t = 180,667$$

$$\varphi = 155^\circ 56' 57'', \quad \psi = 165^\circ 31' 8''.$$

A. Barsky.

## GESELLSCHAFT

ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums  
in ZÜRICH.

Die Generalversammlung in Winterthur wurde von Herrn Präsident Waldner eröffnet und nach schneller Erledigung der rein geschäftlichen Tractanden die Besprechung über die Organisation des Eidgenössischen Polytechnikums begonnen. Der Vorstand hatte diesen Gegenstand schon in mehreren Sitzungen einlässlich durchberaten und das Resultat seiner Studien dem Vereine in V Thesen vorgelegt, die in der letzten Nr. 9 der „Eisenbahn“, Seite 72, zu finden sind.

Herr Oberingenieur J. Meyer von Lausanne und Herr Stadtbaumeister Geiser von Zürich referirten in französischer und deutscher Sprache über die absichtlich allgemein gehaltenen Thesen und berührten dabei auch einzelne Fachschulen. Beide betonten die Nothwendigkeit einer Änderung in der Organisation der Anstalt. Seit dem nun 22jährigen Bestehen der Schule seien in technischer Beziehung so viele Fortschritte gemacht worden, und die Anforderungen an die Techniker so ausserordentlich gestiegen, dass auch von der Bildungsanstalt derselben erwartet werden müsse, dass die Zöglinge diesen erhöhten Anforderungen entsprechen. Dies könne man nun von der eidgenössischen polytechnischen Schule nicht im vollen Masse sagen. Namentlich werde, wie Herr Geiser hervorhob, der praktischen Ausbildung eine zu geringe Aufmerksamkeit geschenkt; man überhäufe die Bauschüler z. B. mit Fächern aller Art, während sie in einem der für ihren Beruf allerwichtigsten Fächer, der

chemischen Technologie der Baumaterialien, kaum Anfangsgründe erhalten.

Aus den Referaten und der Discussion ging hervor, dass, wenn sich die eidgenössische polytechnische Schule auf der gleichen Höhe mit ihren Schwesteranstalten in Deutschland und Frankreich erhalten wolle, eine Reorganisation oder Abschaffung eingerisser Uebelstände nothwendig sei.

Man war darin einig, dass in der reorganisirten Schule eine bessere Vorbildung der Schüler verlangt werden müsse. Ob gerade eine Gymnasialbildung nöthig sei, darüber gingen die Ansichten auseinander. Herr Professor Culmann gab in einem gründlichen mit Beifall aufgenommenen Votum der Anschauung Ausdruck, dass das Gymnasium, wenn es als Vorbildungsanstalt für das Polytechnikum gelten solle, ebenfalls einer Reorganisation unterzogen werden müsse.

Im Zusammenhang mit der Frage einer besseren Vorbildung der Schüler steht die Frage einer Reorganisation des Vorcourses. Sämmliche Redner stimmten darin überein, dass die jetzige Einrichtung des Vorcourses durchaus nicht zweckentsprechend sei; statt eine allgemeine Bildung zu vervollständigen, gebe er nur eine specielle mathematische Dressur.

Die Frage der Einführung der Studienfreiheit, die auch den Gegenstand einer These bildete, wurde von den Rednern weder entschieden bejaht, noch verneint; Herr Culmann glaubt, man müsse bezüglich Studienfreiheit einen Unterschied zwischen Universität und Polytechnikum beibehalten.

Da die zugemessene Zeit schon ziemlich vorgerückt war, musste zum Schluss und Abstimmung geschritten werden, obgleich die Discussion keinen einzigen Gesichtspunkt zu Tage gefördert hatte, der nicht schon in den Sitzungen des Vorstandes einlässlich erörtert worden war, und es wurde dann folgender einstimmiger Beschluss gefasst:

„Die Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums ermächtigt den Vorstand, unter Beziehung einer Commission, bestehend aus ältern Mitgliedern und sonstigen ehemaligen Polytechnikern und Practikern der verschiedenen Fachrichtungen, sowie unter Zuzug von Professoren der Anstalt selbst, Vorschläge für Reorganisation allgemeiner Natur, sowie auch einzelner Fachschulen auszuarbeiten. Dabei soll die im Schoosse der Versammlung obgewaltete Discussion als Grundlage dienen. Die ganze Arbeit ist der nächsten Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.“

Als Zusammensetzungsort für die nächste Generalversammlung wurde Solothurn bezeichnet.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

#### Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 1. September 1876.  
Im Anstande zwischen den Directionen der Nationalbahnen und der Nordostbahn betreffend die Zulassung von Güterwagen mit Schalengussrädern im Verkehr von Bahn zu Bahn hat der Bundesrat unter Vorbehalt eines späteren endgültigen materiellen Entscheides, der heute noch nicht gefasst werden kann, die Aufrechthaltung des Status quo ante und damit die Zulassung der fraglichen Güterwagen zum Dienste im directen Verkehr angeordnet. N. Z. Z.

Vom 4. September:

Die Frist für Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten der Unternehmung einer Eisenbahn von der Emmenbrücke über Biwil und Seon zum Anschlusse an die Linie Aarau-Lenzburg oder Wildegg eventuell an die Nordostbahn, ist abermals um zwei Jahre, also bis 18. Juli 1878, verlängert. N. Z. Z.

#### Eisenbahnen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,80 Meter, Airolo 12,30 Meter. Total 42,10, mithin durchschnittlich per Tag 6,00 Meter.

Auf der Seite von Airolo war drei Tage Stillstand, wegen Festsetzung des Tracé durch die Ingenieure der Gotthardbahngesellschaft.

**Bern-Luzern-Bahn.** Herr Professor G. Vogt in Zürich hat im Process der Gläubiger der Bern-Luzern-Bahn gegen die Bahngesellschaft, respective die Cantone Bern und Luzern, ein Gutachten ausgearbeitet, welches die beschränkte Haftbarkeit der Cantone verwirft und folgende drei Sätze aufstellt:

„Die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern, sofern sie die im Actiengesellschaftsgesetz vorgeschriebenen Formalien nicht erfüllt hat, ist als eine Erwerbsgesellschaft anzusehen, deren Theilnehmer in der durch Satz. 885 und 887

festgesetzten Haftbarkeit stehen. Die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern hat sich nie auf eine rechtsgültige Weise in eine Actiengesellschaft mit beschränkter Haftbarkeit umgewandelt; sie ist geblieben was sie von Anfang an war, und keine von den Folgen, welche das Zustandegekommen sein einer solchen Actiengesellschaft voraussetzen, hat für sie eintreten können. So wenig als zur Verleihung der Concession, war die Regierung des Cantons Bern zur Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern competent; der grosse Rath konnte ihr diese Competenz nicht delegiren; schon die Genehmigung der Statuten durch die Regierung war rechtlich wirkungslos, und die genannte Gesellschaft konnte desshalb auch nicht durch Erfüllung der übrigen Förmlichkeiten sich in eine Actiengesellschaft mit beschränkter Haftbarkeit umwandeln.“

B.

Mit dem 1. September ist, nachdem nun der betreffende Betriebsantrag definitiv abgeschlossen worden, der Betrieb der Bödeli-Bahn an die Jura-Bern-Bahn übergegangen.

N. Z. Z.

**Gotthardbahn.** Herr Ingenieur O. Zschokke in Aarau hat gegenüber den Ansichten der Nordostbahndirectores Stöll und Escher und der Herren Trajectdirecteur Müller und Ingenieur Struppel ein zweites Gutachten an den Bundesrath gerichtet, in welchem er zu dem Schlusse gelangt, dass durch vorläufige Nichtausführung der beidseitigen subalpinen Zufahrtslinien, dagegen durch Annahme entsprechender, in ihrer baulichen Ausführung aber provisorischer Trajectanlagen auf dem Vierwaldstätter- und Langensee, — endlich durch Erbauung von Zahnschneebahnen auf den Steilrampen der beidseitigen alpinen Zufahrten zum Gotthardtunnel — die Gotthardbahn mit dem der Gesellschaft laut Bericht Hellwag zur Verfügung stehenden Mitteln erbaut werden könne, ohne den Betrieb und die Verkehrsstüchtigkeit dieser internationalen Linie zu beeinträchtigen.

Sch. G.

Am 29. August fand in Chiasso eine Zusammenkunft der Ingenieure Koller, Hellwag, Wetli, Bridel u. a. m. statt zur Besichtigung der Eisenbahnarbeiten Chiasso-Como und zur Festsetzung des Dienstes für den nächstens zu eröffnenden Betrieb.

B. N.

\* \* \*

### Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)  
Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

#### Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	81,25	71,25	Gute Marken wie:			
Coltness	72,50	70,90	Clarence, Newport etc.	61,25	59,35	57,50
Shotts Bessemer	91,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	156,25		
Glenarnock	77,50	70,90	im Werk			
Eglinton	70,00	68,75				
f. a. b. Ardrossan			Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Ostküste	No. 1	No. 3	der Tagesscurs, sondern 1 Sch. zu			
Kinnel	71,25	67,50	Fr. 1,25 angenommen.			
Almond	71,25	67,50				
f. a. b. im Forth						

#### Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	175,00 — 200,00	156,25 — 168,75
" best	200,00 — 225,00	168,75 — 181,25
" best-best	225,00 — 240,00	193,75 — 206,25
Blech No. 1—20	225,00 — 250,00	225,00 300,00
" 21—24	250,00 — 287,50	— —
" 25—27	287,50 — 325,00	— —
Bandesen	275,00 — 287,00	— —
Schienen 30 Kil. und mehr	150,00 156,25	140,00 — 150,00
franco Birmingham	im Werk	im Werk

\* \* \*

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

e id g. Polytechnikums in Zürich.

#### Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

##### Offene Stellen.

- Ein tüchtiger Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
- Ein zuverlässiger Geometer in die Ostschweiz.
- Stellen suchende Mitglieder.
- Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.
- Ein Forstmann.

##### Bemerkungen:

- Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
- Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:

Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

## Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Name der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1-31. Juli.								
			Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.			
	1876	1875	1876	1875	Differenz	1876	1875	1876	1875	Differenz	
<b>Nordostbahn</b>	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	0/0	0/0	Fr.	Fr.	Fr.	
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875 und Linie Sulgen-Gossau eröff. den 5. Juli 1876)	302	213	1 149 000	1 109 605	—	51,2	47,7	3 804	5 209	—	
Zürich-Zug-Luzern ... ... ... ...	64	64	170 200	177 188	— 6 988	71,1	72,8	2 659	2 768	— 109	
Bülach-Regensberg ... ... ... ...	20	20	21 100	19 070	+ 2 030	62,5	63,8	1 055	953	+ 102	
Bötzbergbahn ... ... ... eröff. 2. August 1875	57	—	188 000	—	—	35,7	—	3 298	—	—	
<b>Centralbahn</b> ... ... ... ...	240	240	1 105 000	1 264 869	— 159 869	53,8	52,2	4 604	5 270	— 666	
Basler Verbindungsbahn ... ... ... ...	5	5	29 100	20 636	+ 8 464	28,5	31,7	5 820	4 127	+ 693	
Aarg. Südbahn ... ... 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	29	18 300	16 348	+ 1 952	67,2	69,0	631	563	+ 68	
<b>Suisse Occidentale</b> Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876	345	332	1 410 000	1 130 722	+ 9 278	58,4	54,1	4 086	3 405	+ 681	
Jougne-Eclépens ... (Vallorbes-Grenze 3 Kil. eröff. 1. Juli 1875)	35	35	36 700	27 640	+ 9 060	30,7	74,4	1 049	789	+ 260	
Ligne du Simplon ... ... ... ...	80	80	63 800	67 271	— 3 471	75,1	70,9	798	841	— 43	
Bulle-Romont ... ... ... ...	19	19	17 500	15 410	+ 2 090	41,1	36,7	921	811	+ 110	
<b>Lausanne-Echallens</b> ... ... ... ...	15	15	14 792	6 523	+ 8 269	94,5	86,2	986	435	— 551	
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b> ... ... ... ...	275	275	695 000	746 749	— 51 749	63,3	59,5	2 527	2 715	— 188	
Toggenburgerbahn ... ... ... ...	26	26	28 100	27 211	+ 889	69,4	66,2	1 081	1 047	+ 34	
<b>Jura - Bernbahn.</b>											
Bern-Biel - Neuveville ... ... ... ...	50	50	136 200	—	—	58,7	—	2 724	—	—	
Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds ... ... ... ...	53	53	78 500	84 267	— 5 767	72,6	71,7	1 481	1 590	— 109	
Jura Industriel ... ... ... ...	38	38	77 800	74 856	+ 2 944	64,1	63,4	2 047	1 970	+ 77	
Delémont-Basel ... ... ... eröff. 25. Sept. 1875	39	—	45 500	—	—	52,7	—	1 167	—	—	
Bern-Luzern ... ... (Langnau-Luzern 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875)	95	—	130 000	—	—	71,1	—	1 368	—	—	
Lyss-Fräschels eröffnet den 12. Juni 1876 ...	12	—	6 600	—	—	68,2	—	550	—	—	
<b>Gotthardbahn:</b>											
Biasca-Bellinzona-Locarno ... ... ... ...	41	41	31 000	34 125	— 3 125	70,7	70,8	756	832	— 76	
Lugano-Chiasso ... ... ... ...	26	26	17 200	19 086	— 1 886	91,8	91,0	662	734	— 72	
<b>Appenzeller-Bahn:</b>											
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	5	14 390	7 905	—	72,7	70,0	959	1 581	—	
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875											
<b>Tössthalbahn*</b> ... ... ... eröff. 4. Mai 1875	26	26	18 541	22 205	— 3 664	66,1	67,2	714	854	— 140	
<b>Uetlibergbahn.</b>											
Zürich-Uetliberg ... ... ... eröff. 12. Mai 1875	9,1	9,1	29 595	27 666	+ 1 929	85,8	80,6	3 288	3 074	+ 214	
<b>Rigibahnen:*</b>											
Vitznau-Staffel ... ... ... ...	5,1	5,1	106 204	117 517	— 11 313	93,7	91,8	7 586	8 408	— 822	
Staffel-Kulm ... ... ... ...	2	2									
Kaltbad-Scheideck ... ... ... ...	7	3,5									
<b>Arth-Rigibahn*</b> ... ... ... ...	12	—	44 310	37 619	+ 6 691	93,7	85,5	3 692	3 135	+ 557	
<b>Emmenthalbahn.</b>											
Solothurn-Burgdorf ... ... ... eröff. 26. Mai 1875	24	24	17 859	14 958	+ 2 901	58,2	67,8	744	623	+ 121	
<b>Schweiz. Nationalbahn.*</b> eröff. 17. Juli 1875.	75	—	63 700	—	—	58,5	—	849	—	—	
<b>Bödelibahn.*</b> ... ... ... ...	9	9	32 100	31 298	+ 802	79,4	79,7	3 566	3 474	+ 192	

Von den mit \* bezeichneten Bahnen (5) sind uns die Bulletins nicht zugekommen.