

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

## 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:** 23.02.2026

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

„même de suivre les traces de M. Schneider, et c'est dans ces hommes-là qu'elle doit placer tout son espoir, de pouvoir reconquérir dans les rangs des nations la position éminente à laquelle elle a droit.“ J. M.

Lausanne, janvier 1876.

\* \* \*

### Prüfung der Leuchtkraft des Gases.

Eine neue Methode, die Leuchtkraft des Gases zu prüfen, ist kürzlich durch Hrn. Siemens in London aufgefunden worden. Die Erfindung beruht auf der durch M. Sale gemachten Entdeckung, dass das crystallinische Selenium ein Leiter der Electricität ist, je nachdem dasselbe grösser oder geringer Licht ausgesetzt wird. Die fortleitende Kraft des Seleniums ist indessen eine geringe und die zerstörende Wirkung der calorischen Strahlen auf dasselbe sind sehr bedeutend. Hr. Siemens fand indessen, dass er durch Erhitzen des amorphen Selenium und langsames Abkühlen desselben Krystalle erhielt, welche bessere Leiter der Electricität und empfindlicher gegen das Licht, zugleich aber weniger empfänglich gegen die Hitze waren. Er befestigte einige kleine Theile dieses crystallisierten Seleniums in der Kette einer galvanischen Batterie und verband dieselbe mit einem Galvanometer, dessen Nadel aufs genaueste den stärkern oder schwächeren galvanischen Strom durch das Selenium zeigt. Dieser Strom empfand auch die geringste Lichtwirkung und giebt deshalb ein viel feineres und sichereres Mittel die Leuchtkraft zu messen als der gewöhnliche Photometer. Ein Licht von einer bestimmten Leuchtkraft wurde als Mass angenommen und jedes andere Licht konnte gemessen werden, indem man es in der Distanz aufstellte, in welcher es die gleiche Wirkung auf den Galvanometer ausübt. Die Lichtstärke konnte dann nach der bekannten Regel berechnet werden, dass sich die Intensität des Lichtes umgekehrt zum Quadrate der Entfernung ändert.

T. E.

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Société Suisse des Ingénieurs et Architectes.

La commission du règlement de la Société a discuté les différents principes et fixera les termes de la rédaction à une séance prochaine.

Les principales modifications qu'elle propose et cela dans le but d'imprimer une plus grande activité à la Société, sont:

La formation d'un Comité central permanent, composé de 5 membres demeurant dans une même localité ou dans des localités voisines, et ayant la direction de la Société.

La Société reconnaît des Sections locales, toutefois il n'est pas nécessaire que tous les membres fassent partie de Sections.

Les Sections nomment des délégués dont l'assemblée est convoquée par le comité central et qui s'occupent des questions intéressant de la construction, des finances de la Société, des questions concernant l'organe de la Société, de l'ordre du jour des assemblées générales et du lieu auquel celles-ci se tiendraient.

L'assemblée générale se réunit tous les ans, ou au moins tous les deux ans. Elle est préparée par un comité de réception local qui préside l'assemblée tandis que c'est le comité central qui préside l'assemblée des délégués.

On espère ainsi voir se former des sections dans toute la Suisse sans qu'il soit nécessaire que les limites des sections correspondent à celles des cantons.

La commission a chargé son secrétaire de rédiger un projet de statuts d'après ces principes et d'autres qui ont été encore discutés et les termes de la rédaction seront arrêtés à la prochaine séance qui aura lieu à Neuchâtel.

#### Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

In der Sitzung vom 28. Jan. wurden in erster Linie Vereinsgeschäfte behandelt und als Versammlungsort das Gesellschaftslocal im Museumsgebäude für den ganzen Winter angenommen.

Hierauf hielt Herr Architect Jenzer, Director der Ostermundiger Steinbrüche ein Referat über „die Ausschreibung von öffentlichen Concurrenzen zur Erlangung von Bauplänen“, wo auf man beschloss, die Vorschläge des zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Vereines, sowie die deutschen Vorschriften unter die Mitglieder zu vertheilen, um in der nächsten Sitzung hierüber einlässliche Discussion pflegen zu können.

Dem Antrag, im Gesellschaftszimmer einen Fragekasten aufzustellen, wurde mit grosser Befriedigung beigeplichtet und durfte diese Einrichtung auch andern Vereinen zu empfehlen sein.

Der um das Aufleben der schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereine so viel bemühte Redactor der „Eisenbahn“, Herr Ingenieur Paar, war in der Sitzung anwesend und referierte kurz über den Stand der Börsenbaufrage in Zürich.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Mittwoch den 2. Februar 1876. Anwesend 28 Mitglieder 2 Gäste. Betreffend das Protocoll wird beschlossen, es sollen die eingehenden Referate über unsere Besprechungen und Discussionen, die in unserm Vereinsorgan „Eisenbahn“ erscheinen, gesammelt und eingebunden werden und als Beilage zum Protocole dienen.

Die Discussion betreffend Börsenbaufrage wird fortgesetzt und beendet (nachdem ein Antrag auf Wiederbesprechen des von der Stadt definitiv festgesetzten Bauplans für das Kratzquartier mit grosser Mehrheit verworfen worden). Ein Referat hierüber wird in der nächsten Nummer folgen.

Der Verein beschliesst, in 8 Tagen wieder Sitzung zu halten. Auf der Tractandenliste für die folgenden Sitzungen steht: Besprechung der Honorarfrage für Architecten; des Concurrenzverfahrens bei öffentlichen Concurrenzen; ferner: über die Cementsteine des Herrn Ruge in Altstätten und deren Vortheile etc.

\* \* \*

### Literatur.

#### M. M. von Weber: Werth und Kauf der Eisenbahnen.

Wien, Pest, Leipzig; A. Hartleben's Verlag, 1876.  
Preis Fr. 2.25.

Von Weber's „Populären Erörterungen von Eisenbahnfragen“ ist bereits die zweite Nummer erschienen. Das verdienstliche Unternehmen, für die Eisenbahnfragen ein allgemeineres Verständniß vorzubereiten, ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Zeit; denn nirgends — wie hier — bewegt sich die Discussion so sehr im Kreislauf hergebrachter Anschauungen und Schlagworte. In allgemeineren und weiteren Kreisen hat sich bis jetzt eine sachgemäße Beurtheilung des Eisenbahnwesens nicht verbreiten können, da die eigentliche Fachkenntniß fast ausschliesslich auf einer Seite war, welche ein Interesse daran hatte, dieses Wissen wie ein delphisches Heiligtum mit olympischer Weisheit zu wahren und zurückzuhalten. Wenn nun auch diese Heiligtümer den „Profanen“ nicht ganz verschlossen blieben und auch manch' ein „Priester“ sich berufen fühlte, die Welt seiner Kenntnisse theilhaftig werden zu lassen, so sind wir doch immerhin noch weit davon entfernt, die Eisenbahnfragen bereits „populär“ erörtern zu können. Uns scheint — so sehr wir jene „Profanierung“ begrüssen —, dass dieses Gebiet sich nicht so sehr zu eigentlich populären Abhandlungen eignet. Gerade die vorliegende Weber'sche Schrift ist hierin durchaus nicht glücklich. Beispielsweise mag erwähnt sein, dass die Schilderung des Bahnkaufes in England und Frankreich in wenigen Sätzen keineswegs geeignet ist, auch nur ein annäherndes Verständniß über jene Vorgänge zu verbreiten; während anderseits zugegeben werden muss, dass ein tieferes Eingehen auf jene Verhältnisse den Rahmen einer „populären Erörterung“ wieder überschreiten würde; aber gerade dieser Widerspruch zwischen der Gründlichkeit, ohne welche ein richtiges Verständniß nicht gedacht werden kann — und der nothwendigen Kürze der Darstellung spricht bestimmt gegen Versuche dieser Art. Dasselbe gilt bezüglich der Definitionen über den Werth einer Bahn und der Beispiele von Bahnankäufen durch den Staat.

Aber auch die etwas verschleierte Polemik gegen die Nördling'sche Eisenbahnpolitik beweist, dass selbst eine „populäre“

Erörterung“ keineswegs umhin kann, sich in einen Kampf gegen ein System einzulassen, das mit so grosser Gelehrsamkeit und mit den eingehendsten Studien über aus- und inländische Zustände vorbereitet worden: eine populäre Erörterung überschreitet ihre Aufgabe, sobald sie sich eine solche Polemik erlaubt.

Sehen wir von diesem rein formellen Fehlgriff ab, so erblicken wir in der vorliegenden Broschüre eine sehr gewandte und durchsichtige Darstellung dieses noch selten behandelten Gegenstandes, die sich würdig an die bisherigen Schriften des produktiven Schriftstellers anschliesst, aber auch mit derselben Vorsicht genossen sein will.

St.-B.

\* \* \*

**Stummer's Ingenieur.** Der Verleger dieses Blattes, Herr Carl Fromme in Wien, theilt mit, dass durch die seit October vorigen Jahres andauernde Krankheit des Eigenthümers, Herausgebers und Redacteurs dieses Blattes eine Verzögerung im Erscheinen der letzten Nummer des Jahres 1875 eingetreten, sowie auch das Forterscheinen für 1876 in Frage gestellt ist.

**Eiserner Brückenbelag.** Von Carl Pestalozzi, Professor am eidgen. Polytechnikum. — Zweite Bearbeitung mit 3 Tafeln. — Zürich, Verlag von Meyer & Zeller (A. Reimann). 1876. Preis 2 Fr.

Die eben erschiene neue Bearbeitung des seiner Zeit aus dem Jahresprogramm des eidgenössischen Polytechnikums veröffentlichten Separatdruckes wird von den Fachgenossen mit um so grösserer Befriedigung aufgenommen werden, als man selbst in der neuesten einschlägigen Fachliteratur vergleichbar nach gebührender Würdigung der dem modernen Brückenbau angehörenden Errungenschaft des eisernen Brückenbelags späht.

Der im Jahre 1855 an der Arc de l'Étoile in Paris angestellte Versuch, den Brückenbelag aus gewalzten Schienen zu bilden, hat insofern gute Früchte getragen, als seine Unvollkommenheit Anregung zu einer zweckdienlicheren Lösung dieser Frage lieferte. — In der That haben auch die folgenden Versuche Resultate zu Tage gefördert, welche dem Eisenbelag in der Form, wie er heutzutage üblich ist, allgemeine, mitunter sogar gesetzlich gebotene Anwendung sichert.

Die Vortheile dieses Belags, gegenüber allen andern bisher gebräuchlichen Systemen desselben finden in genanntem Aufsatze bereitden Ausdruck. In demselben unterwirft der Herr Verfasser alle Formen des Brückenbelags einer eingehenden Kritik und gelangt auf dem Wege vergleichender Rechnungen in Bezug auf die Tragfähigkeit, Kosten und Dauer unter jeweiliger Berücksichtigung der die Continuität des Verkehrs bedingenden Verhältnisse zu dem interessantesten Ergebnisse, dass der eiserne Brückenbelag, sei es in der Form von Zorßeisen oder Buckelpfosten, nicht nur für Brücken in Eisen den ökonomisch vortheilhaftesten Belag abgibt, sondern dass derselbe in den meisten Fällen auch Holzbrücken mit Erfolg zu dienen im Stande ist.

Den Inhalt der neuen Ausgabe des Aufsatzes finden wir um die Untersuchungen zweier Schienenprofile mit den zugehörigen Tafeln bereichert. Angesichts der gediegenen, gründlichen Bearbeitung des Gegenstandes von Seite des geschätzten Herrn Verfassers können wir nicht genug bedauern, dass die gewandte Feder desselben bei diesem Thema geblieben und möchten hiemit dem vielseitigen Wunsche Ausdruck verliehen haben, dieselbe möglicherweise bald aus der „eisernen Gefangenschaft“ befreit werden.

Gr.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

#### Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 26. Januar 1876. Das Directorium der schweizerischen Centralbahn erhält die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes auf der neuen Verbindungsstrecke zur Einfahrt in den provisorischen Rangirbahnhof in Basel.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 28. Januar 1876. Der von der Direction der Schweizerischen Nordostbahn eingereichte Plan betreffend die zur Besorgung des Güterverkehrs nach Horgen weiter herzustellenden Einrichtungen hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten unter folgenden Bedingungen:

1) Der Betrieb der fraglichen Bahnstrecke darf nur bei Tag stattfinden.  
2) Es ist auf derselben eine ununterbrochene verschärfte Bewachung auszuüben.

3) Die Strecke ist nur langsam zu befahren.

4) Die Bahngesellschaft haftet für allen aus diesem Betriebe sich allfällig ergebenden Schaden.

5) Sofort nach Eingang des Berichtes der zur Untersuchung der Catastrophe vom September berufenen Experten, jedoch spätestens innert drei Monaten, sind die Pläne für die definitiven Einrichtungen vorzulegen.

Der Unternehmung der Eisenbahn Uster-Saaland wird eine nochmalige einjährige Fristverlängerung, bis 1. Februar 1877, für die Leistung des Finanzausweises für den Beginn der Erdarbeiten, bewilligt, in der Meinung, dass eine weitere Fristerstreckung nicht gewährt, beziehungsweise nicht empfohlen werden soll.

#### Cantone.

Zürich. Regierungsrathsverhandlungen vom 29. Jan., Die Mittheilung, dass der Regierungsrath Einzahlungen an die Nationalbank verweigert habe, ist falsch. — An die Tösswurungen bei Bauma wird ein Staatsbeitrag von Fr. 2000 bestimmt. Wollishofen erhält an seine Sihlwurungen einen Staatsbeitrag von Fr. 5500. — Lindau wird an seine Strassenbaute an der Baugrenze Tagelschwangen-Nürensdorf ein Staatsbeitrag

von Fr. 5300 gesprochen. — Der Beschluss des Bezirksrathes Winterthur betreffend Zufahrtsstrasse zur Station Seen wird bestätigt und die Strasse in zweite Klasse aufgenommen. — Sternenberg erhält einen ausserordentlichen Beitrag an sein Strassenwesen von Fr. 2500. — Die Finanzdirektion wird ermächtigt, der Tössthalbahn als Theil der Subventionssumme bis auf 90% d. h. Fr. 275,000 auszubezahlen. — Zur Prüfung der Bauverhältnisse der neuen Caserne wird eine ausserordentliche Expertise angeordnet.

Stadtrathsverhandlungen vom 22. und 26. Januar 1876. Der Regierungsrath hat der Stadt unter einigen Bedingungen die Bewilligung erteilt, die Abgrabung am linken Sihl- und Limmattufer laut Plan zum Zweck der Erstellung des projectirten Wasserwerkes gegenüber dem Platzspitz bis unterhalb der Gasfabrik auszuführen. — Der Vorstand der kaufmännischen Gesellschaft hat sich betreffend die Ausführung der Börsenbaute einstimmig für den Bauplatz im Stadthausquartier entschieden.

#### Eisenbahn.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 4,30 M. Airolo: 28,40 M. Total: 32,70 M. mithin durchschnittlich per Tag: 4,70 M.

**Nordostbahn.** In Horgen hat am Seeufer eine neue Senkung stattgefunden, die aber absolut keinen besorgnisregenden Charakter trägt. Es ist nämlich die etwa neun Meter lange Ecke, welche zwischen dem Dampfschiffsteg und der früheren Versenkung in den See hinausragte, wie zu erwarten stand, nachgerutscht, so dass nunmehr der Strand am Einsenkungsgebiet eine einfache gewölbte Curve bildet.

**Centralbahn.** Für das Jahr 1875 soll den Actionären eine Dividende von 5% bezahlt werden.

**Bern-Luzernbahn.** Das Bundesgericht hat beschlossen, der Bern-Luzernbahn einen Termin von 6 Monaten (vom 18. d. an gerechnet — also bis zum 18. Juli) zu gewähren, um binnen dieser Frist sich mit den Gläubigern zu verständigen und dass auch vor Ablauf der 6 Monate die sofortige Liquidation angeordnet werden soll, insofern die Gesellschaft selber sich insolvent erkläre, oder wenn sie in der Zwischenzeit für eine andere Schuldverbindlichkeit nach dem gewöhnlichen Verfahren bis zur Pfändung oder bis zum Concurs betrieben würde, oder endlich wenn der Betrieb der Linie vom 1. März ab nicht sicher gestellt werden könnte.

**Ligne du Simplon.** Das Baudepartement hat die Arbeiten für die Eisenbahn von der Susté nach Visp zur Uebernahme ausgeschrieben. Dieselben sind in 4 Loose abgetheilt, nämlich:

I. Loos. Leuk-Turtmann,	1460	Meter,	Fr.	56,000
II. " Turtmann,	1760	"	"	82,500
III. " Steg-Schnydrigen	2920	"	"	125,000
IV. " Visp	2400	"	"	68,000

Die Ausschreibung betrifft nicht bloss den Bahndamm, sondern den ganzen Unterbau, auch das Mauerwerk und die nötigen Schutzbauten gegen die Rhone, kurz alles bis zur Beschotterung und Schienenlegung.

**Gotthardbahn.** Bei Anlass der Empfangsbesccheinigung für das Bau- und Finanzprogramm für das 4. Baujahr des Gotthardtunnels hat die Regierung von Luzern den Bundesrat um Aufschluss gebeten betreffend den Bau der Linie Küsnacht-Luzern und ihm erklärt, dass begreiflich von ihrer Seite keine weitere Einzahlung auf die Gotthardbahnsubvention mehr geleistet werde, wenn man nicht vor Einrufung derselben die sichere Garantie dafür habe, dass fragliche Linie wirklich gebaut werde, sondern dass vielmehr ausdrücklich das Recht vorbehalten werde, für den Fall, dass jene bestimmte Voraussetzung, unter welcher sowohl der Canton als die Stadt Luzern ihre Subvention beschlossen haben, nicht eintreffen sollte, auch die bereits geleisteten Subventionsraten wieder zurückzufordern.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

#### eidg. Polytechnikums in Zürich.

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

###### Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

###### I. Ingenieur-Fach:

1) Zwei junge Ingenieure als Geometer nach Pruntrut.

2) Zwei junge Ingenieure nach Paris.

###### II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein tüchtiger Maschinen-Construktur nach Lissabon.

###### III. Chem.-techn.-Fach:

1) Ein im Wollen- und Baumwollendruck bewandter Colorist als Dirigent einer Druckerei in Österreich.

2) Ein junger Chemiker event. als Anteilhaber einer chem. Fabrik.

###### IV. Agricultur-Fach:

1) Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

###### V. Lehr-Fach:

1) Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

###### VI. Lehr-Fach:

1) Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

###### Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

###### I. Bau-Fach:

1) Ein jüngerer und ein älterer Architect.

2) Ein tüchtiger Architect zu möglichst sofortigem Eintritt nach Bern.

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission:  
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

###### Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das,

# RECETTES

## des Chemins de Fer SuisseS.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1875	1874		1875	1874	Déférence	1875	1874	Déférence
<b>Nordostbahn</b>									
Engerets Netz	Kil. 213	Kil. 213	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	726,000 10,457,501	719,608 9,759,190	+ 6,392 + 698,311	3,408.— 49,096.—	3,378.— 45,818.—	+ 30.— + 3,278.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	76,100 1,369,287	65,535 1,298,986	+ 10,565 + 70,301	1,189.— 21,395.—	1,024.— 20,297.—	+ 165.— + 1,098.—
Bülach-Regensberg	20	20	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	17,900 245,910	15,380 182,354	+ 2,520 + 63,556	895.— 12,295.—	769.— 9,118.—	+ 126.— + 3,177.—
Linksufrige Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875	62	—	1—31 Décembre dep. 20 Septembre	47,600 189,500	— —	— —	768.— —	— —	— —
Bötzbergbahn	57	—	1—31 Décembre depuis 2 Août	145,300 860,000	— —	— —	2,549.— —	— —	— —
<b>Centralbahn</b>	240	240	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	665,000 11,377,919	826,169 12,166,440	-161,169 -788,521	2,771.— 47,408.—	3,442.— 50,693.—	-671.— -3,285.—
Verbindungsbaahn in Basel	5	5	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	16,450 196,367	13,804 193,607	+ 3,146 + 2,760	3,290.— 39,273.—	2,661.— 38,721.—	+ 629.— + 552.—
Aarg. Südbahn ... 20 Kil. eröff. 23. Juni 1874	29	20	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	11,600 152,311	8,693 —	+ 2,907 —	400.— —	435.— —	-35.—
9 " " 1. " 1875									
<b>Suisse Occidentale</b>	332	332	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	780,000 12,099,681	773,085 11,832,878	+ 6,915 + 176,803	2,349.— 36,174.—	2,329.— 35,641.—	+ 20.— + 533.—
Jougne-Eclépens	35	32	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	19,400 213,670	— —	— —	554.— —	— —	— —
Vallorbe-Grenze 3 Kil. eröff. 1. Juli 1875	80	80	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	31,500 606,897	26,748 600,926	+ 4,452 + 5,971	393.— 7,586.—	334.— 7,512.—	-59.— + 74.—
<b>Lausanne-Echallens</b>	15	15	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	6,902 78,369	5,584 —	+ 1,318 —	460.— 5,224.—	372.— —	+ 88.—
Chêzeaux-Echallens 8 Kil. eröff. 1. Juni 1874	19	19	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	15,000 191,005	14,610 179,254	+ 390 + 11,751	789.— 10,053.—	769.— 9,434.—	+ 20.— + 619.—
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b>	275	275	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	468,900 6,850,821	456,459 6,375,701	+ 12,441 + 475,120	1,705.— 24,912.—	1,660.— 23,184.—	+ 45.— + 1,728.—
Toggenburgerbahn	26	26	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	17,300 272,500	17,538 251,613	- 238 + 20,887	665.— 10,481.—	675.— 9,677.—	-10.— + 804.—
<b>Jura-Berne-Lucerne</b>									
Lucerne-Berne	95	36	1—31 Décembre depuis 11 Août	57,000 455,809	— —	— —	600.— 4,798.—	— —	— —
Luzern-Langnau 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875									
Berne-Bienne-Neuveville	50	—	1—31 Décembre depuis 11 Août	88,500 607,815	— —	— —	1,770.— 12,156.—	— —	— —
Bienne-Sonceboz-Chaux-de-Fonds	53	—	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	53,000 857,163	55,296 —	- 2,296 —	1,000.— 16,173.—	1,048.— 1,344.—	-43.— + 55.—
Sonceboz-Tavannes									
Jura Industriel	38	38	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	49,000 784,924	51,086 821,388	- 2,086 + 36,464	1,289.— 20,655.—	1,344.— 21,615.—	+ 55.— - 960.—
Delémont-Basel	39	—	1—31 Décembre dep. 25 Septembre	31,000 127,300	— —	— —	800.— —	— —	— —
<b>Gotthardbahn: Biasca-Bellinzona-Locarno</b>									
20 Kil. eröff. 6. Dec. 1874	41	—	1—31 Décembre	46,500	—	—	694.—	—	—
21 " " 20. Dec. 1874	67	—							
Lugano-Chiasso	" 6. Dec. 1874	26	depuis 1 Janvier	620,494	—	—	—	—	—
<b>Localbahn: Winkel-Herisau</b>	5	15	1—31 Décembre depuis 12 Avril	11,015 84,063	— —	— —	734.—	—	—
eröff. 12. Apr. 1875									
Herisau-Urnäsch	" 21. Sept. 1875	10							
<b>Tössthalbahn</b>	26	—	1—31 Décembre depuis 4 Mai	14,080 140,754	— —	— —	541.—	—	—
<b>Uetlibergbahn</b>	9,1	—	1—31 Décembre depuis 12 Mai	2,936 148,706	— —	— —	324.—	—	—
<b>Emmenthalbahn</b>	24	—	1—31 Décembre depuis 26 Mai	11,895 99,846	— —	— —	454.—	—	—
<b>Rigibahnen. Vitznau-Staffel</b>	5,1	5,1	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	— 549,197	— —	— —	— —	— —	— —
Staffel-Kulm	2	2							
Kaltbad-Unterstätten 3½ Kil. eröff. 14. Juli 1874									
Unterstätten-Scheideck	7	3½							
" 1. Juni 1875									
<b>Arther-Rigibahn (Arth-Kulm)</b>	12	--	1—31 Décembre depuis 4 Juin	— 162,820	— —	— —	— —	— —	— —
" 4. Juni 1875									
<b>Schweiz. Nationalbahn.</b>	75	—	1—31 Décembre depuis 17 Juillet	39,700 262,600	— —	— —	529.—	—	—
eröff. 17. Juli 1875.									
<b>Bödelibahn.</b>	4,2 Kil. eröff. 1. Juli 1874.	8,8	4,6	1—31 Décembre depuis 1 Janvier	7,400 198,872	7,848 —	- 448 —	819.—	—
							22,599.—	—	—