

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 10

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

Der untere Theil der Linie konnte erst Anfangs Juli l. J. vergeben werden; als Vollendungstermine wurden bedungen: für die Arbeiten von der Sihl bis an den Fuss des Berges Ende August und für die übrigen Arbeiten Ende November l. J. Die Ausführung dieser Arbeiten veranschlagt zu Fr. 156,607. —, wurde von den Unternehmern Gazanion & Husson mit einem Abgebot von 9 0/0 unter den Einheitspreisen des Voranschlags übernommen.

Gegenwärtig sind auf der ganzen Bahnstrecke beiläufig 300 Arbeiter beschäftigt.

Um die Eröffnung der Bahn zu beschleunigen und den Transport von Schienen und Schwellen etc. selbst bewerkstelligen zu können, wird auf dem linken Ufer der Sihl eine provisorische Station errichtet.

Ein fernerer Umstand, der die Vollendung der Bahn sehr verzögert, ist der Mangel an Kies; mit Ausnahme des Sihlüberganges findet sich solcher in der Nähe der Bahn nur sehr spärlich vor und muss entweder weit her bezogen oder durch Zerklleinern von grössern Steinen gewonnen werden.

Für die Lieferung von Schwellen und Bahnhofhölzer wurde schon unterm 8. Mai 1873 mit Hrn. Unternehmer Lafay dahier, welcher eine eigene Imprägniranstalt im Sihlwald besitzt, ein Vertrag abgeschlossen, und ist das benötigte Quantum gegenwärtig nahezu beigebracht. Die Schwellen und Bahnhofhölzer bestehen grösstentheils aus Buchenholz und werden zum Preise von Fr. 5. 50 p. St. Schwelle und Fr. 80 per Cubicmeter Bahnhofhölzer geliefert.

Die Schienen, Laschen und Platten wurden an die Herren Wendel & Cie. in Hayange zu den damals sehr günstigen Preisen von Fr. 281 resp. Fr. 330 per Tonne vergeben. Die Schienen erhalten ein Gewicht von 30 Kilogramm per laufenden Meter.

Im Monat September wird von der in Aussicht genommenen provisorischen Station aus mit dem Legen der Schienen begonnen, und wenn inzwischen keine weiteren Hindernisse eintreten, die Bahn von jenseits der Sihl bis auf die Station Uetliberg noch im Laufe dieses Jahres fahrbar gemacht werden können. Die Strecke von der Sihl bis auf den Holzlagerplatz wird jedoch wegen der erheblichen Zeit in Anspruch nehmenden Brückenbaute über die Sihl erst Ende Februar k. J. vollendet werden können.

Finanzielles. Der Kostenvoranschlag, auf Grund dessen vom Bundesrath der Finanzanweis genehmigt wurde, lautet wie folgt:

1. Grunderwerbung	Fr. 202,170. —
2. Bahnbau:	
a) Erdarbeiten	Fr. 204,130. —
b) Stützmauern	27,210. —
c) Brücken u. Durchlässe	150,300. —
d) Wegbauten	19,060. —
e) Uferbauten	10,800. —
f) Bettung	70,950. —
	Fr. 482,450. —
g) Oberbau	367,600. —
h) Abschluss, Vermarkung, Telegraph	27,450. —
i) Hochbauten	80,000. —
	Fr. 957,500. —
3. Betriebsinventar	202,600. —
	Fr. 1,362,270. —
4. Allgemeine Verwaltung, technische Vorarbeiten und Verzinsung (100/0 obiger Summe)	136,230. —
	Total Fr. 1,498,500. —

Das Actienkapital von 1 Million in 2000 Actien wurde in Raten von 100 Fr. eingezahlt bei der Subscription, am 15. November 1873, ... und am 15. Mai 1874. Das Obligationencapital von 50,000 Fr. war bei seiner Begebung am 26. Februar 1874 nur zu 261,000 Fr. subscribirt worden. Die Verwaltung habe später noch weiter 100,000 Fr. placirt und habe auch für Deckung der nicht emittirten 139 Obligationen besorgt sein können, ohne Verletzung der Interessen der Gesellschaft. Wie, wird uns wol der nächste Bericht zeigen.

Die Baurechnung, deren Details vor Abschluss der Baute noch kein grosses Interesse bieten, zeigt pro 31. December 1873 bei einem Eingang von 392,500 Fr. an Einzahlungen auf Aktien und 8319 Fr. 30 Cts. an Zinsen, einen Saldo von 259,354 Fr. 76 Cts.,

den die Bilanz in Cassa 2147. 31, Portefeuille 161,986. 10, Conto-Corrent-Debitoren 95,311. 35 aufweist.

Wädensweil-Einsiedeln. Laut dem „Marchboten“ hat die Nordostbahngesellschaft sich letzten Donnerstag bereit erklärt, den Betrieb dieser Bahn zu übernehmen. Die Wädensweil-Einsiedeln-Bahngesellschaft hat die Bahn fertig zu bauen. Es gereicht uns zu grosser Freude, zu vernehmen, dass, entgegen verschiedenen Gerüchten, das Wetli'sche Bahnsystem für diese Strecke beibehalten werden soll.

Literatur. (Fortsetzung.) Siehe No. 8, pag. 89.

Hieran schliesst sich die sehr bemerkenswerthe Studie von Vauthier; Le Percement du Simplon et l'interêt commercial de la France. Paris, 1874. Bei der Durchbohrung eines Gebirges lässt sich der Tunnel höher oder niedriger anlegen. Im Allgemeinen und für den Simplon im Speziellen, ist die möglichst tiefe Lage des Tunnels angezeigt. Gegenüber früheren Projecten, welche eine hohe oder mittlere Lage des Simplon-Tunnels annahmen, legt Herr Vauthier den Tunnel in 740m Höhe im Norden, 625m im Süden, wobei die Länge 18,4 Kilometer wird. In diesem Falle lässt sich der Tunnel vom Genfersee aus mit 10 0/00, von Italien aus mit 20 0/00 (auf kurzer Strecke) erreichen. Die Dauer der Tunnelbaute glaubt H. V. auf 11 bis 12 Jahre ansetzen zu können, die Kosten für die Strecke Domo d'Ossola-Brieg zu 83 Millionen Franken, wobei eine Subvention von 48 Millionen in Aussicht genommen ist.

Um ein solches Project beurtheilen, insbesondere um dasselbe mit andern Bahnen starker Steigung vergleichen zu können, ist es vor Allem nöthig, den Einfluss der Rampe auf die Geschwindigkeit und Betriebskosten zu kennen, um statt der absoluten Längen die maassgebenden virtuellen Längen einsetzen zu können. Der Untersuchung dieser Verhältnisse widmet H. V. das dritte Capitel.

Durch sehr einlässliche Vergleichung der Fahrzeiten auf verschiedenen Bergbahnen findet H. V., dass, je nachdem man die passiven Widerstände gegen die Bewegung eines Zuges auf ebener Bahn bei 50 Kilometer Geschwindigkeit gleich 10 Kilogr. oder gleich 12,5 Kilogr. setzt, man folgende reducirte Geschwindigkeiten auf Rampen erhält:

Rampe von 15 Millimeter	Geschwindigkeiten	
	(bei 10 Kil.)	(bei 12,5 Kil.)
25	25 Kil.	31,250 Kil.
20	20 „	25 „
25	16,667 „	20,833 „
30	14,285 „	17,857 „
40	11,111 „	13,889 „

Zur Beurtheilung der Vermehrung der Betriebskosten auf Rampen stehen leider nur wenige bestimmte Daten zu Gebote; es sind diejenigen von Herrn Ruelle, ehemaligem Oberingenieur der Franco-Suisse, und die ausgezeichneten Noten von Herrn Gottschalk über den Zuförderungsdienst der österreich. Südbahn. Beide aber ergeben einen noch in etwas grösserm Maasse steigenden Einfluss der Rampen, als aus der Vergleichung der blossen Geschwindigkeiten hervorgegangen.

Auf Grund der so gewonnenen Daten bestimmt H. V. die dem Simplon zukommende Verkehrszone im Verhältniss zu den andern Alpenpässen. Es ergibt sich daraus, dass das Mondésir'sche Project mit hochliegendem Tunnel den übrigen Alpenpässen gegenüber wenig concurrenzfähig wäre, dass aber das untere Project namhafte Abkürzungen für gewisse Routen darbietet. Wir können hier den einlässlichen Untersuchungen des Buches nicht mehr folgen und führen nur an, dass aus diesen Untersuchungen sich ergibt:

- a) als Verkehrszone für den Simplon mit Bezug auf den Hafen von Genua: Frankreich ostwärts von der Linie Pontarlier-Paris, Belgien, Elsass-Lothringen und noch eine schmale Zone, östlich vom Rhein, die Cantone Genf, Waadt, Neuenburg, Solothurn, Basel und Aargau;
- b) als Verkehrszone für den Simplon mit Bezug auf Mailand und Piacenza: Frankreich von einer über St. Etienne und Lyon gehenden Linie ostwärts bis über Vesoul, Nancy und Metz hinaus, Belgien und die Schweiz bis Solothurn und gegen Basel hin.

Das fünfte Capitel ist der Bedeutung der Simplonbahn für den Handel und Verkehr gewidmet, sowie der ungefähren Bestimmung der zu erwartenden Rentabilität.

Das sechste Capitel enthält Schlussfolgerungen: „Wir glauben nachgewiesen zu haben:

Dass zwischen Mont-Cenis und Gotthard noch Platz für den Simplon ist; Dass, ungeachtet der auf den ersten Blick gering scheinenden Distanz zwischen Gotthard und Simplon, diese beiden Thore von Italien ganz verschiedenen Gebieten im Norden der Alpen dienen;

Dass wenn der deutsche Verkehr des rechten Rheinufers die natürliche Domaine des Gotthard bildet, wie der Süden Frankreichs dem Mont-Cenis und den Küstenbahnen gehört, das linke Rheinufer und Belgien mit den grossen Linien nach Paris, dem Kanal und England dem Verkehre nach dem Simplon zugehören, wenn man für diesen das niedrigst mögliche Tracé wählt;

Dass wenn — unter diesen Bedingungen — der Simplon für die Reisenden das grosse Thor von Italien und die wahre Orient-Strasse wird, sobald die Schifffahrt des Mittelmeeres sich naturgemäss gegen den Suezkanal hin organisirt hat, derselbe berufen ist, noch weitere Dienste dem Handel und Verkehr zu leisten;

Dass der Simplon nicht nur die Hauptstrasse sein wird, auf welcher die Schweiz ihre maritimen Exportationen und Importationen bewerkstelligt, sondern dass er, die Märkte Ober-Italiens und Frankreichs einander näher bringend, den einen und andern, besonders aber den letztern, wichtige Absatzgebiete öffnen wird, welche die andern Alpenübergänge ihnen nicht verschaffen können;

Dass eine Subvention von 48 Millionen das Unternehmen möglich, selbst lohnend macht und ohne Zweifel auch die Zufahrtsstrassen sichert.“

In einem Anhang wendet sich H. V. gegen den Bericht des Hrn. Cézanne an die franz. Nationalversammlung bei Anlass der 48 Millionen-Subvention und gedenkt darin beiläufig auch des Montblanc-Projectes, das er, zwar mit einigen Zweifeln, weiterer Studien werth hält.

Das Buch enthält eine Menge interessanter Bemerkungen und darf wohl als ein Muster einer solchen Untersuchung bezeichnet werden.

Bund und Cantone.

Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 26. August: 1) eine Reihe nachträglicher Planvorlagen der Gotthardbahndirection für die tessinischen Thalbahnen; 2) den Spezialplan für die Bauausführung der Sitterbrücke bei Bischofszell auf der Bahnlinie Sulgen-Gossau; 3) die Statuten der Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft unter dem Vorbehalt, dass die Bundesversammlung mit der Uebertragung der am 26. Januar d. J. der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau erteilten Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach Heiden an die neue erstgenannte Gesellschaft sich einverstanden erkläre; 4) den von der Regierung von St. Gallen übermachten Entwurf eines Bahnpolizeireglementes für die auf schweiz. Gebiete befindlichen Strecken der Vorarlbergbahn, in der Meinung, dass, sofern das künftige Transportreglement für sämtliche Eisenbahnen auf Schweizergebiet, oder das vom Bundesrath nach Art. 81, Satz 2 des Eisenbahngesetzes, zu erlassende Reglement, oder die im letzten Satze des gleichen Gesetzes angewiesene Bundesgesetzgebung Vorschriften aufstellen würde, die mit denjenigen der eingereichten Bahnpolizeiordnung im Widerspruche stehen sollten, die Genehmigung letzterer auf den Zeitpunkt Erlöschen solle, auf welchen die abweichenden Bestimmungen für die schweiz. Bahnen in Kraft und an die Stelle entgegenstehender Sondervorschriften treten werden.

Eine Eisenbahndirection fragt an, ob nach der Meinung des Bundesrathes seine Genehmigung auch nützlich sei, wenn es sich darum handle, bestehende Gebäulichkeiten zu vergrössern. Der Bundesrath antwortet unterm 28. August, dass jede Vergrösserung oder andere Veränderung einer Station, jede Legung neuer Schienen etc. eine Abweichung vom ursprünglich genehmigten Plane in sich schliesst, und desswegen nach Art. 14 des Eisenbahngesetzes die Genehmigung des Bundesrathes erfordert.

La Commission du Conseil des Etats, instituée pour examiner les deux projets de loi concernant le trafic sur les voies ferrées, s'est ajournée au 16 septembre prochain, après avoir liquidé celui qui a trait aux questions de droit liées au transport des marchandises.

A cette occasion, la commission avait été saisie d'une lettre collective des administrations des chemins de fer suisses, protestant contre certaines dispositions de ce projet, notamment en ce qui concerne la responsabilité qui leur serait imposée en cas d'avaries et de pertes, et avait dû autoriser deux délégués de ces administrations, MM. Philippin, de Neuchâtel, et Vischer, de Bâle, à se présenter devant elle pour lui donner une foule d'éclaircissements sur certaines questions. La première partie de ces travaux s'est accomplie dans des circonstances difficiles qui n'ont certes point contribué à accélérer la marche de son examen. La commission a jugé le projet du Conseil fédéral par trop incomplet, car elle estime que non-seulement le transport des marchandises, mais aussi celui des personnes et des envois par la poste devrait être réglé par la législation.

Dès le 16 septembre, la même commission discutera le second projet de loi concernant la responsabilité des chemins de fer et autres entreprises de transport, en cas d'accidents graves. (Nat. Suisse.)

Zürich. Der Regierungsrath hat unterm 22. August die Finanzdirection ermächtigt, die Summe der Einzahlungen für die Tössthalbahn auf Fr. 875,000 gleich 50% der vorläufig angenommenen Gesamtsumme aufzurunden. (Volksblatt v. Bachtel.)

Neuchâtel. La commission nommée par le Grand-Conseil pour s'occuper de la question du Jura industriel a provoqué une expertise technique dont le programme embrasse les points suivants:

1. Etat de la voie. Réfection faite et à faire. Etat des approvisionnements existants destinés à la réfection. Délai et budget de la réfection.
2. Etat des batiments et des prises d'eau.
3. Travaux neufs comprenant tout ce qui n'est pas classé dans l'entretien ordinaire: a) travaux urgents; b) travaux devant être faits dans un délai à déterminer. Coût approximatif de ces travaux.
4. Etat des approvisionnements généraux.
5. Etat du matériel roulant.
6. Les locomotives du Jura Industriel peuvent-elles convenir à l'exploitation d'une ligne de plaine?
7. Ces locomotives peuvent-elles convenir à l'exploitation de la ligne Neuchâtel-Pontarlier?
8. D'une manière générale, le Jura Industriel est-il suffisamment outillé pour que cette ligne puisse être exploitée convenablement et avec sécurité?

M. l'ingénieur Jaquemin de Lausanne est chargé de l'expertise générale. M. l'ingénieur Noeller s'occupera spécialement de tout ce qui se rapporte au matériel roulant.

En outre la commission a décidé qu'il serait procédé à un examen du rendement et des frais d'exploitation. MM. Jules Breitmayer, administrateur délégué du Jura industriel, et Henri Morel, rapporteur de la commission, ont été chargés de ce travail.

Dans sa dernière séance, la commission du chemin de fer a décidé de reprendre les négociations avec la Suisse Occidentale sur de nouvelles bases. (Nat. Suisse.)

Valais. 26. 8. 74. Le gouvernement du Valais a conclu aujourd'hui avec la Société du chemin de fer du Simplon une convention qui règle les obligations réciproques des parties relativement à la construction du tronçon de Louèche à Viège et qui anéantit toute occasion de litige entre l'Etat et la Compagnie.

Chronik.

Die Verwüstungen und Ueberschwemmungen an der Eisenbahn Locarno-Bellinzona lassen nach dem „Repubblicano“ wenig Hoffnung aufkommen, dass das Bahnstück, wie angenommen, am 6. Dezember in Betrieb gesetzt werden könne. Am 20. August ist Herr Gerwig, der Oberingenieur der Gotthardbahn, in Bellinzona angelangt, um sich durch Augenschein zu überzeugen, welche Maassregeln und Vorkehrungen getroffen werden müssen, um fernere Störungen an der Linie zu verhüten.

Tessinische Thalbahnen. Nach dem „Republicano“ sind in Chiasso schon viele Güterwagen von hübschem Aussehen und solider Construction angekommen. — Die Legung des Oberbaues hat an verschiedenen Stellen begonnen, besonders von der Grenze von Chiasso bis fast nach Colerio. Auf der ganzen Linie, auf jeder Station sind die nöthigen Vorräthe von Schwellen und Schienen vorhanden. Alles lässt hoffen, dass auf den 6. December das Stück Lugano-Chiasso eröffnet werden kann.

Am 22. fand die Collaudation der ersten Eisenbahnbrücke statt, welche im Canton Tessin je gebaut worden ist. Dieselbe überbrückt die Magliasina, einen Nebenfluss des Tessin, ist 75' lang und 26' breit. Das Eisenwerk wurde von Schneider in Creuzot geliefert und wiegt 47,374 Kilo.

Am 25. hat die Einwohnergemeinde von Baden mit 203 gegen 161 Stimmen die verlangte Garantie für ein Obligationencapital für die Nationalbahn im Betrage von 1 1/2 Millionen Franken beschlossen. Gleichwie aber in Lenzburg gegen die Uebernahme einer ähnlichen Garantie Recurs erhoben wurde, so haben auch in Baden bereits eine Anzahl Männer der Minderheit dem Gemeinderathe die Erklärung abgegeben, dass sie Namens dieser beim Regierungsrath gegen die getroffene Schlussnahme Recurs einlegen werden.

Der Bau der Schmalpurbahn Herisau-Waldstatt-Urnäsch-Appenzell (Fortsetzung von Winkeln-Herisau) ist von den Uebernehmern des 2. und 3. Bauloses, Rümeli & Co., energisch in Angriff genommen worden, voraus auf der Strecke Herisau-Waldstatt. Zwischen Winkeln und Herisau schreitet in Folge von wiederholten Erdschlipfen, wegen nothwendig gewordenen Mehrarbeiten an Stützmauern und aus Mangel an Arbeitern, das Werk nur gemächlich voran.

Die Gemeinde Weggis hat die von ihr geforderte Subvention von 150,000 Franken für die Zürichsee-Gotthardbahn verweigert. Die Gemeinde Greppen hat nur 16,000 Fr. gezeichnet, die übrigen 9000 Fr. sind von Privaten übernommen worden. Küssnacht zeigt nach dem „Rüttli“ bis jetzt circa 40,000 Fr. an Privatzeichnungen.

In Seewen wird gegenwärtig die Linie der Gotthardbahn ausgesteckt. Die Arbeiten an den Jura Bahnen werden eifrig betrieben. Am Tunnel von La Croix waren am 15. August 1273 M. gebohrt, bleiben noch 1659 M. übrig. Arbeiter sind 613 beschäftigt. Am Tunnel von Glovelier sind 1797 M. gebohrt, bleiben noch 1197 M. übrig. Arbeiter sind 473 beschäftigt. An den Schachten von Glovelier sind nur noch 10 M. auszugraben. Der Stollen am Liesberg ist auf 110 M. vorgerückt, derjenige von Bärschwyl auf 85 M.; jener soll 172 M., dieser 110 M. lang werden, 400,000 M³ Ausfüllungen und Abraum sind mit diesem Tage vollendet. Von Kunstbauten sind '67 vollendet und 22 der Vollendung nahe.

Eisen und Kohle sollen laut den „Basler Nachrichten“ dieser Tage oberhalb der Armenanstalt in Wattwil ausgegraben worden sein.

Personelles. Zum ersten Beamteten des Strasseninspectorates des Cantons Thurgau, speziell für die Zweige des Wasser-, Eisenbahn- und Hochbaues und eines noch auszumittelnden Theiles des Strassenbaues, hat der Regierungsrath Herrn August Schmid von Niederneunforn, derzeit Ingenieur am Gotthardbahnunternehmen, gewählt.

Unfälle.

Vereinigte Schweizerbahnen. 21. 8. 74. Vormittags, wurde ein älterer Mann zwischen Sargans und Trübbach, vor Field, von einem Eisenbahnzuge überfahren und getödtet.

Generalversammlungen.

Jura-Bern-Bahn. 12. Sept., 10 1/2 Uhr, Rathhaussaal Biel.
Uetlibergbahn. 4. September, 10 Uhr, Zimmerleuten Zürich.

Tarife.

Nordostbahn. VI. Nachtrag zum Spezialtarif Nr. 5 für Getreide, Taxen nach den Stationen der aarg. Südbahn ab Zürich, Romanshorn und Rorschach — ab 1. September.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curs 23.—30. August.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	0/0	500B.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	615G. — 612 1/2 G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	572 1/2 G. — 570G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*	6*	500G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.
18,584	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	—	—	577 1/2 G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1295G. — 1300G. 1300B.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	460B. — 450B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	133, 136, 135G.
28,000	500	200	„ privilegiées	1. Juli	—	—	507, 511, 507G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	—	5*	490G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Ju'l	—	—	60G.
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,35	2	245G.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	400B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	600G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnat.-Fabr. Bern	1. April	5	0	307 1/2 G.

*) Bauzinsen.

Eingegangene Drucksachen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Geschäftsbericht pro 1873.
Jura-Gotthardbahn. Zweck und Character, Tracé, Kosten, Verkehr, Rentabilität.
Vauthier. Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Détermination des données techniques du problème et limites de la zone commerciale desservie, dans le cas d'un tracé bas avec long tunnel. Avec un appendice répondant au Rapport de M. Cézanne à l'Assemblée nationale sur la subvention demandée pour la percée du Simplon. Deuxième édition. 1874. Paris.