

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 8

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: 14.03.2025

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

sind. Die Gewicht- und Zugkraftsverhältnisse des neuen Motors sind folgende:

Gewicht der Maschine im Dienst	12,000 Kil.
Gewicht des Wagens	16,000 „
Total Zuggewicht 28,000 Kil.	

Adhäsionsgewicht = 12,000 + 8,000 = 20,000 Kil.

Diesem Adhäsionsgewicht entspricht selbst bei einem Reibungscoefficienten von 1/10 noch eine tangentielle Zugkraft von 2000 Kil.; da ferner bei mässiger Geschwindigkeit die Zugwiderstände höchstens 40 Kil. pro 1000 Kil. auf der Maximalsteigung von 34/100 sein werden, so wäre die disponible Zugkraft gross genug, um $\frac{2000}{40} = 50$ Tonnen Brutto zu bewältigen.

Die angemessenen Proportionen des Fahrzeuges gewähren somit einen Ueberschuss von motorischer Kraft, welche unter Umständen vortheilhaft für die Förderung eines angehängten Wagens für Personen oder Gepäck verwerthet werden könnte.

Die Fahrgeschwindigkeit mit dieser neuen Verkehrsmittel-form wird selbstverständlich nur eine mässige sein; in der Stadt und bei Wegübergängen soll bloss mit droschkenmässiger Schnelligkeit, d. h. mit circa 8—10 Kilometer pro Zeitstunde gefahren werden. Ausserhalb der Stadt dagegen kann die Fahrgeschwindigkeit ohne Anstand auf 16—18 Kilometer pro Stunde gebracht werden, so dass die 5 1/2 Kilometer lange Bahn Hirschengraben-Höngg inclusive einige kurze Halte in circa 20 Minuten zurückgelegt würde. Bei Annahme einer solchen ermässigten Schnelligkeit wird aber die Herstellung und Manipulation der Bahn ungemein vereinfacht: Der kostspielige Apparat der Signalisirung fällt ganz weg; ebenso sind Einfriedigungen und eine Bahnbewachung entbehrlich. Die Haltestellen bestehen lediglich in ganz einfachen, offenen Schirmhallen, wo die Fahrbillets aus freier Hand verkauft werden, und wo — wie in den Wagen — aller Classenunterschied aufhört. Das ganze Zugspersonal reduziert sich auf den Maschinenwärter, dem ein Junge als Heizer beigegeben ist, und auf einen Conducteur, welcher zugleich die Functionen des Billet-Controleurs und Bremsers ausfüllt.

Ueberblickt man die Summe von Ersparnissen, welche der Bau einer schmalspurigen leichten Dampf-Omnibusbahn gegenüber Linien höherer Kategorie gewährt, so erscheint die Behauptung nicht unbegründet, dass in unsern Verhältnissen und bei den jetzigen Preisen der Kilometer Bahn der ersteren Alles in Allem, aber exclusive Grunderwerb, nicht über, in vielen Fällen aber unter 50,000 Fr. kosten wird. Mit Bezug auf die Expropriations-Verhältnisse darf mit ziemlicher Gewissheit vorausgesagt werden, dass die betheiligte Bevölkerung, einmal in das Wesen dieser Institute — der eigentlichen Volksbahnen — hineingelebt, deren Zustandekommen nach Kräften fördern wird. Was das Publikum dagegen verlangt, und mit Recht, das sind rasch auf einander folgende Züge und billige Taxen. Wenn, wie die Concessionsbewerber versichern, eine Fahrt bis zur „Sonne“ oder „Kreuz“ Unterstrass nicht über 10 Cts., bis Wipkingen 20 Cts., bis auf die Waid 30 Cts. und bis Höngg 40 Cts. kosten wird, so hat Zürich alle Ursache, einer solchen Dampf-Omnibusbahn jeden möglichen Vorschub zu gewähren.

Wir hoffen, in einer unserer nächsten Nummern detaillirte Zeichnungen über dieses neue Betriebsmittel geben zu können.

* * *

Zürichsee-Gothardbahn. Der Aufruf zur Actienbetheiligung ruft in seiner pag. 19:

„Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass, wenn unser Vorgehen Erfolg haben soll, die betheiligte Gegend, sowohl die Cantone als Gemeinden und Privaten, sich bei dem Unternehmen nothwendig mit erheblichen Summen betheiligen und das noch fehlende Actien-capital aufbringen müssen. Sieben Millionen sind da! Etwas Weiteres von anderswoher zu erhalten, ist unmöglich. Ja auch diese 7 Millionen gehen wieder verloren, wenn uns die betheiligte Gegend jetzt nicht schnell und thatkräftig unterstützt. Darum heisst es: jetzt oder nie eine Eisenbahn! Ihr mögt hoffen und harren, so viel ihr wollt, es wird sich kein zweiter Anlass bieten, wo ihr mit so geringen Opfern und so rasch die Eisenbahnen erhalten könnt wie jetzt.“

„Wir bedürfen unbedingt noch 4 Millionen Fr. Actien; wir vertheilen dieselben unmaassgeblich wie folgt:

	Steuerpflichtiges Vermögen.	
1) Canton St. Gallen	Fr. 600,000	
2) Stadt Rapperswyl	500,000	
3) Freienbach-Pfäffikon	100,000	Fr. 3,241,000
4) Wollerau	70,000	2,372,500
5) Feusisberg	60,000	1,695,500
6) Rothenthurm	25,000	779,000
7) Sattel	25,000	908,500
8) Schwyz	350,000	16,069,500
9) Brunnen-Ingenbohl	100,000	6,973,000
10) Gersau	150,000	4,850,000
11) Vitznau	50,000	
12) Weggis	150,000	
13) Greppen	25,000	

14) Bezirk Küssnacht	Fr. 150,000	Fr. 6,793,000
15) Meierskappel	30,000	
16) Risch-Rothkreuz	30,000	
17) Canton Schwyz	600,000	
18) „ Luzern	250,000	
19) „ Zug	70,000	
20) „ Glarus	100,000	
21) Stadt Winterthur	100,000	
22) Gemeinde Wald	25,000	
23) „ Rüti	25,000	
24) „ Uster	25,000	
25) „ Stäfa	25,000	
26) „ Meilen	20,000	
27) „ Riehtersweil	100,000	
28) Stadt Luzern	100,000	
29) Gründungscomité	100,000	
	Fr. 3,955,000.	

„Vier Millionen! wird Mancher von Euch kopfschüttelnd sagen, „das ist eine allzu grosse, unerschwingliche Summe; Gemeindelasten und Steuern werden unsern ohnehin stark belasteten Gemeindehaushalt ruiniren, den einzelnen Bürger erdrücken!“ Doch die Sache ist lange nicht so gefährlich, als sie beim ersten Anblicke aussieht; sie ist nicht nur nicht gefährlich, sie ist sogar eine ganz kluge und vorsichtige Handlung, geboten durch das wohlwogene Interesse der Gemeinden. Sie könnte, als reine Finanzoperation betrachtet, wenn wider Erwarten Alles einen schlimmen Verlauf nehmen sollte, allenfalls ein kleines Opfer erheischen; vielleicht aber, und zwar sehr wahrscheinlich wird sie den Gemeinden nicht nur keine Opfer auferlegen, sondern ein gutes und einträgliches Geschäft sein, bei welchem der Gemeindehaushalt, wie der einzelne Bürger ihren Profit finden werden.“

„Man muss sich nur von der Idee befreien, als handle es sich hier um Subventionen à fonds perdu wie bei der Gotthardbahn. Das ist durchaus nicht der Fall; das Capital geht nicht verloren, es handelt sich nicht um Geschenke, sondern um eine gute Zinsen tragende Capitalanlage. Im schlimmsten Falle können etwas Zinsen verloren gehen.“

Dieser Mahnruf scheint nicht ganz den erwarteten Erfolg gehabt zu haben, und die Zeitungen hatten in den letzten Tagen mehrere Misserfolge der Zürichsee-Gothardunternehmung zu melden: Der Bezirksrath Schwyz habe abgelehnt, die Initiative für die Subventionen zu ergreifen; die Stadt Winterthur weise vor der Hand das Gesuch um eine Subvention von Fr. 100,000 ab, bis die von derselben zunächst patronisirten Unternehmungen vollständig condolisirt seien. Auch in Luzern sei die Stimmung der 100,000 Fr. Subvention sehr ungünstig; und Stäfa habe die von ihr verlangten Fr. 25,000 rund verweigert.

Das sind zwar alles nur Kleinigkeiten, und es werden diese paar mal hunderttausend Franken ein Unternehmen von 22 Millionen nicht in Frage stellen. Mit den 7 Millionen der Herren Riche, einem ebenso grossen Obligationencapital und auch nur etwelcher Besteuer der interessirten Gemeinden wird sich schon etwas machen lassen. Die Frage der Actienbetheiligung sei nach dem „Rütli“ in den meisten betheiligten Gemeinden an Hand genommen. In Gersau habe eine Versammlung sich der Actienbetheiligung günstig gezeigt; in Küssnacht rücke die Actienzeichnung in befriedigender Weise vorwärts; die Kirchengemeinde Schwyz werde sich am 6. September über ihre Actienbetheiligung aussprechen. „Zum Schlusse“, schreibt ein Einsender im „Rütli“, am Ende einer Reihe von Artikeln über diese Bahn, „zum Schlusse haben wir die Genugthuung mitzutheilen, dass die Sache der Zürichsee-Gothardbahn in diesem Momente recht gut marschirt. In einer Anzahl Gemeinden ist die Actienzeichnung bereits gut im Gange und in andern trifft man mit freudigem Muthe die Vorkehrungen dazu. Eine recht eSache bricht sich Bahn durch alle Hindernisse!“

* * *

Betriebseinnahmen schweizerischer Bahnen. Lausanne-Echallens. 1.—10. August: Reisende Fr. 2165. 10; Gepäck, Waaren etc. Fr. 116. 75; zusammen Fr. 2281. 85. Gesamteinnahme ab 1. Januar Fr. 29,144. 85.

Rigibahn. Juli 1874. Personen Fr. 112,775. 05 (Fr. 120,549. 05), Gepäck 3,005. 60 (3,225. 15), Güter 23,381. 10 (9191. 20), Total Fr. 139,161. 75 (132,965. 40), wovon zufallen der Rigibahn von Luzern Fr. 121,846. 85, der Arther Rigibahn Fr. 1,5403. 70 und der Regina Montium für die seit 14. Juli von Kaltbad bis Unterstätten betriebene Strecke Fr. 1911. 20.

* * *

Tariferhöhung. Die Kaiserin Elisabethbahn kündigt an, dass sie gemäss Erlass des Handelsministeriums vom 23. Juli ihre Personentarife, sowie eine Anzahl Gütertarife vom 15. August ab erhöhe.

* * *

Literatur. 4. Ferrovia del Monte Bianco, progetto dell' Ing. Ernesto Stamm, studiato sul luogo colla collaborazione dell' Ing. Leone Maimeri. Der Verfasser constatirt die Bestrebungen

* Laut Telegramm der „N. Z. Z.“ habe die Gemeinde Rappersweil am 16. August eine Actienbetheiligung von 500,000 Fr. an der Zürichsee-Gothardbahn beschlossen.

der an die Westalpen angrenzenden Länder, zwei neue Eisenbahnverbindungen herzustellen, deren eine Turin und Marseille einander näher bringen, deren andere die Alpen zwischen Gotthard und Mont-Cenis überschreiten sollte. Für letztere Linie sind bis jetzt das Simplon-Projekt und das Projekt einer Bahn über den grossen St. Bernhard hervorgetreten. Beide Projekte erfordern bedeutende Subventionen, welche Frankreich kaum für eine Linie leisten würde, welche sein Gebiet gar nicht berührt. Daher hat Herr Stamm weitere Studien vorgenommen und ist zu dem Resultate gelangt, dass der Montblanc die günstigsten Chancen für eine Durchbohrung darbiete, da hier das Verhältnis zwischen Dicke und Höhe das kleinste sei. Fast direct unter dem höchsten Kämme beträgt die Dicke in 1300 M. Höhe nur 11,5 Kilom., in 1050 M. Höhe nur 14,8 Kilom. Chamonix würde dann der Ausgangspunkt von drei Linien, deren eine nach dem Wallis, die zweite nach Italien, die dritte über Annemasse und von da, sich theilend, einerseits nach Genf und anderseits über St. Julien nach Bellegarde ginge.

Aosta-Chamonix. Das eine Tracé dringt bei Entrèves in den Montblanc ein und mündet circa 100 M. über Chamonix aus; Tunnellänge 11,5 Kilom., höchster Punkt 1802,5 M.; Gefälle bis 24,5‰, Radien über 400 M. Beim andern Tracé beginnt der Tunnel bei Dollone in 1050 M. Höhe und mündet bei Chamonix aus; Länge 14800 M., höchster Punkt 1070 M., Radien über 400 M.; Gefälle bis 15,5‰. — Die Länge von Aosta bis Chamonix wäre nach dem ersten Project 52 Kilom., nach dem zweiten 48,5 Kilom.

Chamonix-Wallis. Die Bahn steuert zunächst auf eine Station Tête-noire zu, im Trientthal zwischen der Tête-noire und dem Mont Arpille liegend, und zwar vermittelst eines Tunnels durch den Col de Montets, entweder auf Valtoraine zu, bei 4—4,5 Kilom. Tunnellänge in 1440 M. Höhe, oder von Argentières bis Barberine bei 9 Kilom. Tunnellänge in 1100—1200 M. Höhe. Von der Station Tête-noire geht die Bahn entweder durch die Gorge du Trient nach Salvan und St-Maurice mit 30‰ Gefälle; oder durch den Col de Forclaz vermittelst eines 4 Kilom. langen Tunnels und dann den Abhängen auf dem linken Rhoneufer entlang mit 27,34‰ nach Salvan; oder durch die Gorge du Trient, den Nordabhängen des Mont Arpille entlang und das Val Champey nach Martigny mit 28‰.

Die Gesammtlänge der Strecke von Chamonix in's Wallis beträgt 42—45 Kilom. Die Broschüre gibt die verschiedenen Tracés in allen Details.

In erster Linie wird der Bau der Linie Aosta-Chamonix in Frage kommen. In Vergleichung seines Projectes mit demjenigen der Herren Lefèvre und Dorsaz über den grossen St. Bernhard findet Herr Stamm für seine Linie zwischen Aosta und Bussigny eine Minder-Entfernung von 61 Kilom. nach dem obern, von 90 nach dem untern Tracé, abgesehen davon, dass die von Chamonix kommenden Züge ohne weitere Hindernisse nach Frankreich gelangen, während von Bussigny aus erst noch der Jura überstiegen werden muss. Gegenüber dem Simplonproject aber gibt die Montblanc-Linie eine Minder-Distanz von 97 Kilom. zwischen Paris und Genua, von 44 Kilom. zwischen Paris und Mailand, (welche Differenz sich durch den Bau der Linie Chavornay-Pontarlier zwar um 30 Kilom. vermindert, aber durch eine directe Linie Dijon-Bourg wieder um 60 Kilom. vergrössert), von 140 Kilom. zwischen Genf und Genua und von 88 Kilom. zwischen Genf und Mailand.

Für die Schweiz insbesondere wäre es von Bedeutung, wenn der Durchbruch der Westalpen nicht wieder in's Thal des Tessin ausmündete, wo schon die Gotthardlinie durchgeht. Wallis würde die Zahl der Touristen sich mehren sehen; Genf würde als neues Centrum internationaler Beziehungen grosse Bedeutung erlangen.

Der Tunnel des Montblanc soll nach dem untern Tracé 50 Millionen kosten, die übrige Linie Aosta-Chamonix (33,5 K. zu 400,000 Fr.) 13,5 Millionen, zusammen 63,5 Millionen.

Chamonix-Wallis könnte mit einfacher Spur mit 350,000 L. per Kilom. ausgeführt werden, was für 45 Kilom. 15,75 Millionen Lire macht. Zusammen in runder Zahl 80 Millionen.

Herr Stamm schliesst mit den Worten: „Ich weiss nicht, wie lange es gehen wird, bis mein Project eine hinreichende Zahl von gemeinsamen Interessen auf sich vereinigt, um ausführbar zu werden; aber ich glaube, dass, wenn dasselbe sonst keinen Erfolg erzielt, es wenigstens den Nutzen hat, die Aufmerksamkeit des Publikums auf eine, ernste Erwägung verdienende, Idee zu lenken.“

Wir fügen noch bei, dass nach neuesten Berichten sich in Aosta ein Comité zur Durchführung des Stamm'schen Projectes gebildet habe.

Die Priorität des Montblanc-Projectes wird freilich in der letzten Nummer des „Monitore delle Strade ferrate“ von Ingenieur Dorsaz in Nizza für Andere in Anspruch genommen. Schon 1836 habe Dr. Vagneur mit dem Provinzial-Ingenieur von Aosta die Durchbohrung des Montblanc durch einen Tunnel zwischen Courmayeur und Chamonix behufs Anlegung einer Strasse vorgeschlagen. Das Project sei 1844 vom Ingenieur Giuseppe Emanuele Alby und Lorenzo Martinet wieder aufgenommen worden. Insbesondere habe sich der Canonicus G. Carrel von Aosta mit dem Project beschäftigt, den aber schon General Dufour auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habe. Herr Dorsaz selber habe von 1849—1859 bezügliche Studien gemacht und einen Tunnel von 10 1/2 Kilometer in 1200 M. Höhe vorgeschlagen zwischen Montquart und Entrèves. Die Schwierigkeiten der Ausführung, theils wegen der grossen Härte des Gesteins, theils wegen der Rauheit des Klima's in jenen Höhen, liessen aber das Project aufgeben. (Schluss folgt.)

* * *

Bund und Kantone. Zur Signalordnung. Zur Zeit bestehen bei den verschiedenen Bahnen Signalordnungen nach verschiedenen Systemen. Zur grösseren Sicherheit des Verkehrs soll nun aber für alle schweiz. Bahnen eine einzige Signalordnung in offizieller Weise ausgearbeitet werden, und ist dieselbe vom Oberbauinspectorat bereits so weit gefördert worden, dass sie nach einigen Wochen dem Bundesrath vorgelegt werden können. Die verschiedenen Signale werden darin zur grösseren Verständlichkeit mit colorirten Illustrationen erläutert werden, und darf man sich überhaupt im Ganzen eine interessante vollständig originelle Arbeit versprechen.

Conzessionsbegehren Bellevue-Champésy (Dijon-Genf). Ein französischer Ingenieur, Hr. Fuchez, sucht bei der Eidgenossenschaft eine Conzession nach für das auf schweizer. Gebiet liegende Stück einer Eisenbahn von Dijon nach Genf. Diese Bahn würde von Dijon durch die Departements du Jura und de l'Ain führen, das Pays de Gex passiren, bei Bellevue das schweizerische

Territorium betreten und sich bei Chambésy mit der Bahn Lausanne-Genf vereinigen. Diese Bahn würde Genf um 160 Kilometer Paris näher bringen. Auf Einladung des Eisenbahndepartements fand nun am 15. Aug. in Bern eine Conferenz zur Besprechung dieses Conzessionsbegehrens statt, woran sich ausser dem Vorsteher der Departements, den eidgenössischen Eisenbahnspectoren und dem Bewerber auch der Staatsrath von Genf, vertreten durch die HH. Chauvel und Vautier, betheiligte. Die Conferenz kam zu keinem Schlusse, namentlich weil ein Bericht des Militärdepartements die Bahn als ein militärisch sehr zu fürchtendes Unternehmen betrachtet. Diese Bahn wäre nämlich die zweite directe französische Linie auf Genf und würde den Zusammenhang dieser Stadt mit der Schweiz noch lockerer werden lassen, als er militärisch schon ist, sodass an eine Vertheidigung ihrer Position fast nicht mehr zu denken wäre. Die neue Bahn hätte zudem eine sehr sichere Linie, läge z. B. unmittelbar an der Schweizergränze, trefflich geschützt unter den Kanonen des Fort les Rousses. Ob diese Bedenken überwiegen werden, ist jedoch noch keineswegs entschieden.

Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 14. Aug. die Pläne für die Kunstbauten der Bahn Lausanne-Ouchy und die Normalien für den Oberbau der Bergbahn Rorschach-Heiden.

Das Directorium der schweiz. Centralbahn hat beim Bundesrathe die Genehmigung des Situationsplanes für Neuanlagen auf dem Bahnhofe in Herzogenbuchsee nachgesucht, nachdem die fraglichen Erweiterungen bereits in Ausführung begriffen waren. Der Plan selbst bietet dem Bundesrathe keinen Grund zur Beanstandung; der Umstand der verspäteten Vorlage desselben jedoch veranlasste die Behörde, dem Directorium ihre erste Missbilligung über sein Verfahren auszudrücken, welches mit den Vorschriften des Eisenbahngesetzes und mit dem bundesrätthl. Kreisschreiben vom 25. Mai 1874 in schroffem Widerspruch stehe. Sollte der Fall sich wiederholen, so sehe sich der Bundesrath in der Lage, in Erwägung zu ziehen, ob nicht vor Allem der frühere Zustand herzustellen und durch welches Mittel sonst dem Gesetze und den bundesrätthlichen Vorschriften Nachachtung zu verschaffen sei.

Unterm 12. Aug. ist vom Bundesgericht und vom Bundesrath die eidg. Schätzungscommission für die durch die Gesellschaft der Simplonbahn zu machenden Landerwerbungen im gleichen Bestande, wie sie für die ehemalige Gesellschaft der Ligne d'Italie bestellt war, bestätigt worden. Es sind demnach gewählt: als erstes Mitglied Herr Nationalrath Ch. Cossy in Ollons, als zweites Mitglied Herr Nationalrath Ch. Baud in Apples; und als Ersatzmänner die Herren Monerra, Kaufmann in Grand-Villars, Pellegrin, Grossrath in Commugny, sowie die Herren L. Demôle, Gutsbesitzer in Genf und Dubey, Grossrath in Gletterens.

Den 19. August wird sich die ständerätthliche Commission, welche das Gesetz betreffend den Frachtverkehr auf Eisenbahnen und die Verbindlichkeiten der Eisenbahnen für Tödtungen vorzubereiten hat, hier versammeln. Dieselbe besteht aus den Herren Köchlin, Präsident, Sulzer, Kappeler, Droz, Sahli, Stamm und Herzog.

Le Grand-Conseil du Canton de Vaud, dans sa session du 10 août, a adopté les propositions de sa commission en matière de subvention du chemin de fer du Jura vaudois, savoir que, pour obvier, d'une part, aux conséquences onéreuses de certaines compétitions locales, pour permettre aux concessionnaires de se rendre un compte exact des sacrifices que cette ligne imposera, d'autre part, il soit exercé un contrôle et une étude préalable des plans et devis, spécialement en ce qui concerne la partie centrale de cette ligne.

Luzern. Die Direction der Bern-Luzern-Bahn theilt dem Regierungsrathe unterm 7. August mit, dass sie in Anwendung des § 19 des Pflichtenheftes, nach mehreren fruchtlosen Aufforderungen und Fristverlängerungen zur eifrigen Betreibung der Arbeiten endlich beschlossen habe, den Gebr. Favre die gesammte Arbeit des Zimmeregg-tunnels abzunehmen und auf dem Wege der Execution auf Rechnung derselben in Regie auszuführen.

Das Gesuch der Gründungsgesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn, die auf einer Strecke von 13 Kilometer auf luzernischem Gebiet liegt, um eine Actienbetheiligung des Cantons Luzern im Betrage von 1/4 Million Franken bei jenem Bauunternehmen, wird zur Prüfung und Antragstellung dem Baudepartement zugewiesen.

Schwyz. Nach dem „Boten der Urschweiz“ wird die Gesellschaft der Regina Montium verpflichtet, in Zukunft ihre auf dem Gebiet des Kantons Schwyz in Eisenbahnen und Hotels ver-