

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 2/3 (1875)
Heft: 5

Anhang: 1. Beilage zu Nr. 5
Autor: [s.n.]

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: 09.11.2024

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

I. Beilage zu Nr. 5 der „EISENBAHN“ vom 5. Februar 1875.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 27. Jan. Der von dem Directorium der schweizerischen Centralbahn eingereichte Plan eines provisorischen Rangirbahnhofes auf dem Felde Wolf bei Basel hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten unter dem Vorbehalte, dass die Einmündung der Jurabahn so bewerkstelligt werde, dass ihr Tracé auf dem Plateau bleibt.

Durch dieses Provisorium soll kein Präjudiz geschaffen werden für die definitive Anlage des Rangir- und Güterbahnhofes, sowie für die Gestaltung des jetzigen Personenbahnhofes und der Wegübergänge zwischen der Birs und St. Jacob.

Bis Ende dieses Jahres hat sich die Centralbahngesellschaft mit der Regierung von Baselstadt über die definitive Anlage der Bahnhöfe, inbegriffen Strassenübergänge, zu verständigen. Wenn bis dahin eine Verständigung nicht erzielt ist, so wird der Bundesrath nach Anhörung der Betheiligten entscheiden.

Mit den Erdarbeiten kann die Bahngesellschaft sogleich beginnen, für die Anordnung der Geleise jedoch, sowie für die Anlage der Locomotiv-Remise und des Petroleumkellers hat sie bis Ende Februar nächsthin einen besondern Plan vorzulegen.

Dem Directorium der Centralbahn wird, gemäss Art. 17 Ziff. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrecchten, die Anwendung des ausserordentlichen Verfahrens für die Expropriation des für das Provisorium erforderlichen Bodens bewilligt.

Behufs Ergänzung der eidgen. Schätzungcommission für die Bahnhöferweiterung in Genf hat der Bundesrath als II. Mitglied in Ersetzung des zufolge seiner Wahl in das waadtländische Cantonsgericht zurückgetretenen Hrn. Cossy, Hrn. Nationalrath G. Contesse, Gerichtspräsident in Romainmotier und zum I. Ersatzmann desselben Herrn Adrien Henri, Grossrath in Nyon und zum II. Ersatzmann Hrn. Florian Imer, Grossrath in Neuenstadt gewählt.

Die Frist für Einsprachen gegen die nach Beschluss vom 8. ds. Mts. ausgeschriebene Errichtung von Pfandrechten auf die

bernischen Jurabahnen ist bis zum 8. Febr. nächsthin verlängert worden.

Vom 29. Jan. Der Bundesrath hat den Voranschlag für das internationale Telegraphenamts auf 1875 festgestellt wie folgt:

Einnahmen:	
Drucksachen	11,100 Fr.
Verschiedenes	200 „
Beiträge der Staaten	55,400 „
wovon 37,400 Fr. ordentliche Ausgaben und 18,000 Fr. für Conferenzkosten	

Summa 66,700 Fr.

Ausgaben:	
Gehalte und Vergütungen	30,500 Fr.
Reisekosten	600 „
Miethen	2,100 „
Büreamaterial	800 „
Allgemeine Büreauskosten	2,800 „
Drucksachen	11,600 „
Besondere Conferenzkosten... ..	18,000 „
Verschiedenes... ..	300 „

Summa 66,700 Fr.

Für die Eisenbahnunternehmung Uster-Pfäffikon-Saaland wird neuerdings eine einjährige Fristverlängerung bis 1. Febr. 1876 für die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Arbeiten bewilligt.

Vom 1. Februar. Der Bundesrath hat eine vom Eisenbahndepartement eingebrachte allgemeine Verordnung zum Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 genehmigt, welche die bisher erlassenen Bestimmungen zusammenfasst, ergänzt und nach Erforderniss auch abändert, betreffend: a) Vorlagen behufs Concessionserwerbung, b) Vorlagen behufs Bauausführung, c) Constairung des Begians der Erdarbeiten und Collaudation, d) Darstellungen nach Vollendung des Baues.

* * *

Rapport mensuel Nr. 25 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 décembre 1874.

I. Grand Tunnel du St-Gothard.

La longueur entre l'embouchure de Göschenen et celle du tunnel de direction à Airolo est de 14,920 mètres, y compris les 165 mètres du tunnel de direction.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin décembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin nov.	Progrès mensuel	Etat fin déc.	Etat fin nov.	Progrès mensuel	Etat fin déc.	
Galerie de direction . . longueur effective, mètr. cour.	1550.8	86.5	1637.3	1257.0	86.4	1343.4	2980.7
Elargissement en calotte, . longueur moyenne, „ „	624.0	36.6	660.6	654.0	2.0	656.0	1316.6
Cunette du strosse, . . . „ „ „ „	524.0	75.7	599.7	199.0	13.0	212.0	811.7
Strosse „ „ „ „	132.0	9.5	141.5	225.0	10.0	235.0	376.5
Maçonnerie de voûte, . . . „ „ „ „	88.0	—	88.0	292.1	37.7	329.8	417.8
„ du piédroit Est, . . . „ „ „ „	103.0	—	103.0	101.9	—	101.9	204.9
„ du piédroit Ouest, „ „ „ „	88.0	—	88.0	141.6	—	141.6	229.6
„ de l'aqueduc, . . . „ „ „ „	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0
Ouvriers occupés pendant le mois passé, nombre moyen	963	+ 21	984	924	+ 54	978	1962
„ „ „ „ „ „ „ „ „ max.	1077	+ 30	1107	1107	+ 54	1135	2242

En outre, la galerie de faite, dans la partie en courbe du tunnel définitif, près d'Airolo, a atteint une longueur de 71 mètres, et il n'en reste plus que 54 mètres à percer.

a. Chantier de Goeschenen.

De 1550.8 à 1637.3 mètres, la galerie de direction a traversé du gneiss granitique dont la masse principal se composait d'orthoclase blanc et de quartz. Ces minéraux, qui formaient des lamelles minces et inégales, étaient séparés entre eux par des écailles allongées de mica noir et par de minces pellicules de mica vert clair, qui rendaient la roche distinctement mais inégalement filandreuse. De 1575 à 1585 mètres de l'ouverture, on a rencontré quelques pyrites disséminées et de la chlorite aux parois des fissures.

La direction des couches ne variait pas beaucoup; elle était en moyenne N. 81° E. et l'inclinaison 82° S.-E. La roche n'était que rarement traversée par des fissures, mais en trois endroits, c'est-à-dire à environ 1592, à 1602 et à 1618 mètres, des fissures dirigées au N.-W. et inclinées au S.-W. faisaient en quelque sorte que le gneiss granitique se décomposait en plaques. L'humidité de la roche était très-insignifiante. Jusqu'à 1598 mètres, on a rencontré encore quelques infiltrations sortant goutte à goutte des fissures; mais, à partir de ce point, il ne s'est plus présenté que quelques taches d'humidité. La galerie de direction a passé, à environ 1600 mètres de l'ouverture, sous le lit de la Reuss, à une profondeur de 240 mètres; il ne s'est donc pas produit d'infiltrations appréciables de la rivière dans le tunnel.

La température moyenne au front de taille, à environ 250 mètres au-dessous de la surface du sol, était de $+ 19.23^{\circ}$ C., tandis qu'à l'extérieur elle était de $- 2^{\circ}$ C.

Le 4e groupe de compresseurs nouvellement établi a été mis en marche et l'on a commencé le montage du 5e groupe. En fait de travaux d'installation nous mentionnerons en outre la transformation des compresseurs mus par la vapeur en compresseurs mus au moyen de l'eau; la régularisation de l'accumulateur et du monte-charge dans le tunnel; l'achèvement intérieur du nouvel atelier de charbonnerie; le montage d'une baraque pour l'essai des machines perforatrices; l'établissement des échafaudages pour la décharge des déblais de la galerie d'avancement et de l'excavation en calotte dans les wagons placés sur la voie de la cunette du strosse. A l'extérieur du tunnel, on a en outre travaillé à l'assemblage de la charpente pour l'observatoire et à la maçonnerie de la seconde galerie de mire.

La perforation dans la galerie de direction s'est effectuée très-régulièrement au moyen de 6 machines Ferroux travaillant ensemble. On a obtenu ainsi un progrès moyen de 2.79 mètres, comme pendant le mois de novembre. Dans la cunette du strosse, on a employé 6 machines de Dubois et François; les autres travaux d'excavation ont tous été exécutés à la main.

b. Chantier d'Airolo.

De 1257.0 à 1343.4 mètres de l'embouchure, la galerie a traversé du micaschiste riche en quartz avec des intercalations de roche amphibolique et de micaschiste contenant de l'amphibole.

Le micaschiste riche en quartz a formé la roche principale traversée en décembre, et il était en général pareil à celui désigné dans le rapport précédent comme étant du micaschiste quarzeux. La masse principale était du quartz blanc-verdâtre à grain fin, auquel la présence de pellicules de mica blanc donnait une apparence nacrée particulière et faisait supposer qu'il s'y trouvait aussi du feldspath; il ne fut cependant pas possible d'en constater la présence. Les strates intercalaires de mica gris et verdâtre en forme de pellicules qui s'y trouvaient, donnaient à la masse principale un aspect rayé; il y avait en outre beaucoup de mica brun en forme d'écaillés allongées. Dans quelques couches, il s'est rencontré des grenats petits et peu nombreux, ainsi que de l'amphibole qui, sur les plans de structure, s'étendait en longues aiguilles ou formait de gros faisceaux. Dans le voisinage de ces couches, la roche était très-fréquemment traversée par des veines de chaux cristalline et de quartz fin, de telle sorte qu'elle pouvait en certains points (de 1319 à 1321 mètres) être désignée comme étant du micaschiste calcaireux.

La décomposition facile de ces couches sous l'influence de l'air doit être attribuée à la chaux qu'elles contiennent et aux pyrites qui s'y trouvent régulièrement disséminées en petite quantité. Cette décomposition est très-visible au Sasso Rosso et sur le versant du plateau de la Tremola.

Le micaschiste gris-vert et riche en amphibole décrit dans le rapport précédent a été rencontré de 1293.9 à 1302.7, de 1305.5 à 1307.0, et de 1315.2 à 1317.3 mètres; il contenait souvent des amas de grenatite brune, qui rendaient la roche plus dure et plus tenace. Il s'y est rarement trouvé du feldspath.

De 1281.4 à 1287.9, de 1302.7 à 1305.5, et de 1307.0 à 1315.2 mètres de l'embouchure, la galerie a traversé une roche amphibolique composée d'un mélange de petits faisceaux d'amphibole, de quartz et de très-peu de feldspath blanc (orthoclase) en grains cristallins peu distincts. Il s'y trouvait aussi de la chaux, du mica brun, quelque peu de pyrite, de temps à autre des grenats et beaucoup de bandes et de nids de quartz gras. Cette roche se distinguait par sa tenacité et sa dureté et était très-difficile à attaquer. Comme on peut le voir par les bancs composés de la même pierre qui affleurent dans le ravin au Nord-Est de Stuei, elle n'est que très-peu sujette à se décomposer.

Les roches que nous venons de décrire appartiennent à la seconde couche désignée dans le profil géologique de M. le professeur de Fritsch par les lettres S. A. et ont été rencontrées dans le tunnel plus tôt que ce profil ne l'indiquait (à environ 1375 mètres de l'embouchure). On peut facilement suivre ces couches à l'extérieur; elles sont ordinairement colorées en vert et décomposées de telle façon qu'elles ont l'aspect de la rouille.

La schistosité, très-distincte, avait en moyenne une direction de 47° N.-E. et une inclinaison de 61° N.-W. Les fissures principales formaient un angle aigu avec la schistosité et donnaient lieu, à 1265, 1269, 1278 et 1320 mètres, à la formation de zones s'écaillant facilement et entre lesquelles se trouvaient des couches d'argile. Trois filons de quartz répondant aux fissures presque parallèles à la schistosité ont été rencontrés à

1259, 1326 et 1333 mètres. Entre 1260 et 1275 mètres, les fissures étaient souvent garnies de serpentine, de spath calcaire et de pyrites. Il s'est présenté, conjointement avec les fissures s'inclinant au N.-W., des fissures transversales s'inclinant vers le Sud; ces dernières étaient aussi fréquemment enduites de quartz et d'une mince croûte de spath calcaire.

Les infiltrations ont été insignifiantes dans cette partie; la plus forte, qui donnait environ 2 litres par seconde, a eu lieu à 1280.5 mètres et provenait d'une source sortant d'un des côtés de la galerie. La température de cette source était de 14.95° C.

La température au front de taille a peu varié et était en moyenne de $+ 18.5^{\circ}$ C., tandis que les températures fort variables observées à l'extérieur ont donné une moyenne de $- 1.1^{\circ}$ C.

En fait de travaux d'installation, on a achevé le 4e et le 5e groupe de compresseurs. A la fin de décembre, les compresseurs provisoires construits pour marcher à la vapeur étaient transformés de façon à pouvoir aussi marcher au moyen de l'eau. Malgré la température très-peu favorable, les travaux de la conduite d'eau du Tessin ont été continués, et il ne restait plus pour l'achèvement de cette conduite que la pose de 220 mètres courants de canaux de bois.

Dans la galerie de direction on a travaillé au percement au moyen de 7 machines Dubois et François, et le progrès journalier obtenu ainsi a été de 2.79 mètres. La perforation dans la galerie de direction a été ralentie pendant tout le courant du mois par suite du manque d'air comprimé résultant de la baisse des eaux de la Tremola. Le 23 décembre, le réservoir étant obstrué par la neige et la glace, on ne put exécuter qu'une seule attaque. Le 29, un des tuyaux de la conduite à haute pression ayant éclaté, on fut obligé de réparer le dommage par un temps très-peu favorable, et ce n'est que le jour de l'an que la conduite fut complètement remise en état de fonctionner. Pendant ce temps le travail des machines a dû être suspendu dans le tunnel. Jusqu'au 12 décembre, on a employé pour l'élargissement 3 machines Sommeiller et, le 13 décembre, on a commencé la perforation mécanique dans la cunette du strosse au moyen de 4 machines Mac Kean. — En plusieurs endroits, on a aussi travaillé à la main.

II. Lignes des vallées tessinoises.

a. Section Lugano-Chiasso.

On a exécuté encore pendant le mois de décembre des travaux de terrassement sur plusieurs points de la section. Ces travaux avaient pour but d'un côté d'écarter les derniers obstacles qui s'opposaient à la mise en exploitation de la ligne, et d'un autre côté de compléter les ouvrages de terre destinés à la seconde voie. Pendant le courant de décembre, 16,741 mètres cubes de matériaux ont été extraits et transportés.

Les travaux principaux exécutés avant l'ouverture de la ligne, soit entre le 1^{er} et le 5 décembre, sont les suivants:

L'établissement de la route d'accès et de la place devant la gare à Lugano.

L'achèvement du montage du pont sur le Tassinio, qui, le 5 décembre, a été traversé pour la première fois par la locomotive.

L'achèvement de l'excavation du tunnel de Bissone, la pose de la voie dans ce tunnel et l'étalement de la voûte dans les parties où les piédroits n'étaient pas encore entièrement maçonnés. Le 3 décembre, ce tunnel fut traversé pour la première fois par une locomotive.

Enfin, le percement de la tranchée Nord devant le tunnel de Coldrerio et la pose de la voie définitive. Ces travaux ont été achevés suffisamment le 4 décembre au soir pour qu'on ait pu y passer le 5 décembre avec le train d'essai en toute sécurité. Après l'ouverture, on a continué les travaux d'élargissement de cette tranchée.

On a encore, avant l'ouverture de la ligne, amené sur les remblais du XIV^e lot, exécutés pour la plupart en terre marneuse et argileuse, une grande quantité de gravier; on a continué les travaux de la gare de Chiasso et de la route d'accès, ainsi que ceux du ballastage de la voie entre Coldrerio et Balerna et entre Lugano et Melide, en se servant de locomotives pour les transports.

Enfin on a posé des voies latérales dans les stations et complété les appareils mécaniques.

Le 5 décembre, on a procédé à la course d'essai sur cette section et, le 6 décembre, la ligne a été livrée à l'exploitation.

Du 1^{er} au 5 décembre, le temps a été très-défavorable aux travaux, mais après l'ouverture de la ligne il s'est amélioré et le gel est survenu.

Le nombre des ouvriers employés aux travaux d'art et de terrassement et à la pose de la voie a été en moyenne de 1185 hommes par jour et au maximum de 1230 en un jour.

Comme il résulte du dernier rapport mensuel, les préparatifs les plus nécessaires pour les bâtiments étaient faits en vue de l'ouverture de la ligne au 6 décembre; ils ont été complétés tant dans les premiers jours de décembre qu'après la mise en exploitation. Le hangar aux marchandises de Chiasso a été monté et mis sous toit. Dans la remise circulaire à locomotives de Chiasso, qui, le 6 décembre, avait trois compartiments en état de servir, on en a construit un quatrième.

Lors de l'ouverture de la ligne, toutes les maisons de garde ont pu être occupées par les garde-voie, à l'exception d'une seule, qui fut remplacée par une baraque provisoire.

Le nombre des ouvriers occupés aux bâtiments sur la section Lugano-Chiasso a été en moyenne de 93 par jour et au maximum de 300 en un jour.

b. et c. Sections Biasca-Bellinzona et Bellinzona-Locarno.

Avant et après l'ouverture du tronçon Biasca-Bellinzona, laquelle a eu lieu le 6 décembre, il n'a été exécuté sur cette section que des terrassements de peu d'importance consistant surtout en travaux de parachèvement. La masse transportée a été d'environ 2000 mètres cubes. On a travaillé à la taille des moellons destinés à la tête du tunnel de Giustizia et maçonné les murs en aile des têtes du tunnel de Vailone. La plus grande partie des ouvriers a été employée au ballastage et au règlement de la voie. Dans les gares, on a posé divers changements de voies sur les voies accessoires; on a complété les quais de chargement, exécuté les fondations et la pose des grues, etc. On a continué à travailler à l'établissement des barrières et des clôtures.

La température n'a pas été favorable aux travaux pendant les premiers jours de décembre, mais plus tard le beau temps a reparu.

Le nombre des ouvriers occupés aux ouvrages d'art et de terrassement ainsi qu'au règlement de la voie sur le tronçon Biasca-Bellinzona a été en moyenne de 679 hommes par jour et au maximum de 1477 hommes en un jour.

Dans notre rapport du mois de novembre 1874, il a déjà été mentionné que l'ouverture du tronçon Bellinzona-Locarno avait été retardée parce qu'on n'avait pas réussi à pousser en temps voulu la travée de fer sur l'ouverture gauche du pont sur la Verzasca. Le 19 décembre, ce dernier obstacle à la mise en exploitation était aussi surmonté. Les courses d'essai ont pu avoir lieu le même jour sur toute la longueur du tronçon, qui a été définitivement ouvert le lendemain. A partir de ce jour il n'a pas cessé d'être exploité régulièrement.

Nous mentionnerons, en fait de travaux exécutés sur le tronçon Bellinzona-Locarno pendant le mois de décembre 1874, avant et après l'ouverture de la ligne: les travaux de parachèvement exécutés à la tranchée Nord devant le tunnel sous le château de Schwyz, ainsi que sur les II^e, IV^e, VII^e et X^e lots, et aux ponts de fer du Tessin et de la Verzasca; le ballastage et l'entretien de la voie sur toute la ligne, l'établissement de clôtures, barrières, etc.

Le résultat des travaux de terrassement pendant le mois de décembre a été de 9770 mètres cubes de matériaux extraits et transportés.

Le nombre des ouvriers occupés à ces divers travaux était de 857 hommes par jour en moyenne et de 1413 au maximum en un jour.

Le gel n'a permis d'avancer beaucoup les travaux des bâtiments définitifs de réception. Les ouvriers ont été employés surtout à l'achèvement des bâtiments provisoires de réception que l'on a réussi à rendre disponibles pour l'exploitation en temps voulu.

A la station de Biasca, on a achevé la couverture et l'intérieur du hangar aux marchandises. On a établi des fosses à piquer le feu dans les remises aux locomotives de Biasca et de Locarno. Les divers bâtiments ont été pourvus de meubles et toutes les stations ont été munies d'appareils télégraphiques.

En moyenne, 138 ouvriers ont été occupés par jour aux bâtiments du tronçon Biasca-Bellinzona-Locarno et, au maximum, 236 en un jour.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 2952 sur les lignes des vallées tessinoises et de 4914 sur la ligne entière du Gothard, tandis qu'il y en avait eu 19,785 à la fin de novembre.

BERNE, janvier 1875.

Vertrag betreffend die materielle Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen. Zwischen den Verwaltungsräthen der Eisenbahngesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen ist unter Vorbehalt der Genehmigung der beidseitigen Generalversammlungen folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1. Die Eisenbahngesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen fusioniren unter der Benennung: „Gesellschaft der schweizerischen Nationalbahn“ zu einer und derselben Unternehmung und Actiengesellschaft, welche gemäss der von den genannten Separatgesellschaften ausgewirkten Concessionen den Bau und Betrieb nachstehender Eisenbahnen auf schweizerischem und badischem Gebiet zum Zwecke hat:

- 1) Der Linie von Singen nach Etzweilen bei Stein a Rh.
- 2) Der Linie von Constanz (Kreuzlingen) nach Etzweilen.
- 3) Der Linie von Etzweilen über Ossingen nach Winterthur.
- 4) Der Linie von Winterthur über Kloten, Baden und Lenzburg nach Zofingen und von Suhr, beziehungsweise Hunzenschwil nach Aarau.

§ 2. Die vereinigte Unternehmung tritt in die gleiche Rechtsstellung ein, welche für die eine und die andere der fusionirenden Actiengesellschaften gegenüber den von der Linie berührten Cantonen, der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grosseherzogthum Baden begründet worden ist und insbesondere in die Rechte und Pflichten, welche der einen und der andern Gesellschaft durch die ihnen ertheilten Concessionen und die Staatsverträge über den Bau auf badischem Gebiet und den Anschluss in Singen und Constanz (Kreuzlingen) gewährt und beziehungsweise auferlegt worden sind.

Demzufolge werden der Gesellschaft der schweiz. Nationalbahn abgetreten:

a. Von der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen:

- 1) Die Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur oder Andelfingen, beziehungsweise einem zwischen diesen beiden Ortschaften gelegenen Punct der Nordostbahnlinie aus über Etzweilen in der Richtung nach Singen bis an die schweiz. Landesgrenze mit einer Abzweigungslinie von Etzweilen aus nach der Nordostbahnstation Kreuzlingen, eventuell nach Constanz, ertheilt von den Cantonen Thurgau und Schaffhausen am 11. Januar 1872 und vom Canton Zürich am 19. gleichen Monats und von der schweizerischen Bundesversammlung genehmigt am 26. Februar 1872;
- 2) Die Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach Singen, soweit dieselbe badisches Gebiet berührt, ertheilt vom Grosseherzoglich Badischen Handelsministerium am 5. Januar 1874.

b. Von der Gesellschaft Winterthur-Zofingen:

- 1) Die von der schweizerischen Eidgenossenschaft unterm 22. Sept. 1873 ursprünglich dem Stadtrath Winterthur ertheilte und am 11. December gleichen Jahres durch Beschluss der Bundesversammlung an die genannte Gesellschaft übertragene Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur über Kloten, Baden, Lenzburg und Hunzenschwil einerseits nach Zofingen, andererseits nach Aarau;
- 2) Die dem Eisenbahncomité des Suhrenthals am 28. Febr. 1872 vom Canton Aargau verliehene, von der Bundesversammlung unterm 12. Juni 1872 genehmigte und mit Zustimmung derselben am 13. December 1873 an die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen abgetretene Concession für eine Eisenbahn von Aarau über Suhr und Kollikon ins Wiggerthal.

§ 3. Die Gesellschaft der schweizerischen Nationalbahn übernimmt ferner diejenigen Verbindlichkeiten gegenüber den mit Actienkapital an der einen oder andern Separatunternehmung beteiligten Cantone und Gemeinden, welche behufs Erfüllung der an die Actienzeichnung dieser Corporationen beigefügten Bedingungen von den Verwaltungsbehörden der in Fusion tretenden Gesellschaften eingegangen, beziehungsweise bestätigt worden sind.

Diese Bedingungen sind dem gegenwärtigen Vertrag in einer besondern Zusammenstellung angeheftet, in welcher jedoch diejenigen Vorbehalte weggelassen worden sind, die bereits ihre thatsächliche Erfüllung erlangt haben oder durch Abschluss dieses Fusionsvertrags selbst in Erfüllung gehen oder mehr den Charakter eines Programmartikels der schweizerischen Nationalbahn an sich tragen und von der Mitwirkung bei der Fusion zunächst nicht betheiligte Rechtssubjecte abhängig sind. (?)

§ 4. Die Gesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen treten an die vereinigte Unternehmung ferner alle ihnen zustehenden Activen, bestehen dieselben in Immobilien oder Mobilien und alle Vertragsrechte ab, wogegen die letztere als Rechtsnachfolgerin auch alle und jede Verpflichtungen privatrechtlicher Natur, insbesondere auch die gegen Pfandobligationen contrahirten Passiven der beiden Gesellschaften übernimmt. Die Anleihen, welche die Gesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen jede für sich contrahirt haben oder zu contrahiren im Begriffe stehen, behalten, vorbehaltlich späterer Verständigung zwischen der verschmolzenen Unternehmung und den Obligationsinhabern, das Pfandrecht auf die ihnen speciell verpfändeten oder zu Pfand zugesicherten Linien sammt zugehörigem Betriebsmaterial im Sinne der §§ 9 und 25, Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874.

Dabei ist vorausgesetzt, dass die politische Gemeinde Winterthur und die Einwohnergemeinden Zofingen, Baden und Lenzburg entweder vor oder dann spätestens binnen 6 Wochen nach Annahme dieses Fusionsvertrags ab Seite der Actionärversammlungen der Eisenbahngesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen ihre Zustimmung zu dem gemäss diesem Vertrag eintretenden Wechsel in der Schuldnerschaft desjenigen Anleihens im Maximalbetrag von 9 Millionen Franken aussprechen werden, das die Gesellschaft Winterthur-Zofingen aufzunehmen im Begriffe steht, in der Art, dass die von ihnen eingegangene solidare Garantie-Verpflichtung für dieses Anleihen auch dann fort dauert, wenn anstatt der Gesellschaft Winterthur-Zofingen die vereinigte Eisenbahngesellschaft der schweizerischen Nationalbahn dasselbe aufnimmt, beziehungsweise dafür Schuldnerin wird.

§ 5. Das für den Bau und Betrieb der einen oder andern Gesellschaft angestellte Personal wird unter Bestätigung der gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen im Dienst der vereinigten Unternehmung und zwar für den gleichen oder einen analogen Wirkungskreis verwendet. Angestellte, welche mit der durch die Fusion bewerkstelligten Aenderung nach der näheren Normirung ihrer Stellung durch die Gesellschaftsorgane der vereinigten Unternehmung nicht einverstanden sind, haben das Recht des Rücktritts mit Beobachtung einer vierteljährigen Kündigungsfrist.

Soweit nicht eine frühere Auflösung der Vertragsverhältnisse vorgesehen ist, erlischt die Anstellung der für den Bau von Winterthur-Singen-Kreuzlingen engagirten Techniker mit dem Zeitpunkt der Abrechnung für diesen Theil des Gesamtnetzes und die Anstellung der für den Bau von Winterthur-Zofingen angestellten Techniker mit dem Zeitpunkt der Abrechnung über den Bau der zum Netze von Winterthur-Zofingen gehörenden Linien.

§ 6. Für die vereinigte Unternehmung sind maassgebend die Gesellschaftsstatuten, welche sich die constituirende Generalversammlung der Actionäre nach stattgefundener Perfection dieses Vertrags auf Grundlage eines von den Verwaltungsräthen der beiden fusionirenden Gesellschaften zu vereinbarenden Entwurfes geben wird. Als Fundamentalbestimmungen, von welchen die Statuten selbst nicht abgehen dürfen, werden folgende bezeichnet:

1. Das Actiencapital der vereinigten Gesellschaft darf nicht unter 14 Millionen Franken festgesetzt werden.
2. Jeder Subscriber von Actien haftet für die Einzahlung des Nominalbetrags und kann sich dieser Verpflichtung durch Uebertragung der Actien an einen Dritten nicht befreien. Er haftet jedoch unter keinen Umständen für mehr als den Nominalbetrag der zugesicherten Actien.
2. Jeder Actie steht ein gleichmässiger Antheil am Gesamteigenthum der Gesellschaft zu.
4. Der Besitz jeder Actie berechtigt zu einer Stimme in der Generalversammlung.
5. Die vereinigte Unternehmung hat ihren Sitz in Winterthur und steht als anonyme Gesellschaft, soweit nicht die Bundesgesetzgebung über schweizerische Bahnen, die Concessionen, die der Unternehmung zustehen, oder die Gesellschaftsstatuten selbst (in zulässiger Weise) etwas Abweichendes vorschreiben, unter den Bestimmungen des Zürcherischen Privatrechts.

§ 7. Die Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen bringt der vereinigten Unternehmung nach dem vom Verwaltungsrath der Gesellschaft Winterthur-Zofingen geprüften und genehmigten Ausweis ein einbezahltes Actiencapital von mindestens Fr. 6,300,000

zu. Umgekehrt wirft die Gesellschaft Winterthur-Zofingen in die vereinigte Unternehmung nach dem vom Verwaltungsrath der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen geprüften und genehmigten Ausweis ein gesichertes Actiencapital von mindestens Fr. 8,000,000 ein, an welches Actiencapital bis jetzt Fr. 485,750 auf Rechnung der angeordneten ersten Ratazahlung von 10 Procent effectiv einbezahlt worden sind.

Die Actien der beiden sich vereinigenden Gesellschaften werden von der Gesamtunternehmung zum Nominalwerth von Fr. 500 bei vollständiger Einzahlung angenommen, in der Art, dass die Actientitel der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen als Titel und Ausweise der Actionäre gegenüber der vereinigten Unternehmung gelten. Ebendieselbe Geltung haben die Interimsscheine der Gesellschaft Winterthur-Zofingen, gegen welche definitive Actien der schweizerischen Nationalbahn ausbezahlt werden, sobald das darauf noch ausstehende Actiencapital voll einbezahlt sein wird.

Die Betriebseröffnung der Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen soll mit Juli 1875 und diejenige von Winterthur nach Zofingen und Aarau spätestens mit Anfang 1877 stattfinden.

Bis dahin wird den sämmtlichen Actionären ein Bauzins von 2 1/2% jährlich vom einbezahlten Actiencapital vergütet, wogegen der Reinertrag des Theilstücks Winterthur-Singen-Kreuzlingen, nach Abzug der in den Reservefond einzulegenden Quote, in die Baukasse fällt.

§ 8. Die Fusion beider Gesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen tritt erst in Kraft, nachdem der Finanzausweis der Gesellschaft Winterthur-Zofingen durch den Bundesrath genehmigt und auch vom zürcherischen Kantonsrathe als Vorbedingung der Einzahlung des zürcherischen Fiscus anerkannt worden ist. Erst nach Erfüllung dieser beiden Voraussetzungen wird die constituirende Generalversammlung der Actionäre des Gesamtunternehmens von den Verwaltungsräthen der fusionirenden Gesellschaften zusammen einberufen werden, zum Zwecke der Festsetzung der Statuten der Gesamtgesellschaft und zur Wahl ihrer Gesellschaftsbehörden.

Es bedarf endlich die Abtretung der, von den beiden Separatgesellschaften erworbenen schweizerischen Concessionen an die Gesamtgesellschaft, gemäss Art. 10 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. December 1872, der Genehmigung der Bundesversammlung und es ist auch die Abtretung der, vom Grossherzogthum Baden der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen verliehenen Concession an die Gesamtgesellschaft, gemäss Art. 4 der Concessionsurkunde, an die Genehmigung der grossherzoglich badischen Regierung geknüpft. Die Verwaltungsräthe der fusionirenden Gesellschaften sind beauftragt, bei den zuständigen Behörden beider Staaten die Genehmigung der durch diesen Fusionsvertrag bewerkstelligten Abtretung der genannten Concessionen auszuwirken.

Winterthur, den 7. December 1874.

Im Namen des Verwaltungsrathes
der Eisenbahngesellschaft
Winterthur-Singen-Kreuzlingen:
Der Präsident,
Dr. C. Egloff.

Baden, den 17. December 1874.

Im Namen des Verwaltungsrathes
der Eisenbahngesellschaft
Winterthur-Zofingen:
Der Präsident,
S. Offenhäuser.

* * *

Eingegangene Drucksachen.

18. Weizmann. Die Eisenbahn als öffentliche Strasse. — Berlin 1875.
19. Beleuchtungen zum Expertenbericht von Dr. C. W. von Graffenried über die schweizerische Nationalbahn. (Section Winterthur-Zofingen.) Veranlasst und herausgegeben von der gegen den Garantiebeschluss der Einwohnergemeinde Baden recurrirenden Minderheit.
20. Weitere Beleuchtungen zum Expertenbericht von Dr. C. W. von Graffenried über die schweiz. Nationalbahn.
21. Schweiz. Nationalbahn. Section Winterthur-Zofingen. Bahnbeschreibung, Kosten- und Rentabilitäts-Berechnung. Ein Expertenbericht von Dr. C. Wilhelm von Graffenried in Bern 1874. — Rieder und Simmen.
22. Die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr. Denkschrift an den h. Bundesrath der Schweiz. Eidgenossenschaft von G. de Seigneux et Dr. H. Christ. — Basel, C. Schultze 1875.
23. Zeitschrift für Locomotivführer von C. D. Maass, Wunstorf 1875. — Leipzig bei R. Giegler.