Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

attendre, établir des principes donnant à ceux qui veulent édifier, ainsi qu'aux concurrents, une garantie réelle pour le résultat du concours.

Ces principes pourraient être selon nous les suivants:

1. Les membres du jury chargés du jugement d'un concours doivent en avoir adopté le programme.
2. Le jury doit être composé en majeure partie d'architectes.
3. Le nom des membres composant le jury doit être indiqué au programme.
4. L'équité exige tout naturellement des membres du jury qu'ils ne puissent être en même temps concurrents et qu'ils renoncent d'entrée à toute participation future soit à l'élaboration des plans, soit à l'exécution de l'édifice dont ils jugent les plans de concours.
5. Le programme ne doit jamais exiger des concurrents plus de travail qu'il n'en est nécessaire pour rendre d'une manière claire et compréhensible les projets présentés.
6. Les projets de concours doivent être exposés publiquement au moins 15 jours avant le jugement et rester exposés quelques jours après.
7. Le premier prix d'un concours doit au moins égaler la somme qu'un architecte de renom est en droit d'exiger pour un travail tel que celui qui est demandé par le programme.
8. Autant que possible l'architecte qui a remporté un premier prix dans un concours sera chargé de l'élaboration des plans et de l'exécution de l'édifice.

A l'appui de ces propositions, nous indiquerons rapidement les quelques considérations suivantes:

Il arrive quelquefois que les membres d'un jury se trouvent, lors du jugement, en face d'un programme renfermant des dispositions qui leur semblent défectueuses, même inadmissibles.

On comprend l'embarras d'un jury lorsque ce cas se présente, surtout si tel projet qui par exemple s'est écarté du programme dans certaines questions leur paraît mieux répondre au but dans son ensemble.

Plus le programme aura été étudié par le jury en le rédigeant, plus il sera clair et plus le jugement en sera facile.

Il est fort compréhensible, sans qu'il soit besoin d'en indiquer les nombreux motifs, qu'il ne soit point indifférent à un architecte de savoir avant de se décider à participer à un concours, par qui son œuvre sera jugée.

La plupart des programmes demandent aux concurrents beaucoup trop de travaux ordinairement tout-à-fait superflus. C'est ici qu'est, croyons-nous, un des écueils principaux où vient échouer le désir de concourrir qu'auraient bien des architectes.

Je pose d'abord en principe que jamais un projet de concours ne peut être exécuté tel quel sans en remanier les plans.

Ceci est la conséquence forcée du concours qui fait surgir de nouvelles idées et dont différents projets produisent telle ou telle disposition heureuse que l'on aimerait à introduire dans le projet définitif.

Pourquoi donc demander souvent des plans complets, voir même des détails d'exécution. Le concours a pour but de donner les meilleures idées de disposition générale d'un plan et d'agencement des façades; les détails viennent après.

Le concours atteindrait donc bien mieux son but en ne demandant que des esquisses à l'échelle de 1 : 100—1 : 200. On obtiendrait de cette manière un plus grand nombre de projets surtout de la part des architectes qui ont beaucoup de travaux et auxquels le temps manque souvent pour élaborer des projets de concours comme ils sont demandés.

On demande en outre généralement des devis estimatifs détaillés complets.

Je pose de nouveau en fait que pour vérifier consciencieusement et sérieusement un devis, il faut à peu près le même travail que pour l'élaborer, ceci surtout dans un devis de concours, où un grand nombre de concurrents ne connaissent pas exactement les prix de la localité, les usages de toisages, les matériaux, la manière de travailler, etc.; combien en outre donnent à l'élaboration de ce devis tout le temps et le soin nécessaire comme s'il s'agissait d'un devis pour une construction dont les plans sont tout-à-fait arrêtés et les détails discutés point à point avec le constructeur.

Or, quel est le jury qui peut se soumettre à une pareille besogne?

Nous avons entendu souvent exprimer le vœu que l'architecte qui a remporté le premier prix devrait être également chargé de l'exécution.

Nous partageons également cette manière de voir..... en théorie; en pratique cela est radicalement impossible. Il y a tellement de considérations différentes et délicates qui doivent diriger un constructeur dans la remise d'une construction à un architecte, que la plupart de ceux qui édifient, ne consentiraient jamais à se soumettre à une pareille clause. C'est une concession que les architectes doivent faire, car il ne faut cependant pas oublier que le constructeur a décidément le dernier mot à dire et qu'il ne faut pas vouloir trop restreindre ce qui en définitive est son droit.

Ce que nous cherchons en écrivant ces lignes, n'est pas d'atteindre dans la rédaction des programmes de concours, tout ce qui nous paraît désirable, mais seulement ce qui nous paraît indispensable à assurer la garantie de réussite d'un concours, ce n'est pas le maximum, c'est le minimum.

Que l'on ne se trompe du reste point, nous n'avons pas l'intention de vouloir établir des statuts ou règlements ayant force de loi, nos propositions tendent à un compromis entre deux parties, ceux qui édifient d'une part, les concurrents d'autre part. Ce compromis devrait être adopté par les premiers, dans leur intérêt; les seconds devraient prendre l'engagement moral de ne participer à aucun concours qui ne soit établi d'après des principes adoptés.

En deux mots, ce que nous cherchons, c'est donc que les architectes de notre pays s'entendent sur la rédaction d'un exposé de bases de concours à soumettre à ceux qui ont l'intention d'en publier, et qu'une fois admis, les architectes se tiennent autant que possible à l'écart de tout concours dont le programme ne serait pas conforme aux principes adoptés.

Nous appelons la discussion sur cette idée qui n'est pas neuve et qui fonctionne depuis des années en Allemagne avec de très-beaux résultats. C. A. R.

Nous avons traité le même sujet dans les Nos. 25 et 26 de l'année passée, mais nous espérons être agréables à nos collègues parlant français, en reproduisant l'article ci-dessus dont les principes sont à très peu de chose près ceux émises dans l'article antérieur.

Nous prions les sociétés des Architectes et Ingénieurs de bien vouloir nous communiquer les résultats de leurs discussions sur ce sujet.

La Rédaction.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Bundesrathssitzung vom 7. Januar 1876. — Der Bundesrath hat in Sachen des Conflicts des Gotthardunternehmers Favre mit der Gotthardirection betreffs Rückhaltung der Auszahlung für den Richtungsstollen, immerhin unter Wahrung der Stellung der Gotthardirection dahin entschieden, dass diese Auszahlung theilweise gemacht werden müsse.

Bundesrathssitzung vom 10. Januar 1876. — Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Pferdebahnen im Ct. Genf ist die Fristverlängerung bis 1. Februar bewilligt für die Einreichung der vorschriftmässigen Vorlagen und der Gesellschaftsstatuten, sowie für den Beginn der Arbeiten.

Internationale Ausstellung in Philadelphia 1876. Die von schweizerischen Architecten für die Weltausstellung gelieferten Baupläne über ausgeführte, bedeutende Hochbauten in der Schweiz werden auf Veranlassung des Hrn. Generalcommissär, Oberst Rieter, auf eine kurze Zeit vor ihrer Absendung nach Amerika öffentlich im Saale des Kunstmuseums in Winterthur ausgestellt. Die allzu grosse Kürze der Zeit, welche für den angegebenen Zweck verwendet werden konnte, führt freilich nur zu einer bescheidenen Sammlung. Immerhin dürfte es den Fachmännern und dem Publikum nicht unwillkommen sein, auf den Besuch derselben aufmerksam gemacht zu werden. Nach dem 15. d. M. sollen keine Pläne mehr angenommen werden.

Cantone.

Die Regierungen der Cantone Bern und Luzern haben am 8. d. Mts. zur Sicherung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Februars nächsthin folgendes Abkommen mit der Jurabahngesellschaft getroffen:

1) Die Jurabahngesellschaft verpflichtet sich zum Fortbetrieb der Linie bis zum genannten Termine.

2) Die Cantone Bern und Luzern verpflichten sich, der Jurabahngesellschaft zu dem Ende die Summe von Fr. 72,000 zu bezahlen und zwar jeder Canton die Hälfte der Summe.

3) Die Hälfte dieser Summe wird mit Fr. 36,000 bis Ende Januars, die andere Hälfte Ende Februars bezahlt.

4) Sollte die Liquidation der Gesellschaft vor Ablauf des Termins von dritter Seite herbeigeführt werden, so soll es so gehalten sein, dass der Jurabahn in allen Fällen, d. h. auch wenn die Liquidation vor Ende Januars eintreten sollte, der Betrag von Fr. 36,000. — bezahlt wird. Wenn dagegen die Liquidation im Laufe Februars erkannt werden würde, so wird die 2. Hälfte von Fr. 36,000. — marchzählig mit Fr. 1,200. — per Tag bis zum Eintritt der Liquidation bezahlt.

5) Die vertragsmässige Prüfung der Betriebsrechnung wird gegenüber der Jurabahn vorbehalten.

Zürich. Regierungsrathsverhandlungen vom 8. Januar. Das Revisionsgesuch von Thalweil betr. Zufahrtsstrasse zur Eisenbahnstation wird abgewiesen. — Mit Bezug auf die Seedammbaute wird dem Bundesrathe auf seine letzte Mittheilung vom 30. Dec. erwidert, es liege, nachdem derselbe den vom Regierungsrathe aufgestellten Bedingungen für Gestattung der Seedammbaute bei Rappersweil Rechnung getragen habe, kein Grund mehr vor, an dem Recurs an die Bundesversammlung festzuhalten und er werde daher zurückgezogen. —

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 9,80 M., Airolo 26,10 M., Total 35,90 M., mithin durchschnittlich per Tag 5,1 M.

Nordostbahn. In der Verwaltungsrathssitzung vom 30. December ist die Kündung des Obligationencapitals der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern auf Ende 1876 beschlossen worden.

Schweizerische Centralbahn. Der Verwaltungsrath hat in seiner letzten Sitzung, in welcher das Budget für 1876 zur Berathung kam, beschlossen, sich der äussersten Oeconomie zu befleissigen, um die Gesellschaft aus ihren momentanen financiellen Schwierigkeiten zu ziehen und den alten soliden Stand der Unternehmung wieder zu sichern. Um das financielle Gleichgewicht herzustellen, sollen alle projectirten Linien, also auch die Wssserfallenbahn, vorläufig sistirt werden, und es wurden desshalb keine Credite für diese in den Vorschlag pro 1876 aufgenommen.

Gotthardbahn. Da Herr Director Zingg im Grossen Rathe von Luzern das Preisgeben der Linien von Arth über St. Adrian nach Zug und von Immensee über Meggen nach Luzern in Aussicht gestellt hat, so mag daran erinnert werden, dass die erst genannte Linie bereits schon in den internationalen Conferenzen im Herbst 1869 von Vertretern der auswärtigen Regierungen angefochten wurde. Gegen die Aufnahme dieser Linie in das Gotthard-Unternehmen wurde eingewendet, dass die Linie Immensee-Buonas mit Anschlusspunkt zwischen Rothkreuz und Cham beinahe um die Hälfte kürzer und fast um zwei Milllionen wohlfeiler sei. Die schweizerische Abordnung machte jedoch geltend, dass die Nordostbahn, um die Concession für Zürich, Zug und Luzern zu erlangen, sich habe verpflichten müssen, den durchgehenden Verkehr stets durch Zug zu leiten, und dass eine gleiche Verbindlichheit vom Gotthard-Comite behufs Erlangung der Alpenbahn-Concession eingegangen sei. Deutschland und Italien zogen daraufhin ihre Einsprache zurück, und die Linie Arth-Zug wurde im internationalen Vertrag als integrirender Bestandtheil des Gotthardunternehmens erklärt. Wenn jetzt die Schweiz auf das Zugeständniss, welches ihr damals gemacht wurde, verzichtet und die Gotthardbahn der Verpflichtung, Arth-Zug zu bauen, entledigt, so werden höchst wahrscheinlich die beiden anderen Subventionsstaaten bereitwillig zustimmen, und es dürfte diese Linie vielleicht die erste sein, welche der gegenwärtigen Finanzlage der Gotthardbahn zum Opfer gebracht wird. Die Concessionsrechte der Cantone sind jetzt auf den Bund übertragen; demgemäss ist er auch befugt, Vorbehalte und Bedingungen preiszugeben, an welche früher vom Canton Zug die Ertheilung von Concessionen auf seinem Cantonsgebiet geknüpft worden ist.

Sollte Arth-Zug fallen gelassen werden, so würde auch die der Nordostbahn concedirte Linie von Thalweil nach Zug ihre Bedeutung verlieren. Diese Linie sollte nach dem Plane der Nordostbahn anknüpfend an die linksufrige Zürichsee-Bahn und von Zürich aus über Bülach und Schaffhausen bis Engen fortgesetzt, die nächste Zufahrtsstrasse nach dem Gotthard darstellen. Zürich-Thalweil-Zug ist freilich nur um 9 oder 10 Kilometer kürzer als die jetzt im Betrieb stehende Linie Zürich-Affoltern-Zug, aber die Fortsetzung bis Singen oder bis Engen würde, mit dem Nationalbahn-Tracé verglichen, eine erheblichere Abkürzung dargeboten haben, und die Nordostbahn hoffte dadurch allen, von den Ausgangspunkten Singen oder Engen kommenden oder dahingehenden Gotthardverkehr ausschliesslich auf ihre Linien zu lenken. Alle diese Combinationen würden gestört, wenn Zug-Arth fallen gelassen wird. Die Nordostbahn dürfte indessen kaum Ursache haben, sich sonderlich darüber zu grämen. Die Linie Thalweil-Zug muss einen grossen Tunnel unter dem Albis durchführen, und es ist sehr fraglich, ob der gewaltige Kostenaufwand, welchen dieser Durchstich erfordert, aufgewogen würde durch die Vortheile, welche man sich von der Linie versprochen hat. Man urtheilt jetzt wohl etwas nüchterner, als noch vor wenigen Jahren, über die Gotthardbahn, ihre Aussichten und über die Rückwirkungen, welche die Eröffnung des Gotthard auf die Zufahrtslinien äussern wird. Soweit die Basler Nachrichten.

Ob nun die im Eisenbahntaumel von 1869 und 70 gemachten Combinationen einfach fallen gelassen und die damit zusammenhängenden Verträge durch bundesräthlichen Entscheid aufgehoben werden dürfen, scheint uns doch ziemlich fraglich zu sein. Wenn kein Geld da ist, so soll man aufhören zu bauen, aber die Situation nicht mit Verdrehungen beschönigen wollen, und sagen, dass wegen Geldmagel nun der Bund über cantonale Concessionen und was damit zusammenhängt, einfach hinwegschreiten dürfe!

Zürich. Am 9. d. Mts. Abends, sind im hiesigen Vorbahnhofe zwei Locomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen so heftig aneinander gefahren, dass die eine derselben theilweise entgleiste und der Locomotivführer eine nicht unbedeutende Verletzung am Bein erlitt.

Schweizerische Nationalbahn. Die Generalversammlung der Actionäre hat bezüglich der theilweisen Abänderung des Trace einstimmig folgenden Beschluss gefasst: 1) Die Ausführungsstudien der Oberbauleitung für eine Kreuzung der Winterthur-Zofinger Linie mit der Bülacher Linie der Nordostbahn-Gesellschaft in der Station Oerlikon werden gutgeheissen und es verlegt auf Grundlage derselben die Gesellschaft der schweizerischen Nationalbahn die Kreuzung definitiv von Glattbrugg nach Oerlikon, vorbehältlich der Erlangung der hoheitsrechtlichen Bewilligung (Disp. 2). 2) Die Direction wird beauftragt, zu dem Ende dem Bundesrath zu Handen der Bundesversammlung ein Gesuch um Abänderung der Concession vom 23. September 1873 mittelst Streichung des Richtungspunktes Glattbrugg in der Beschreibung der concedirten Linie beziehungsweise Ersetzung desselben durch Oerlikon einzureichen. 3) Bis zur Erledigung des Concessionsgesuchs bleiben Grundeinlösung und Bauarbeitung auf der Strecke Kloten-Regensdorf sistirt. 4) Die Direction ist ermächtigt, in dem neuen Trace eine Station zwischen Ober- und Unteraffoltern einzuschalten, insofern von der Gemeinde Affoltern resp. Privaten daselbst eine den Anlagekosten der Station annähernd entsprechende Actienbetheiligung eingegangen wird, welche an die Stelle zu treten hätte der von Privaten in Unteraffoltern für den Fall der Ausführung des Trace Glattbrugg-Regensdorf und Einschaltung einer Station bei Unteraffoltern gezeichneten Actiensumme.

* * *

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-Constructeur nach Lissabon.
2) Ein im Locomotiv- und Brückenbau erfahrener Constructeur in eine schweiz. Werkstätte.

III. Chem.-techn.-Fach:

1) Ein im Wollen- und Baumwollendruck bewanderter Colorist als Dirigent einer Druckerei in Oesterreich.
2) Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer Chem. Fabrik.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Bau-Fach:

1) Ein jüngerer und ein älterer Architect.

II. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

III. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

IV. Agricultur-Fach.

1) Ein jüngerer Landwirth.

V. Lehr-Fach:

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

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,

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

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

Zum Abonnement empfehlen wir folgende Zeitschriften:

Baugewerks-Zeitung. Central-Organ d. deutschen Baugewerken-Vereine. Zeitschrift f. prakt. Bauwesen. Red. Felisch. Jährlich 104 Nrn. Vierteljährlich 4. —

Bauzeitung, allgem. Gegründet von Förster, red. von Köstlin. Jährlich 12 Hefte. 53. 35.

Bauzeitung, deutsche. Organ des Verbands deutscher Architecten und Ingenieur-Vereine. Red. Fritsch u. Büsing. Jährlich 104 Nrn. Vierteljährlich 4. —

Bibliothek, polytechnische. Monatl. Verzeichniss d. in Deutschland u. d. Auslande neu erschienenen Werke a. d. Fächern d. Mathematik u. Astronomie, d. Physik u. Chemie, d. Mechanik u. d. Maschinenbaues, d. Baukunst u. Ingenieurwissenschaft, d. Berg- u. Hüttenwesens. Mit Inhaltsang. d. wichtigsten Fachzeitschriften. Jährlich 12 Nrn. 4. —

Blätter, technische. Vierteljahrsschr. d. deutsch. polyt. Vereines, früher deutsch. Ingen.- u. Architect.-Vereines in Böhmen, red. von Kirn. Jährlich 4 Hefte 16. —

Centralblatt, polytechnisches. Unter Mitwirkung v. Stein u. Hartig. Hrsg. von Schnedermann und Judenfeind-Hülsse. 24 Hfte. Halbjährlich 24. —

Civilingenieur, der. Unter Mitwirkung d. Professoren am k. s. Polytechnicum. Hrsg. von Dr. E. Hartig. Jährlich 8 Hefte. 40. —

Dingler's polytechnisches. **Journal,** Eine Zeitschrift zur Verbreitung gemeinnütz. Kenntnisse im Gebiete der Naturwissenschaft, der Chemie, der Pharmacie, etc. Hrsg. von Zemann u. Fischer. Jährlich 24 Hefte. 48. —

Eisenbahn. Organ d. schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereines. Mit vielen artist. Beilagen. 52 Nrn. Per Semester. 10. —

Engineering, D. A. Polytechnische Zeitung. Unter Mitwirkung der Editors of Engineering Will. H. Maw and James Dredge, v. Mitgliedern d. Genossenschaft deutscher Civil-Ingenieure, d. polytechn. Gesellschaft in Berlin u. vieler Ingenieure und Professoren. Hrsg. v. Dr. H. Grothe. Jährlich 52 Nrn. Halbjährlich 13. 35

Erfindungen u. Erfahrungen, neueste, a. d. Gebieten d. pract. Technik, d. Gewerbe, Industrie, Chemie, d. Land- und Hauswirthschaft. Hrsg. v. Koller. Jährlich 12 Hefte à — 80

Haarmann's Zeitschr. f. Bauhandwerker. Hrsg. von G. Haarmann. Jährlich 12 Nrn. Vierteljährlich 3. —

Jahrb., üb. d. Leistungen u. Fortschritte a. d. Gebiete d. pract. Baugewerbe. Jährlich ca. 12 Hefte à 1. 60

Journal f. Gasbeleuchtung und Wasserversorgung. Organ d. Vereines v. Gas- und Wasserfachmännern Deutschlands und seinen Zweigvereinen u. d. Vereins f. Mineralöl-Industrie v. Schilling. Jährlich 24 Nrn. Halbjährlich 10. 70

ORELL FÜSSLI & CO. IN ZÜRICH.

IM BETRIEB

	Kilom.
NORDOSTBAHN	
Altes Netz	213.
Zürich-Zug-Luzern	66.
Zürich-Bülach-Regensberg	20.
Linksufrige Zürichseebahn	67.
Bötzbergbahn	56.
CENTRALBAHN	
Altes Netz	241.
B. Verbindungsbahn	4.
Aarg. Südbahn	29.
SUISSE OCCIDENTALE	
Altes Netz	332.
Jougne-Eclépens	37.
Ligne du Simplon	79.
Belle-Romont	18.
CHEMIN DE FER RÉGIONAL	
Lausanne-Echallens	14.
VER. SCHWEIZERBAHNEN	
Altes Netz	275.
Toggenburgerbahn	26.
JURA-BERN-LUZERN-BAHN	
Bern-Luzern	95.
Bern-Biennе-Neuveville	49.
Bienne-Sonceboz-Convers	42.
Jura (ubrige)	38.
Delémont-Basel	36.
Porrentruy-Delle	12.
GOTTHARDBAHN	
Biasca-Locarno	41.
Lugano-Chiasso	26.
LOCALBAHNEN	
Wädenswil-Herrliberg-Küsnacht	15.
UTO-BAHN	
Zürich-Utokulm	9.
EMMENTHALBAHN	
Solothurn-Burgdorf	24.
RIGI-BAHNEN	
Vitznau-Rigikulm	7.
Kaltbad-Scheideck	6.
ARTH-RIGIBAHN	
Arth-Rigikulm	11.
NATIONALBAHN	
Winterthur-Singen	44.
Etzwellen-Konstanz	29.
TÖSSTHALBAHN	
Winterthur-Bauma	26.

IM BAU

	Kilom.
NORDOSTBAHN	
Winterthur-Cöbleuz	49. 0
N'glatt-Wettingen (Baden)	20. 0
Rechtsufrige Seebahn	34. 0
Effretikon-Hinwil	22. 0
Sulgen-Gossau	23. 0
Wädenswell-Einsiedeln	16. 0
Im Project	
Glarus-Linthal circa	16. 0
Schaffhausen-Etzwellen „	16. 0
Schaffhausen-Eglisau „	19. 0
Dielsdorf-Niederweningen	17. 0
Coblenz-Stein „	26. 0
CENTRALBAHN	
Olten-Solothurn	34. 2
Liestal-Balsthal	26. 0
Langenthal-Wangi	21. 8
Gemeinschaftlich mit N.-O.-B.	
Brugg-Hendschiken	10. 8
Wohlen-Bremgarten	7. 0
Merlis-Innerzell	26. 0
Project	
Solothurn-Schönbühl	25. 0
SUISSE OCCIDENTALE	
Frasches-Palézieux	68. 2
Fribourg-Payerne	50. 0
Sierre-Viège	20. 0
VER. SCHWEIZERBAHNEN	
Rüti-Wald	6. 5
JURA-BERN-LUZERN-BAHN	
Delémont-Porrentruy	29. 0
Delémont-Tavannes	29. 1
Lyss-Frasches	11. 5
GOTTHARDBAHN	
Gotthardtunnel	14. 9
Luzern-Goldau	23. 4
Zug-Goldau	15. 5
Goldau-Biasca	105. 8
Bellinzona-Magadino	25. 0
TÖSSTHALBAHN	
Bauma-Wald	15. 0
NATIONALBAHN	
Winterthur-Baden	43. 0
Baden-Suhr-Aarau	27. 0
Suhr-Zofingen	17. 0
EMMENTHALBAHN	
Im Project	
Burgdorf-Langnau	21. 0
LOCALBAHNEN	
Im Project	
Urnäsch-Appenzell	11. 0
Stäfa-Wetzikon	19. 0
OUCHY-LAUSANNE	3. 0

Seite / page

leer / vide / blank