

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAHNA

Contendo uma Parte Official por despacho de 5 de Março de 1888 do Ministerio das Obras Publicas

PROPRIETARIO DIRECTOR—*L. de Mendonça e Costa* | ENGENHEIRO CONSULTOR—*C. Xavier Cordeiro*

REDACÇÃO—Conde Barão, 18—Lisboa

AVISO IMPORTANTE

Por contractos com TODAS AS DIRECCÕES das linhas ferreas portuguezas, esta Gazeta distribue como annexos todas as tarifas especiaes, edições officiaes das mesmas linhas.

Com este numero distribuimos como annexo as seguintes:

Tarifa P. n.º 2 de grande velocidade para transmissão de telegrammas entre as linhas da Companhia Real, Beira Alta e Minho e Douro.

Tarifa da Central de Santarem.

Damos tambem um **Guia de Zurich** illustrado com gravuras e acompanhado da **planta da cidade**, a tres côres.

SUMMARIO

A industria siderurgica, por J. M. do Rego Lima—Inquerito industrial—Parte official—Portarias de 7, 9, 16, 17, 19, 23, 26, e 27 de junho; decretos de 20 de junho, Carta da Russia (do nosso correspondente)—Notas de Viagem-XXIII—Zurich—Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, A assembleia geral—Temporada de banhos, Bilhetes de ida e volta—Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro—Tarifas de Transporte—Temporada de banhos de mar em Portugal—Transmissão de telegrammas—Central de Santarem—La Union y el Fenix Español—Carteira dos accionistas—Linhas portuguezas—Atravez d'Africa, Novo material, O elevador Camões-Estrella, Linha Urbana do Porto, Caminho de ferro de Mossamedes—Caminho de ferro de Lourenço Marques—De Alcantara a Cascaes—De Mira a Cantanhede—Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes—(relatorio do conselho d'administração)—Annuncios.

A INDUSTRIA SIDERURGICA

Algumas palavras sobre as suas condições d'adaptação em Portugal
(Continuação)

COMBUSTIVEL.—Relativamente ao combustivel apenas diremos que se o coke, a empregar nos altos-fornos e no aquecimento dos conversores, a que adiante nos referimos, tiver de ser fabricado no local da fabrica, convirá adoptar um systema de fornos permittindo recolher os productos volateis da distillação da hulha, porquanto o valor d'aquelles productos não é tão insignificante que não tenha havido quem os estabeleça mediante a unica retribuição de lhe pertencerem aquelles productos durante um certo praso, findo o qual os fornos ficam sendo propriedade livre da fabrica. Assim foi que vimos em Terrenoire fornos de coke do systema Carves, construidos por conta do proprio inventor, nas condições em que indicamos.

A producção dos fornos varia, de certo, com o systema e dimensões das camaras; em média o rendimento

é de 3:000 a 3:500 kilogrammas em 24 horas. Suppondo a producção em ferro coado e derivados, que tomamos por base das nossas considerações, o consumo de coke não se afastará muito de 60:000 toneladas annualmente, o que suppõe uma bateria de 46 a 54 camaras.

Fundentes.—A officina terá de prover-se de fundentes, em conformidade com a natureza da ganga; deverá muito provavelmente ser o calcareo. E' necessario estudar com todo o cuidado este aprovisionamento. O nosso paiz, que tão abundante é de calcareos na sua metade meridional, é pelo contrario escasso d'esta rocha no norte. Não conhecemos no districto de Bragança outros calcareos senão os que são explorados como alabastros e marmores no concelho de Vimioso, onde existem tambem fornos de cal.

No districto de Villa Real, sobre a foz do Pinhão, a uns 50 kilometros a jusante do ponto onde, nos parece que será mais conveniente estabelecer a fabrica, é tambem conhecido o calcareo¹, mas não temos noticia da extensão que ali tenham os jazigos. Fazendo ali o seu aprovisionamento, a fabrica obterá o fundente por um preço muito mais baixo que o que supomos adiante. O mesmo aconteceria se viesse a construir-se o caminho de ferro que, partindo de Riba-Longa, sobre o Douro, iria pelo Mogadouro a Miranda e Samora.

Determinação do preço de custo do ferro coado.—Na monographia sobre o ferro coado e ferro malleavel do sr. Bresson, publicada no tomo segundo da *Encyclopédie Chimique*, de Fremy, indica aquelle auctor, como preço do custo da tonelada de ferro coado mais ordinario, 35 francos ou 67300 réis, mas este valor não comprehende o juro e amortisação do capital, que pôde, diz o auctor, elevar em certos casos de 15 por cento e mais o preço de custo da materia que sae da fabrica. Accrescenta ainda o sr. Bresson que, sendo um facto conhecido, que alguns ferros coados se vendem em França actualmente (1888) por menos de 50 francos ou 97000 réis a tonelada (na fabrica), que este preço em grande numero de estabelecimentos dá uma remuneração approximadamente nulla, sendo o preço consideravelmente augmentado quando se trata de ferros coados manganesiferos, graphitosos ou outros¹.

Convém lembrar que sendo de alta conveniencia para o paiz a possibilidade de se fornecer ferro coado pelo preço mais baixo possivel e este preço sendo influenciado pela concorrência internacional, a faculdade da fabricação no paiz verifica-se desde que a producção nacional poder fazer face áquella concorrência. Não nos consta que até hoje o preço declarado do ferro coado

¹ Vide *Reconhecimento scientifico dos jazigos de marmore e de alabastro de Santo Adrião e das Grutas comprehendidas nos mesmos jazigos*, por J. F. Nery Delgado, nas Communicações da Commissão dos Trabalhos Geologicos, T. II, Fasc. I, pag. 49.

¹ Bresson op. cit. pag. 76.

fosse inferior a 97000 réis a tonelada; poderemos, pois, com garantias de prudencia, tomar este preço como um limite maximo do custo do ferro coado a produzir.

Acceitamos o preço de 47620 réis a tonelada de coke importado de Inglaterra em 1886, preço que é muito superior ao valor declarado do coke importado em 1888; acceitamos o custo de 400 réis a tonelada de minerio na razão de 200 réis o preço do arranque e 200 réis o custo de transporte da mina ao Sabor como indica o relatório dos srs. Malheiro e Sequeira, a que já acima nos referimos, em que se supõe um percurso de 20 kilometros a 10 réis; admittamos que a castina entra no leito de fusão na proporção de 0,25 do minerio, o que supõe uma escoria muito basica, e que o seu transporte e custo se obtêm por 17200 réis a tonelada. Teremos então:

Minerio—2 ton. a 50 0/0 de ferro	800
Calcarea—0,5 ton.....	600
Coke—1:125 kilog. a 37620 réis a ton. mais o custo de transporte do Porto ao Sabor: 950 réis	57141
Mão d'obra.....	17080
	77621

A esta somma é necessario juntar as despesas geraes da direcção, juro e amortisação do capital, etc. Acceitando como um maximo 15 0/0 d'aquelle valor ou 17143 réis, ter-se-ha para custo da tonelada de ferro coado 87764 réis.

Attenda-se, porém, ás condições desvantajosissimas em que fizemos este calculo. O preço do coke é exageradissimo e a mão d'obra, reputada pela da França, é tambem elevada; não é menos o preço de transporte do minerio, da mina á fabrica, preço que deve ser muito mais baixo estabelecendo-se o caminho de ferro aereo.

N'estes termos a operação não será muito brilhante, mas será sobejamente possivel.

Suppondo a producção de 45:000 toneladas nas condições expostas e que o ferro coado era vendido pelo minimo valor até hoje declarado, haverá ainda um saldo livre de 10:6207000 réi.

Os dois altos fornos, munidos cada um de tres aparelhos d'aquecimento d'ar, das machinas d'insufflação, depuradores, elevadores, tubagem, terrenos e edificações, podem custar 270 a 300 contos de réis.

Supprimento do ferro maleavel actualmente importado por productos fundidos. ¹—Tendo indicado d'um modo muito breve o que n'esta occasião se nos offerece dizer ácerca das condições economicas de fabrico do ferro coado, ha a considerar uma questão das mais graves: o supprimento do ferro malleavel, cujo consumo, como se vê do quadro estatistico, é muito mais consideravel que o d'aquelle outro producto.

Será logico, será sensato pensar-se em produzir ferro puddlado, ou convém ao contrario praticar os modernos processos de fabrico, d'uma grande capacidade de producção e dando productos (aço e ferro fundidos) sob todas os pontos de vista superiores, sem lhes faltar nenhuma das qualidades boas dos antigos productos? No nosso espirito não pôde haver a menor hesitação na preferencia. Concebemos até mal a existencia d'uma fabricação de ferro puddlado, produzindo a tonelagem necessaria para o consumo, no momento em que por toda a parte essa fabricação não só tem diminuido, mas tende a desaparecer, cedendo o logar ao ferro e aço fundidos, cuja applicação a todos os misteres, para os quaes

se recorria ao ferro puddlado, se generalisa mais e mais. Pôde dizer-se que a applicação dos productos fundidos não escapa nenhum dos usos do ferro puddlado, desaparecendo mesmo as duvidas sobre a faculdade de soldagem ou caldeação de ferro fundido, a respeito do que se tinham levantado apprehensões concernentes á utilização d'este producto pelas pequenas forjas.

A existencia das duas fabricações, de ferro puddlado e productos fundidos, é que temos por incompativel, devendo renunciar-se para sempre á implantação dos novos processos se adoptarmos os antigos.

Sendo com effeito manifesto que todos ou quasi todos os paizes se proveem dos meios de producção, o nosso ver-se-ha impossibilitado de concorrer ao consumo estrangeiro ou encontrará n'isso sérias difficuldades, e, visto como o consumo nacional não pôde, por maior que seja a sua expansão, crescer além de todo o limite, não podemos suppor que as fabricas metallurgicas possam, em grande numero, existir em Portugal. Não devemos, de certo, perder de vista os effeitos da sobreproducção n'aquelles mesmos paizes que, por suas tradições industriaes, tinham mais garantias de melhor poderem assegurar a collocação dos seus productos.

O avultado dos capitães necessarios para o estabelecimento dos modernos processos pôde levantar apprehensões, mas deve notar-se que, sem sahir do typo Bessemer, se pôde restringir consideravelmente aquelles capitães, adoptando os pequenos conversores, ou, ainda melhor, preferindo o recente modelo de conversor Robert, cujas condições de funcionamento offerecem larga margem ás grandes e pequenas installações. Podemos corroborar o que dizemos com alguns algarismos. Assim: para uma producção annual de 30:000 toneladas de ferro necessitar-se-hia 11 ou 12 fornos de typo e nas condições de trabalho dos que até hoje teem dado a maxima producção: os da fabrica Salgo-Tarjan, proximo a Pesth, onde existem 12 fornos, cada um servido por cinco operarios, passando em 12 horas sete cargas de 600 kilogrammas, com uma perda de 3 por cento e um consumo de 1:100 kilogrammas de lignite nos gazogeneos, por tonelada de ferro produzido ¹. Mas este exemplo é uma excepção e só difficilmente é que um forno de puddlar chega a dar, nas melhores condições, 2:000 kilogrammas em 24 horas ou 600 toneladas por anno, suppondo 300 dias de trabalho. Para 300:000 toneladas seria portanto necessario, n'estas condições, pelo menos 50 fornos, servidos por 300 operarios, não contando ainda com o pessoal empregado no trabalho mechanico. Ao contrario um só conversor Bessemer d'uma capacidade de 8 toneladas de carga, fazendo 12 operações em 24 horas, o que não é demasiado, satisfaz de sobejo aquella producção, exigindo um pequeno partido de trabalhadores.

E' porém de notar que a existencia d'um só aparelho Bessemer não deixa de ter inconvenientes, podendo acontecer que um incidente venha a determinar uma interrupção prolongada da marcha do aparelho, ocasionando perdas importantes, ás vezes não cobertas pela economia feita no capital de primeiro estabelecimento; além do que os dispositivos accessorios d'uma installação Bessemer custam o mesmo, quer haja uma, quer haja duas retortas. E, o que é mais, se um só aparelho pôde satisfazer as actuaes necessidades de consumo que prevemos, é insufficiente por pouco que estes augmentem, tanto mais que da existencia d'este fabrico resulta poder-se considerar, no computo do actual consumo, o aço presentemente importado em meios productos ou em barra.

J. M. do Rego Lima.

(Continua).

¹ No que segue empregamos os termos: ferro coado, ferro, aço, aço fundido e ferro fundido como synonymos dos termos francezes: fonte, fer, acier, acier fondu, fer fondu.

¹ Vidé Bresson. op. cit., pag. 103.

INQUERITO INDUSTRIAL

Foi-nos enviada a circular do conselho superior do commercio e industria incumbido d'este trabalho ao qual se está procedendo com todo o empenho e intelligencia, sobre a direcção do nosso bom amigo Sr. Conselheiro Madeira Pinto, director do Commercio e Industria e vice-presidente d'esse conselho.

O inquerito relativo ás *industrias fabris e manufactureiras* divide-se em duas partes: 1.^a *inquerito de gabinete*, que se realizará por meio de um questionario dirigido a cada um dos industriaes, 2.^a *inquerito directo*, que se realizará (depois de concluido o primeiro) por meio de visitas dos delegados do conselho superior do commercio e industria, aos diversos estabelecimentos fabris e aos centros de producção. São comprehendidos n'este inquerito os estabelecimentos fabris do estado (civis ou militares) e os estabelecimentos industriaes explorados pelas municipalidades ou por outras corporações publicas.

Diz a circular:

«E' facil de ver que, apesar da boa vontade e de todo o zelo das corporações, auctoridades e agentes especiaes, incumbidos do inquerito industrial, o resultado d'este será muito incompleto se as classes interessadas no assumpto não coadjuvarem dedicadamente esses trabalhos.»

Pois aconselhamos-lhe a que se não retraiam; a que facilitem quanto possivel o desempenho d'esta missão, e terão feito um bem geral para o paiz sem o menor sacrificio proprio, e quantas vezes com vantagem.

Sem elementos de apreciação do estado das industrias não pode nenhum governo promover o adiantamento d'ellas nem a melhoria dos que para esse fim concorrem com o seu capital ou com o seu braço.

E' bom que nos desenganemos de uma vez de que só fallando verdade e expondo com clareza o estado dos nossos trabalhos e os resultados que d'elles tiramos, poderemos ter direito a reclamar providencias e beneficios a que nos julgamos com direito.

Que o paiz se compenetre d'estas verdades lhe diremos com a consciencia desassombrada de quem se presa de concorrer quanto pode e o pouco que sabe para toda e qualquer manifestação da prosperidade da terra que lhe foi berço.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.^a Repartição—Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 26 de maio findo: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez do apeadeiro do Padrão, ao kilometro 26 do 4.^o lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 26 de maio findo: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez, de apeadeiro do Outeiro dos Moinhos, ao kilometro 18,400 do 3.^o lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 26 de maio findo: ha por bem approvar o projecto, datado de 2 do mesmo mez, do apeadeiro da Tremôa ao kilometro 14,972 no 2.^o lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da consirucção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 26 de maio findo: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez do apeadeiro da Portella ao kilometro 4:220, no 1.^o lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, de 26 de maio findo: ha por bem approvar o projecto datado de 2 do mesmo mez, da estação de Ceira, ao kilometro 11,095, no 2.^o lanço da 1.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 7 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 29 de maio findo: ha por bem approvar o projecto, datado de 10 de março ultimo, de modificação da ponte Cayola ao kilometro 270,907 do caminho de ferro de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 9 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 26 de maio ultimo da parte de pedra de uma passagem superior de viga metallica da estrada municipal de Ceira ás Vendas de Ceira, e do desvio da mesma estrada e da calçada da Igreja ao kilometro 10,2277, no segundo lanço da primeira secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 6 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 26 de maio findo, apresentado pela companhia do caminho de ferro do Mondego, da variante comprehendida entre os kilometros 30,12511 e 31,74013 no primeiro lanço da segunda secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, em substituição da variante aprestanda e approvada em portaria de 29 de outubro do anno proximo findo.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 do corrente mez, da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto do caminho de accesso á estação de Braço de Prata, e a planta geral da mesma estação, modificada em virtude do disposto na portaria de 9 de julho de 1889, e a respectiva planta cadastral, apresentados em data de 10 de agosto do anno referido, pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao respectivo director fiscal, para os effeitos devidos.

Paço, em 17 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 9 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 2 de maio findo do novo taboleiro metallico para via dupla a applicar na ponte do Monte do Trigo de 31^m, 20 de vão ao kilometro 77,126 da linha de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 19 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego, que para a construcção do primeiro lanço da 2.^a secção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil seja declarada a urgencia da expropriação de treze parcelas de terreno, com os n.ºs 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5, 6, 7, 8, 9, 9 bis, 10, 11, 12 e 13, pertencentes: as n.ºs 1 e 11, ao prior José Pinto; a n.º 2, a José Caetano; a n.º 3, ao dr. Campos Magalhães; a n.º 4, a Francisco Dias Anastacio; a n.º 4 bis, a Joaquim Barra; a n.º 5, a Pedro Soares; a n.º 6, a Luiz de Lemos; as n.ºs 7, 9 e 9 bis, ao dr. Adelino de Mesquita; a n.º 8, a herdeiros de Fernando Ferreira Lobo; a n.º 10, a viuva de Francisco Magalhães; as n.ºs 12 e 13, a viuva de João de Lemos; e situadas todas na freguezia e concelho da Louzã, districto de Coimbra:

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcelares, que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de junho de 1890.—*REI.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Pedindo a companhia do caminho de ferro do Mondego que para a construcção do primeiro lanço da 1.^a secção do ramal de caminho de ferro de Coimbra a Arganil, seja declarada a urgencia da expropriação de doze parcelas de terreno com os n.ºs 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19, pertencentes a n.º 8 a José Baptista Pombeiro, a n.º 9 ao conde da Foz de Arouce, a n.º 10 a Victoria Barreto, a n.º 11 a Julia e Adelaide Paiva, a n.º 12 a José Diogo Peres, a n.º 13 a João de Almeida da Silva, a n.º 14 a Manuel Maria da Cunha, a n.º 15 a Carolina Fonseca, as n.ºs 16 e 18 a Antonio Correia, a n.º 17 a Manuel Guedes a n.º 19 ao padre José Simões, e situadas aos n.ºs 8, 9, 10 e 11 na freguezia da Sé Velha, as n.ºs 12, 15, 16, 17, 18 e 19 na freguezia de Santo Antonio dos Olivares, e as n.ºs 13 e 14 na freguezia da Sé Nova, todas no concelho e districto de Coimbra; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto, assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim a tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de junho de 1890.—*REI.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Pedindo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes que, para a construcção da estação de Braço de Prata e do caminho de accesso á mesma estação, seja declarada a urgencia da ex-

propriação de duas parcelas de terreno com os n.ºs 16 e 18; pertencentes a n.º 16 a José da Mota, e a n.º 18 a José Gomes Pereira da Silveira, e situada na freguezia do Beato, concelho e districto de Lisboa; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 28 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas que baixam com o presente decreto assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de junho de 1890.—*REI.—Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 9 do corrente mez: ha por bem approvar os projectos de vinte e dois novos taboleiros metallicos destinados á segunda via da linha de leste das pontes comprehendidas entre o Carregado e o Entroncamento, situadas aos kilometros 37,852, 81,515, 88,791, 97,699, 38,544, 39,801, 95,966, 39,858, 42,077, 43,106, 44,144, 44,720, 46,085, 47,922, 46,120, 71,490, 73,100, 80,322, 76,774, 86,200, 77,347 e 79,028 apresentados pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes e remetidos pelo respectivo director fiscal com seu officio n.º 330 de 2 de abril ultimo, devendo porém serem modificados os typos dos novos taboleiros a construir nas pontes situadas aos kilometros 39,858 e 46,120, addicionando-se-lhe uma passagem para segurança das guardas da linha.

Paço, em 23 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 6 de maio findo, de uma passagem superior para o caminho de Canellas ao kilometro 42,00384 do ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado pela companhia nacional de caminhos de ferro, podendo adoptar-se este typo de passagens superiores sempre que a natureza resistente do terreno das trincheiras admitta este typo de encontros, devendo a largura das passagens ser subordinada á dos caminhos de ferro que tiverem a servir, e serem revestidos os taludes das trincheiras quando forem de terra na extensão de 2 metros pelo menos para cada lado dos encontros e não somente debaixo do arco.

Paço, em 23 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 17 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 15 de abril ultimo, do muro de suporte ao sul da linha ferrea de leste entre o kilometro 73,475 e 73,587, junto da ponte do Tejo, em Santarem, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, ficando, porém, a profundidade dos alicerces do muro de suporte dependente da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte, de accordo com a direcção da 3.^a circumscripção hydraulica.

Paço, em 26 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste, norte e Beira Alta.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da junta consultiva de obras publicas e minas de 9 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 22 de maio findo, apresentado pela companhia de caminho de ferro do Mondego, de uma passagem superior ao kilometro 26,744 no 4.^o lanço da 1.^a secção do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, destinada á travessia da estrada districtal n.º 108, de Villarinho por casal de Almeida á estrada real n.º 58, e casal da Fonte. O que se communica ao director fiscal, para os effeitos devidos.

Paço, em 26 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação da construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 12 do corrente mez da junta consultiva de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 9 de abril ultimo de um desvio da estrada real n.º 67, Lisboa a Cascaes ao kilometro 18,700 da secção entre Belem e Cascaes do ramal do caminho de

erro do Caes dos Soldados a Cascaes para o assentamento da segunda via do mesmo ramal, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo as obras na estrada ser feitas antes das do caminho de ferro, para que o transitio pela estrada soffra o menos possivel, e seguirem-se na construcção as indicações que forem feitas pela direcção das obras publicas do districto de Lisboa, nos termos do artigo 191.º do regulamento da conservação, arborisação e policia das estradas, approvada por decreto de 21 de fevereiro de 1889. O que se comunica ao respectivo director fiscal para os effeitos devidos.

Paço, em 27 de junho de 1890.—*Frederico de Gusmão Correia Arouca.*

Para o director da fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte, Beira Alta e ramal de Vizeu.

Sua Magestade El-Rei ha por bem ordenar que a fiscalisação da exploração do caminho de ferro de via reduzida denominado «ramal de Vizeu» fique a cargo da direcção de fiscalisação dos caminhos de ferro de leste e norte e Beira Alta, que o quadro do pessoal da mesma fiscalisação seja o que baixa com a presente portaria assignado pelo conselheiro director geral das obras publicas e minas e que os vencimentos respectivos sejam os no mesmo quadro designados.

Paço, em 23 de junho de 1890.—*Frédérico de Gusmão Correia Arouca.*

**Quadro do pessoal da fiscalisação
da exploração do caminho
de ferro de via reduzida
denominado Ramal de Vizeu**

Numero de funcionarios	Designação das categorias dos funcionarios	Vencimentos mensaes			
		Ordenado	Gratificação	Ajuda de custo	Total
1	Engenheiro adjunto (a)...	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—
2	Conductores do quadro ou auxiliares contratados—chefes de serviço (b)...	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—
1	Fiscal do movimento e tráfego	40\$000	—\$—	4\$800	44\$800
3	Agentes fiscaes de 1.ª classe	18\$000	9\$000	—\$—	81\$000
3	Agentes fiscaes de 2.ª classe	15\$000	7\$500	—\$—	67\$500
2	Aspirantes e agentes fiscaes de 2.ª classe	12\$000	7\$500	—\$—	39\$000
Secretaria da Direcção					
1	Encarregado de pagamentos	—\$—	c) 6\$000	—\$—	6\$000
1	Amanuense de 1.ª classe..	30\$000	—\$—	—\$—	30\$000
1	Amanuense de 2.ª classe..	25\$000	—\$—	—\$—	25\$000
1	Desenhador de 1.ª ou 2.ª classe (a)	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—
1	Continuo	18\$000	—\$—	—\$—	18\$000
1	Servente	15\$000	—\$—	—\$—	15\$000
					326\$300

(a) Os engenheiros do corpo de engenheiros de obras publicas e os conductores e desenhadores dos quadros auxiliares terão os vencimentos marcados nas leis e mais disposições em vigor.

(b) Os conductores auxiliares contratados terão os vencimentos especificados na portaria de 18 de novembro de 1886 e ás ajudas de custo eventuaes a que possam ter direito, nos termos da portaria de 5 de março de 1887, serão reguladas pelas instrucções approvadas por portaria de 27 de novembro de 1886.

(c) A gratificação ao encarregado de pagamentos é para faltas.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 23 de junho de 1890.—O conselheiro director geral, *Bento Fortunato e Moura Coutinho de Almeida d'Eça.*

CARTA DA RUSSIA

(DO NOSSO CORRESPONDENTE)

S. Petersburgo, 5 de junho de 1890.

Conforme lhe prometti vou dar-lhe algumas noticias das vias ferreas d'este enorme paiz e desculpe-me se

fôr, longo, porque tanto ha que dizer, e tão pouco é conhecida no seu lindo Portugal a rede do imperio que talvez esta carta lhe pareça demasiado extensa.

Começarei pelos resultados officiaes dos caminhos de ferro russos, durante o anno de 1889, segundo informações do boletim official do imperio, publicado ha poucos dias.

As cifras que dou adiante, são apenas provisórias, e naturalmente inferiores, ás que nos devem dar os relatorios definitivos, em consequencia de não comprehenderem as receitas accessorias d'algumas linhas e mais ainda, da falta d'algumas administrações que não apresentaram, a tempo de ser publicados, os resultados da exploração das suas linhas, durante o anno findo.

No entanto, eis os resultados financeiros, feita a comparação com as de 1888:

Linhas do Estado	1888	1889
Receitas brutas totaes..... rublos	40,060,584	45,160,408
Receitas em verstes médias.....	6,097	6,360
Linhas d'exploração particular		
Receitas brutas totaes.....	236,639,556	229,198,476
Receitas em verstes médias.....	12,664	12,131
Productio total da rede.		
Receitas brutas totaes.....	276,700,140	274,367,884
Receitas em verstes médias.....	10,955	10,573

A extensão explorada nos fins de 1889, representava uma totalidade de 26.537 verstes (7.640 do Estado, e 18.897 das companhias) tendo sido de 26.133 em 1888.

Não entra n'aquellas cifras o productio das linhas de grão-ducado da Finlandia, (1.711 verstes) e do caminho de ferro d'além do Caspio, (1.343 verstes), o qual é explorado pelo ministerio da guerra, e não figura, assim como a rede da Finlandia, nas estatisticas do ministerio das vias de comunicação.

—Pelo ministerio das communicações foi decretada a construcção d'um caminho de ferro que ligará Wladikaukas a Tiflis, atravessando directamente o Caucasso.

Esta linha attingirá a altitude de 7.000 pes, deve ter uma extensão de 180 verstes, e as despesas a fazer, avalia-se em 30 milhões de rublos.

Em seguida á construcção d'este caminho de ferro, converter-se-ha tambem em realidade o projecto do estabelecimento d'uma via ferrea de Belegoé a Pokof, ligando as duas linhas mais importantes do imperio russo, a de S. Petersbourg a Varsovia, e a de S. Petersbourg a Moscow.

—Foi auctorizada a construcção e exploração d'uma linha de tramways entre esta capital e Sestroretsk, com um ramal para Lissy-Ness. A linha terá 25 verstes de extensão, e seguirá sempre a actual estrada districtal, ligando-se perto da ponte de Jélaguine, com a linha de tramways de Staraia-Dérévnia.

A concessão é feita por sessenta annos, e os trabalhos deverão estar concluidos em 1892.

A velocidade circulatoria deve ser de 10 a 20 verstes; na estrada districtal, quando não atravesse as localidades de vellegiatura, e de 8 a 12 verstes, nas ruas de Staraia-Dérévnia, Lakhta e Sestreretsk.

Os combois terão carruagens de 3.ª classe, e as carreiras serão, pelo menos, quatro por dia, nos mezes de maio a setembro, e trez por dia, nos outros mezes.

—Trata-se com grande afimco de fazer construir muito em breve, o grande caminho de ferro da Siberia, já ha bastante tempo projectado.

A linha compôr-se-ha de trez troços, ligados entre si por communicações fluviaes sobre os tres rios o Obi, o Ié'nisséé, e o Amour

Segundo os traçados dos srs. Mejeninoff, Viarenasti, e Ursati, cada um d'esses troços deverá ter as seguintes extensões:

O primeiro, que vae de Tomsk a Irkoutsk (linha central da Siberia) 1.568 verstes ou 1.671 kilometros.

O segundo, de Port-Myasoffski, no lago Baikal a Stretensk (ou antes á aldeia de Matakan, affastado 5 *verstes* d'esta cidade) 1.000 *verstes* ou 1.067 kilometros (linha Transbaikalie).

O terceiro, que do porto Graffski, sobre o Oussouri vae até Vladivostock (linha do Oussouri) 383 *verstes* ou 388 kilometros.

A extensão total do caminho de ferro siberiano será pois de 2.950 *verstes*, ou 3.126 kilometros.

Os trez pontos de partidas serão Tomsch, Stretensk, e Vladivostock, e os trabalhos começaram na actual primavera de 1890.

—O governo increveu no orçamento extraordinario d'este anno um credito de 45.320.000 rublos, destinado á construcção do caminho ferro, e portos.

Esta quantia — que é superior em 11 milhões de rublos á que no anno precedente, foi votada com igual fim — fica assim dividida 10.048.000 rublos para a construcção pe novas linhas ferreas; 19.500.000 rublos para a installação d'uma segunda via: 7.180.000 para a compra de material de caminho de ferro e finalmente o restante — 6.960.700 rublos para a construcção de portos.

No numero das novas linhas a construir figura, além da linha de Chmérinha.

— Novosielica, já começada, a linha de Chelm-Nrubiessoff. O junção d'estas duas linhas será Chelm, e para o estabelecimento d'ellas á ainda necessario obter a realisação de dois novos accordos com a rede ferroviaria da Autria.

O caminhos de ferro estrategico de Fuckun a Vindau, tambem será construido á custa do Estado, que assim vae multiplicado dia a dia, as já numerosos, linhas ferreas que sulcam o solo do grande imperio moscovita.

Seu affectuoso.

S. W.

NOTAS DE VIAGEM

XXIII

Zurich

Partamos de Lucerna pela linha do Nord-Est Suisso para, em 2 horas e meia, chegarmos á encantadora cidade que se banha nas aguas do Limmat. E vamos n'este tempo porque tomámos o trem das 11 e 20, pois se tomassemos o das 4 e 5 da tarde, iriamos directamente em 1 hora e 25 minutos.

A linha ferrea, muito apreciavel, entretanto, não se torna notavel a par de tantas bellezas que temos visitado.

Sahindo da estação do Brünig por onde chegámos, dirige-se para noroeste, indo a Rothkreuz, onde liga a linha do Gothard e a do Central Suisso, e d'ahi, por uma larga curva, a Zug, pequena cidade á beira do lago d'este nome, do qual mais tarde fallaremos.

Depois, passando as estações de Knonau, Mettmenstet, Affolteen, Hédingen, Bonstetten, Birmensdorf, Urdorf e Altstet, desde onde acompanhamos o valle do Limmat, entramos na bella estação central, de Zurich, uma das primeiras construcções d'este genero, no continente europeu. Vejamol-a já que o tempo não nos sobeja de tanto em que temos que empregar a nossa attenção n'esta cidade.

E' uma estação de lado, sendo a fachada principal em frente de uma larga avenida, onde estão situados os melhores edificios da cidade.

Esta fachada que é muito similhante, na disposição do seu corpo central, ao nosso arco da Praça do Commercio, tem 102 metros de extensão; a lateral, fazendo frente ao caes, tem 94 metros, a superficie total d'esta colossal estação é de 7000^{m²} sendo repartida em dois

grupos, dos quaes um é o que se destina a gare de passageiros, entre o Bahnhof-Platz e o Platz-promenade (jardim publico), e o outro, communicando por uma possante ponte sobre o Sihl, é para officinas, depositos, caes de mercadorias, etc. N'esta estação entram e sahem diariamente 140 trens ordinarios.

Em frente da porta principal eleva-se, no largo, o monumento de Alfredo Escher, o estrenuno promotor do caminho de ferro do Gothard.

Fallemos agora um pouco de Zurich para que o viajante vá conhecendo onde está.

Como cidade, Zurich, é a primeira da Suissa, não só em população, (93.000 almas segundo o recenseamento de 1888), como na sua importancia scientifica, artistica, industrial e commercial.

E' em Zurich onde as ideias modernas acham terreno mais propicio para o seu desenvolvimento, progredindo durante os ultimos vinte annos rapidamente e por forma tal que a sua transformação, tanto moral como material, quasi que pôde considerar-se completa.

Cidade do estudo das artes e das sciencias, o aperfeiçoamento intellectual dos seus habitantes mereceu-lhe o cognome da «Athenas Suissa», honrosa distincção que nenhuma outra lhe pôde disputar.

Ao mesmo tempo que depura as suas ideias nos collegios, na universidade, aperfeiçoa o seu aspecto material nos edificios, nas avenidas, construindo elegantes casas onde existiam as velhas habitações, cortando praças espaçosas no sitio das velhas muralhas dos seus fortes.

Não se julgue que, transformando-se assim, a formosa cidade abstrahia completamente das suas recordações artisticas, substituindo-as, fazendo-as desaparecer e com ellas o velho cunho de nacionalidade. Isso seria a destruição stulta e não a reforma intelligente, que é a que tem presidido aos aformoseamentos da cidade, conservando d'esta os monumentos de valor incontestavel, como venerandas reliquias intocaveis.

Entre os melhores edificios e monumentos que mais attrahem a admiração devemos citar as antigas igrejas: Fraumünster e a de S. Pedro, na margem esquerda do Limmat, e na margem direita a cathedral (Grossmünster), que pelas suas colossaes proporções e suas torres construidas em 1780, com cupulas octogonas, attrahe a attenção do viajante. Do seu terraço gosa-se o mais delicioso panorama sobre a cidade, o lago, valle do Limmat e as montanhas. Um outro templo de estylo gothico, tambem muito interessante, é o Wasserkirche, erigido ao pé da cathedral e do rio. Construido no XV seculo, sob o governo do burgomestre Waldmann, conserva preciosas colleções archeologicas e 120.000 volumes, entre os quaes muitos manuscriptos de grande valor, que constituem a bibliotheca da cidade.

De entre os seus bellos jardins destaca-se o Platz-promenade por detraz da estação central, onde é a junção do Limmat com o Sihl, e onde está o monumento do poeta Salomon Gessler; o Hirschgraben; Hohepromenade com a estatua de Kans Jorge Naegeli, o propagandista do canto popular suiso, e o jardim botanico.

O melhor ponto de attracção, porém é o lago.

Nas suas margens construíram-se largas avenidas, das quaes se disfructa o encantador panorama de vapores, escaleres e lanchas que cruzam sobre as aguas em todas as direcções; mais distante veêm-se as verdes collinas guarnecidas de aldeias e *chalets*, altas torres e as mais bonitas villas e prados. Ao longe, finalmente, os cumes cobertos de neve dos magestosos Alpes.

A estas condições pittorescas deve-se juntar a cultura intellectual dos seus habitantes que é verdadeiramente notavel.

A escola está espalhada por toda a cidade e por todo o cantão, e a sua frequência pelas creanças de todas as classes indistinctamente é tal, que raro se torna encontrar um analfabeto. O ensino é *obligatorio*, e gratuitamente mantido pelo Estado.

A maior parte dos estabelecimentos d'instrução são verdadeiros palacios, a começar pela grande universidade e pela escola polytechnica.

Os museus e collecções archeologicas contêm grandes riquezas historicas e scientificas.

A musica é a paixão da população d'esta cidade, havendo varios theatros lyricos e salas de concertos, e estando em construcção outros novos.

Pelo seu movimento industrial e mercantil é Zurich um centro importante, que póde gabar-se das suas fabricas de algodão e sêda, das suas officinas de machinas, etc. Alem d'isto contem muitas casas exportadoras, bem acreditadas e conta com outros poderosos elementos para ser uma cidade commercial em toda a significação da palavra.

Não são menos dignas de menção as suas instituições philanthropicas, hospitaes, casas de saude, verdadeiros modelos d'este genero pelo aceio, regimen, e excellentes condições clinicas.

Agora que o leitor já conhece as condições de vida da cidade, vamos acompanhá-lo a uma pequena visita. São 3 horas; temos tempo até o jantar.

Suppondo que estamos na rua da estação (Bahnhofstrasse) voltemos ao largo d'esta e teremos na nossa frente as torres da cathedral (Grossmünster) e mais proximo a ponte que, atravessando o Limmat nos leva á margem direita do vasto caes que corre paralelo ao azulado rio.

Seguindo por esta margem, encontramos, junto ao lago, a espaçosa Ponte do Caes.

Esta ponte, de onde se disfructa uma vista magnifica, communica os dois caes monumentaes que formam as margens do lago, caes deliciosamente guarnecidos de jardins, formando o mais agradável passeio que póde imaginar-se.

Se d'essa ponte olhamos o Limmat, vemos a elegante agulha de Fransmünster (mosteiro das mulheres) na margem esquerda, e teremos maneira de abraçar com um só golpe de vista a grande cidade e a pequena, aquella á esquerda, recostando-se nos contrafortes do Enge e do Uto; esta á direita, cobrindo com o seu casario as ridentes colinas do Fluntern.

Citemos, em poucas palavras, o itinerario que se póde seguir, tomando um trem e partindo d'este ponto.

A' sahida da ponte, á esquerda, temos sobre o caes (Sonnen) a Bibliotheca e o Museu d'antiguidades; em frente seguindo a Rami Strasse encontra-se a Hohe-promenade, planalto de onde se disfructa um bello panorama.

Atravessando este passeio, segue-se a Hirschengraben e á direita temos o imponente palacio da Escola Polytechnica, com as suas 105 janellas de frente.

Do angulo esquerdo do edificio parte uma rua mais estreita que nos conduz á grande avenida, pela qual vamos até a grande ponte da estação.

Tomemos já á direita para apreciar o bello jardim, onde á noite se dão esplendidos concertos.

Na rua, em frente da estação, temos á direita uma escola, depois varias egrejas catholica, protestante, etc., e ainda á direita os correios e telegraphos.

Estamos no Parade-Platz, onde vemos o bello edificio do banco Suisso.

Continuando veremos o vasto palacio quadrangular, especie de Palais-Royal, onde se reúnem os mais ele-

gantes estabelecimentos, depois a Bolsa, que defronta com o Stadthaus-anlagen (jardim da cidade).

Visto o lindissimo caes, e atravessada de nova a movimentada ponte de onde partimos, para vêr tambem o caes da margem direita, devemos seguir á esquerda, pela borda do Limmat, para admirar o maior edificio da cidade, o Rathaus, sede das auctoridades superiores, do conselho de Estado e do Grande Conselho Cantonal.

Finalmente, para melhor elucidarmos os nossos leitores sobre esta bella cidade, damos-lhes com este numero um

GUIA DE ZURICH

illustrado com uma bem traçada planta da cidade e 14 gravuras.

Por essa planta e pelas copiosas notas do folheto, poderão os leitores regular a sua visita á cidade, melhor do que pelas modestas indicações que vimos de dar-lhes.

Esse guia foi impresso em Zurich, por uma instituição notabilissima que ali existe, e que se torna de tão grande utilidade á cidade e ao paiz, em geral, como aos estrangeiros que o visitam.

Referimo-nos á Repartição Official dos Estrangeiros, situada em Börsestrasse, proximo de Paradeplatz, onde o viajante encontra todos os esclarecimentos que deseje sobre a Suissa, os quaes lhe são dados gratuitamente, completos e com a amabilidade mais captivante.

Além d'isso, esta repartição, que é sustentada por uma companhia de mais de 500 socios, subvencionada pelo governo, pelas companhias de caminhos de ferro, de tramways, etc., tem por missão promover grandes festas, concertos no verão, bailes no inverno, publicação de guias e jornaes com descripções da cidade e seus attractivos, e tudo quanto possa concorrer para tornar agradável a visita e a permanencia do viajante n'aquella cidade.

A ella devemos alguns dos interessantes conhecimentos do paiz, que nos teem servido para completar estas descripções, na parte em que as nossas notas eram deficientes. Aqui lhe consignamos os nossos agradecimentos.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES,

A ASSEMBLÉA GERAL

Realisou-se no dia 26 a reunião annual dos accionistas d'esta companhia, para apresentação do relatorio e contas do anno findo e parecer do conselho fiscal, documentos que hoje começamos a publicar, e eleição de membros do conselho.

Presidiu o sr. Teixeira de Queiroz, tendo por escrutinadores os Srs. Luciano d'Abreu e Conselheiro Mendonça Cortez, e por secretario o sr. Silveira Vianna.

Foram approvadas todas as conclusões do relatorio e reeleitos os membros do conselho de administração que a sorte designára para sahirem, os srs. Antonio Pereira de Carvalho, Conde de Moser, Eduardo de Moser, Fortunato Chamiço e Miguel Osorio e os do conselho fiscal, Srs. Conde de S. Januario e Alves Diniz. A ambos estes corpos gerentes foram dados votos de louvor.

Nomeou-se uma commissão para tratar da refórma dos estatutos, no sentido de serem feitas economias, reduzindo-se o numero de membros do conselho de administração, pelo que não foram preenchidas as tres vagas existentes.

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	DIAS													
		12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27
Lisboa..	Ações C. ^{na} de Ferro Portuguezes	100.000	—	—	—	100.000	100.000	100.000	—	100.000	100.000	—	—	—	—
	» Ascensores » »	74.000	—	—	—	—	74.000	76.000	76.000	75.000	—	—	76.000	76.000	—
	Obrig. C. ^{na} de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional	75.000	—	75.000	—	75.500	74.500	74.500	74.500	75.000	—	—	—	—	—
	» C. de F. Atravez d'Africa	84.000	84.000	84.000	—	84.000	84.000	84.500	—	—	—	—	81.800	81.200	—
Paris....	Ações C. ^{na} de Ferro Portuguezes	570	570	560	—	570	570	—	—	560	560	—	—	—	555
	» Madrid-Caceres-Portugal	—	218,75	218,75	—	—	215	—	—	—	—	215	215	—	211
	» Norte de Hespanha	—	—	361	—	352	—	—	—	—	352	—	352	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Obrig. C. de Ferro Portuguezes	380,75	380,75	379	377	378	379	—	—	373	—	374	374	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal	355	355	354,50	—	352,00	353,75	—	—	—	—	349	350	—	350
	» Norte Hespanha, 1. ^a hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	485
	» C. de F. Atravez Africa	485	485	485	485	485	485	—	—	485	485	485	485	—	—
	» C. ^a da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres..	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	94	—	94	94	94	—	—	94	—	94	94	—	94
Amsterd.	Obrig. C. F. Atravez Africa	93	93	92,12	93,37	92,94	92,50	—	—	93	—	93	93,50	—	92,94
Bruxellas	Obrig. C. de F. Atravez Africa	94	95	95	94	94	94	—	—	94	—	94	94	—	94

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERIODO DE EX-PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1890			1889			TOTAES		DIFFERENÇA A FAVOR DE	
		KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	KIL.	TOTAES	KILO-METRICAS	1890	1889	1890	1889
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Rea	Antiga rede (1)	4 10 Junho 580	47.438:000	81:821	580	51.460:000	93:896	1.015.213:000	1.144.850:000	—	129.637:000
		11 17 » »	45.008:000	77:586	»	47.850:000	82:500	1.060.221:000	1.192.700:000	—	132.479:000
		4 10 Junho 82	5.800:000	70:734	82	5.572:000	67:954	78.536:000	115.462:000	—	36.926:000
	Nova rede não garant. (2)	11 17 » »	5.498:000	63:446	»	5.930:000	72:073	83.734:000	121.392:000	—	37.658:000
		4 10 Junho 168	3.370:000	20:058	168	3.474:000	20:864	64.004:000	67.710:000	—	3.696:000
	» » garantida (3)	11 17 » »	3.350:000	49:939	»	3.658:000	24:065	67.354:000	71.368:000	—	4.014:000
		4 10 Junho 49	1.091:900	57:468	—	—	—	46.579:790	—	—	—
	Ramal de Cascaes	11 17 » »	1.097:700	57:773	—	—	—	47.677:490	—	—	—
		7 13 Maio 475	42.999:690	27:367	361	9.435:555	25:500	243.971:420	194.899:015	49.072:405	—
	Sul e Sueste	11 20 » »	42.029:735	25:325	»	43.002:400	36:047	226.004:455	207.901:445	18.099:710	—
		21 27 » »	43.452:440	28:320	»	9.393:700	26:573	239.453:295	217.495:415	21.958:480	—
Minho e Douro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta		30 6 Maio 255	6.448:993	25:734	253	7.234:206	28:593	121.260:700	135.068:348	—	10.807:648
		7 13 » »	5.466:635	20:425	»	6.323:073	24:992	129.427:335	144.391:421	—	14.964:090
Guimarães		23 29 Abril 34	1.004:425	29:544	34	1.112:805	32:729	43.059:855	43.347:080	—	287:225
Norte de Hespanha ..		28 3 Junho 2803 Ps.	1.260:554	Ps. 449	2803 Ps.	1.286:045	Ps. 444	Ps. 25.702:055	Ps. 27.714:038	—	Ps. 2.011:983
		4 10 » »	1.258:499	448	»	1.343:350	479	26.960:453	28.057:389	—	1.096:936
		11 17 » »	1.308:115	466	»	1.356:644	484	28.268:668	29.444:025	—	1.175:357
Madrid-Zaragoza-Alicante		28 3 Junho 2672	1.152:166	434	2672	1.044:534	427	22.649:989	21.422:926	1.227:063	—
		4 10 » »	1.118:788	448	»	1.086:689	406	23.768:777	22.509:645	1.259:462	—
		11 17 » »	1.087:410	406	»	1.046:790	380	24.856:487	23.526:405	1.329:782	—
		11 20 Maio 894	253:244	283	894	254:294	284	4.869:984	4.959:022	—	89:038
Andaluzes		21 27 » »	257:031	286	»	234:446	263	5.127:025	5.194:469	—	67:444
Almoussa-Valencia-Tarragona		11 20 Maio 393	304:577	775	393	348:571	840	4.383:036	4.096:533	286:503	—
		21 34 » »	363:138	923	»	323:234	822	4.746:474	4.419:767	326:407	—
		4 10 Junho »	340:355	789	»	296:267	754	5.056:529	4.746:033	340:496	—
Madrid-Caceres Portugal		28 3 Junho 429	89:384	208	429	69:226	461	4.342:202	4.297:269	44:933	—
		4 10 » »	72:446	169	»	62:469	441	4.444:648	4.359:738	54:999	—
		11 17 » »	65:701	153	»	76:659	478	4.480:318	4.436:397	43:951	—

(1) Compreende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Caceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres a Fieiraguc Alfaiellos.

Temporada de banhos de mar e aguas mineraes em 1890

Bilhetes de ida e volta, validos por dois mezes, para as principaes praias de banhos do mar e localidades d'aguas thermaes

Primeiro dia de venda, 1 de julho. Ultimo dia de venda, 15 de outubro. Ultimo dia para regresso, 31 de outubro

Das estações abaixo ás da frente e volta sem reciprocidade	Classes	Lisboa		Cintra e Mafra (Erciceira)	Caldas da Rainha	S. Martinho e Vallado	Banhos da Amieira	Figueira	Aveiro		Espinho ou Granja		Porto		Luzo	Cannes Felgueiras	Braga, Barcellos ou Povoas		Vianna ou Caldas d'Aregos		Ancora, Cami- nha, Valença, Moledo ou Reg. ^a	
		Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a						Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a	Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a	Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a			Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a	Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a	Homens	Senhoras e crianças até 12 an. ^a
Lisboa C. dos Solda- dos, C. e B.	1. ^a	—	—	—	3.500	3.900	6.700	7.000	8.000	7.000	10.000	8.000	10.000	8.000	7.000	8.050	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	—	—	—	2.700	3.000	5.200	5.500	6.000	5.500	8.000	6.000	8.000	6.000	5.500	6.350	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	—	—	—	1.900	2.400	3.700	4.000	5.000	4.000	6.000	5.000	6.000	5.000	4.000	4.500	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Santarem	1. ^a	—	—	—	6.000	6.400	4.500	4.500	6.200	6.000	7.700	7.000	7.700	7.000	5.000	6.050	9.200	8.500	10.200	9.500	11.200	10.500
	2. ^a	—	—	—	4.500	4.800	3.500	3.500	4.800	4.500	6.000	5.500	6.000	5.500	4.000	4.850	7.000	6.000	8.000	7.000	8.500	7.500
	3. ^a	—	—	—	3.000	3.200	2.500	2.500	3.300	3.000	4.300	4.000	4.300	4.000	3.000	3.500	5.100	4.800	5.800	5.500	6.300	6.000
Torres N. a Payalvo..	1. ^a	—	—	—	6.500	6.000	3.800	3.800	5.200	5.000	6.800	6.000	6.800	6.000	4.000	5.050	8.300	7.500	9.300	8.500	10.300	9.500
	2. ^a	—	—	—	5.000	4.500	3.000	3.000	4.000	3.900	5.000	4.500	5.000	4.500	3.000	3.850	6.000	5.000	7.000	6.000	7.500	6.500
	3. ^a	—	—	—	3.500	3.000	2.200	2.200	3.000	2.800	3.800	3.000	3.800	3.000	2.000	2.500	4.600	3.800	5.300	4.500	5.800	5.000
Abrantes a Torre das Vargens inclusivé..	1. ^a	5.000	4.500	6.000	7.500	6.800	4.400	4.500	6.200	6.000	7.600	7.000	7.600	7.000	5.000	6.050	9.400	8.500	10.100	9.500	11.100	10.500
	2. ^a	3.900	3.500	4.500	5.800	5.200	3.400	3.500	4.800	4.500	5.900	5.500	5.900	5.500	4.000	4.850	6.900	6.000	7.900	7.000	8.400	7.500
	3. ^a	2.800	2.500	3.000	4.100	3.500	2.400	2.500	3.300	3.000	4.200	4.000	4.200	4.000	3.000	3.500	5.000	4.800	5.700	5.500	6.200	6.000
Crato a Elvas e Cu- nheira a Marvão in- clusivé	1. ^a	6.500	6.000	7.000	9.000	9.000	7.000	7.200	8.000	7.000	10.000	8.000	10.000	8.000	8.000	9.050	11.500	9.500	12.500	10.500	13.500	11.500
	2. ^a	5.000	4.500	5.500	7.000	7.000	5.500	5.600	6.000	5.500	8.000	6.000	8.000	6.000	6.000	6.850	9.000	7.000	10.000	8.000	10.500	8.500
	3. ^a	3.500	3.000	4.000	5.500	5.500	4.000	4.100	5.000	4.000	6.000	5.000	6.000	5.000	4.500	5.000	6.800	5.800	7.500	6.500	8.000	7.000
Coimbra e Coimbra B.	1. ^a	—	—	—	4.000	3.600	1.200	1.400	—	—	—	—	—	—	1.000	2.050	—	—	—	—	—	—
	2. ^a	—	—	—	3.000	2.800	—	—	—	—	—	—	—	—	700	1.550	—	—	—	—	—	—
	3. ^a	—	—	—	2.000	2.000	—	—	—	—	—	—	—	—	500	1.000	—	—	—	—	—	—
Gaia e Porto	1. ^a	—	—	10.500	8.000	7.500	4.800	5.000	—	—	—	—	—	—	3.500	4.550	—	—	—	—	—	—
	2. ^a	—	—	8.200	6.000	5.800	3.700	3.900	—	—	—	—	—	—	3.000	3.850	—	—	—	—	—	—
	3. ^a	—	—	6.200	4.400	4.100	2.700	2.800	—	—	—	—	—	—	2.500	3.000	—	—	—	—	—	—
Torres Vedras	1. ^a	—	—	—	—	—	4.500	4.800	7.500	7.000	8.800	8.000	8.800	8.000	6.500	7.550	10.300	9.500	11.300	10.500	12.300	11.500
	2. ^a	—	—	—	—	—	3.500	3.800	5.800	5.500	5.800	6.000	6.800	6.000	5.000	5.850	7.800	7.000	8.800	8.000	9.300	8.500
	3. ^a	—	—	—	—	—	2.500	2.700	4.100	4.000	5.200	5.000	5.200	5.000	3.600	4.100	5.700	5.300	6.400	6.000	6.900	6.500
Leiria	1. ^a	—	—	—	—	—	1.400	1.800	4.300	4.000	6.000	5.500	6.000	5.500	3.300	4.350	7.500	7.000	8.500	8.000	9.500	9.000
	2. ^a	—	—	—	—	—	1.100	1.400	3.400	3.000	4.500	4.000	4.500	4.000	2.600	3.450	5.800	5.000	6.800	6.000	7.300	6.500
	3. ^a	—	—	—	—	—	800	1.000	2.400	2.000	3.000	3.000	3.000	3.000	1.900	2.400	4.300	3.800	5.000	4.500	5.500	5.000
Braga	1. ^a	11.500	9.500	12.000	9.500	9.000	6.300	6.500	4.000	—	2.100	—	—	—	5.000	6.050	—	—	—	—	—	—
	2. ^a	9.000	7.000	9.200	7.000	6.700	4.700	4.900	2.900	—	1.500	—	—	—	4.000	4.850	—	—	—	—	—	—
	3. ^a	6.800	5.800	7.000	5.200	4.900	3.500	3.600	2.200	—	1.150	—	—	—	3.300	3.800	—	—	—	—	—	—
Vianna	1. ^a	12.500	10.500	13.000	10.500	10.000	7.300	7.500	5.000	—	3.400	—	—	—	6.000	7.050	—	—	—	—	—	—
	2. ^a	10.000	8.000	10.200	8.000	7.700	5.700	5.900	3.900	—	2.500	—	—	—	5.000	5.850	—	—	—	—	—	—
	3. ^a	7.500	6.500	7.700	5.900	5.600	4.200	4.300	2.900	—	1.850	—	—	—	4.000	4.500	—	—	—	—	—	—
Valença	1. ^a	13.500	10.500	14.000	11.500	11.000	8.300	8.500	6.000	—	4.400	—	—	—	7.000	8.050	—	—	—	—	—	—
	2. ^a	10.300	8.500	10.700	8.500	8.200	6.200	6.400	4.400	—	3.000	—	—	—	5.500	6.300	—	—	—	—	—	—
	3. ^a	8.000	7.000	8.200	6.400	6.100	4.700	4.800	3.400	—	2.350	—	—	—	4.500	5.000	—	—	—	—	—	—
Santa Comba Dão...	1. ^a	—	—	8.750	5.650	5.250	2.650	—	—	—	2.900	—	—	—	—	—	5.000	6.000	—	—	7.000	—
	2. ^a	—	—	6.900	4.400	4.100	2.100	—	—	—	2.350	—	—	—	—	—	3.850	4.850	—	—	5.350	—
	3. ^a	—	—	4.900	3.200	3.000	1.500	—	—	—	1.600	—	—	—	—	—	2.800	3.500	—	—	4.000	—
Carregal do Sal	1. ^a	—	—	9.400	6.000	5.600	3.000	—	—	—	3.300	—	—	—	—	—	5.400	6.400	—	—	7.400	—
	2. ^a	—	—	7.100	4.600	4.300	2.300	—	—	—	2.600	—	—	—	—	—	4.400	5.400	—	—	6.600	—
	3. ^a	—	—	5.050	3.350	3.150	1.650	—	—	—	1.850	—	—	—	—	—	3.050	3.750	—	—	4.250	—
Nellas e Mangualde..	1. ^a	—	—	9.700	6.600	6.200	3.600	—	—	—	3.800	—	—	—	—	—	5.900	6.900	—	—	7.900	—
	2. ^a	—	—	7.700	5.200	4.900	2.900	—	—	—	3.000	—	—	—	—	—	4.500	5.500	—	—	6.000	—
	3. ^a	—	—	5.450	3.750	3.550	2.050	—	—	—	2.450	—	—	—	—	—	3.350	4.050	—	—	4.550	—
Fornos d'Algodres e Celorico	1. ^a	—	—	10.800	7.700	7.300	4.700	—	—	—	5.000	—	—	—	—	—	7.400	8.400	—	—	9.400	—
	2. ^a	—	—	8.450	5.950	5.650	3.650	—	—	—	3.900	—	—	—	—	—	5.400	6.400	—	—	7.900	—
	3. ^a	—	—	6.050	4.350	4.150	2.650	—	—	—	2.800	—	—	—	—	—	4.000	4.700	—	—	5.200	—
Villa Franca das Na- ves, Pinheiro e Guarda.	1. ^a	—	—	11.600	8.500	8.100	5.500	—	—	—	5.750	—	—	—	—	—	7.850	8.850	—	—	9.850	—
	2. ^a	—	—	9.000	6.600	6.300	4.300	—	—	—	4.500	—	—	—	—	—	6.000	7.000	—	—	7.500	—
	3. ^a	—	—	6.500	4.800	4.600	3.100	—	—	—	3.200	—	—	—	—	—	4.400	5.100	—	—	5.600	—
ordeira e Vi. Ilar For- moso	1. ^a	—	—	12.450	9.050	8.650	6.050	—	—	—	6.000	—	—	—	—	—	8.400	9.400	—	—	10.400	—
	2. ^a	—	—	9.550	7.050	6.750	4.750	—	—	—	4.700	—	—	—	—	—	6.200	7.200	—	—	7.900	—
	3. ^a	—	—	6.900	5.200	5.000	3.500	—	—	—	3.500	—	—	—	—	—	4.700	5.400	—	—	5.900	—

CONDIÇÕES

1.ª Estes bilhetes dão ao passageiro a faculdade de se apelar tanto á ida como á volta, em qualquer estação intermédia (via directa) re-aquisitando para esse fim, na estação de partida ou n'aquella em que deseje parar, e immediatamente á chegada do comboio, um, senha suplementar de 500 réis.

Esta requisição será sempre feita mediante a apresentação do bilhete no qual a estação terá que fazer as indicações precisas.

A referida senha será conservada pelo passageiro para ser entregue á chegada ao ultimo destino, á ida ou á volta, e não poderá servir para outra estação nem para qualquer comboio que não seja o que n'ella estiver indicado.

Quando o passageiro quizer retomar o comboio para seguir além do ponto de paragem terá que apresentar o seu bilhete e senha ao chefe da estação para lhe ser devidamente datado e carimbado, sem o que, nem o bilhete nem a senha, terão validade.

2.ª Os passageiros de Lisboa para a Figueira, bem como os de qualquer das estações da linha de leste e ramal de Caçeres supra-indicadas para as Caldas da Rainha, poderão indistinctamente seguir, tanto á ida como á volta, pelas vias Lisboa-Torres Vedras ou Entroncamento-Alfarellos á sua escolha,

- Os de Gaia, Porto e linhas do Minho e Douro e Póvoa para a Figueira da Foz só poderão seguir, tanto á ida como á volta, pela linha da Beira Alta, no percurso entre Pampilhosa e Figueira.
- Os procedentes das estações de Gaia e Porto e das linhas do Minho e Douro e Póvoa para Cintra, Mafra, Caldas da Rainha, S. Martinho, Vallado e Banhos da Amieira seguirão, unica e exclusivamente, por Alfarellos e Amieira, tanto á ida como á volta.
- Os das estações de Santa Comba a Villar Formoso para Caldas da Rainha, S. Martinho e Vallado, poderão, á ida ou á volta, seguir por Alfarellos ou por Figueira, os destinados a Cintra, Mafra e Banhos da Amieira só poderão seguir, tanto á ida como á volta, exclusivamente, por Alfarellos-Amieira.
- Os da linha de leste e ramal de Caceres para Cintra e Mafra seguirão por Lisboa; para S. Martinho, Vallado e Banhos da Amieira unicamente por Alfarellos. Os de Torres Vedras e Leiria para Luzo, Cannas, estações do norte e Minho e Douro seguirão por Alfarellos tanto á ida como á volta.
- 3.º O praso de 60 dias fixado para o regresso poderá ser ampliado a mais um periodo até 30 dias, pagando o passageiro 20 % do preço do bilhete, ou até 60 dias pagando 40 %.
- Estas ampliações de praso só poderão ser pedidas na estação de Lisboa ou nas de destino indicadas nos respectivos bilhetes, mediante a apresentação d'estes e nunca em qualquer das estações intermédias.
- As requisições d'este genero poderão ser feitas até 50 dias depois da data da expiração do praso indicada no bilhete para o regresso ao passageiro.
- 4.º Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios que tenham carruagens das classes correspondentes.
- Os de 1.ª classe darão direito a occupar logares de luxo pagando-se as taxas supplementares respectivas.
- 5.º Os bilhetes de senhora não são validos para homem nem reciprocamente.
- 6.º Não se concede meios bilhetes.
- 7.º Todo o bilhete encontrado fóra das condições do presente será considerado nullo.
- 8.º É concedida a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, taxando-se os excedentes pelas tarifas geraes de cada linha.
- 9.º O passageiro á partida deverá sempre declarar qual a via que deseja seguir, quando lhe seja applicavel a condição 2.ª supra, ou apresentar a senha de paragem quando queira que a bagagem lhe seja expedida para a estação na mesma senha indicada.
- Na falta d'esta declaração ou apresentação da senha conjunctamente com o bilhete, a bagagem será expedida para o destino d'esta e pelo tracto mais curto.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Temporada de banhos do mar em Portugal. — Alteramos hoje em parte a paginação da nossa folha, para darmos na integra esta tarifa temporaria, combinada entre as principaes linhas portuguezas que certamente muito deve interessar aos nossos leitores.

Como d'ella se vê são muitas as direcções que se podem tomar com estes bilhetes, facilitando-se a viagem não só ás pessoas que se dirigem ás praias de banhos, estações d'aguas, etc., como mesmo ás que pretendem effectuar qualquer digressão no paiz.

Apesar das suas condições serem, nos parece, bastante claras, não será demais dar sobre ellas algumas explicações, especialmente no que se refere ás novas concessões de que os passageiros podem gosar.

Uma d'estas, e certamente a mais importante, é a faculdade de interromper a viagem em transito; vantagem que já vigorou no anno passado, como dissemos nas paginas 181 e 186 d'esse anno, e que tão bem recebida foi então pelo publico, que d'ella se aproveitaram cerca de 2.000 pessoas.

Esta concessão obtem-se mediante a compra d'uma senha que custa 500 réis, e que póde ser obtida ou na estação de partida, ou n'aquella em que se deseje parar.

Nada mais natural do que uma familia que se dirige a qualquer localidade distante querer ficar uns dias n'um ponto intermedio. Se assim o resolver á partida, compra as senhas conjunctamente com o bilhete; se tomou essa determinação durante o transito *tem a liberdade de se apeiar onde melhor entender*, chegando ao chefe da estação e comprando as senhas respectivas que lhe facultam deixar o comboio para seguir mais tarde ao seu destino.

Outra innovação pela primeira vez implantada em Portugal é a faculdade de ampliação do praso de validade, mediante o pagamento de 20 % do preço do bilhete, para um mez, ou de 40 % para dois mezes.

Quantas familias ha que se demoram nas estações thermaes, além da data fixada nos seus bilhetes para a volta. Nos annos anteriores o passageiro a quem isto succedia ou perdia o bilhete de volta ou o vendia por um preço infimo.

Ora as companhias que não fazem estas concessões para negocio dos corretores de hoteis, mas para conveniencia do publico conseguiram manter-lhe o beneficio do bilhete mediante um pequeno pagamento que,

mesmo na peor hypothese, é sempre inferior ao que o perderia o passageiro vendendo-o.

Outra vantagem é a de alguns dos bilhetes serem validos por mais de um itinerario. Estão n'este caso os de Lisboa para a Figueira, permittindo fazer-se com elles uma pequena viagem circulatoria, indo pela linha do Norte e voltando pela de Torres Vedras, ou vice-versa, os de Torres Novas, Entroncamento e demais estações de Leste para as Caldas da Rainha, e os da linha da Beira Alta para as Caldas, S. Martinho ou Vallado, os quaes podem servir indistinctamente tanto por Figueira como por Pampilhosa.

Um viajante da Guarda, por exemplo, póde com o seu bilhete e tres senhas de paragem, visitar a Figueira, Coimbra e Luso, no que dispenderá 9.600 réis em total; menos 2.600 do que se tomasse bilhete ordinario.

Outras muitas combinações se podem fazer com estes bilhetes, que o publico póde estudar á vista da tarifa que hoje publicamos, e se alguma duvida se offercer aos nossos leitores, estamos ás suas ordens para a resolver no proximo numero.

Transmissão de telegrammas. — Era muito notada a falta d'esta tarifa combinada entre as tres rédes ao norte do Tejo. Pelo annexo que hoje damos, fica subsanada essa falta e o publico poderá servir-se livremente de qualquer estação do caminho de ferro para a transmissão dos seus despachos a uma qualquer estação de linha differente.

Central de Santarem. — Damos hoje tambem a nova tarifa d'esta Central que é a reforma da que distribuimos com o nosso n.º 58, reduzindo ainda consideravelmente os preços estão annunciados entre os quaes o do transporte de mercadorias que passa a ser 500 réis por 1000 kilogrammas.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

Acompanha este numero da nossa folha uma bem organizada estatistica das importancias pagas por esta companhia por sinistros durante o anno findo.

Essa importante verba de quasi 439 contos foi espalhada por toda a Hespanha e pelo nosso paiz onde foram pagos mais de 87 contos em Lisboa e quasi 8 contos no Porto.

N'esta relação estão enumerados todos os segurados com as quantias que receberam, sempre que estas foram superiores a 450.000 réis o que é prova franca e concludente da lisura das operações d'esta companhia.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Em sessão publica de hoje, perante os conselhos de administração e fiscal, procedeu-se ao sorteio de 15 obrigações a amortizar, recaindo a sorte nos titulos n.ºs 18:401 a 18:405, 19:401 a 19:405 e 21:126 a 21:130.

Desde o dia 1 de julho proximo futuro cessa o vencimento do juro d'estas obrigações, ficando a importancia das mesmas á disposição dos seus possuidores na caixa da companhia, em Lisboa, Avenida da Liberdade, 91, rez-do-chão.

Lisboa, 23 de junho de 1890.

O director da companhia,

Almeida Pinheiro.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO
ATRAVEZ D'AFRICA

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1890, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 140, 4:414 e 6:600 de réis 450.000; e aos n.ºs 20:330, 25:997, 28:359, 35:913, 42:597, 47:460, 48:321, 50:802, 52:530 e 55:037 de réis 90.000.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo.

No Porto na sede da Companhia, rua Bellomonte, 49.

Em Lisboa no London & Brazilian Bank L.

Em Londres no Capital and Counties Bank L.

Em Paris no Banque d'Escompte de Paris.

Em Amsterdam em casa dos srs. Westendorp & C.

Em Bruxellas em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

BANCO DE CREDITO NACIONAL

Recebemos o relatório e contas da gerencia d'este estabelecimento, relativo ao anno de 1889.

Os depositos existentes em 1888 foram de 26:531.360 e em 1889 de 65:476.200, havendo por conseguinte uma differença de 38:944.840 a mais.

Durante o anno transferiram-se para diversas terras do paiz letras, no valor total de 18:506.431, e foram endossadas pelos correspondentes outras na importancia de 14:521.5405.

As letras descontadas em 1889, também constituíram um dos mais notaveis progressos do Banco, como se vê pela quantia existente em 1889 que era de 36:660.614, isto é mais 23:837.389 do que em 1888.

O dividendo complementar proposto, á distribuição é de 3 % livre de imposto de rendimento o que completa o annual de 6 %.

A commissão revisora de contas é de opinião que a proxima assembleia geral auctorisar a emissão da 3.ª serie de acções no valor de 50:000.000 e alteradiversos artigos dos estatutos.

E' como se vê bastante prospera a situação financeira do Banco de Credito Nacional.

LINHAS PORTUGUEZAS

Atravez de Africa. — Partiu para Loanda no *Mocambique*, o seguinte pessoal de estudo, construcção e exploração: George Ducrotoy e Christovão Rocha, engenheiros; Emile Cochat e Lourenço G. Ferreira, conductores; Sylvain Bessière (e esposa), chefe de officinas e engenheiro mechanico; Santiago Salgado e Antonio Barros, fogueiros.

Novo material. — A direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro adjudicou aos srs. A. Cruz & C.ª o fornecimento de 500 toneladas de carris de aço, systema Vignole, para as mesmas linhas.

O elevador Camões-Estrella. — Têm andado em experiencia as carruagens e rebocadores da linha funicular Camões-Estrella, dando resultados ainda incertos.

Especialmente na curva da praça de Camões sempre ha embarcações.

A Companhia, segundo consta, espera um aparelho, que remova por completo aquella difficuldade.

Linha urbana do Porto. — Está annunciada, para 20 de agosto proximo, a recepção de propostas para execução de um grande tunnel central e dois tunnels lateraes que hão-de ligar

a estação de S. Bento com o tunnel da Ave-Maria, já em via de conclusão.

Finalmente irão estes trabalhos tomar incremento.

Caminho de ferro de Mossamedes. — Tendo dte algumas folhas que já não era apresentada n'esta sessão das camaras o projecto de lei d'esta linha, a *Gazeta de Portugal*, órgão auctorizado do sr. presidente do conselho, declarou:

«Bem ao contrario do que se tem escripto em alguns jornaes, podemos noticiar que o governo está no proposito de apresentar ao parlamento ainda n'esta sessão a proposta do caminho de ferro de Mossamedes.

Não é exacto que o sr. ministro da fazenda suscitasse opposição a essa proposta ou a qualquer das suas partes. Pelo contrario, convencido de que as duas questões mais serias da actual administração interna são a da fazenda e a nacional, e comprehendendo bem qual a importancia do caminho de ferro de Mossamedes, s. ex.ª está de accordo com algumas modificações que mais effizamente possam assegurar a concorrência de capitães nacionaes a tão patriótico e indispensavel empreendimento.

Caminho de ferro de Lourenço Marques. — Tendo sido requisitados operarios para este caminho de ferro, abriu-se concurso, sendo o numero dos concorrentes de 150, entre elles bastantes do caminho de ferro do Minho e Douro e alguns do arsenal. Trata-se de proceder á classificação dos concorrentes, para serem escolhidos os 26 que são requisitados.

Consta que o governo vae também mandar, além dos contratados, todos os mais que quizerem ir como colonos.

Do Funchal foram já no ultimo paquete bastantes familias.

De Alcantara a Cascaes. — Em breves dias será ligado o braço d'esta linha em exploração desde Pedrouços com a parte em construcção de Alcantara a Belem esperando-se que no proximo mez possa ligar se o serviço entre os dois extremos.

De Mira a Cantanhede. — Diz um correspondente que estão quasi concluidos os estudos de campo d'esta linha, que seguirá por quasi todas as povoações existentes n'aquelles terrenos, que medem cerca de 20 kilometros; e que communicará com cerca de 15 povoações, o que é muito conveniente para os povos e para a empresa, que está já quasi constituida. Trata-se das expropriações e logo em seguida da construcção da linha.

Este caminho deve estar construido até 28 de junho de 1893.

A mesma empresa adquiriu já muito material e prepará-se para dar o maior desenvolvimento ás obras.

Este caminho vem dar um grande impulso ao de Mira á Costa, já em exploração, e desenvolver consideravelmente as industrias d'aquellas localidades.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral de 26 de junho de 1890.

CAPITULO I

Exposição geral dos resultados da exploração
no exercicio de 1889

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes teve durante o exercicio de 1889 em exploração 1.252 kilometros da sua rede em Portugal e em Hespanha, mais 169 do que no anno de 1888; o augmento da extensão da rede n'este exercicio proveio de ter sido entregue á exploração o ramal de Santa Apolonia a Bemfica e a linha de Torres Vedras á Figueira e Alfrellos na qual a ultima secção foi aberta á circulação publica em 7 de junho de 1889.

Os resultados geraes da exploração de toda a rede foram no anno de 1889:

Receita da exploração.....	4.083:640.7594
Despezas da exploração.....	1.685:320.7231
Receita liquida da exploração.....	2.398:320.7363
A receita liquida da exploração no exercicio de 1888, tendo sido de.....	2.260:572.7857
houve portanto em 1889 um augmento de.....	137:747.7576

Estes resultados acham-se divididos do modo seguinte:

REDE DAS LINHAS EM PORTUGAL

Receitas da exploração.....	3.461:758#941
Despesas da exploração.....	1.285:101#951
Receita liquida em 1889.....	2.176:656#990
» » » 1888.....	2.043:964#309
Diferença a favor de 1889.....	132:692#681

LINHA DE MADRID-CACERES-PORTUGAL

Receitas da exploração.....	621:881#653
Despesas da exploração.....	400:218#280
Receita liquida em 1889.....	221:663#373
» » » 1888.....	216:608#548
Diferença a favor de 1888.....	5:054#825

ENCARGOS

Os encargos geraes das linhas entregues definitivamente á exploração no anno de 1889 são os seguintes:

LINHAS PORTUGUEZAS

Juros e amortisação das obrigações que representam a importancia de réis 24.366:988#014 levantada para a construção das linhas em exploração e para o pagamento dos encargos do contracto com a Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal em 31 de dezembro de 1885 e assentamento de 2. ^a via, réis.....	1.430:342#196
Impostos em Portugal e França, réis.....	40:170#642
Amortisação de 29 acções a 90:000#000	2:610#000
Total dos encargos das linhas portuguezas, réis.....	1.473:122#838
Os encargos em 1888 foram de.....	1.337:811#723

Ha portanto em 1889 um augmento de 135:311#115 réis, que corresponde aos encargos da linha de Torres Vedras-Figueira-Alfarellos na parte em que esteve aberta a circulação durante todo o exercicio e aos do ramal de Santa Apollonia a Bemfica.

LINHAS EM HESPAHHA

Juros e amortisação do capital, obrigações.....	419:472#000
Impostos em Hespanha e França....	11:216#704
Pagamentos de francos 10 a cada uma das 50#000 acções.....	90:000#000
Total dos encargos em 1889, réis....	520:688#704
Em 1888 estes encargos foram de réis	519:679#616
Diferença a mais em 1889, réis.....	1:009#088
devida á diferença de impostos e amortisação das obrigações.	

PRODUCTOS LIQUIDOS DA EXPLORAÇÃO

A receita liquida da exploração das linhas em Portugal no exercicio de 1889, é de réis.....	2.176:656#990
E os encargos de réis.....	1.473:122#138
O producto liquido é portanto de réis.	703:534#152
No exercicio de 1888 este producto liquido foi de réis.....	706:152#586
Ha por conseguinte a menos em 1889, réis.....	2:618#434
Nas linhas de Madrid-Caceres-Portugal as receitas liquidas foram de réis...	221:663#373
Os encargos de réis.....	520:688#704

O deficit do exercicio de 1889, foi portanto de réis.....	209:025#331
Em 1888 este deficit foi de réis.....	303:071#068

A diferença a favor de 1889 é portanto de réis..... 4:045#757

Se conforme tem sido approved nas assembleas geraes de 1887 em diante, o deficit da linha de Caceres, fôr retirado da importancia do producto liquido da exploração das linhas portuguezas, teremos que este producto liquido

ficará em.....	404:508#821
Juntando o saldo do anno de 1888 de réis.....	3:185#413

teremos como producto disponivel satisfeitos todos os encargos a importancia de réis..... 407:694#234

Em 1888 esta importancia foi de réis.	408:395#182
a mais em 1888.....	700#948

PROPOSTA DE DISTRIBUIÇÃO DO PRODUCTO LIQUIDO

Para distribuição d'esta importancia, o Conselho de Administração tem a honra de propôr, em conformidade com as disposições dos Estatutos e as deliberações por vós tomadas em outras Assembleas Geraes, o seguinte:

- 1.^o) Para a reserva ordinaria, segundo o disposto no art. 46.^o n.^o 1 dos estatutos 1 % de receita liquida de todos os encargos, réis..... 7:035#341
- 2.^o) Donativo á caixa de soccorros dos empregados da Companhia, segundo a deliberação da Assembléa Geral de 11 de junho de 1884, réis..... 15:637#950
- 3.^o) Contribuição para a caixa de reformas e pensões, deliberação da Assembléa Geral de 11 de junho de 1887..... 8:159#316
- 4.^o) Para dividendo de 69:357 acções da Companhia a 5#400 por acção, sujeito ao imposto de rendimento em Portugal..... 374:527#800

A distribuição do dividendo das acções, sendo approvada, poderá ser paga a partir de julho de 1890 a quantia de 2#700 réis a cada um dos 69.357 titulos em circulação em 31 de dezembro de 1889, o que, com a importancia igual que foi paga em janeiro de 1890 a cada um d'aquelles titulos, prefaz 5#400, que o Conselho d'Administração propõe sejam distribuidos como dividendo correspondente ao exercicio de 1889.

O Conselho d'Administração, fazendo estas propostas, chama a vossa attenção não só sobre os resultados da exploração das nossas linhas, mas ainda sobre o futuro da Companhia, que póde definir-se em brevissimos traços do modo seguinte:

Conforme as contas e documentos submettidos ao exame da Assembléa Geral, os encargos das obrigações que estão ainda á conta da construção, importam em réis..... 714:000#000

Para completar todas as obras em execução, incluindo o assentamento da segunda via nas linhas de Cintra, Cascaes e de Leste até o Entroncamento e o fornecimento de material circulante, poderemos carecer de emitir até 60:000 obrigações, que sendo calculadas pelo typo de 5 %, comprehendendo amortisação, custarão annualmente..... 216:000#000

Sommam os encargos réis..... 930:000#000

Ora para fazer face a este encargo póde a Companhia seguramente contar com os seguintes elementos:

Rendimento liquido proprio ou de garantia de juro nas linhas da Beira Baixa, réis.....	455:000#000
Augmento no rendimento da garantia de juro na linha de Torres, Figueira e Alfarellos, que no anno findo não recebeu integralmente a quantia contractada com o governo, réis.....	19:000#000
Rendimento liquido da linha urbana, ainda quando a ella apenas afflua uma fracção de passageiros chegados a Lisboa ou d'esta cidade partidos, réis.....	90:000#000
Rendimento liquido da linha de Cascaes, calculado pelo da linha de Cintra, réis.....	125:000#000
Rendimento liquido proveniente da linha dos Caes desde Santa Apollonia a Alcantara, réis.....	135:000#000
Rendimento liquido das propriedades da Companhia em Lisboa, comprehendendo as dependencias da estação central, réis.....	20:000#000
Economias na exploração, conforme o plano approved para as linhas estrangeiras e suas consequencias directas e indirectas, réis.....	90:000#000
Somma da receita.....	934:000#000
Saldo.....	4:000#000

Póde allegar-se, que algumas d'estas receitas não se realisarão immediatamente, e que podem sobrevir annos de má producção agricola e de redução consequente nas receitas da Companhia.

Mas para oppor a estes factos accidentaes e de natureza transitoria, temos em primeiro logar o valor dos terrenos conquistados ao Tejo, de Alcantara á Torre de Belem, e que certamente serão valorisados pelo menos em 2.800:000#000 de réis. Este capital, ou a sua annuidade correspondente de cerca de 126 contos de réis, deverá ainda depois de pagos todos os encargos das obrigações de 4 0/0, constituir um fundo de reserva para completar os dividendos, emquanto não se realisem algumas das receitas previstas, ou para algum anno excepcionalmente desfavoravel. Só esta receita equivale a ter um fundo de previsão que póde dar 10 francos por acção para completar dividendos.

Além d'isso, se é prudente attender a algum anno excepcional de receitas mais fracas, tambem é justo contar com os augmentos normaes dos rendimentos, que, desde m^{tos} annos, são facto constante na rede da Companhia Real, e que mais devem accentuar-se nas linhas novas, porque ellas proprias criam elementos de trafego, do que nas antigas, que já produziam grande parte dos seus effeitos economicos.

E' portanto incontestavel que a Companhia Real, depois de pagar integralmente todos os seus encargos, calculados com largueza, poderá não só manter normalmente os seus dividendos a 30 francos por acção, mas tambem constituir uma poderosa reserva especial para occorrer a todas as eventualidades, ainda que muito superiores a tudo quanto uma legitima previsão póde suppôr.

E não é ocioso lembrar que a Companhia Real disporá d'uma poderosa rede ferro-viaria em Portugal e na Hespanha, e que essa rede tem sido consideravelmente melhorada no material fixo e no circulante, ficando até provida de segunda via em todas as linhas que confluem

a Lisboa. No augmento das suas receitas serão largamente compensados todos os sacrificios realisados para, em poucos annos, se conseguirem tão consideraveis resultados..

Typ. do *Commercio de Portugal*, Rua Ivens, 41

ANNUNCIOS

Sociedade anonyma das officinas de construcção

DE

MALINES

DIRECTOR GERENTE — DIVOIRE

Material para caminhos de ferro e linhas americanas. Rodas para locomotivas, tenders, wagons e tramways.

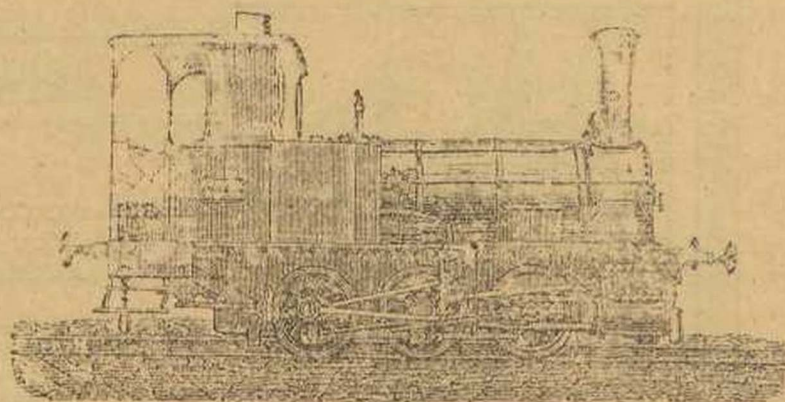
FUNDIÇÃO E CALDEIRERIA

MALINES — BELGICA

Fabrica de Locomotivas

KRAUSS & C.^a

MUNICH E LINZ S. D.



Locomotivas de adhesão e cremalheira

PARA

Via larga ou reduzida

Systema, o mais util de locomotivas com tender para vias principaes e secundarias, tramways, construcções de edificios, exploração de minas.

Outras construcções

Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor,apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias feaes etc, cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Enviem-se gratis os catalogos a quem os pedir

Agente Geral em Hespanha

JULES LHOUSE — Barcelona

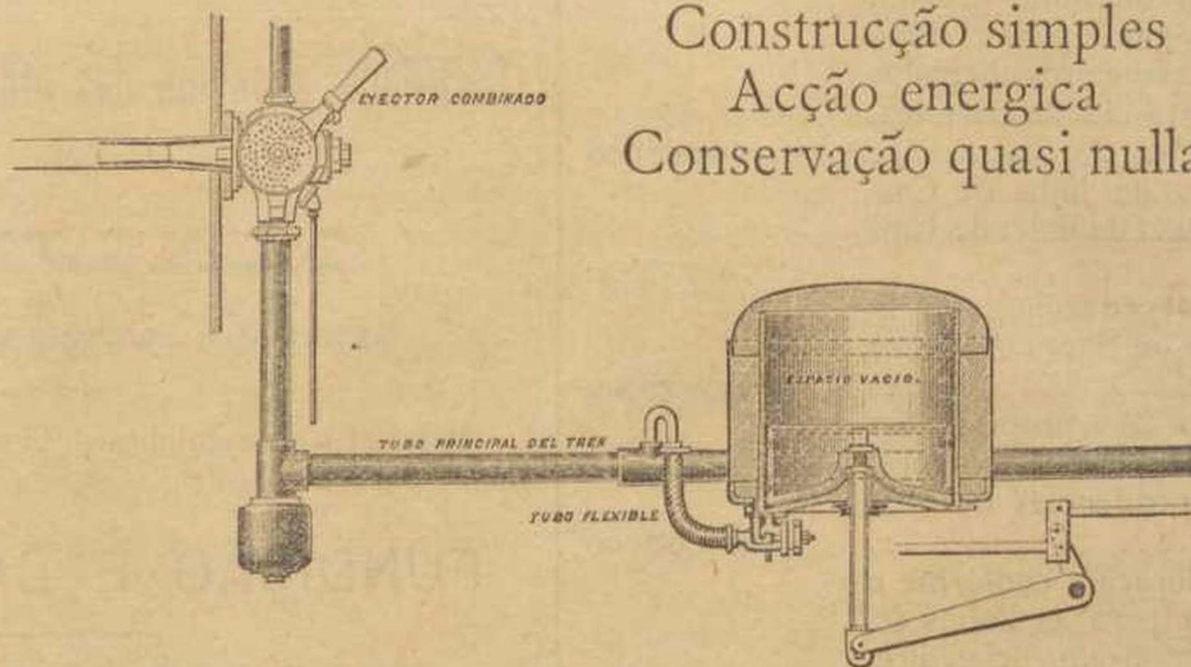
Companhia do FREIO DO VACUO

Direcção Geral:— 32 Queen Victoria Street—Londres

MEDALHAS D'OURO

Exposição Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1885
Universal de Paris, 1889

Freios continuos, automaticos
e não automaticos para caminhos de ferro
e trens americanos a vapor



Construcção simples
Accção energica
Conservação quasi nulla

105:000 applicações até fim de 1889
em Inglaterra, no continente,
Indias, America do sul, colonias, etc.

AGENCIAS

PARIS, Boulevard Magenta 156. Para Portugal, Hespanha, Franca e Belgica.
VIENNE, 1 Wallfischgasse, 8.
BERLIN, 71 Alt Moabit.
AMSTERDAM, O. Z. Woorbugwall, 217.
FLORENCE, 21 Via Cavour.
S^t. PETERSBOURG, 21 Italienskaia.
SYDNEY, 71 Clarence Street.

CHARGEURS REUNIS



COMPANHIA FRANCEZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O BRAZIL

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos
Por trasbordo:—Rio Grande do Sul, Pelotas
Porto Alegre, Paranagua, Santa Catharina, Victoria

Sahidas de Lisboa a 2, 12 e 22 de cada mez pelos paquetes:

Ville de Pernambuco, Ville de Rosario, Ville de Montevideo, Ville de Buenos-Ayres, Ville de Ceará, Ville de Santos, Ville de Bahia, Parahyba.

Preços resumidissimss para os emigrantes; o preço comprehende vinho de mesa; os vapores tem medico cujo serviço é gratuito, e são de boa marcha.

LINHA POSTAL DA COSTA OCCIDENTAL D'AFRICA
PELOS PAQUETES

Ville de Maranhão e Ville de Maceió

PARA

Dakar, Konakry Sierra Leone, Grand Bassan Kotonou, Libreville
Loango, Landana, Banana, Boma, Ambrizette, Ambriz, S. Paulo de Loanda,
Benguella, S. Thomé.

Magnificas accommodações para passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classe.

AGENTES GERAES EM PORTUGAL

19, Praça do Municipio — Lisboa.

F. Garay & C.^a

Banhos das Caldas da Amieira

AGUAS CHOLORETADAS

UNICAS EM PORTUGAL E HESPAÑHA

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

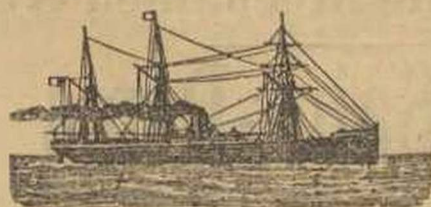
Abertura do estabelecimento de banhos das Caldas da Amieira e do hotel a 15 de maio. Applicam se os banhos de imersão e douches d'estas aguas, para rheumatismo, figado, estomago, baço, molestias herpeticas, leuchorréas, inflamações de quaesquer órgãos, etc.

Na sede balnear das Caldas da Amieira ha, além do estabelecimento de banhos e do hotel, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação de correio, jardins e variados jogos. Para esclarecimentos, rua Augusta, 166, 1.º esquerdo, escriptorio da companhia das Aguas Thermaes da Amieira.

N. B.—Nos mezes de maio a 15 d'outubro os comboios mixtos n. 74 e 72 tem paragem em frente do estabelecimento para receber e deixar os passageiros sem bagagem. Desde 1 de julho haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações com validade de dois mezes.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 7 de julho o paquete «THAMES»

Para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

Para Vigo e Southampton: o paquete «Trent», esperado de 3 a 4 de julho.

As accommodações para passageiros são inexcitáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portugueses.

AGENTES

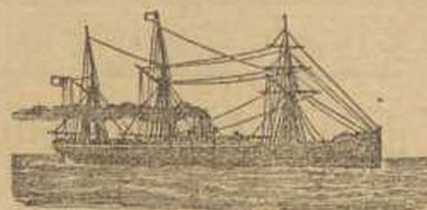
Em Lisboa:—*KNOWLES RAWES & C.^a*—R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto:—*W. C. TAIT & C.^a*—Rua dos Inglezes, 23, 1.º



Mala Real Portuguesa

Empresa de Navegação a vapor para o Ultramar



O paquete **REI DE PORTUGAL** esperado até 30 do corrente dos portos d'Africa sahirá no dia 3 de julho para **LONDRES** aonde receberá carga para Lisboa e para Africa Occidental e Oriental, devendo sahir para estes portos a 21 de julho.

Para carga e passageiros dirigir-se em **LONDRES** aos srs. Pinto Leite e Brother, 9, Queen Victoria Street, em Lisboa no escriptorio da empresa, rua do Arsenal, 54, 1.º andar.

CALDEIRAS TUBULARES INEXPLOSIVAS

da mais moderna e perfeita construção

ESPECIALIDADE EXCLUSIVA DE

WALTHER & COMP.^a

KALK—Colonia S/Rheno

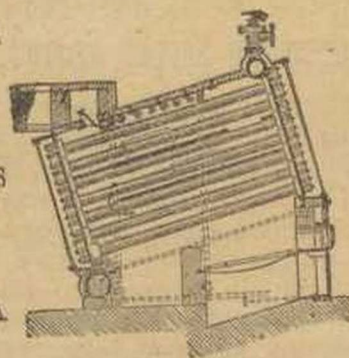
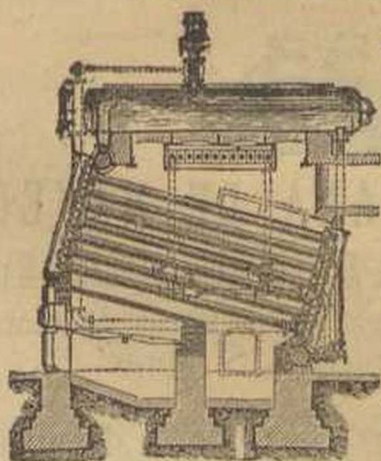
Ligação de tubos sem massa nem amiantho nem outros materiaes analogos

APPARELHO EHLERS

Para limpar automaticamente a agua do vapor.

EXPULSÃO MECHANICA DOS RESIDUOS DA CALDEIRA

Patentes de invenção na Alemanha e estrangeiro



VANTAGENS—Segurança—economia—aquecimento rapido—alta pressão—vapor secco—facilidade de desarmar (o que permite transportar-se por qualquer caminho)—montagem simples e facil—limpeza commoda—installação economica.

Premiadas nas exposições de Colonia 1875, 1876, 1888, Melbourne, 1880, 1881, 1889, Francfort S. Mein 1881 e Milão 1887.

Para o transporte por paizes montanhosos construem-se as caldeiras de modo que a peça mais pesada não ultrapasse 120 a 130 kilogrammas.

GERADORES BELLEVILLE=Grande premio 1889

PRIMEIROS ESTUDOS 1849—1889 ULTIMOS MODELOS

PRIVILEGIADO PELO GOVERNO FRANCEZ

TYPO FIXO applicado a todas as industrias sem excepção

TYPO MARITIMO applicado a todos os typos de edificios de guerra e de commercio como motor principal e para os diversos serviços auxiliares a bordo de embarcações, etc.

TYPO TRANSPORTAVEL E LOCOMOVEL para as pequenas industrias

CAVALLOS ALIMENTARES BELLEVILLE para alimentação de caldeiras de alta pressão

REGULADORES-DETENSORES BELLEVILLE para limitar a pressão do vapor

Massa antifricticia **BELLEVILLE** para caixas de estopa, Gordura **BELLEVILLE** para torneiras

Na Exposição Universal de 1889 os geradores **BELLEVILLE** foram comprehendidos na collecção especial das Grandes Invenções francezas da Mechanica Geral

J. BELLEVILLE, & C.^a em Saint-Denis (Seine)

SOCIEDADE ANONYMA DE MARCINELLE E COUILLET COUILLET—BELGICA

Minas de carvão, Altos fornos, Fabricas d'aço, Laminairs, Officinas de construcção, Forjas, Fundição, Caldeiraria

PRODUCCÃO ANNUAL: 18.000:000 FRANCOS (3:240 CONTOS DE RÉIS)

NUMERO DE OPERARIOS 5:500

Representantes em Portugal:—Lisboa, A. F. Cast. R. dos Fanqueiros 121.—Porto, Glama & Leite

Ferro fundido de todas as qualidades.—Carris, ferros de commercio, arco, vigotas, arvores de transmissão, chapas, fixes de locomotivas, barras em grande largura.

Locomotivas de todas as dimensões.—Especialidade de locomotivas para vias reduzidas.—Machinas motoras de todas as forças, para minas, metalurgia, fabricas etc.—Locomoveis ventiladores de grandes diametros para minas de carvão.

Apparelhos d'esgoto, Motores de grandes forças, para extracção, alimentação d'agua nas cidades etc.—Gruas moveis, gruas a vapor, material completo fixo e movel para caminhos de ferro de via reduzida, vias portateis, locomotivas, wagonetes, cruzamentos etc.

POZZOLANA DOS AÇORES

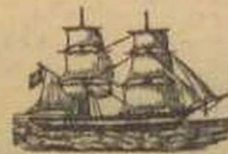
OU
CIMENTO HYDRAULICO

Germano Serrão Arnaud, — Lisboa, Caes do Sodré 84, 2.º

Material approved por todos os engenheiros, nacionaes e estrangeiros, para obras hydraulicas, taes como: aqueductos, cannos tanques, muralhas, poços, doka, caes, canaes, etc., etc.

Tem sido empregado nas obras do arsenal de marinha, da companhia das aguas, caminhos de ferro portuguezes, alfandega do Porto, barras da Figueira e S. João da Foz, pontes em Abrantes e na Regua, e de muitas outras de vulto como aterro da Boa Vista me Lisboa, doka de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, e encaçamento do rio Alviella.

Os jazigos de pozzolana que exploramos na ilha de S. Miguel (Açores) permitem-nos fornecer este material em quaesquer proporções por maiores que sejam as exigencias dos pedidos, sendo 5 kilogrammas a quantidade maxima para vendas.



EMPRESA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mez, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.º

Germano Serrão Arnaud



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro

e caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

TARIFA COMBINADA P. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Para transmissão de

TELEGRAMMAS

Desde 1 de Julho de 1890

Bases

Por despacho até 20 palavras incluindo as indicações do nome e morada do consignatario e assignatura do expedidor	420 réis
Por cada fracção de 10 palavras mais	210 réis

Condições

1.ª Esta tarifa é applicavel entre todas as estações das linhas da Companhia Real, Minho e Douro e Beira Alta qualquer que seja a distancia.

2.ª Os despachos particulares só serão transmittidos ou recebidos quando o serviço da linha o permittir isto é, dando-se sempre preferencia no ponto de origem, nos pontos intermediarios ou nos de destino:

A— Aos despachos que tiverem relação com a segurança dos comboios ou da via.

B— As communicações urgentes do serviço dos caminhos de ferro.

C— As communicações officiaes.

Entrega a domicilio

Além dos preços da presente tarifa, pagar-se-hão 50 réis mais pela entrega a domicilio de qualquer despacho telegraphico até uma distancia que não exceda de 1 kilometro; para as distancias superiores até 5 kilometros pagar-se-hão 200 réis. Passada a zona de 5 kilometros não é obrigatoria a entrega do telegramma no domicilio. Todavia nos despachos dirigidos ás estações da Companhia Real, esta encarregar-se-ha de os mandar por um proprio quando o expedidor o queira pagando este adiantada a despesa a que isso der logar.

Em consequencia da extensão da cidade de Lisboa, dividir-se-ha esta em 3 zonas: na 1.ª pagar-se-hão os 50 réis, na 2.ª 200 réis e na 3.ª 400 réis.

A divisão d'estas zonas é a seguinte:

1.ª Zona: Santo André, Santa Engracia, Santo Estevam, S. João da Praça, S. Miguel, Conceição nova, S. Julião, Santa Justa, S. Lourenço, S. Christovam, Magdalena, S. Nicolau, Sé, S. Thiago, Encarnação, Martyres, Sacramento, Soccorro, Alcantara e S. Vicente.

2.ª Zona: Castello, Santa Catharina, S. José, Mercês, S. Paulo, Pena, Coração de Jesus, S. Mamede, Anjos, Graça.

3.ª Zona: S. Jorge, Arroyos, Santa Izabel, Lapa, Santos, S. Sebastião, Belem, Ajuda e Penha de França. Semelhantemente a cidade do Porto será dividida em 3 zonas para os despachos originarios das linhas da Companhia Real e Beira Alta, comprehendendo a 1.ª zona as freguezias de Campanhã e Bomfim; a 2.ª as de Santo Ildefonso, Sé, Victoria, e S. Nicolau; a 3.ª Miragaia, Massarellas, Cedofeita e Paranhos.

Na 1.ª zona pagar-se-hão 100 réis pela entrega a domicilio; na 2.ª 200 réis e na 3.ª 400 réis.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial L. N. M. D. n.º 4 de 15 de Março de 1878.

Lisboa 20 de Junho de 1890.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA DE CAMIONAGENS N.º 3

para transporte de

Passageiros, bagagens, recovagens e mercadorias

entre a

ESTAÇÃO CENTRAL DE SANTAREM

e a

ESTAÇÃO DE SANTAREM NA LINHA DE LESTE

Desde 20 de Junho de 1890

DESIGNAÇÃO	RÉIS
GRANDE VELOCIDADE	
Passageiros	
Cada pessoa	100
Quando a partida ou a chegada de comboios seja da meia noite até às 3 horas da madrugada, (<i>ambas inclusive</i>)	160
Crianças até 3 annos nada pagam, indo ao collo das pessoas que as conduzam; as maiores d'esta idade pagarão em conformidade com os preços acima estabelecidos.	
Bagagens	
Volumes registados. { de 1 a 30 kilogrammas.....	50
{ cada 10 kilogrammas mais.....	15
Volumes não registados. — Mala, alforge, chapeleira ou objecto analogo, transportados em mão dos passageiros.....	gratis
Recovagens	
De 1 a 5 kilogrammas.....	20
De 6 a 20 ".....	40
De 21 a 40 ".....	60
Cada 10 kilogrammas mais.....	10
Dinheiro em ouro, prata ou valores	
Cada 10,000 réis, valor declarado.....	10
Dinheiro em cobre	
De 1 a 40 kilogrammas.....	60
Cada 10 kilogrammas mais.....	10

DESIGNAÇÃO	RÉIS
PEQUENA VELOCIDADE	
Mercadorias	
De 1 a 10 kilogrammas.....	40
Cada 10 kilogrammas mais.....	5
Remessas volumosas e de pouco peso, taes como taras vazias, etc., cada 10 kilogrammas.....	10
Canastras ou gaiolas vazias que tenham servido a creação ou fructa, cujo transporte se tenha effectuado para a Estação Central, regressando da mesma para a Estação do Caminho de Ferro, dentro do praso de 10 dias.....	gratis
Preço excepcional. — As remessas de mobilia transportadas pelo caminho de ferro ou que a este se dirijam, tanto em grande como em pequena velocidade, pagarão :	
De 1 a 50 kilogrammas	100
Cada fracção de 10 kilogrammas mais.....	15
Serviço a domicilio dentro da cidade de Santarem	
Toda a bagagem ou remessa quer de grande quer de pequena velocidade, será posta no domicilio do consignatario gratuitamente, quando a escripturação indique claramente o nome do consignatario, rua e numero do seu domicilio, e quando o peso seja superior a 600 kilogrammas; do contrario, pagarão as remessas em identico caso por fracção de 50 kilogrammas.....	20
Da casa dos expedidores na cidade de Santarem para o local da Estação Central	
Quando os expedidores se queiram aproveitar do serviço a domicilio, deverão previamente avisar a Estação Central, indicando-lhe nome do expedidor, rua e numero do seu domicilio e o peso approximado do volume, que pagará por fracção de 50 kilogrammas.....	20
N. B.—N'estes preços não se acham incluídos os de serviço de camionagem antes estabelecidos.	
São exceptuados da applicação dos preços a domicilio acima designados :	
Os volumes de peso indivisivel superior a 500 kilogrammas;	
Os de peso indivisivel superior a 60 kilogrammas procedentes ou destinados a ponto onde a carroça que os deve conduzir não possa chegar á porta do expedidor ou consignatario.	
Os volumes n'estas circumstancias só serão transportados a ou desde domicilio mediante ajuste especial.	

Condições

1.^a A Estação Central de Santarem estará aberta para a venda de bilhetes e todo o serviço de grande e pequena velocidade:

De 1 de abril até 30 de setembro, desde as 6 horas da manhã até as 8 horas da tarde;

De 1 de outubro até 31 de março, desde as 7 horas da manhã até as 7 horas da tarde;

devendo além d'isso, estar também aberta para o serviço de todos os comboios, hora e meia antes da partida de cada um d'elles.

2.^a A condução dos passageiros, entre a Estação Central e a do Caminho de ferro, far-se-ha á chegada e partida de todos os comboios ordinarios ou mixtos, que conduzam passageiros, quer no sentido ascendente, quer no descendente, em carruagens commodas e bem servidas de gado.

3.^a Estes carros partirão da Estação Central, quarenta minutos (40) antes da partida dos comboios da estação do caminho de ferro em Santarem; e d'esta para aquella, logo em seguida á chegada de cada comboio.

4.^a Em todas as estações comprehendidas entre Lisboa e Entroncamento, inclusivé, vender-se-hão bilhetes directos para a Central de Santarem, incluindo-se no seu custo o pagamento do percurso em carro, entre a principal e a central, á rasão de 100 réis, quer de dia quer de noite.

A Empresa da Central, porém, limita aos passageiros que couberem em dois carros, os que se obriga a transportar immediatamente á chegada de cada comboio, effectuando comtudo, o transporte dos restantes em viagens immediatamente successivas, dando sempre preferencia aos passageiros com bilhete comprado no caminho de ferro.

5.^a Em todas as estações das linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que estiverem definitivamente abertas á exploração, se registrarão e despacharão bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade para a Estação Central de Santarem, e n'esta para aquellas, incluindo-se na taxa de recovagens e mercadorias de grande e pequena velocidade, com designação especial, o preço respectivo ao transporte entre a estação de Santarem e a Central ou vice-versa, em conformidade com a presente tarifa.

Com respeito ás bagagens, cobrar-se-ha apenas o transporte em caminho de ferro, devendo a camionagem ser paga separadamente pelos passageiros na Estação Central de Santarem, indicando as estações da Companhia Real, Santarem C., na guia, talão e senha entregue ao passageiro, quando os volumes sejam destinados á Central.

6.^a A Estação Central não se obriga a transportar volumes de peso indivisivel superior a quinhentos (500) kilogrammas, (que não sejam cascos com liquidos) nem os de dimensões incompatíveis com o seu material circulante, prestando-se, comtudo, a effectuar estes transportes, tanto n'um como n'outro caso, mediante ajuste especial.

7.^a Todas as despesas inherentes ás mercadorias transportadas pelo caminho de ferro, destinadas á Estação Central, como despachos aduaneiros ou outras, serão abonadas pela Empresa da dita Estação Central e cobradas depois directamente dos consignatarios no acto da entrega das expedições.

8.^a Na referida estação estará sempre á disposição do publico um livro, em que os passageiros poderão formular quaesquer reclamações que tenham por opportunas contra o serviço da mesma estação, quando não preferirem enviar-as directamente ao Serviço do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

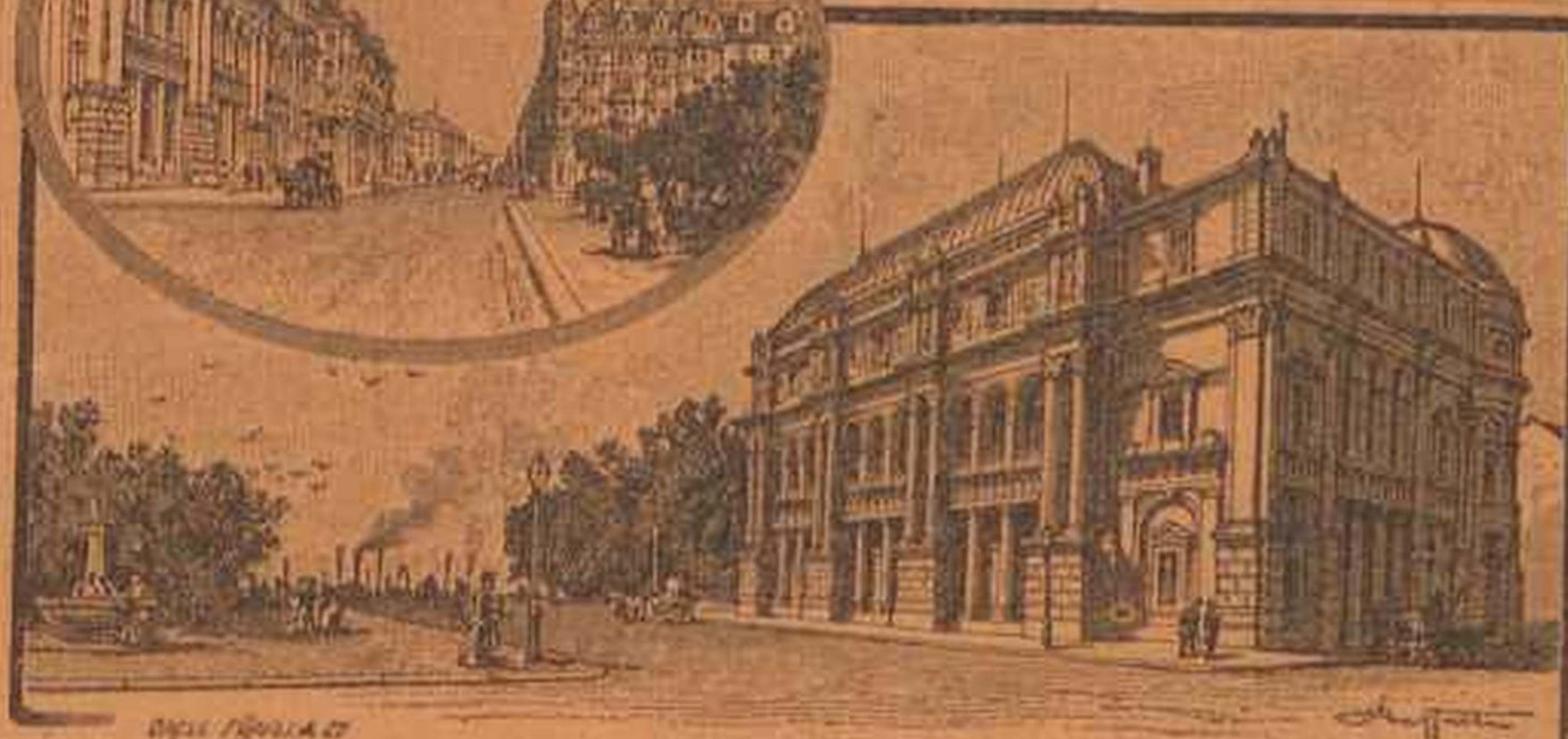
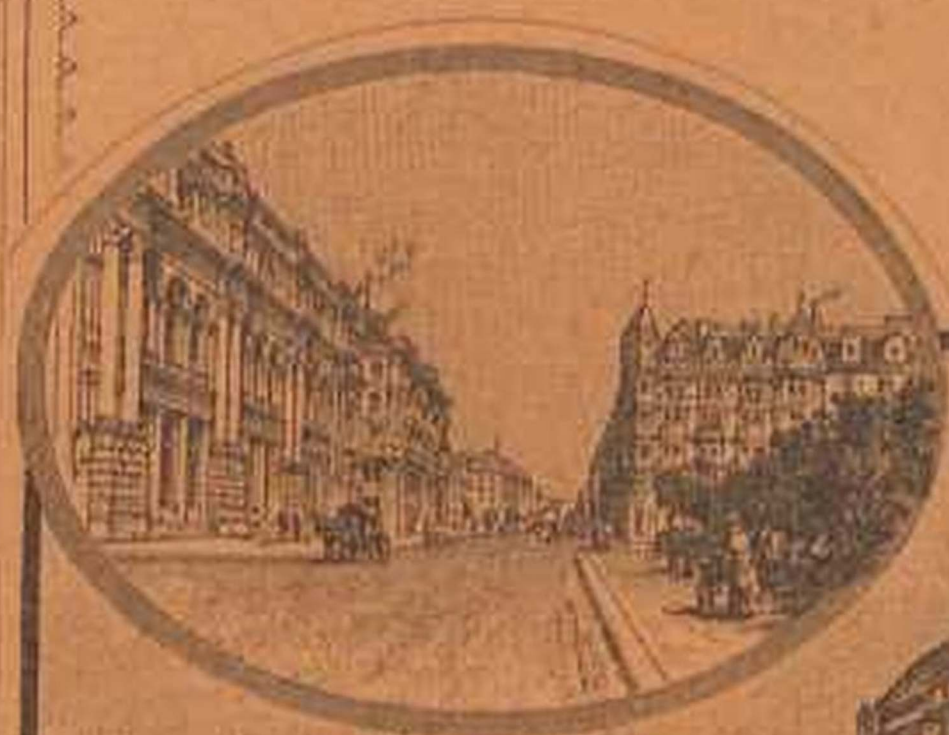
Fica pela presente annullada e substituida a tarifa de igual numero de 18 de abril de 1890.

Lisboa, 10 de Junho de 1890.

O Director da Companhia

Pedro Ignacio Lopes

GUIDE DE ZURICH



DELL' ILLUSTRAZIONE

Publié par le
Bureau officiel des Etrangers.

ANNEXO AO N.º 61

DA

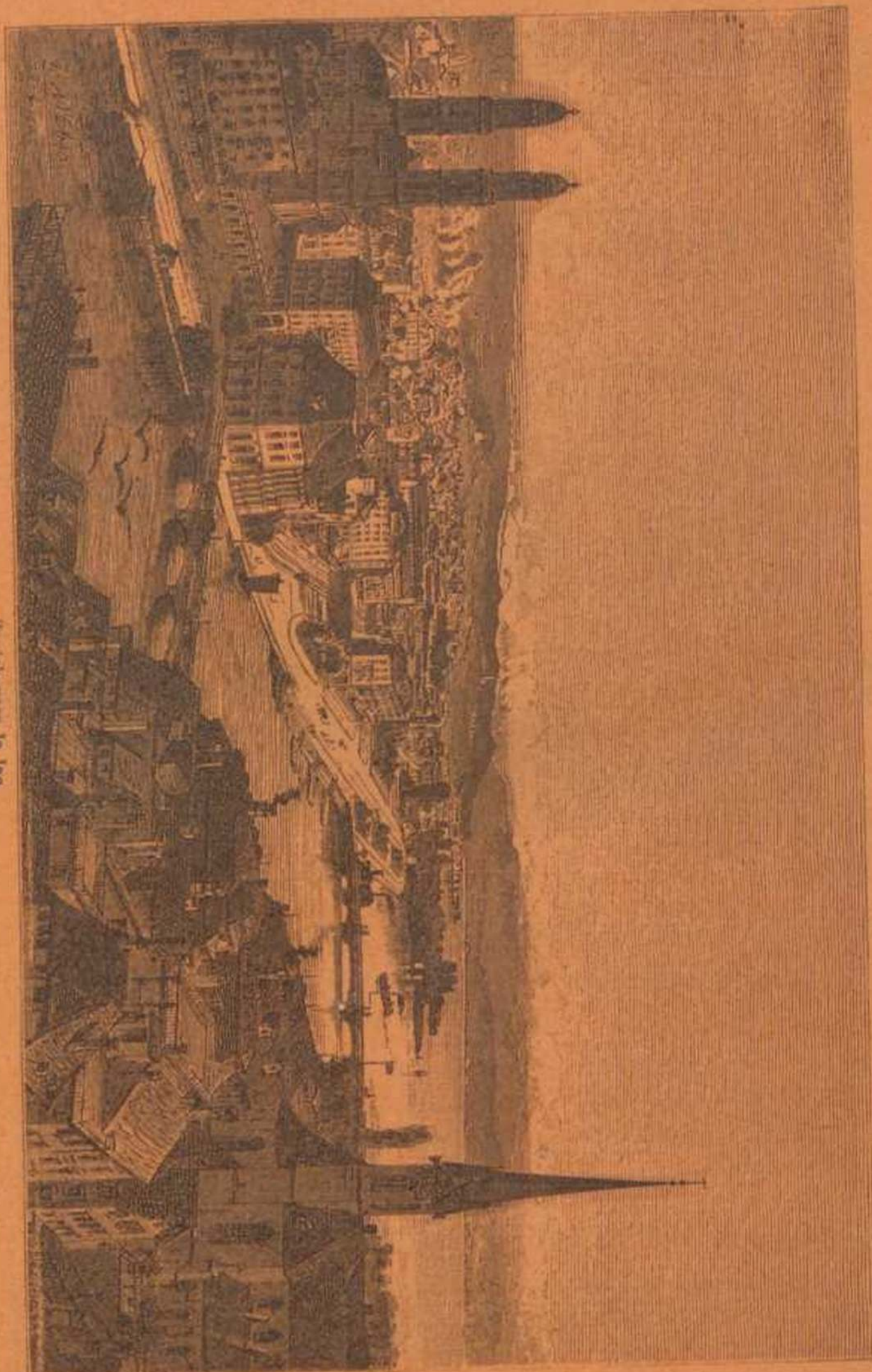
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

VIDE ARTIGO

NOTAS DE VIAGEM

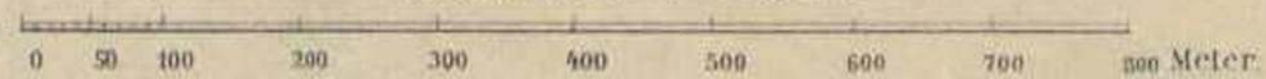
Imprimerie ORELL FÜSSLI & Co. - Zurich,
1890.

Zürich vers le lac.



Stadtplan VON ZÜRICH

Massstab = 1 : 10,000.



Itinéraire für eine Fahrt durch Zürich.

Die beigefügten Nummern stehen im Plane.

r bedeutet rechts und *l* links der Strasse.

I.

- Bahnhofplatz.**
Bahnhof *r* 1.
Bahnhofstrasse.
Linthescher Schulhaus *r* 2.
Oetenbachgasse.
Weg zum Lindenhof.
Freimaurerloge *l* 3.
Zur St. Annakirche *r* 4.
Englische Kirche *l* 5.
Altkatholische Augustinerkirche *l* 6.
Bank in Zürich *l* 7.
Post und Telegraph *r* 8.
Schweiz. Kreditanstalt *r* 9.
Paradeplatz.
Centralhof *l* 10.
Kappelerhof *l* 11.
Zürcher Kantonalbank *r* 12.
Gryffenberg *l* 13.
Börse *r* 14.
= Offizielles Verkehrsbureau =
Kaufmännische Gesellschaft.
Schweiz. Gewerbeverein.
Quaibrücke.
Tonhalle *l* 15.

- Quai Riesbach.**
Feldeggstrasse.
Villa Bleuler *l*
Mühlebachstrasse.
Villa Huber *l*
Villa Bodmer *l*
Hornbach.
Weg z. Irrenheilanstalt Burghölzli *r*.
Z. schweiz. Anstalt f. Epileptische *r*.
Alte Landstrasse.
Zur Kirche Neumünster *r*.
Zum Krankenasyl Neumünster *r*.
Kreuzplatz.
Zeltweg.
Hohe Promenade mit Denkmal des
Sängervaters Nägeli *l* 16.
Ehemaliger Friedhof.
Rämistrasse.
Musterlager von Bauartikeln *l* 17.
Wolfbachanlagen mit Monument des
Lieder-Komponisten Heim *l* 18.
Zum kant. Gerichtsgebäude, Regie-
rungsgebäude und zum städti-
schen Theater *l* 19.

Fortsetzung auf der Rückseite.



Rämistrasse.

Kantonsschule / 20.
Kant. Physikgebäude und Physiologisches Institut / 21.
Kantonsspital u. Pathol. Institut / 22.
Land- u. Forstwirtschaftsschule / 23.
Eidg. Sternwarte / 24.
Eid. Chemiegebäude / 25.
Blinden- u. Taubstummenanstalt / 26.
Künstlergut. Gemäldesammlung / 27.
Eidg. Polytechnikum und Zürcher

Und zurück zum Bahnhof, oder weitere Tour wie folgt:

(Ungefähre Zeitdauer obiger Fahrt ohne Aufenthalt: 1 Stunde.)

II.

Limmatquai.

Städtisches Waisenhaus / 32.
Gesellschaftshaus z. Schnecken / 33.
Lese-museum / 34.
Städtische Fleischhalle und Hauptwache / 35.
Gemüsebrücke / 36.
Rathhaus / 36.
Zunfthaus zur Safran / 37.
Rüden. (Schweizerische Schulausstellung) / 38.
Zunfthaus zur Zimmerleuten / 39.
Grossmünster mit anstossendem Mädchenschulhaus, höh. Töchter-schule u. Lehrerinnen-Seminar / 40.
Helmhaus und Wasserkirche, / 41.
Sammlung der antiqu. Gesellschaft und Stadtbibliothek.
Zwingli-Denkmal vor dem Chor der Wasserkirche / 42.

Münsterbrücke.

Zunfthaus zur Meise / 42.
Münsterhof / 43.
Fraumünsterkirche / 43.
Zunfthaus zur Waag / 44.
Stadthaus / 45.

Fraumünsterstrasse.

Obere Bahnhofstrasse.

Quai Enge.

Villa Wunderli - v. Muralt / 46.
Villa Schlaepfer / 47.
Park Enge mit Arboretum / 48.
Zum Damen-Schwimmbad.

Lavaterstrasse.

Bahnhof Enge / 49.

(Ungefähre Zeitdauer obiger Fahrt ohne Aufenthalt: 1 Stunde.)

Universität mit folgenden Sammlungen: / 28

Archäologische, Naturhistorische Sammlungen, Kupferstichsammlung, Technische Sammlungen.

Leonhardsgasse.

Altersasyl / 29.
Bürgerasyl / 29.
Städtisches Schlachthaus / 30.
Escher, Wyss & Co. Maschinenfabrik / 31.
Weg zum Wasserwerk im Letten.
Bahnhofbrücke / 32.

Parkringstrasse.

Villa Kann / 33.
Villa Cramer-Frey / 34.
Brandschenkestrasse.
Gerechtigkeitsgasse.
Bahnhof der Uetlibergbahn / 50.
Selnaustrasse.
Bezirksgerichtsgebäude / 51.
Gewerbemuseum / 52.

Pelikanstrasse.

Städtisches Schulhaus am Schanzengraben / 53.
Botanischer Garten / 54.
Thalacker.
Sihlgarten / 55.
Sihlstrasse.
Villa Bodmer / 56.
Villa Vögeli-Bodmer / 57.
Synagoge / 58.

Weg zum Friedhof.

Kasernenstrasse.

Kaserne / 59.
Militärstrasse.
Zeughaus (Waffensaal) / 60.

Kanonengasse.

Zeughausgasse.

Kasernenstrasse.

Gessnerbrücke.

Gessnerallee.

Bahnhofplatz.

Platzpromenade zwischen Limmat u. Sihl, mit Gessner-Denkmal, Aquarium und Zoolog. Museum / 61.



Nomenclature des Curiosités voir page 25.

Situation et importance de Zurich.

La renommée de Zurich date de loin dans l'histoire. Il faut en chercher la principale raison dans sa situation au versant nord des Alpes, sur la grande voie naturelle qui dès l'antiquité mettait en communication la plaine lombarde avec les campagnes rhénanes en franchissant les défilés de la Rhétie et débouchant par les rivières et les lacs sur le haut plateau. Mais elle doit aussi en grande partie son importance à l'esprit d'initiative de sa population, toujours active, prompte à mettre en pratique les bonnes idées venues d'ailleurs, et dès longtemps engagée dans la voie du progrès.

La vaste agglomération urbaine qui des hauteurs du mont de Zurich s'étend jusqu'au pied de l'Uetliberg, à l'endroit où la Limmat sort du plus riant des lacs du haut plateau, et qui comprend la ville proprement dite avec ses faubourgs, a une population d'environ 91,323 habitants (recensement du 1^{er} Décembre 1888). Bien que ce chiffre ne permette pas de la classer parmi les grandes villes de l'Europe, Zurich occupe néanmoins un rang bien supérieur à celui de mainte capitale et exerce sur les étrangers une attraction qui n'est point en rapport avec sa médiocre étendue. Le charme de sa position, son activité industrielle et commerciale, le nombre et la valeur de ses établissements scientifiques et le haut degré de culture musicale qu'on remarque chez ses habitants, tels sont les avantages qui donnent à Zurich une supériorité incontestée et en font l'une des villes les plus agréables pour un séjour prolongé.

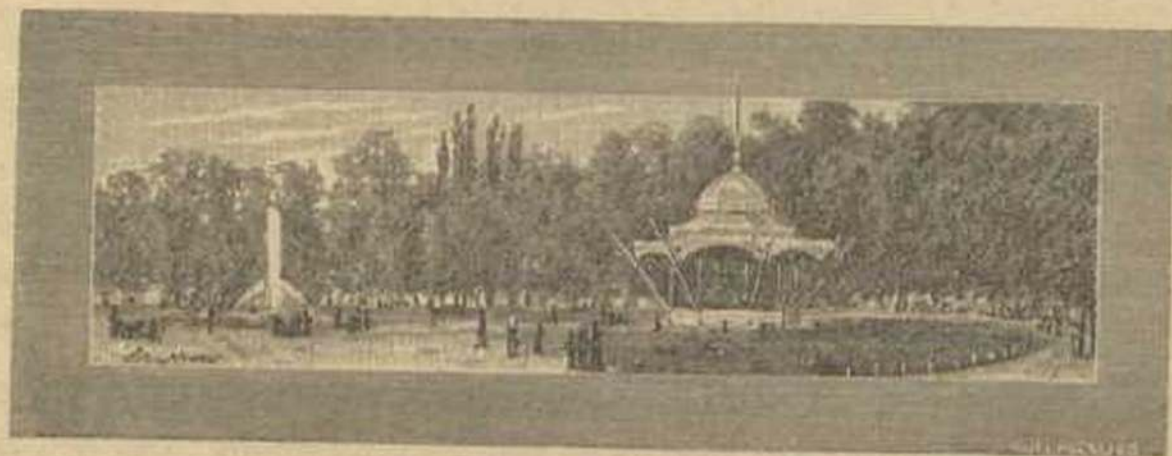
Quel emplacement favorable, en effet, que celui de Zurich, dans une vallée de moyenne largeur, à l'extrémité inférieure de son lac d'azur et sur les deux rives de l'allègre **Limmat** qui passe à flots rapides sous ses ponts ! A l'est et au nord-est, la ville est protégée par les riantes collines au flanc desquelles se prolongent les faubourgs où des parterres bien entretenus, des vergers et des vignes alternent gracieusement avec les groupes d'habitations. A l'ouest, la vallée est fermée par l'abrupt **Uto** que soutiennent des contreforts boisés entre lesquels grimpent de plantureuses prairies. De ce point culminant s'étend vers le sud-est la **chaîne de l'Albis** qui se termine brusquement à pic au *Schnabel*, au-dessus de la Sihl. A cette première arête succèdent les avant-monts de Schwytz et de Zoug dont les pentes se couvrent de pâturages ; puis les cimes rocheuses des Mythen et des montagnes du Wäggithal ; par-dessus ces dernières trône le monumental *Glärnisch* dont la marque distinctive, le grand névé du *Vrenelisgärtli*, est familière à tous les habitants de la Suisse orientale ; à sa droite se dresse le *Tödi*, flanqué de fières sommités, ses voisines. Enfin, au pied de ces monts, s'étend le bleu bassin du **lac de Zurich** qu'encadrent de gracieuses chaînes de collines semées de vignobles, d'arbres fruitiers, de gaies habitations, et couronnées par des forêts de sapins.

Les environs de Zurich sont singulièrement riches en buts de promenades et d'excursions. Le **Zurichberg**, qui commence au-dessus du faubourg d'Hirslanden et se termine au *Milchbuck*, à la brèche que franchissent les anciennes routes d'Allemagne par Winterthour et Eglisau, offre une série ininterrompue de beaux points de vue et de haltes charmantes. Le promeneur s'élève d'abord sur les premières pentes couvertes de vignes pour pénétrer ensuite dans la forêt silencieuse où s'entrecroisent des sentiers bien entretenus ; voici une vaste clairière, prairie solitaire où mille insectes bourdonnent parmi

les fleurs ; rentré sous bois, il plonge soudain par une nouvelle éclaircie sur la ville avec ses toits, ses clochers, ses places publiques et la Limmat semblable à un large ruban d'argent. Puis quelques pas encore, et dans l'encadrement sombre des sapins, se déploie à ses regards le panorama des Alpes, toujours nouveau, toujours saisissant.

Par les faubourgs d'Oberstrass et d'Unterstrass et le ravin au-dessous duquel est percé le tunnel d'Oerlikon, on arrive à la **Waid**, large colline qui s'avance au-dessus de la Limmat et du village de *Wipkingen*. Du haut de cette éminence comparable à la grande loge d'un théâtre, tout ce que la contrée offre de gracieux ou de grandiose, se présente pittoresquement disposé comme pour un ensemble scénique. Le Zurichberg, l'Uto, l'Albis, la ville, le lac, la vallée de la Limmat et celle de la Sihl, à nos pieds le village que baignent les eaux bleues de la rivière ; puis, fermant la scène à l'arrière-plan, les Alpes aux crêtes étincelantes : peut-on rien imaginer de plus beau ? Le riche possesseur du domaine de la Waid ayant compris toute la valeur de cette incomparable position, a généreusement accordé au public la jouissance de l'emplacement le plus favorable où il a fait élever un pavillon décoré de main d'artiste.

A l'autre extrémité de la ville, traversons le magnifique faubourg de l'*Enge* en face d'une vue admirable, et dans la direction de l'Uto nous franchissons deux collines, anciennes moraines de glaciers qui séparent le bassin du lac du cours de la Sihl, pour nous trouver soudain transportés comme par magie au sein d'une champêtre et agreste région. La Sihl, qui a sa source au-dessus d'Einsiedeln dans les Alpes de Schwytz, court parallèlement à la rive méridionale du lac à la base d'une chaîne de collines basses longue de 30 km, large à peine de quelques centaines de mètres, qui s'interpose entre elle et le lac et ne lui livre passage qu'à l'entrée de la ville ; le sauvage torrent des Alpes, après avoir menacé d'inonder un

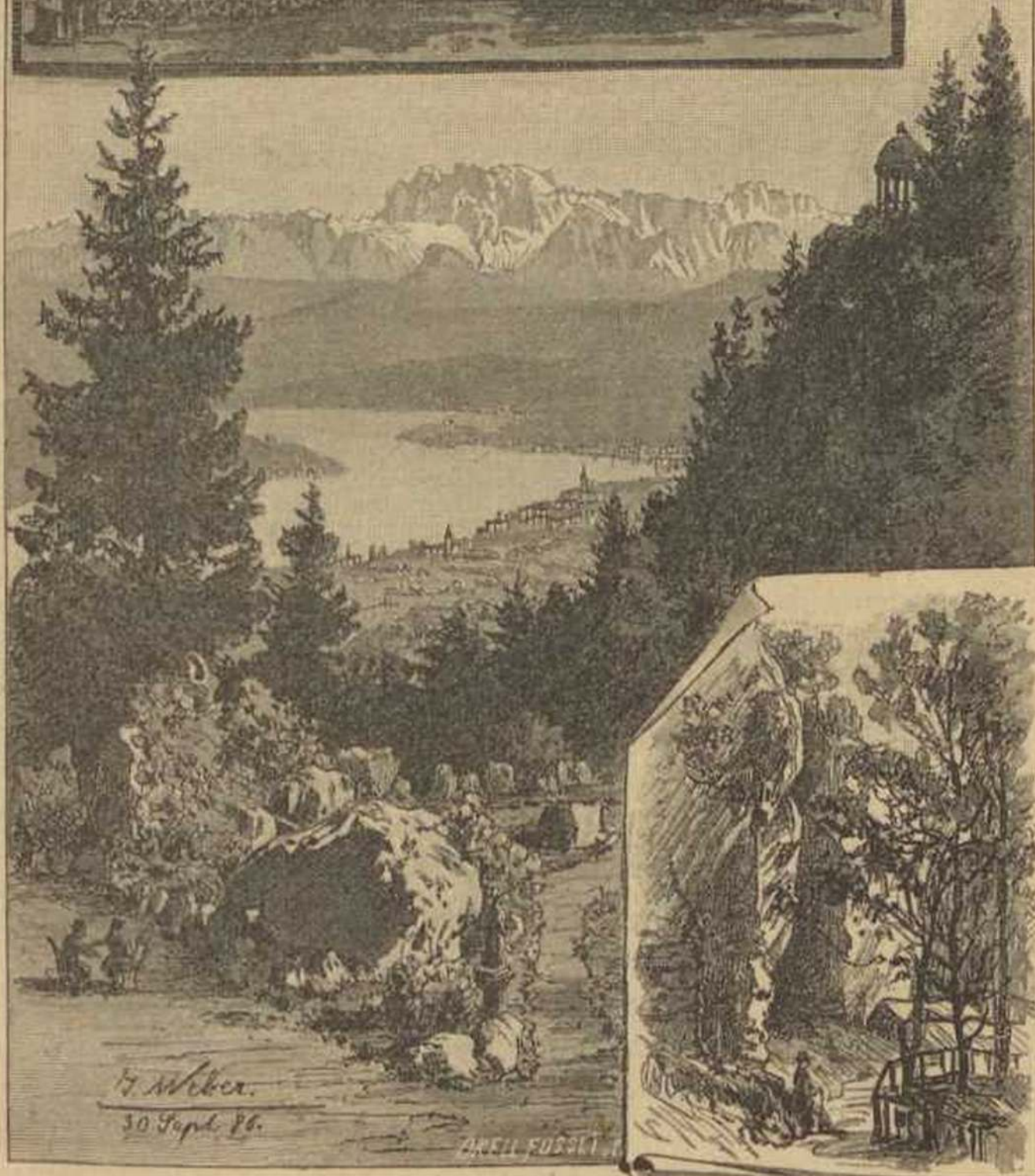
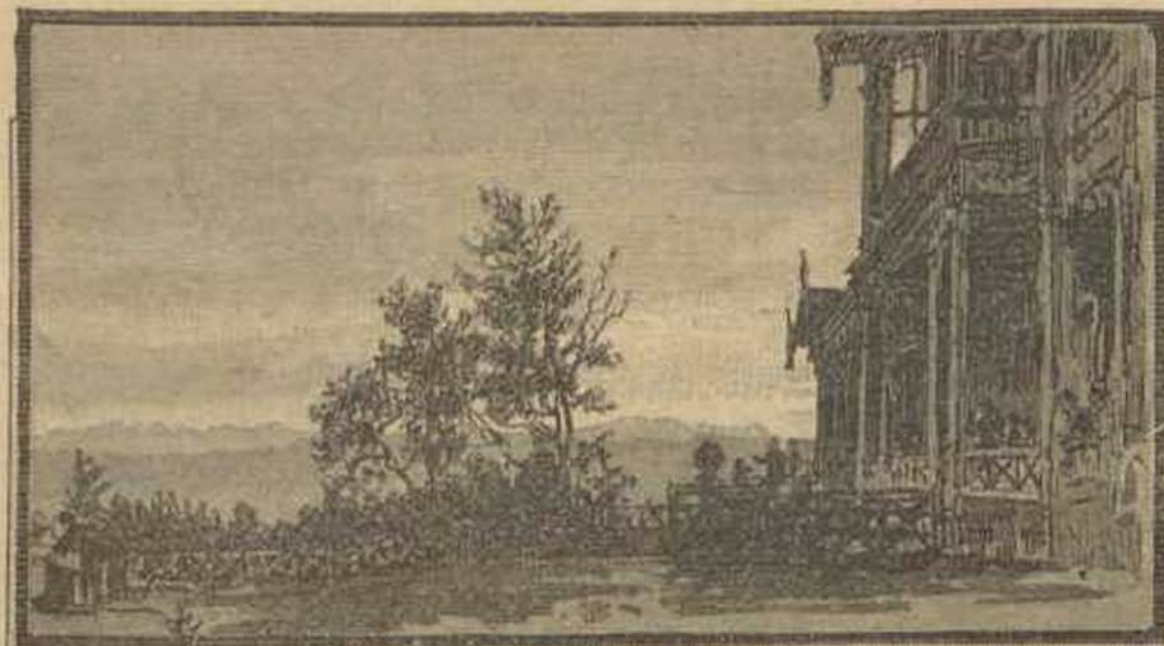


Pavillon dans la Platz-Promenade.

faubourg, arrive à la pointe du beau parc public de la **Platz-promenade** où il s'unit à la Limmat pour prendre avec elle le chemin du Rhin. C'est à l'entrée même de la vallée de la Sihl, sur l'autre versant de la seconde moraine, que s'étend la grande **place d'armes** du *Wollishoferallmend*. Dans ces campagnes solitaires, tout environnées de forêts et dominées par l'Uto, on se croirait à mille lieues de la bruyante cité et du lac aux rives animées; à peine le sourd roulement d'une voiture ou le lointain sifflet de la locomotive viennent-ils de temps à autre troubler cette tranquillité; tandis qu'au-dessus de nos têtes, sur le *Falütsche*, rocher déchiqueté au flanc de l'Uto, l'antique ruine de **Manegg** abritée par les sapins, nous reporte aux temps lointains de la chevalerie, alors qu'habitait là-haut une noble race maintenant éteinte, dont le poète zuricois Gottfried Keller a fait revivre dans une de ses nouvelles les derniers représentants.

Mais parmi tous les buts de promenade des environs de Zurich, il en est un qui, par la beauté exceptionnelle de sa position, est à part de tous les autres, et ne cesse d'être visité en toutes saisons: c'est l'Utokulm, le sommet de l'Uetliberg.

L'Uetliberg, le joyau des environs de Zurich, montagne abrupte et escarpée dont la nature sauvage contraste avec une contrée que la main de l'homme a su transformer en un parc verdoyant, présente trop de beautés et de choses intéressantes pour que nous essayions d'en faire ici la description. Les étrangers en passage à Zurich ne peuvent manquer de le



17 Weber.
30 Sept. 86.

Uetliberg.

visiter, et nous leur recommandons l'excellent petit guide du *Chemin de fer de l'Uetliberg*, qui fait partie de la collection de „l'Europe illustrée“; ils y trouveront tous les renseignements désirables sur le remarquable chemin de fer à forte pente qui part du *Selnau*, le faubourg occidental de Zurich, traverse la Sihl et en une demi-heure s'élève à travers prairies et forêts jusqu'au sommet découvert de la montagne.

Enfin le lac, le charmant **lac de Zurich**! Que de milliers de personnes l'ont déjà admiré et vanté! Celui qui connaît Zurich ne manque jamais, dès que le plaisir ou les affaires l'y



Ufenau.

ramènent, de renouveler la jouissance d'une promenade en petit bateau ou d'une course plus prolongée en bateau à vapeur. Devant ses yeux défilent les collines couvertes de vignobles, les florissants villages qui forment au bord du lac comme une chaîne ininterrompue, puis la presqu'île de l'*Au* d'où l'on jouit d'une belle vue, la silencieuse *Ufenau*, charmante petite île si poétiquement décrite par Conrad Ferdinand Meyer dans son poème „Les derniers jours d'Ulrich Hutten“; enfin les tours et les murailles grises de *Rapperswyl*, en face de l'*Etzelberg* et des pentes qui s'élèvent au-dessus du haut lac et de la station d'*Altendorf* jusqu'à la chapelle de *Meinrad* et au magnifique signal de *Schönboden*.

Parmi les localités riveraines qui doivent de préférence attirer l'attention de l'étranger, nous citerons:

La terrasse de l'hôtel *Sonne* à *Kussnacht*, le coteau de *Bendlikon*, le *Nidelbad* (station de *Ruschlikon*), la colline que couronne l'église de *Thalweil*, la *Schipfe* près d'*Herrliberg*, le *Bocken* et la presqu'île d'*Au* près de *Horgen*, le signal du *Pfannenstiel* au-dessus de *Meilen*, le cimetière de *Männedorf*, les pentes au-dessus de *Wädenswil*, la *Burghalde* (station du chemin de fer d'*Einsiedeln*), *Feusisberg*, les hauteurs de *Stäfa* et de *Feldbach*, l'île d'*Ufenau*, *Rapperswyl*. Mais en les parcourant lui-même chacun ajoutera à cette liste cent autres points sur les deux rives d'où les agrestes collines du premier plan, les cimes neigeuses des Alpes et le lac transparent qui les reflète se seront présentés à lui en formant le plus gracieux tableau.

Si les beautés de la nature suffisent pour assurer à Zurich une affluence toujours croissante de visiteurs et la réputation d'un agréable lieu de séjour, d'autre part son activité mercantile et sa position au centre de la vaste région industrielle qui s'étend de l'*Aar* à *Glaris*, des hautes vallées septentrionales des Alpes au Rhin et au lac de Constance, en font le marché principal, la ville des affaires par excellence pour toute la Suisse orientale. Le mouvement et l'animation dont elle est périodiquement le théâtre chaque vendredi, jour de rendez-vous général pour les industriels et les négociants, lui donnent toutes les allures d'un grand centre et sont la meilleure preuve de l'importance de Zurich comme centre d'opérations commerciales. L'industrie des soies et des cotons, la construction des machines et la banque: telles sont les branches principales dans lesquelles s'exerce l'activité zuricoise. Il faut y joindre diverses industries secondaires qui, si elles n'ont pas une aussi grande portée, n'en procurent pas moins des moyens d'existence à plusieurs milliers de citoyens et donnent lieu à des transactions fort lucratives.

Les relations de Zurich avec l'étranger

sont de plus en plus étendues. L'importation des soies grèges a créé entre elle et la Lombardie, Milan surtout, des liens de très ancienne date. En outre, le tarif des douanes des états limitrophes et des entraves de tous genres ont forcé l'industrie zuricoise à se risquer jusque sur les marchés d'outremer où elle a hardiment établi des comptoirs.

Enfin une grande partie de la prospérité et de l'importance cosmopolite de Zurich lui vient de sa haute culture intellectuelle et de ses excellents établissements scientifiques. Le goût des études y est traditionnel et se maintient dans la population grâce aux excellentes écoles publiques de la ville et des faubourgs, installées dans de véritables palais, et à toute une série d'institutions secondaires et supérieures qui aboutissent à une Université richement dotée, et au Polytechnicum fédéral. La création de ces deux établissements pour les hautes études n'a fait que stimuler le zèle scientifique des Zuricois, et l'on a vu l'action combinée des forces indigènes et de nombreux éléments étrangers devenir une condition de progrès non-seulement pour le canton, mais pour la Confédération tout entière.

Edifices remarquables et curiosités.

L'e **Grossmünster** (Collégiale), église de l'ancien chapitre des chanoines, est actuellement l'une des quatre églises paroissiales de la ville. Elle a été élevée en l'honneur des saints Félix, Régula et Exuperantius qui, à ce que raconte la légende, après avoir subi le martyre sur les bords de la Limmat, ont gravi la colline en tenant leurs têtes à la main, pour indiquer le lieu où ils voulaient être ensevelis. Le sceau de l'Etat porte encore aujourd'hui l'effigie des trois saints. L'édifice actuel, bâti en style roman, a un cachet tout particulier; il a été construit sur l'emplacement de l'ancienne église qui devint en 1078 la proie des flammes. Le chœur, sans doute à l'instar de celui de la cathédrale de Constance dont relevait la collégiale de Zurich, est coupé à angles droits; autre singularité: le portail principal, au lieu de s'ouvrir à l'extrémité de la grande nef, est taillé dans l'une des faces latérales. Les deux tours ne font pas saillie, mais forment les deux angles de la face nord-ouest; le gothique apparaît dans leurs étages supérieurs et elles sont coiffées de deux tiaras entourées d'une galerie d'où l'on découvre une vue magnifique. A une certaine hauteur dans le mur de la tour, du côté de la Limmat, trône la statue de Charlemagne, surmontée de la couronne d'or et l'épée sur ses genoux.

L'intérieur de l'église, à part de vieilles sculptures et trois verrières modernes, est dépourvu d'ornements et bien approprié à la simplicité sévère du culte réformé; il impose néanmoins par ses belles proportions et sa robuste structure. La chapelle qui se trouve à l'extrémité du bas-côté droit renfermait les reliques de l'église, le tombeau de ses trois patrons. Il y a quelques dix ans à peine qu'un orgue a été rétabli sous ces voûtes d'où pendant trois siècles la musique instrumentale avait été bannie.

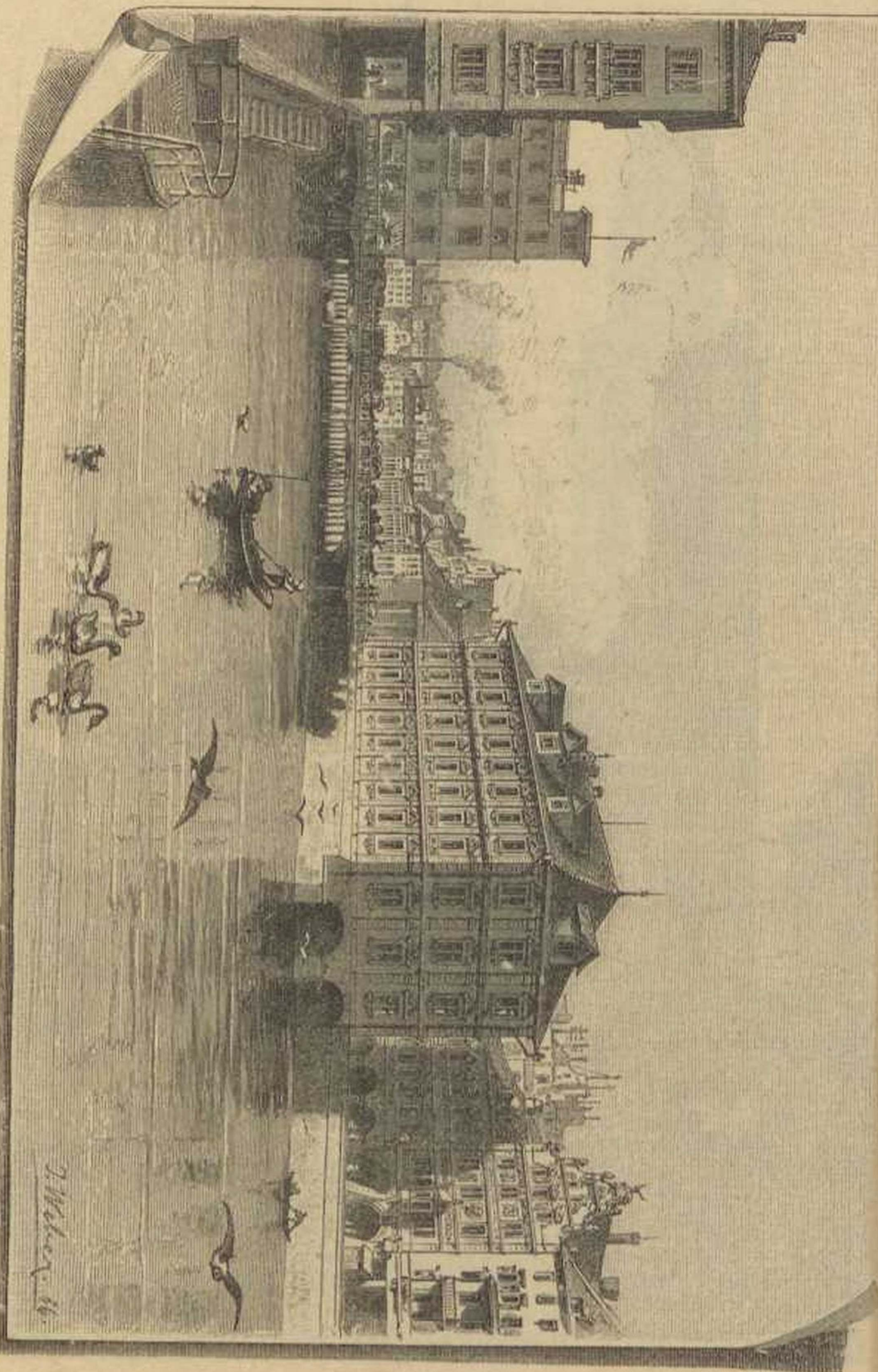
C'est le jour de l'an 1519 que le réformateur *Ulrich Zwingli* monta pour la première fois dans la chaire du Grossmünster où il prêcha pendant douze années consécutives, jusqu'à ce qu'il scellât son œuvre de son sang sur le champ de bataille de Cappel, le 11 Octobre 1531. La génération actuelle lui a élevé en 1885 un monument en bronze adossé au chœur de la Wasserkirche, non loin de la place où il aborda pour la première fois à Zurich en arrivant d'Einsiedeln. Une plaque commémorative en souvenir de Zwingli se trouve appliquée à la maison No. 13, Kirchgasse, au-dessus de la chapelle qui sert au service divin français.

A l'angle nord-est de l'église se rattache l'ancien **cloître** au-dessus duquel on a élevé le grand bâtiment de l'Ecole des filles. Il est remarquable par ses bizarres sculptures et son élégante disposition. La fontaine au centre de la cour est surmontée d'une statue de Charlemagne.

En sortant du Grossmünster, prenons l'escalier qui descend vers la Limmat et nous nous trouvons en face du *Helmhaus* sous les arcades duquel s'ouvre la **Wasserkirche** (Eglise d'eau. Pour visiter, s'adresser au concierge à droite de la grande porte.) La Wasserkirche a été construite



Grossmünster.

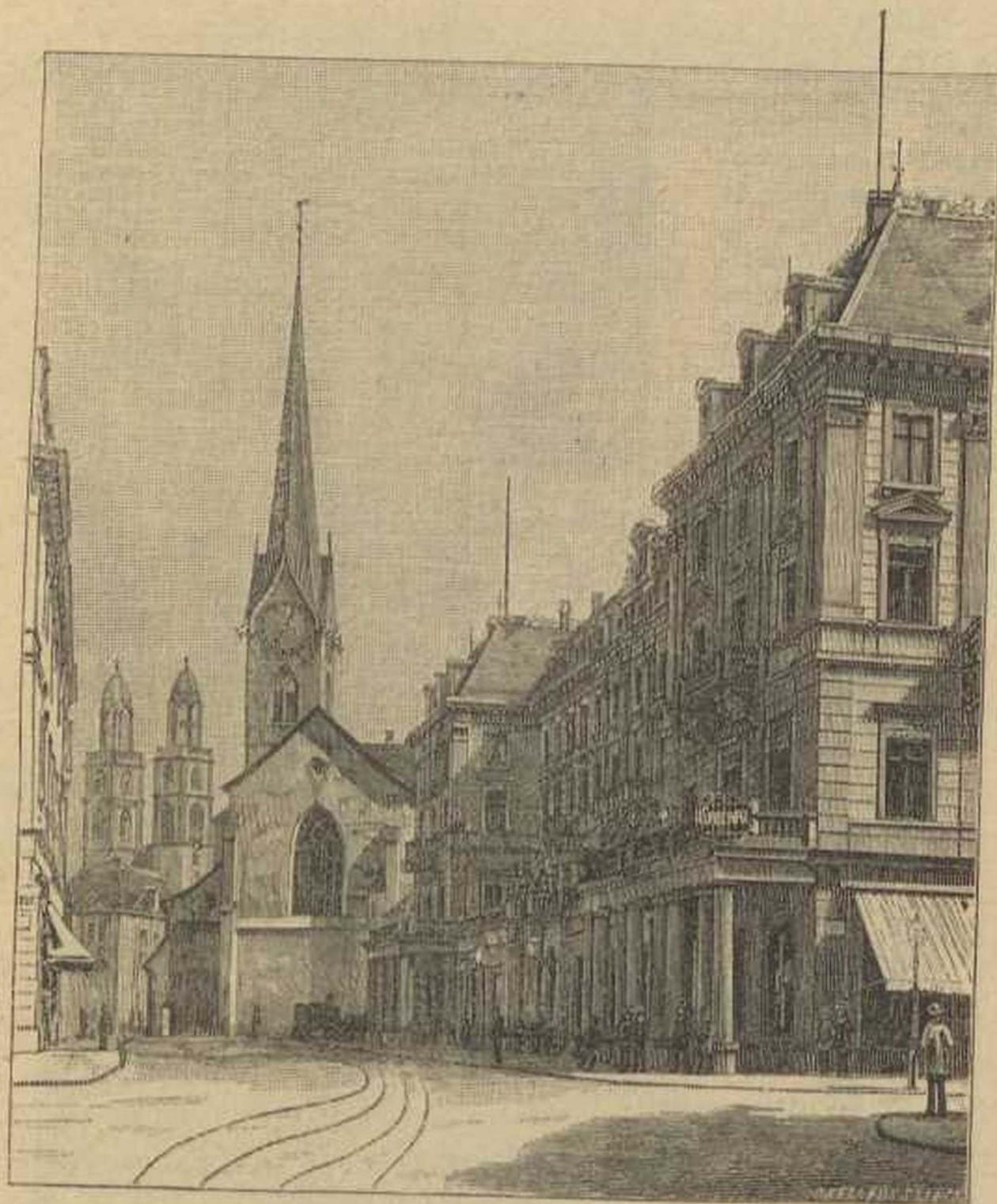


de 1479 à 1484 sous le régime de bourgmestre Jean Waldmann. L'entrecroisement des nervures de la voûte forme un réseau d'une remarquable élégance. C'est dans cette église et dans les salles du bâtiment adjacent, le Helmhaus, qu'est installée la **Bibliothèque de la Ville** renfermant 120,000 volumes, 4000 manuscrits, une collection de portraits et de



Wasserkirche.

vues et un cabinet de numismatique. On y montre aussi des inscriptions romaines, une cloche fondue en 1294, presque aussi vieille par conséquent que la Confédération, une collection de bustes des Zuricois les plus illustres, entre autres celui de Lavater, vrai chef-d'œuvre dû au ciseau de Dannecker, des vitraux du XVI^e siècle, une table en assez mauvais état, peinte par Jean Holbein le jeune; les portraits des grands hommes de Zurich, ceux de Zwingli



Centralhof et Poststrasse.

et de Bullinger peints par Jean Asper; un grand relief de la Suisse exécuté par Muller d'Engelberg, etc., etc.

Mentionnons à part le *Codex vaticanus*, psautier grec du VII^e siècle, avec majuscules d'or et d'argent sur parchemin teint en pourpre; — puis un *Recueil de lois* birman écrit sur feuilles de palmier; — des lettres de l'infortunée reine d'Angleterre *Jeanne Grey*, du roi de France

Henri IV, du réformateur Zwingli; un *Cicero de officiis* imprimé en 1465 par Fust à Mayence; un *Mammotrectus*, le premier livre imprimé en Suisse, en 1460; — la *Bible des Aldes*, de 1518, avec notes manuscrites de Zwingli, etc. etc.

Le Helmhaus, contigu à la Wasser-

kirche, renferme en outre le **Musée archéologique** (fondé par la Société d'archéologie de Zurich). C'est là qu'on trouve la collection la plus complète et la plus importante au point de vue scientifique des antiquités lacustres de l'Europe centrale; armes, ustensiles, bijoux de l'âge de la pierre, de ceux du bronze et du fer, y sont classés systématiquement. Cette collection a été commencée par le Dr. Ferdinand Keller († 1880) auquel on doit les premières découvertes de

palafittes. Citons encore des reliefs assyriens de Bagdad, des idoles de l'Egypte et de l'Inde, des antiquités tumulaires de la Hongrie, des antiquités américaines, des vases grecs, 5 plaques moulées en plâtre sur les bas-reliefs de la Colonne Trajane à Rome, etc. Puis la *collection numismatique* comprenant environ 10,000 monnaies romaines, grecques, gauloises, helvètes, byzantines et russes; plus 400 bractéates de prélats, d'abbayes et de villes suisses ou du sud de l'Allemagne.

Sur la rive gauche de la Limmat où nous conduit le *pont de la cathédrale* (Münsterbrücke, bâti en 1837 et 1838), s'élève le **Fraumünster** (ancienne église de l'Abbaye des Dames). Quelques parties de l'église ainsi que le côté nord du cloître contigu datent du XI^e siècle; le reste de l'édifice a été construit en plusieurs fois dans le XIII^e et le XIV^e siècle. Les anciennes flèches fort basses ont été en 1728 abattues jusqu'à niveau de la couverture, et celle de devant a été remplacée par la flèche actuelle, gracieusement découpée. En dépit de sa grande simplicité l'intérieur fait une solennelle impression. Dans l'aile nord se trouve le tombeau du bourgmestre *Jean Waldmann*, l'une des plus brillantes figures de l'histoire de Zurich. Son intelligence, sa grandeur native, ses succès dans la guerre l'élevèrent d'un rang inférieur à la dignité de bourgmestre; devenu pour un temps le personnage le plus influent de la Confédération, il abusa du pouvoir, se fit des ennemis qui le renversèrent et il finit sur l'échafaud le 6 Avril 1489.

L'**Eglise St-Pierre** est un édifice de la plus grande simplicité; le clocher porte des cadrans monumentaux. Au pied de la façade nord on montre la tombe de Jean Gaspard Lavater qui, après avoir été 23 ans pasteur de St-Pierre, fut mortellement blessé à quelques pas de là, au Petershofstatt, lors de la prise de Zurich par les Français en 1799.

L'**Eglise des Frères Prêcheurs** (Predigerkirche), ancienne chapelle des Dominicains, actuellement séparée du chœur dont la Bibliothèque cantonale occupe les voûtes divisées par étages.

L'ancienne **église des Augustins** (Augustinerkirche), aujourd'hui affectée au culte des Vieux-catholiques.

La **chapelle Ste-Anne**, où se célèbre le service anglican.

La **salle de Ste-Anne** (Betsaal zu St. Anna), lieu de culte du parti religieux strictement évangélique.

Le **culte catholique romain** se célèbre dans la jolie église d'**Ausser-sihl** et dans l'ancienne **chapelle** du cimetière de la *Haute-Promenade*. Non loin de cette dernière s'élève aussi l'**église des Méthodistes**.

Parmi les édifices religieux, nous citerons encore la belle **église paroissiale de Neumünster** qui dessert les trois communes de Riesbach, Hirslanden et Hottingen, et la nouvelle **église d'Unterstrass** bâtie en style gothique, dans une position magnifique.

Le **Rathhaus** (Maison du Conseil), siège des autorités cantonales, édifice imposant au bord ou plutôt sur le cours de la Limmat, au centre même de la ville. Il a été bâti dans le style de la renaissance italienne et inauguré en 1698. Dans l'antichambre du 1^{er} étage on remarque deux peintures où sont représentées toutes les espèces de poissons du lac de Zurich; la salle du Grand Conseil renferme un beau poêle dont la ville de Winterthour fit don au gouvernement lors de la construction du Rathhaus. C'est dans la Salle du Conseil d'Etat que les délégués des puissances intéressées signèrent le 10 Novembre 1859 la paix de Zurich par laquelle l'Autriche renonçait à la Lombardie.

L'**Hôtel de Ville** (Stadthaus) dans la rue du Fraumünster, est de construction récente.

Le **bâtiment du Polytechnicum** et de l'**Université**, construit de 1860 à 1864 sur les plans du professeur Semper, a coûté 2,500,000 frs.

Le corps de bâtiment central avec la grande entrée, en style de la renaissance italienne, quoique simple, est d'un grand effet; la façade de l'aile nord est ornée de figures allégoriques en sgraffito (peinture à la détrempe noir sur blanc). De la terrasse qui s'étend devant la façade, aussi bien que des balcons de l'Aula, on a une des plus belles vues qu'on puisse imaginer sur la ville, le lac et la vallée de la Limmat. Outre les salles de dessins et les amphithéâtres aménagés pour au moins 1000 étudiants, le Polytechnicum renferme encore des locaux occupés par le plus vaste Musée collectif de toute la Suisse. En premier lieu citons pour l'histoire naturelle les col-

lections de minéralogie, de pétrographie, de géologie et paléontologie, de paléophytologie, de zoologie et d'entomologie (cette dernière est aussi nommée *Musée Escher-Zolliker*, d'après son donateur); puis les collections *mécanico-techniques* et *technologiques*; un musée renfermant tout ce qui se rapporte à l'*art de l'ingénieur*, un autre pour les *matériaux de construction*; les collections *archéologiques* occupent une magnifique salle très élevée, entourée d'une colonnade, et contiennent en grand nombre des statues, des bustes, des plâtres d'antiques et des reliefs; enfin un riche *cabinet d'estampes* de la plus grande valeur.

Dans le voisinage de ces grandioses constructions et sur le même plateau s'élèvent d'autres bâtiments qui témoignent des sacrifices faits par la Confédération, le canton et la ville pour l'avancement des hautes études. Ce sont l'excellent **laboratoire de chimie** qui passe pour l'un des mieux aménagés de l'Europe; l'**Observatoire**; l'**Ecole d'agriculture**; le **bâtiment de physique**, véritable palais de la science, tous annexes de l'Ecole polytechnique; — plus loin, le **Collège cantonal** et les deux bâtiments affectés par le canton à l'enseignement de la physique et de la chimie, l'**Hôpital cantonal** et ses annexes, l'**Institut pathologique**, le **Pavillon d'isolement** et la **Maternité**.



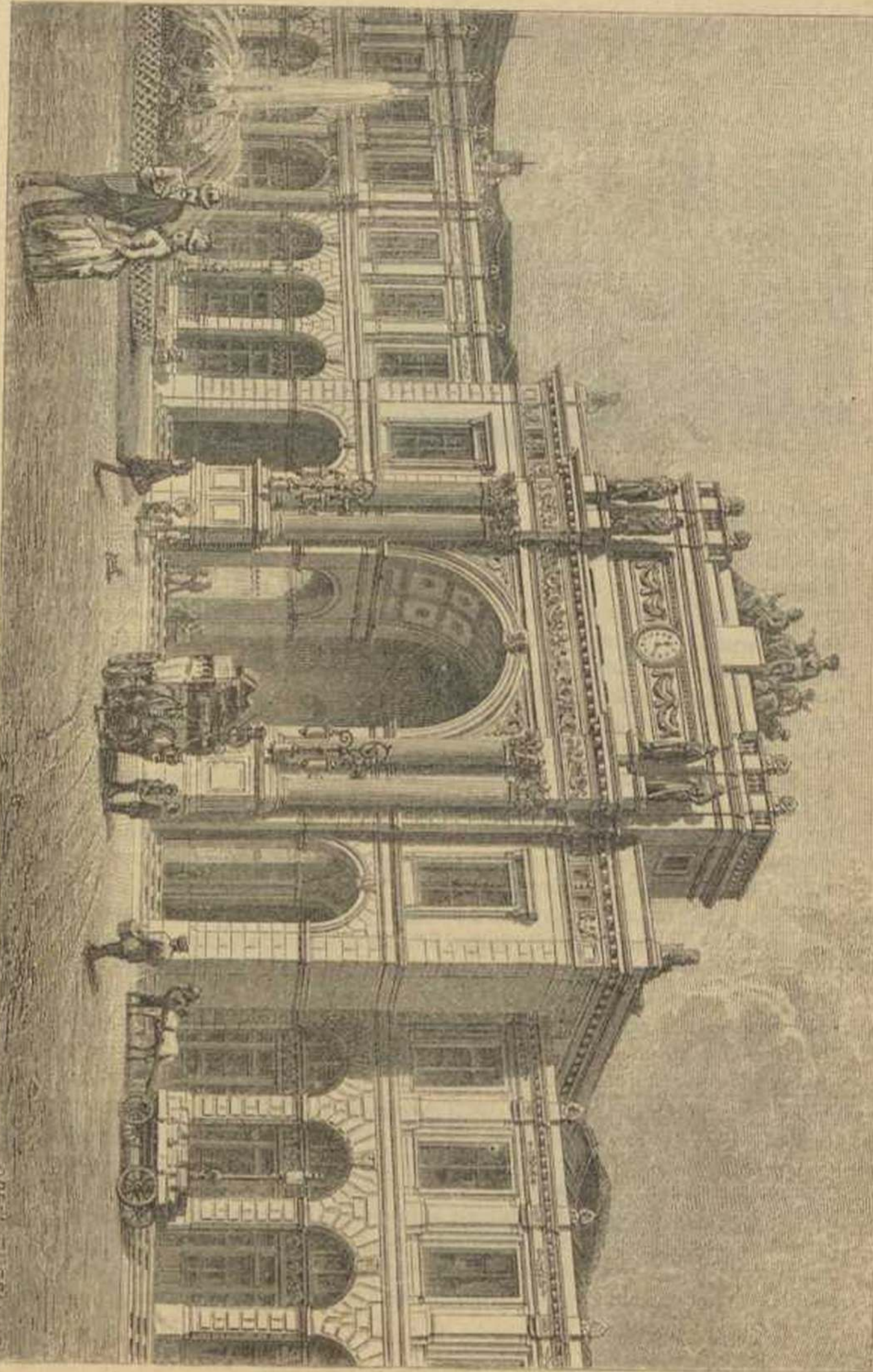
Polytechnicum.

Non loin de cette série de beaux édifices pour l'organisation desquels on n'a rien ménagé, se trouvent les principales institutions philanthropiques de la ville: l'**Hospice des Vieillards** (Pfrundanstalt), l'**Asile des Bourgeois** (Bürgerasyl) où la ville offre, moyennant paiement, une confortable retraite aux vieillards isolés des deux sexes. L'**Institut des Aveugles et des Sourds-muets**, supérieurement dirigé; l'**Hôpital des Sœurs de la Croix rouge** (ne pas confondre avec la Société internationale de la Croix rouge) fondé par le parti protestant libéral en vue de former des gardes-malades. Ce même parti a également fondé l'**Asile pour les convalescents indigents**, au-dessus de Fluntern.

Il semble que sur ce point culminant la culture scientifique et la plus généreuse philanthropie aient voulu rivaliser de zèle, et quel noble zèle! Des centaines d'étrangers de toutes nations que leurs études amènent à Zurich, emportent du haut plateau que couronne le Polytechnicum un profond et ineffaçable souvenir.

Mais notre énumération n'est pas finie. En descendant de l'Université nous trouvons le **Cercle des Artistes** (Künstlergut) qui renferme une bonne collection de tableaux. A Hottingen on a construit l'**Hôpital des enfants**. Un autre établissement en relation étroite avec l'hôpital cantonal, le grand **Asile des aliénés du Burghölzli**, domine la ville et le lac dans une splendide position. Non loin de celui-ci, un peu plus près du lac, s'élève l'**Asile des épileptiques**. Ne manquons pas de signaler ici une institution particulière due à l'initiative du parti évangélique protestant, l'**Infirmierie de Neumünster** qui fait beaucoup de bien sous une excellente direction.

A une petite distance, dans une magnifique situation, l'**institution Concordia**, célèbre établissement international d'éducation dirigé par le Dr. Bertsch. Nombreux bâtiments bien appropriés à leur usage au milieu d'un parc et de beaux jardins. Etudes préparatoires pour l'Université et le Polytechnicum, pour les examens annuels facultatifs des différents pays, ainsi que pour les carrières commerciales (Cours international d'apprentis de commerce).



Le **Service des Eaux**, colossale entreprise municipale dont la canalisation s'étend non-seulement dans toute la ville, mais encore à l'extrémité des quartiers neufs de la banlieue, a son point de départ à 20 minutes en aval de la ville. La grande *usine hydraulique* du Letten élève l'eau du lac filtrée dans les réservoirs établis sur le Zurichberg d'où elle est distribuée à toute la ville pour les usages industriels ou domestiques. Des **eaux de source** très saines, descendant des montagnes voisines, alimentent environ 600 fontaines publiques.

Caserne et Arsenal à Aussersihl. La vaste caserne sur la rive gauche de la Sihl est pendant l'été le théâtre d'une grande activité militaire. L'arsenal, tout près de la caserne, a une *salle d'armes* renfermant de beaux trophées; on y voit aussi le casque et l'épée du réformateur Zwingli. (Consulter le livret de l'arsenal, par Mr. Michel, conservateur.)

Toutes les **Ecoles municipales** de la ville et des faubourgs sont installées dans de superbes bâtiments parfaitement appropriés à leur destination. Citons les Ecoles primaires de *Wolfbach*, du *Lintheschertplatz*, de la *Cathédrale*, du *Schanzengraben*; puis celles des communes de *Enge*, *Aussersihl*, *Wiedikon*, *Riesbach*, *Hirslanden*, *Hottingen*, *Fluntern*, *Oberstrass* et *Unterstrass*, dont plusieurs commandent une vue magnifique sur les hauteurs qui dominent la ville.

Le **Musée industriel** à Selnau renferme une nombreuse collection d'outillage et de produits de l'industrie. Au musée se rattache l'*Ecole des Arts industriels*, très bien organisée. Puisque nous en sommes aux écoles, mentionnons encore le **Conservatoire de musique** installé dans la maison du Napf près du Brunnenthurm, et l'*Ecole de filature de soie* au Letten, près de Wipkingen.

On peut aussi visiter l'**Exposition modèle d'articles de construction** à la Rämistrasse.

Au **Rüden**, ancienne abbaye des nobles, se trouve actuellement l'*Exposition scolaire suisse* permanente et la *Salle Pestalozzi* (Pestalozzistübchen). A proximité la maison, où est né Pestalozzi, avec table commémorative.

Au sommet de la colline dominant le cours de la Limmat, dans une belle situation, s'élève l'**Orphelinat**, dont tous les Zuricois se font gloire. On en vante à juste titre l'organisation et la direction.

La **Gare des chemins de fer**, avec sa façade monumentale, ses salles d'attente, ses restaurants, sa colossale nef, compte parmi les plus belles gares de l'Europe. La grande nef a une superficie de 7000 m² (cathédrale de Cologne 6160 m²). Sur la place devant la façade le beau monument d'Alfred Escher, jadis promoteur du chemin de fer du St-Gothard et éminent homme d'état.

Les **Abbeyes** (corporations de métiers) zur *Meise* (comptoirs de la Banque fédérale), zur *Zimmerleuten*, zur *Saffran*, zur *Schmieden*, zur *Waag*, et l'immeuble du *Cercle des Schneggen*.

La **Bourse**, au débouché de la rue de la Gare sur le quai du lac, a été construite de 1876 à 1878, grâce à une généreuse donation des héri-

tiers de Mr. Henri Bodmer. La belle salle de la Bourse sert aussi à des expositions et à des fêtes. Dans la petite salle de la Rotonde se tient la Bourse des effets de commerce, et dans la salle de l'angle, à gauche de l'entrée, le **Bureau officiel des étrangers**. Les étrangers qui s'y adressent verbalement ou par écrit, reçoivent gratuitement tous les renseignements désirables sur les circonstances locales.

Le palais du **Crédit suisse** sur la place de la Parade, bâti de 1873 à 1876; cette construction vraiment monumentale a coûté deux millions et demi.

Le **Musée**, immeuble de la Société de lecture, sur le quai de la Limmat, non loin du Rathhaus. Vastes locaux. C'est la société de lecture la plus importante de la Suisse, et elle n'est surpassée que par quelques-unes de celles des autres pays. Grand choix de journaux allemands, français, anglais et italiens; revues, publications périodiques dans tous les domaines, et riche bibliothèque. Sur la présentation d'un membre (et aussi des maîtres-d'hôtels) les étrangers y sont admis avec empressement, et l'on ne saurait trop leur recommander cette institution.

La **Tonhalle** avec pavillon et jardin au bord du lac. La grande salle sert chaque année à des solennités musicales qui ont acquis une certaine renommée dans le monde des artistes. Chaque soir, concerts variés par l'orchestre de la Tonhalle.

Le **Théâtre** construit sur le terrain d'un ancien cloître, fut victime d'un incendie la 1^{re} nuit de l'année 1890; une nouvelle construction plus élégante et de dimension plus considérable le remplacera sous peu de temps. Un modeste théâtre de *variétés* se trouve à la Rämistrasse, dans l'établissement dit *au Paon* (Pfauen).

Les **Boucheries** (Fleischverkaufshalle) près du Pont aux légumes (Gemüsebrücke) sont bien appropriées à leur destination, ainsi que l'**Abattoir** en face de la gare, au bord de la Limmat.

Parmi les **maisons particulières**, il en est plusieurs d'intéressantes:

La maison zur Krone ou *Rechberg*, en montant de la ville au Polytechnicum, a été construite de 1766 à 76 par l'architecte Morf pour le syndic Werdmüller. C'est là qu'a logé avant la bataille de Zurich en 1799 le général russe Korsakow, après quoi la maison devint le quartier-général du général français Macdonald; en 1815, l'empereur François I^{er} d'Autriche y descendit également. La maison *zum Windegg* près de la poste, le *Centralhof*, joli square avec de beaux magasins et une cour centrale ornée d'une fontaine; la maison *Henneberg*, le *Kappelerhof*, la maison *zum Sihlgarten* (Bodmer), la maison *zum Gryffenberg* près de la Bourse, le groupe de maisons particulières entre le parc de l'hôtel de ville et la Limmat, la maison *Rütschi* près de la Tonhalle. D'élégantes villas ornent en grand nombre les environs immédiats de la ville; les plus remarquables sont les villas *Brandt*, *Patumbah*, *Bodmer*, *Bleuler*, *Huber* et *Wegmann* à Riesbach, *Schöller* et *Fierz* à Hottingen, *Cramer*, *Kann*, *Freudenberger*, *Rieter*, *Belvoir* à l'Enge, *Zollinger* à Wollishofen, *Sumatra* à Unterstrass, *Weid* au-dessus de Wipkingen.

Promenades et excursions.

L'étranger désireux de connaître avant tout la ville et ses environs fera bien de se tenir à l'itinéraire donné au dos du plan de la ville. La vieille ville, proprement dite, avec ses hautes maisons sombres, ses rues et ruelles étroites, tortueuses et rampantes parle très éloquentement des temps d'autrefois.

Tout le reste a disparu, presque disparu! Plus de murailles de ville, plus de remparts! Les anciens fossés de fortification sont comblés et sur leurs emplacements s'étendent de belles rues modernes, des quartiers aérés et élégants.

Les champs et les vignes qui, il y a quelques dizaines d'années à peine, s'étendaient encore jusqu'aux pieds de la ville, se trouvent remplacés par de gais et jolis faubourgs.

Le **Quai du lac** qui peut rivaliser avec les plus beaux quais de l'Europe, longe les deux rives du lac à son extrémité inférieure et offre une vue admirable sur ses côtes pittoresques et animées, ainsi que sur les montagnes fermant l'horizon à l'est et au sud. Longue file de bancs pour les promeneurs éprouvant le besoin de se reposer. Rive droite: Quai de l'Uto. Stadthausplatz. Rive gauche: Quai des Alpes. Quai du Mythen. Du côté de l'Enge, belle promenade publique avec pelouses et bosquets. C'est au bord du quai et dans ses environs que se trouvent les *établissements des bains du lac*. L'établissement municipal des bains pour les dames est en face de la Bauschanze, en aval pont sur la rive gauche; devant les quais à Enge se trouvent du nouveau pont; celui pour les hommes au bout du même les établissements de bains de ce faubourg.

La **Platzpromenade**, beau parc près de la gare, entre la Limmat et la Sihl. *Monument de Salomon Gessner*. *Aquarium* avec les poissons indigènes. Rendez-vous des beaux esprits au milieu et à la fin du siècle dernier: Bodmer et Breitinger, Sal. Gessner. C'est là que fut établie en 1883 l'*Exposition nationale suisse* qui a attiré un immense concours de visiteurs. Musée zoologique.

Le **Jardin botanique**, au pied de l'éminence du „Katz“. Monument érigé à Oswald Heer.

Le **Sihlhölzli** (Bois de la Sihl), emplacement du tir. Parc ombragé. En été, fêtes des carabiniers. En automne, fête de la jeunesse des collèges (Knabenschiessen).

Le **Lindenhof**, esplanade d'où l'on découvre tous les quartiers inférieurs de la ville. Les Romains y avaient un camp retranché; plus tard s'y éleva le château fort des baillis de l'empire. Loge des Franes-Maçons.

La **Haute Promenade**, dominant les quartiers de la rive droite du lac. Vue magnifique. Monument élevé à la mémoire de H. George Nägeli, promoteur des sociétés de chant dans la Suisse allemande. A quelque distance de là, buste du compositeur Ignace Heim.

La **Place d'armes**, au pied de l'Uto. Restaurants de *Muggenbühl* et *Brunau*. Au flanc de l'Uto, ruines du château de *Manegg*, résidence des anciens chevaliers de Maness.

Cimetière central à Wiedikon. — Tramway. — Nombre de magnifiques monuments. Crématoire.

La **Waid**, une heure à pied, $\frac{3}{4}$ d'heure en voiture. Superbe panorama, bon restaurant.

Le **Zurichberg**, dont les pentes forment le versant nord-est de la vallée de Zurich, est inépuisable en points de vue ravissants. Jardins-restaurants: *Rehalp*, *Sonnenberg*, *Dolder*, *Forster*, *Karolinenburg*, *Schlössli*, *Adlisberg*.

Chemin de fer funiculaire du Zurichberg. Bahnhofstrasse-Polytechnicum. Beau coup-d'œil sur la ville et les alentours. Splendide course.

Promenade en voiture au **couvent de Fahr**, sur les bords de la Limmat; retour par Höngg. — 2 heures.

L'**Uetliberg** ou **Uto**; chemin de fer presque jusqu'au sommet, 30 minutes. En montant, beau coup-d'œil sur Zurich, le lac, les montagnes et la vallée de la Limmat. A partir de Waldegg, trajet dans les bois; échappées sur les vallées du sud et de l'ouest. De l'Utokulm, splendide panorama des Alpes, du Sentis aux Diablerets, des hauts massifs de la Suisse

centrale à la Forêt Noire et aux coupes du Hegau. Monument du président de la Confédération, Jacques Dubs. *Excellente table d'orientation dressée par Henri Keller*. — 2 à 3 heures.

De l'Uetliberg, en suivant la crête de l'*Albis* jusqu'au signal de l'*Albis* et au *Schnabel*. Vue magnifique sur le lac de Zurich au nord et le lac de Zoug au midi et sur les Alpes. Retour par la forêt de la Sihl (Sihlwald) et Thalweil; de là, chemin de fer jusqu'à Zurich. — Une demi-journée ou une journée.

En voiture par l'ancienne route jusqu'à **Thalweil**, retour par le bord du lac. Promenade de 2 à 3 heures, très recommandée aux étrangers.

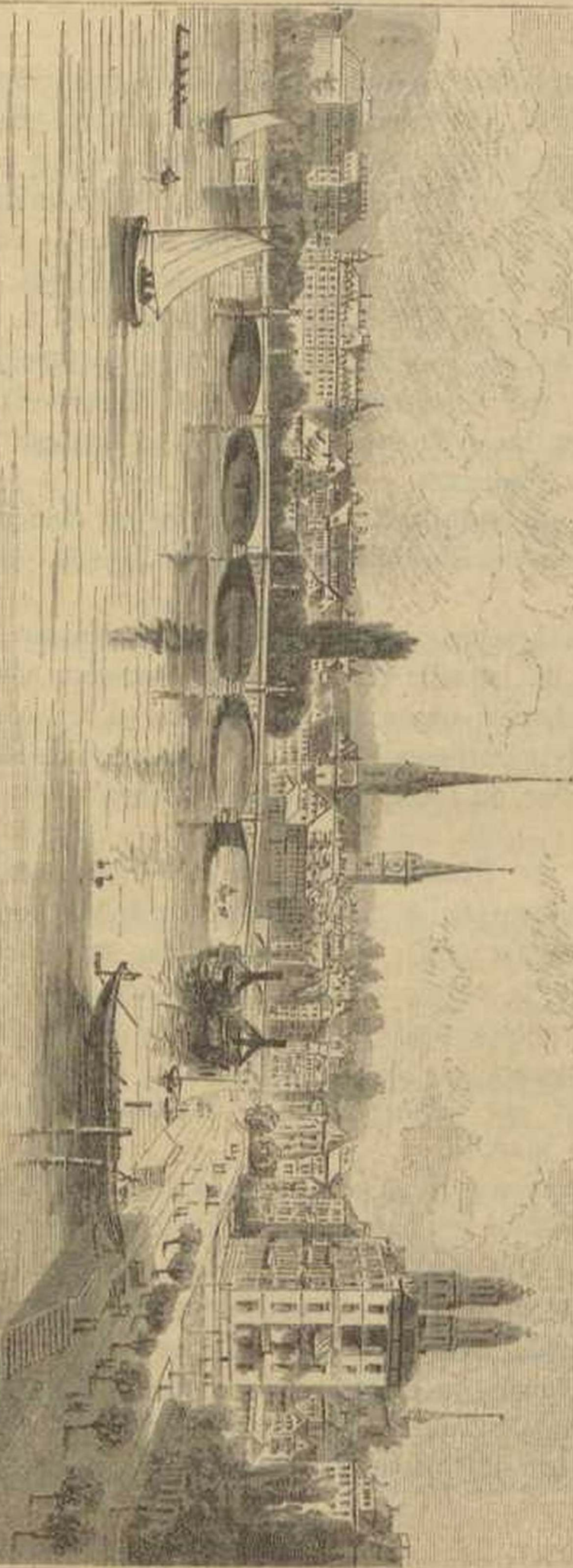
Excursion au **Nidelbad**, en voiture ou en chemin de fer jusqu'à la station de Rüschlikon. Très belle vue. — $1\frac{1}{2}$ à 2 heures.

Par bateau à vapeur à l'**Au**, éminence s'avancant en presque-île, du haut de laquelle on jouit d'un charmant coup-d'œil. En amont, le bassin évasé du lac moyen et les Alpes; en aval, le lac inférieur resserré entre ses rivages, avec la ville, l'Uto, et la chaîne du Lägern fermant l'horizon au nord-ouest. — 2 heures.

Au signal du **Pfannenstiel**, sur la rive droite du lac. On y va en voiture par la route de la *Forch* (vue sur le petit lac de Greifensee au nord). Au sommet, vue très étendue sur le haut lac, sur la région montagneuse du canton de Zurich avec ses belles pentes verdoyantes et sur la chaîne des Alpes. Monument du naturaliste Oken. Retour en bateau à vapeur en redescendant sur *Männedorf* ou *Meilen*. — Une demi-journée ou une journée.

Les hôtels *Sonne* à *Kussnacht*, et *Löwen* à *Bendlikon*, facilement accessibles en bateau à vapeur (ce dernier aussi par chemin de fer). Des jardins, toujours très animés, vue charmante sur le lac et la ville. — Quelques heures.

Le **Sihlwald**. Belle excursion dans la forêt faisant autrefois partie des terres de l'Abbaye des dames, aujourd'hui propriété de la ville de Zurich. Chemin de fer jusqu'à *Thalweil*; de là, $1\frac{1}{2}$ heure de marche. En voiture par Wollishofen,



Adlisweil (en faisant un détour, parc à gibier de Langenberg) et Langnau. Retour par Sihlbrücke et Horgen, ou, si l'on veut raccourcir, par Thalweil.

En bateau à vapeur jusqu'à Rapperswyl. Les bords du lac offrent une guirlande ininterrompue de florissants villages. Rive droite: *Neumünster, Zollikon, Goldbach, Kussnacht, Erlenbach, Herrliberg, Feld-Meilen, Meilen, Obermeilen, Uetikon, Männedorf, Stäfa, Kehlhof, Uerikon, Schirmensee, Ufenau, Rapperswyl.* Rive gauche: *Wollishofen, Bendlikon, Rüschlikon, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Wädensweil, Richtersweil, Pfäffikon*; jetée d'une rive à l'autre jusqu'à Rapperswyl. — Une demi-journée.

A l'**Ufenau**, par bateau à vapeur; charmante petite île près de Rapperswyl, propriété du couvent d'Einsiedeln. C'est là qu'Ulrich Hutten vint finir sa vie agitée; l'île et les derniers jours du solitaire ont été chantés par le poète zuricois Conrad Ferdinand Meyer. — Une demi-journée.

Tour du lac en voiture; par la rive droite jusqu'à Rapperswyl; traverser la jetée; retour à Zurich par la rive gauche. C'est de cette manière que l'étranger se fera vraiment une idée du charme de ces rivages, de l'esprit d'ordre et du bien-être de leurs habitants. Le tour du lac par terre est un complément indispensable du tour par eau et procure une jouissance continue. — Une journée.

Excursion au célèbre pèlerinage de **Notre-Dame des Ermites** (Einsiedeln); par la voie ferrée de la rive gauche jusqu'à Wädensweil, d'où se détache le chemin de fer de montagne pour Einsiedeln. A mesure qu'on s'élève, vue magnifique sur le bassin du lac. A partir de Schindellegi, sévère paysage alpestre. Vue sur les Mythen de Schwytz. Au couvent d'Einsiedeln, riche église, bibliothèque, jolies salles avec portraits intéressants. — Une journée environ.

D'Einsiedeln par Biberbrugg, excursion au magnifique point de vue du *Gottschalkenberg*. — Une journée.

A **Winterthour**, par chemin de fer. Population très active et industrielle; bel Hôtel-de-ville bâti d'après les plans

de Semper. Grandes usines pour la construction de machines. Dans les environs, le **château de Kybourg** auquel on parvient par de jolis chemins sous bois. Galerie de tableaux. Madone de grand prix. Redescendre sur la station de Kempthal. — Une demi-journée ou $\frac{3}{4}$ de journée.

A la **chute du Rhin** près de Schaffhouse, par la voie ferrée de Winterthur. Descendre à Dachsen, de là au château de Laufen d'où l'on a le plus beau coup-d'œil sur la chute. Traversée sur la rive droite. Hôtels sur la hauteur; retour par Schaffhouse. — Une demi-journée ou une journée.

Nous recommandons également le petit voyage circulaire: *Zurich, Romanshorn, Constance, bateau à vapeur sur le Rhin, jusqu'à Schaffhouse et à la chute du Rhin.* — Une journée.

A **Baden**, canton d'Argovie, 40 minutes de chemin de fer. Vieille ville de bains, eaux thermales sulfureuses. Excellents hôtels. Casino. De Baden, excursion à la *Habsbourg*, berceau de la famille impériale d'Autriche; — au couvent de *Königsfelden*, souvenirs historiques, beaux vitraux; — au couvent de *Wettingen* avec de riches sculptures sur bois et des vitraux.

A *Glaris, Stachelberg et vallée de la Linth*, excursion des plus intéressantes. — Une journée.

A *Mollis, Kerenzerberg, Obstalden, Mühlehorn*, au-dessus du lac de Wallenstadt. — Une journée.

En longeant le lac de Wallenstadt, à *Ragatz et Pfäfers*. — Une journée.

A *Coire et la Via Mala*. — Deux journées.

A *St-Gall, à Appenzell et au Toggenbourg*, belles et intéressantes contrées. — Deux journées pour chacune.

A *Schwytz et à Brunnen*. — Une journée.

Au *Righi*. — Une journée.

A *Singen et à la ruine du Hohentwiel*. — Une journée.

Au lac de *Constance*. — Une journée.

A *Lucerne et au lac des Quatre Cantons*. — Une journée.

Curiosités.

Polytechnicum (Ecole fédérale): Collections archéologiques (Moulages sur l'antique. Statues, bustes et reliefs). Entrée gratuite, le dimanche de 9 h. à midi, le mardi et le vendredi de 2 à 5 h. Les autres jours 50 cts. d'entrée.

Collections d'histoire naturelle (minéralogie, géologie, zoologie); collection entomologique. Entrée gratuite: le jeudi de 8 h. à midi et de 2 à 6 h.

Collections techniques. Collection mécanico-technique, technologique. collection pour les ingénieurs et collection pour les architectes. La collection pour les ingénieurs est ouverte seulement aux personnes du ressort. La collection mécanico-technique est ouverte tous les jours de 8 h. à midi et de 2 h. à 6 h. Entrée 50 cts.

Le musée Semper (dans l'école d'architecture du Polytechnicum) est ouvert le lundi, mercredi et samedi de 2 h. à 4 h. Entrée gratuite.

Wasserkirche et Helmhaus: Bibliothèque de la ville: 120,000 vol. 4000 manuscrits, quantité d'inconnues. Entrée 50 cts.

Musée d'antiquités: riche collection d'antiquités lacustres et d'objets de la période romaine. Collection du moyen-âge, entrée 50 cts. Entrée gratuite le mercredi après-midi et chaque premier dimanche du mois de 10 h. à midi.

A côté de la Wasserkirche, la statue de Zwingli exécutée par le sculpteur Natter.

Le **Rüden au Quai du Rathhaus** (Hôtel de ville) contient l'Exposition scolaire suisse et le cabinet Pestalozzi au dernier étage. Entrée gratuite durant la semaine, de 10 h. à midi et de 2 h. à 5 h., et le dimanche l'avant-midi.

Nouvel arsenal: Collection d'armes: la hache d'armes de Zwingli. Ouvert tous les jours de 8 h. à midi et de 1 $\frac{1}{2}$ h. à 6 h. excepté le dimanche. Entrée gratuite.

Musée industriel (Gewerbemuseum): Friedensgasse 5—7, Seinau. Les collections sont ouvertes tous les jours, excepté le lundi, de 8 h. à midi et de 2 h. à 5 h. Le dimanche de 10 h. à midi et de 2 à 5 h. Entrée gratuite. La salle de lecture (au premier) est ouverte dans la semaine de 10 h. à midi et de 4 h. à 7 h. Le dimanche de 10 h. à midi. Entrée gratuite.

Service des eaux de la ville. Grand établissement hydraulique au „Letten“.

Cathédrale (Grossmünster): Cloîtres, intérieur de l'église d'une simplicité puritaine, mais intéressant par son architecture. — Belle vue du haut du clocher. En été, concerts d'orgue, une fois par semaine. Entrée, pour l'église 20 cts., pour le clocher 80 cts. par personne. S'adresser au sacristain, Kirchgasse 18, au premier.

Eglise du Fraumünster: Vieux cloître remarquable.

Bourse: Imposant édifice avec grande salle. Bureau officiel des étrangers.

Musée de lecture (Lesemuseum) en face de la Halle aux viandes (Fleischhalle), grand choix de journaux et publications périodiques; bibliothèque choisie. Les étrangers y sont gratuitement admis pendant un mois sur la présentation d'un membre, ou de l'hôtelier.

Aquarium de la ville. Platzpromenade. Ouvert tous les jours de 7 h. à midi et de 1 h. jusqu'au soir. Adultes 20 cts., enfants 10 cts.

Musée zoologique suisse (propriétaire: Nägeli). Platzpromenade. Collection complète des oiseaux et mammifères de la Suisse, arrangés en groupes caractéristiques d'après nature. Volière d'oiseaux vivants. Ouvert tous les jours.

Cimetière central à Wiedikon. Beaux monuments. Crématoire. Voir page 20.

Exposition permanente de l'Industrie du bâtiment. Rämistrasse 33, Zurich. Ouverte de 9 h. jusqu'à 6 h. du soir, excepté les jours de fête. Très remarquable. Entrée gratuite.

Musée des Beaux-arts au Künstlergut: Ouvert jusqu'à la fin de Septembre. Entrée gratuite le samedi de 2 h. à 4 h. et le dimanche de 10 h. à midi; les autres jours et heures s'adresser au restaurant derrière le palais. Entrée 50 cts. par personne. Collection de dessin à la main et d'estampes. Bibliothèque. Entrée libre chaque dimanche de 11 1/2 h. à midi.

Clocher de l'Eglise de St-Pierre: Tous les jours, 20 cts. par personne.

Collections ethnographiques: Bourse.

Chemin de fer funiculaire du Zurichberg: Du Pont de la gare au Polytechnicum. Ravissante course. Taxe 10 cts. par personne. Courses à intervalles de 2 à 5 minutes.

Bureau officiel des étrangers

Gratuit pour les étrangers. — Bureaux: BOURSE, REZ-DE-CHAUSSÉE

Ouvert: 9—12 et 2—5 heures.

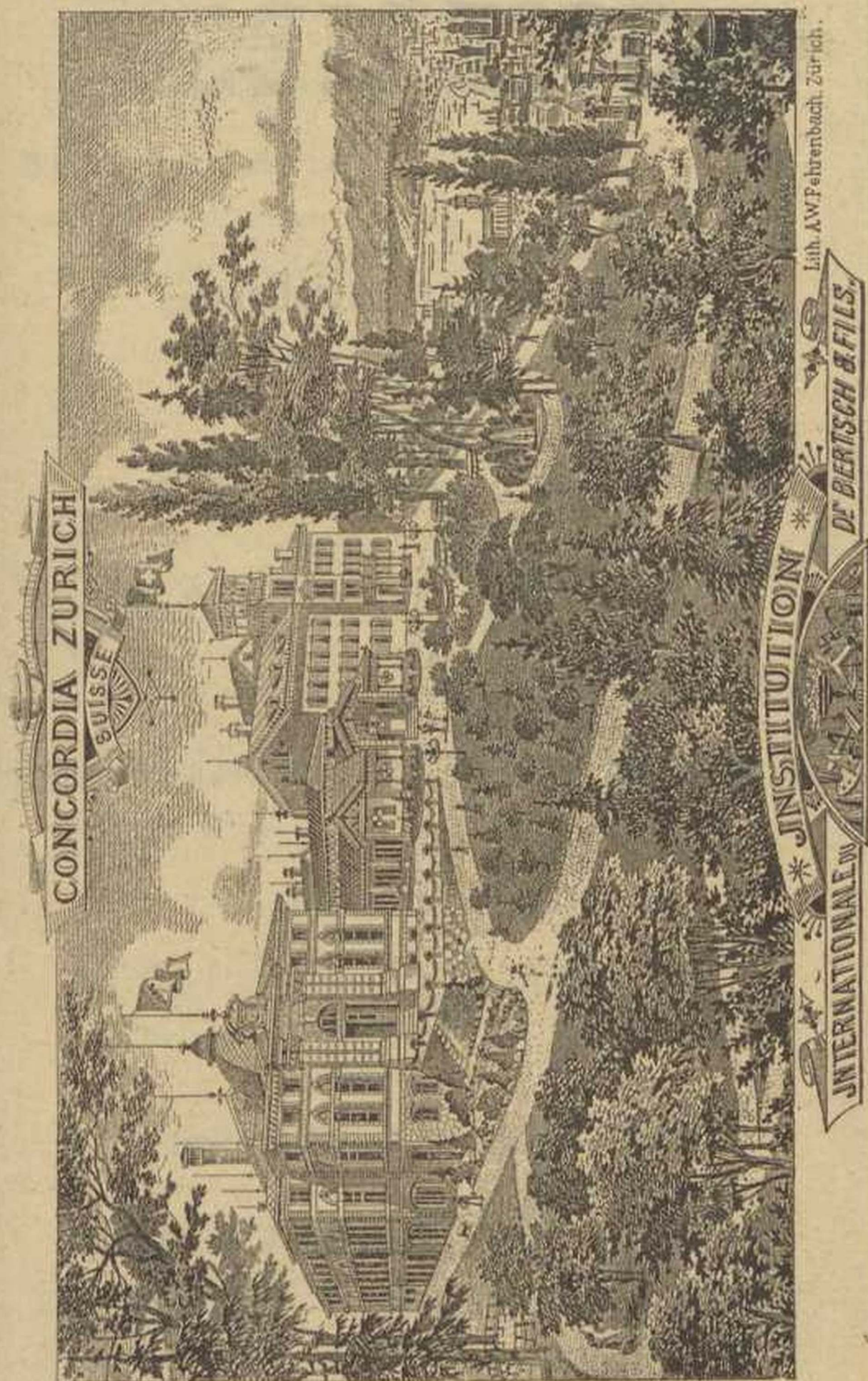
Informations de toute espèce, concernant excursions et voyages en Suisse et à l'étranger, les curiosités de la ville et des environs. Renseignements sur l'état des écoles et les relations industrielles et commerciales, scientifiques et artistiques, etc.

Registre de réclamations à disposition.

AVIS.

Aux familles désirant faire un séjour prolongé à Zurich, nous rappelons que le Bureau soussigné donne volontiers et gratuitement, tous renseignements et informations sur les conditions locales.

Bureau officiel des Etrangers à Zurich,
à la Bourse, rez-de-chaussée.



SOIERIES.

Grand choix d'étoffes de soie
de
Manufacture zurichoise.

J. Sperrig

Copropriétaire de la fabrique mécanique
de tissus en soie à Zurich.

Centralhof.

Grand assortiment de nouveautés en laine et tissus fantaisie.

Denfelles, Foulards,
Cravates, Tissus de soie (imitation tricot).
Spécialités de Zurich.

Dans le même établissement

Salon de confection

de Costumes, Manteaux, etc. etc., d'après
les derniers modèles de Paris.

ZURICH

Kronenhalle

Café-Restaurant

= fondé en 1862 =

en face du Grand Hôtel Bellevue, Poste et Télégraphe,
à proximité immédiate du tramway, de l'embarcadere des
bateaux à vapeur et des gares des chemins de fer du lac
de Zurich.

Bières de Bavière (Löwenbräu) et de Pilsen.

Table d'hôte à midi et demi

Déjeuners, dîners et soupers à la carte et à prix fixes.

Spécialité de vins du pays, vins fins et
Liqueurs.

Grand choix de journaux; livres d'adresses pour la ville, la
Suisse, le Continent (Didot-Bottin); principales listes des étran-
gers séjournant en Suisse etc. etc.

Commerce de vins et spiritueux.

E. BOSSHARD, Propriétaire.

ZURICH

CIGARES - CIGARETTES - TABACS.

Importation directe de la Havane.

Articles en écume de mer et en ambre
de première qualité.

A. DURR, Rue de la Gare, 66, **ZURICH.**

D. D. SCHELHAAS

au Lion rouge, place de l'embarcadere des bateaux.

FABRICATION ET COMMERCE DE
JOAILLERIE, BIJOUTERIE ET ORFÈVREURIE.

J. Suter-Staub, Chemisier, Zurich
sous l'hôtel Baur

Chemiserie et Bonneterie pour hommes en tous genres.

CAFÉ ORSINI

Waaggasse No. 3 — **ZURICH** — Waaggasse No. 3

CAFÉ-RESTAURANT, BIÈRE, VINS.

Etablissement renommé.

Dîners depuis 12^{1/2} h. à 1^{1/2} h. à frs. 2. —
le couvert sans vin.

Restauration à la carte à toute heure.

Excellente bière de Munich, grand choix de bons vins
du pays et de l'étranger.

RIDEAUX — BRODERIES

à la main et à la mécanique

FABRICATION à ST-GALL et ERBA.

Zurich - C. HOHL & Cie. - Zurich

3, Neuenhofstrasse, 3 — près „Paradeplatz“.

== Diplôme à l'Exposition Suisse 1883. ==

GRAND CHOIX.

QUALITÉS SUPÉRIEURES.

CACAOS, CHOCOLATS, THÉS

Place de la Parade. **D. SPRÜNGLI & FILS. ZURICH.**

JOH. GUGOLZ

Wühre, 9

ZURICH

Nouveautés et Confections. Grand assortiment de
Nouveautés pour dames. Rayon spécial pour deuil.
Confections pour dames en tout genre.
Costumes et Confections sur mesure.
Habillements en tricot pour fillettes et garçons.

DOUZE MÉDAILLES.

R. GANZ.

Photographie
Atelier artistique
de premier ordre.

Grand assortiment
d'appareils et d'ustensiles photo-
graphiques pour amateurs.

40, Bahnhofstrasse. **ZURICH.** Bahnhofstrasse 40.

Droguerie Meiershof.

Cire à parquets

diplômée à l'Exposition Nationale Suisse pour **Qualité excellente.**

Paille de fer pour le nettoyage des parquets.

Spécialités: *Epaves de bains et de toilette, Savons Anglais,*
Français et Allemands, Parfumerie et Brosserie fines.
Conserves, Biscuits Anglais, Vins de Dessert, Liqueurs.

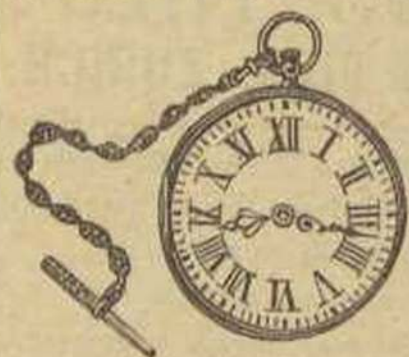
A. FINSLER im MEIERSHOF, Münsterstrasse, ZURICH.

SOIERIES.

Choix brillant d'étoffes de soie de tous genres et de haute nouveauté. **Qualités garanties à l'usage** — Robes en soie écrue. — Grand dépôt en broderies de soie pour application. Expédition de robes et de pièces entières franco.

J. SPINNER, Successeur de Jacob Zurrer,
Zurich, Bahnhofstrasse 18.

GENÈVE — HORLOGERIE — NEUCHÂTEL



Rosenmund-Billeter

— 7 Währe 7 —

Spécialité de Montres-Remontoir or et argent.

Ancienne maison renommée de premier ordre.

Fondée en 1830

Garantie. — Prix modérés.

ANGLO-AMERICAN

Hôtel National

T. A. Harrison, Propriétaire

Marchand-Tailleur anglais.

Bonneterie

Ganterie

Cravates

Parfumeries

Tissus anglais

Tapis

Linoléum

Plaids

Manteaux de caoutchouc

etc.

etc.

Spécialité d'articles anglais.

ZÜRCHER SCHIRMFABRIK.

H. & W. SCHMIDT.

Grand choix de Parapluies, Ombrelles.

Détail, Paradeplatz No. 7. — ZÜRICH — Gros, Tiefenhof No. 10.

W. WURTH

ci-devant: KOELLIKER FRÈRES.

18 Sonnenquai

Spécialités: Tapis et étoffes pour meubles.

Grand
assortiment

JOUETS.

Spécialités.

Nouveautés.

FRANZ CARL WEBER

50, Rue de la Gare, 50.

Poupées

en costumes suisses.

Dépôt général
de

Boîtes à construction en pierres
(Steinbaukasten).



HUG FRÈRES

Sonnenquai 26

ZÜRICH.

Maisons à BALE, STRAS-
BOURG, LUCERNE, ST-GALL,
CONSTANCE, LEIPSIC.



Musique. — Abonnements de Saison.

(Airs suisses.)

PIANOS — ORGUES

Vente et Location.

Instruments de musique et accessoires.

BOITES A MUSIQUE.

Produits suisses.

Ateliers spéciaux pour la répa-
ration de tous les instruments.

Exportation



Th. Beyer, fils, Zurich

Rue de la gare, à côté de la grande Poste.
Représentant et dépositaire des l^{ères} fabriques d'horlogerie de Genève.

— TÉLÉPHONE —

Réparations et pièces de rechange pour montres Anglaises et Américaines.

Orfèvrerie, Bijouterie, Argenterie.

Objets de luxe et ustensiles de ménages en métal argenté.

La maison la plus importante dans
cette branche toujours fournie des dernières nouveautés artistiques.

Grand assortiment de Bijouteries en tous genres.

A. WISKEMANN-KNECHT

16 Sonnenquai, près du monument de Zwingli.

SOIERIES

Les meilleures soies
sont soies pure teintées et garanties à l'usage de la maison de confiance

ADOLF GRIEDER & Cie., ZURICH.

Grand choix de soieries noires, blanches et couleur en tout genre.

Echantillons sur demande.

Détail: Fraumünsterstrasse No. 8.

Hôtel de Zurich
Zurich.

Bachmann-Scoll

en face
de l'hôtel

Bellevue au Lac

Manufacture suisse

Sous-vêtements de soie.

Couvertures de soie.

Couvertures de voyage.

Nouveautés pour Messieurs.

Dépôt général

des véritables sous-vêtements
hygiéniques du Prof. Dr. Jäger.

Bazar Weber, Zurich.

Place de la gare, 5,
en face la gare.

(Clôturé le 15 Sept.
1890.)

Grand Hôtel Bellevue
au lac. Coin Sonnen-
quai et Place de la
Tonhalle.

(Ouvert au public à
partir du 1^{er} Juillet
1890.)

Rue de la gare, 81,
à côté du parc devant
l'école Linth-Escher.

Les plus grands magasins de détails à Zurich.

Maison principale à St-Gall.

Fondée en 1860.

Riche assortiment

en quincaillerie française, allemande et anglaise.

Mercerie, Lingerie, Bonneterie.

Articles de voyage, objets de toilette, parfumerie.

Articles de ménage et de luxe.

Verrerie, Porcelaine et Fayence.

Sculptures en bois du Berner-Oberland; articles d'os
et d'ivoire.

Paniers et corbeilles de tous genres.

Majolicas et articles de fantaisie.

Papeterie, Bijouterie et articles en cuir.

Pendules à cou-cou, montres en or, en argent et en métal.

Porte-cigares et pipes en écume de mer,
articles pour fumeurs.

Fleurs artificielles et objets à surprise.

Jouets d'enfants. Exposition spéciale.

Entrée libre!

Propriétaires: M^{me}. V^{ve}. Weber & Fils.

Tarif des fiacres.

	1—2 pers.		3—4 pers.	
	fra.	frs.	fra.	frs.
5 minutes	— 60	1. —	— 60	1. —
10 "	— 80	1. 20	— 80	1. 20
15 "	1. —	1. 40	1. —	1. 40
20 "	1. 30	1. 80	1. 30	1. 80
25 "	1. 60	2. 20	1. 60	2. 20
30 "	1. 90	2. 60	1. 90	2. 60
35 "	2. 10	2. 90	2. 10	2. 90
40 "	2. 30	3. 20	2. 30	3. 20
45 "	2. 50	3. 40	2. 50	3. 40
50 "	2. 60	3. 60	2. 60	3. 60
55 "	2. 70	3. 80	2. 70	3. 80
60 "	2. 80	4. —	2. 80	4. —

Chaque quart d'heure en sus		1—2 pers.	3—4 pers.
		fra.	frs.
Soit pour 1 h. 1/4		— 50	— 70
1 h. 1/2		3. 30	4. 70
1 h. 3/4		3. 80	5. 40
2 h.		4. 30	6. 10
3 heures		4. 80	6. 80
4 "		6. 80	9. 60
5 "		8. 80	12. 40
6 "		10. 80	15. 20
Chaque demi-heure en sus		12. 80	18. —
		— 50	— 75

Tramways de Zurich.

Taxes en cts.		Riesbach			Ville				Enge		Aussersihl	
		Tiefenbrunnen	Feldeggstrasse	Tonhalle	Limmatquai	Gare	Bahnhofstrasse	Paradeplatz	Gotthardstrasse	Stockgasse	Ankerstrasse	Cimetière central
Riesbach	Tiefenbrunnen ..	—	10	15	20	20	25	20	25	25	25	25
	Feldeggstrasse ..	10	—	10	15	15	20	15	20	25	20	25
	Tonhalle	15	10	—	10	10	15	10	15	20	15	20
Ville	Limmatquai ...	20	15	10	10	10	15	10	15	20	15	20
	Gare	20	15	10	10	—	10	10	15	20	15	20
	Bahnhofstrasse ..	25	20	15	15	10	10	10	15	20	15	20
	Paradeplatz ...	20	15	10	10	10	10	—	10	15	10	15
Enge	Gotthardstrasse ..	25	20	15	15	15	15	10	—	10	15	20
	Stockgasse ...	25	25	20	20	20	20	15	10	—	20	25
Aussersihl	Ankerstrasse ...	25	20	15	15	15	15	10	15	20	—	10
	Cimetière central	25	25	20	20	20	20	15	20	25	10	—

Tarif des commissionnaires.

	1/2 kil.	1 kil.	1 1/2 kil.	2 kil.	1 heure.
Une course sans bagage, ou avec bagage n'excédant pas 15 kilog. ... cts.	20	30	40	50	50
Une course avec bagage excédant 15 kilog.	30	45	60	75	75
Commissionnaire à l'heure	...	...	...	...	50

Tarif des bateaux à rames et à voiles sur le lac de Zurich.

- Bateaux à rames ordinaires:
 - pour 1 ou 2 personnes, l'heure fr. — 50
 - pour 3 personnes et plus, par heure et par personne " — 20
 - Chaloupes avec baldaquin, l'heure " 1. —
 - Bateaux à voiles, l'heure " 1. —
 - Bateliers, par homme et par heure " 1. —
 - Traversée d'un quai à l'autre, par personne " — 20
 - Les bateaux de luxe sont soumis à une taxe à part, fixée suivant les frais accessoires d'agencement.
- NB. Les tarifs sont plus élevés pour les concerts de nuit avec illumination du lac.

Tonhalle de Zurich.

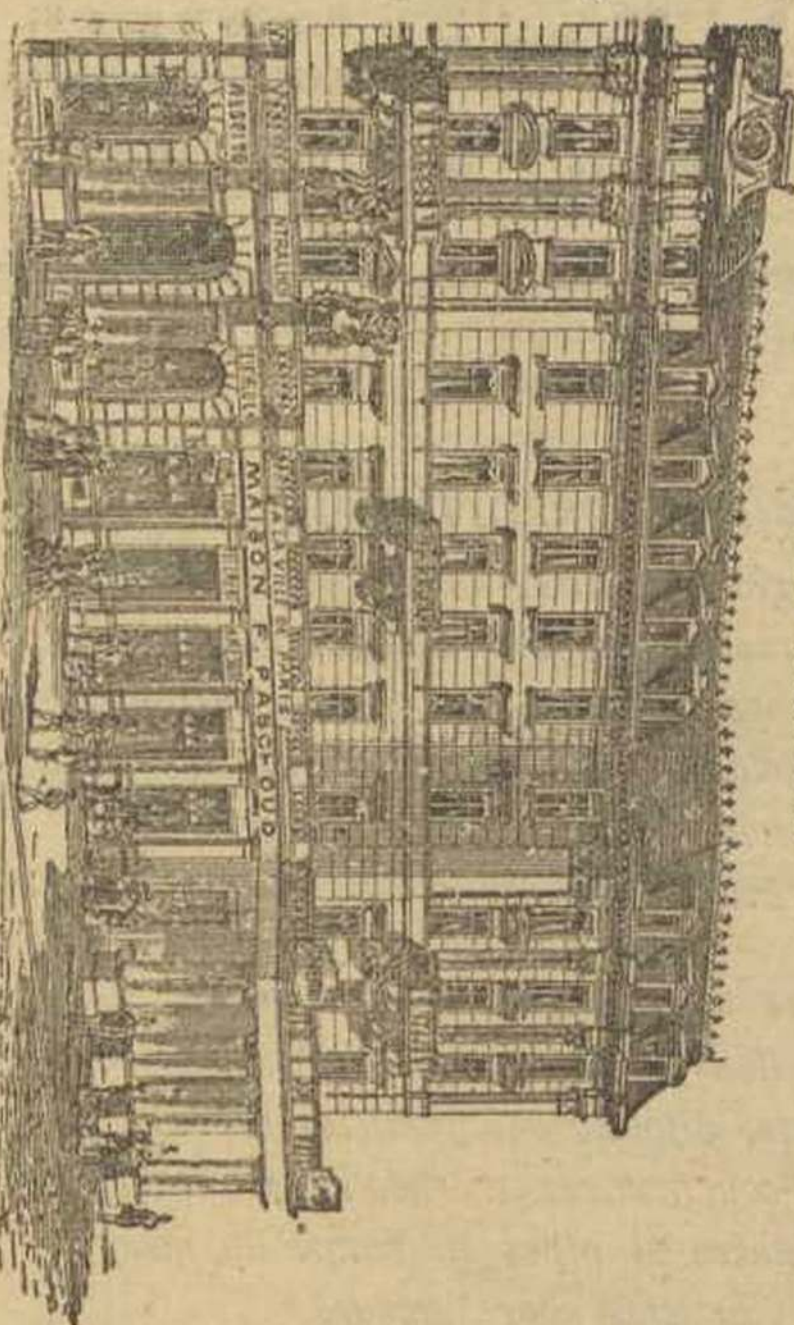
Prix d'entrée pour les concerts ordinaires ...	60 cts. par personne.
Par abonnement	40 " " "

ANCNE MAISON F. PASCHOU

— A la ville de Paris. —

POSTSTRASSE No. 7 — ZURICH — CENTRALHOF No. 7

Maison fondée 1845.



Habilllements
confectionnés
et sur mesure
pour hommes
et enfants.

Par-dessus de voyage,
Vêtements
civils
et militaires,
Par-dessus imperméables,
Guêtres et Chaussettes
etc.

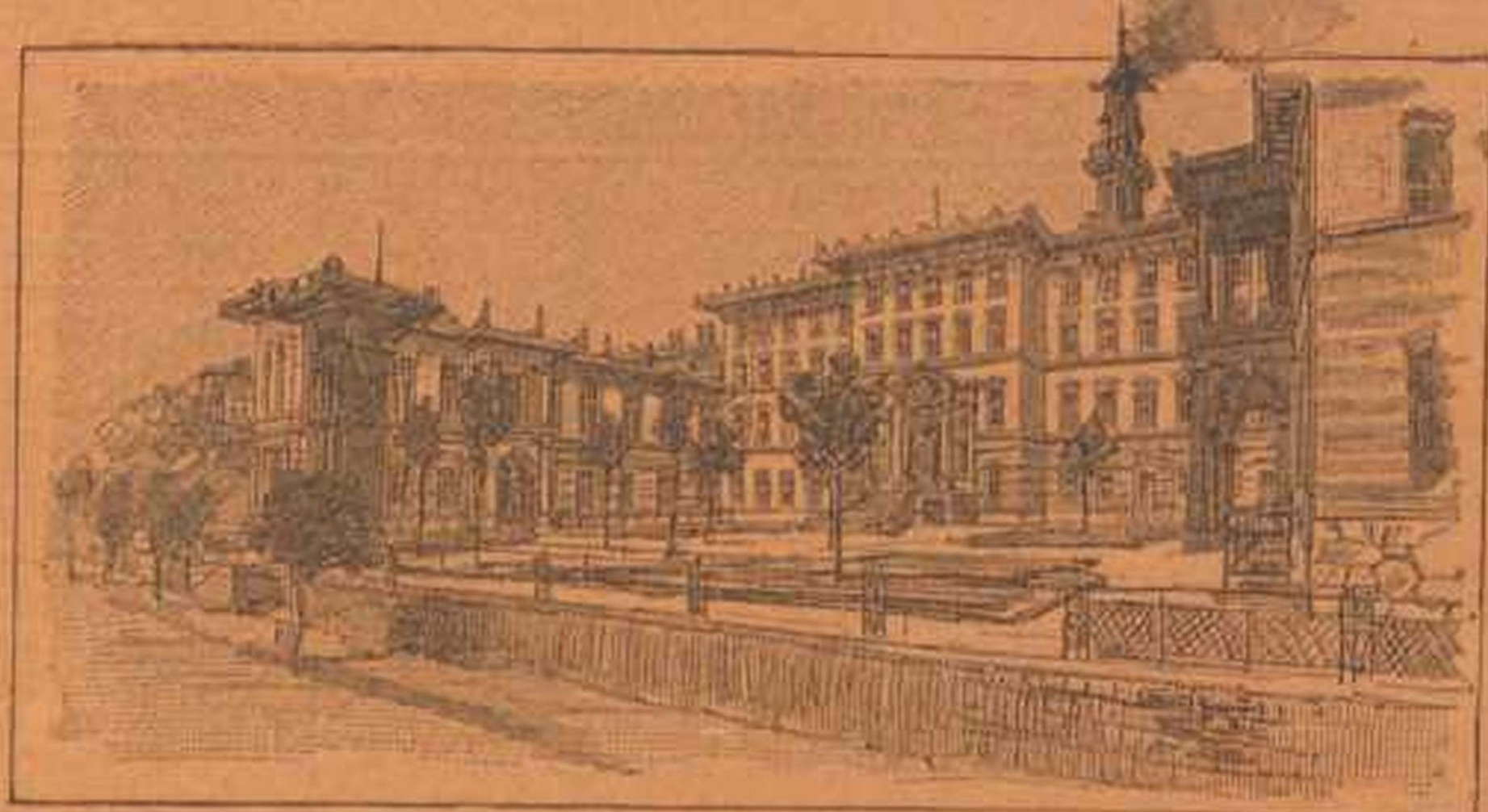
Coupeurs spéciaux pour chaque genre de vêtements.

Draperie
hautes Nouveautés
Spécialités anglaises
et françaises.

Plaids,
Couvertures de voyage.

Gilets et Caleçons
de flanelles
et de tricots.

Faux-Cols
et Manchettes
etc.



Laboratoire de l'École Polytechnique

Etablissements d'instruction de Zurich.

Ecoles publiques.

- a. Ecole primaire. Obligatoire et gratuite; de 6 à 12 ans.
b. Ecole secondaire. Facultative et gratuite; de 12 à 15 ans.

Ecoles préparatoires.

- a. Gymnase. 6½ années; faisant suite à l'école primaire et préparant à l'Université.
b. Ecole industrielle, faisant suite à l'école secondaire et préparant au Polytechnicum.

Enseignement supérieur.

- a. Université. Quatre facultés. Excellentes annexes.
Conditions d'admission: 18 ans révolus; certificat d'études préparatoires suffisantes.
Ouverture des cours: semestre d'été: Avril.
semestre d'hiver: Octobre.

- b. Polytechnicum fédéral. Ecole d'architecture, école d'ingénieurs, école de mécanique technique, école de chimie technique, section d'agriculture. Ecole normale pour les maîtres spéciaux de mathématiques et de sciences naturelles. Section générale de philosophie et d'économie politique.
Conditions d'admission: 18 ans révolus; certificat de bonne vie et mœurs; certificat d'études préparatoires. Pour les élèves réguliers, examen d'admission.
Ouverture des cours: mi-October.

Enseignement professionnel et établissements spéciaux.

- Ecole supérieure des jeunes filles. Ouverture en Mai.
Ecole normale d'institutrices. Ouverture en Mai.
Ecole vétérinaire. Ouverture en Octobre.
Ecole d'agriculture. Ouverture en Octobre.
Ecole des arts industriels.
Ecole de musique. Ouverture des cours au printemps et en automne.
Ecole de filature de soie. Ouverture en automne.
Ecole normale de maîtresses de jardins d'enfants.
Ecoles industrielles et professionnelles.
Cours de langues et de commerce de „l'Association des commerçants“.
Institut des aveugles et des sourds-muets.

Institutions particulières.

- Ecole d'ouvrages artistiques et de couture de Mr. Boos-Jogher.
Ecole pour garçons et filles dirigée par Mr. Beust.
Institut international la Concordia dirigé par le Dr. Bertsch. Préparation à l'Université et au Polytechnicum. Ecole de commerce.
Ecole libre, du parti évangélique protestant.
Ecole pour jeunes filles (degré secondaire) des demoiselles J. & A. v. Grebel.
Institution de jeunes demoiselles, Mr. et Mme. Hoche à Enge.
Pensionnat et externat de jeunes demoiselles, Mme. Tobler-Hattamer, Hottingen.
Ecole préparatoire de commerce et de mathématique de MM. A. Niederer et Dr. E. Wenk.
Ecole d'escrime dirigé par Mr. H. de Coppet, prof. d'escrime à l'Université de Zurich.