

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Bund und Cantone  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2002>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

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

|                     |            |               |
|---------------------|------------|---------------|
| Orvieto-Orte        | 43 Kilom.  | Romane.       |
| Pisa-Colle Salvetti | 15         | "             |
| Cariati-Cotrone     | 56         | Staatsbahnen. |
|                     | 114 Kilom. |               |

Die Eröffnung der Linie Sestri-Sarzano steht bevor, und es wird die offizielle Probefahrt in den ersten Tagen des Monates September stattfinden.

\* \* \*

**Staatsbahnen Italiens.** Laut einer freundlichen Mittheilung der Direction des „Monitore delle Strade ferrate“ gehören dem Staate folgende Strecken des italienischen Eisenbahnnetzes:

- 1) Die Calabrisch-Sicilianische Bahn, von den Meridionali betrieben.
- 2) Asciano-Grosseto, von den Romane betrieben.
- 3) Die Ligurischen Bahnen Ventimiglia-Genua-Pisa-Lucca-Pistoja-Florenz, von der Alta Italia betrieben.
- 4) Savona-Bra mit Abzweigung Cairo-Acqui (noch nicht eröffnet).

Nach dem „Indicatore Ufficiale“ haben diese Strecken folgende Längen:

|                      |             |  |            |
|----------------------|-------------|--|------------|
| Messina-Siracusa     | 182 Kilom.  |  | Sardinien. |
| Catania-Leonforte    | 78          |  |            |
| Palermo-Lercara      | 77          |  | Calabrien. |
|                      | 337 Kilom.  |  |            |
| Reggio-Monasterace   | 132 Kilom.  |  | Ligurien.  |
| Taranto-Cotrone      | 218*        |  |            |
| Asciano-Grosseto     | 97          |  |            |
| Ventimiglia-Genua    | 152 Kilom.  |  |            |
| Genua-Sestri         | 46          |  |            |
| Spezia-Pisa          | 76          |  |            |
| Pisa-Pistoja-Firenze | 99          |  |            |
|                      | 373         |  |            |
|                      | 1157 Kilom. |  |            |

Für diese Bahnen hat der Staat nach dem „Monitore delle Strade ferrate“ ausgeworfen:

1. für die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen bis Ende December 1873 L. 54,815,425. 17 c. (wovon 23,865,683. 26 für das calabrische Netz und L. 30,949,741. 91 c. für das sicilianische); dazu vom 1. Jan. bis 30. Juni 1874 L. 22,008,056. 47 c. (13,944,283. 10 für das calabrische und 8,064,673. 37 für das sicilianische); so dass auf 1. Juli 1874 für Arbeiten und Vorräte ausgegeben waren L. 76,824,381. 64 c. (37,809,966. 36 für das calabrische und 39,014,415. 28 für das sicilianische). — Für 1874 waren L. 35,064,097. 72 c. in die Bilanz gesetzt worden. Im ersten Semester 1874 wurden 2,927,106 Taglöhne auf 156 wirkliche Arbeitstage gezahlt, so dass die mittlere Zahl der Arbeiter gleich 18763.

2. für Asciano-Grosseto wurden bis Ende December 1873 L. 4,505,087. 52 c. ausgegeben, im ersten Semester 1874 L. 149,173. 70 c., zusammen L. 4,654,261. 22 c. In die Bilanz für 1874 waren L. 1,565,188. 43 c. aufgenommen worden.

3. für die Ligurischen Bahnen betrug die Ausgabe auf 31. December 1873 L. 66,664,508. 60 c.; im ersten Semester 1874 L. 5,353,377. 99 c., zusammen L. 72,017,886. 59 c. In die Bilanz für 1874 L. waren gestellt worden L. 8,462,055. 82 c. Auf 181 Arbeitstage wurden 1,077,329 Tagewerke bezahlt, was als durchschnittliche Zahl der Arbeiter 5952 ergibt.

4. für Savona-Bra und Cairo-Acqui waren bis 31. December 1873 L. 22,887,665. 29 c. ausgegeben worden; dazu die Ausgabe des 1. Semesters 1874 macht L. 23,443,983. 19. c. In die Bilanz für 1874 waren L. 4,354,776. 50 c. gesetzt worden. Für 147 Arbeitstage wurden 114,775 Taglöhne bezahlt, was für das erste Semester 1874 eine durchschnittliche Arbeiterzahl von 781 ergibt.

5. In Summa hatte der Staat bis 31. December 1874 für Eisenbahnen ausgegeben: L. 148,870,686. 58 c., bis 30. Juni 1874: L. 176,940,512. 64 c. Für 1874 waren L. 49,446,118. 47 c. in die Bilanz gesetzt worden, von welchen im ersten Semester etwas über die Hälfte verausgabt wurde. Die Staatsbahnbauten beschäftigten durchschnittlich 25,496 Arbeiter.

\* Die Strecke Taranto-Cotrone misst 236 Kilometer, von denen aber ca. 18 Kilometer auch der Strecke Bari-Taranto angehören und daher oben weggelassen werden. Nimmt man die Anfangs Juni eröffnete Strecke Cariati-Cotrone mit 56 Kil. weg, so bleiben 1111 Kil., was so ungefähr mit den oben angegebenen 1092 Kil. stimmt; doch würde dann letztere Zahl nicht, wie man aus einer Mittheilung des „Giornale dei Lavori pubblici“ zu schliessen geneigt wäre, die Länge der Staatsbahnen auf Ende Juni 1874 darstellen, sondern es wäre dieselbe zu  $1092 + 56 = 1148$  Kilogr. zu setzen.

\* \* \*

**Berlin.** Fabrication von Eisenbahnbedarf 1873. (Aus dem Berichte der Aeltesten der Kaufmannschaft.) Ueber den Locomotivenbau ist uns von zwei Anstalten berichtet, von denen die eine 162 (gegen 151 im Jahre 1872) und zwar 132 für das Inland und 30 für Russland, die andere 102 Locomotiven fertig stellte. Es wird uns darüber mitgetheilt: die Nachfrage war zuerst lebhaft und erhöhten sich die dafür gezahlten Preise ungefähr bis zur Mitte des Jahres nach Maassgabe der Steigerung der Rohmaterialien. Von dieser Zeit ab, da die Preise der letzteren allmählich zu weichen anfingen, auch die Nachfrage nach Locomotiven schwächer wurde, ermässigten sich auch die Preise für diese, ohne jedoch auf den niedern Stand von 1871 zurückzugehen. Denn die Arbeitslöhne, wie sie seit 1872 eingetreten waren, liessen sich nicht rückgängig machen.

Ausserdem waren unsere Werkstätten bedeutend mit Herstellung von Satzachsen mit Rädern für Eisenbahnfahrzeuge versehen.

Auch die für Eisenbahnwagen beschäftigten Werkstätten waren mit Aufträgen reichlich versehen, rühmen aber den Erfolg des Jahres keineswegs. Schon im letzten Drittel des Jahres liess der Bedarf an Waggons ausserordentlich nach und ist augenblicklich so schwach, dass man bei einer Leistungsfähigkeit der deutschen Waggonfabriken von circa 40,000 Wagen nur mit Besorgniß der Zukunft entgegensehen kann.

Die Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf hatte einen grösseren Total-Umsatz als in irgend einem der vergangenen Jahre seit Bestehen der Fabrik, während der Bruttogewinn wenig über die Hälfte des im Vorjahr erzielten beträgt und ein Vierthalb des im Jahre 1870 gemachten Bruttogewinnes noch nicht erreicht. Das war die Folge der Submissionen und der Concurrenz von Anstalten, die um jeden Preis Beschäftigung suchten, welches auch immer die Betriebsresultate sein mochten. Die qu. grösste Wagenbau-Anstalt am hiesigen Platze beschäftigte durchschnittlich 1686 Mann.

Die Telegraphenfabrication, sowie die wissenschaftliche Mechanik im Allgemeinen können das verflossene Jahr nicht zu den günstigsten zählen. Ausser dem stets zunehmenden Mangel an guten Arbeitskräften, durch welche die Production gelähmt wird, wirkt der ins Stocken gerathene Eisenbahnbau lähmend auf die Telegraphenfabrication. Theilweise wurde dieser nachtheilige Einfluss ausgeglichen durch das immer lebhafter sich geltend machende Bedürfniss der Verbesserung des electricischen Signalwesens der Eisenbahnen, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen und ihrem Betrieb mehr Sicherheit zu geben. Unter solchen Umständen war die Beschäftigung der hiesigen grösseren Telegraphenfabriken noch eine ziemlich ausreichende und die Arbeiterzahl nicht wesentlich geringer als 1872. Auch waren Privatbestellungen auf Apparate besonders in der ersten Hälfte des Jahres noch genügend.

\* \* \*

**Bayern.** Steinkohlen production. Der „Deutsche Reichsanzeiger“ bringt folgende Uebersicht:

| Jahr    | Productionsmenge.<br>Centner. | Productionswerth.<br>Thaler. | Zahl der<br>Arbeiter. | Durchschnitts-<br>werth pro Ctr.<br>Steinkohle. |
|---------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------|---|
| 1848/49 | 2,211,926                     | 275,334                      | 1935                  | 3,7 sgr.  |
| 1859/60 | 4,112,961                     | 610,526                      | 2142                  | 4,4 "   |
| 1865    | 5,860,587                     | 922,675                      | 2427                  | 4,7 "   |
| 1870    | 7,225,074                     | 1,109,948                    | 2735                  | 4,6 "   |
| 1872    | 8,248,237                     | 1,524,374                    | 2898                  | 5,5 "   |

Die Jahresförderung eines Arbeiters, welche 1848/49 nur 1143 Ctr. im Werthe von 142 Thlr. betrug, machte im Jahre 1872 2812 Ctr. im Werthe von 526 Thlr.

\* \* \*

**Bund und Cantone.** Der Bundesrat genehmigte in seiner Sitzung vom 19. Aug. ein Gesuch des Directoriums der schweiz. Centralbahn um Verlängerung der Frist für die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten der Eisenbahn Wasserfallen bis zum 1. Febr. 1876.

Ferner wurde genehmigt der Finanzausweis für die Unternehmung der Bergbahn Rorschach-Heiden, unter Vorbehalt der Genehmigung des Ueberganges der Concession von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen an die Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft durch die Bundesversammlung.

Ebenso erhielten die Genehmigung des Bundesrates die Catasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der Eisenbahn Sulgen-Gossau in den Gemarkungen Niederbüren, Waldkirch und Hauptwil, unter Vorbehalt der von der betreffenden Cantonsregierung gestellten und begründet befundenen Bedingungen, und ferner die Catasterpläne und Längenprofile für

die Bauausführung der Bahn Rorschach-Heiden auf dem Gebiete von Appenzell A. Rh., unter dem gleichem Vorbehalt.

Endlich wurden die Pläne für eine Reihe von Hochbauten auf den tessinischen Thallinen (Locomotivremisen in Biasca, Locarno und Lugano, Werkstattgebäude in Bellinzona u. a. m.) nach den gemachten Vorlagen genehmigt.

In der Sitzung vom 21. August wurde die Genehmigung erteilt für den vom Directorium der schweiz. Centralbahn eingereichten Finanzausweis für die Gäubahn und für die Bahn Langenthal-Wauwyl, für welche Linien die Baukosten, für erstere auf Fr. 14,647,500, für letztere auf Fr. 8,290,000 veranschlagt sind, — und ferner für die von der Tössthalbahn-Gesellschaft eingereichten Pläne für die Hochbauten dieser Linie.

Die am 19. August zusammengetretene ständeraethl. Commission, welche das Gesetz betr. den Frachtverkehr auf Eisenbahnen und betr. die Verbindlichkeit der Eisenbahnen zu Schadenersatz bei Tötungen und Verletzungen vorzuberathen hat, beendigte ihre Berathungen nach viertägigen Verhandlungen, die unter dem Präsidenten des Ständeraths, Hrn. Köchl von Basel, geführt wurden, letzten Samstag den 22. d. Sie befasste sich ausschliesslich mit dem ersten der genannten Gesetzen, betr. den Frachtverkehr, hat aber dasselbe bis zur definitiven Redaction der Vorschläge zu Ende berathen. Zum Zwecke dieser Redactionsfeststellung wird sie am 16. September wieder zusammen treten und alsdann auch das Gesetz betr. Tötungen u. s. w. in Behandlung ziehen.

**Luzern.** Der Regierungsrath ordnet in seiner Sitzung vom 17. Aug. die HH. RR. Kopp und Schobinger zu einer Conferenz mit dem schweiz. Eisenbahndepartement, den beteiligten Bahngesellschaften und der Regierung, sowie der Stadtbehörde von Luzern in Sachen der Bahnhofsanlage ab.

**Zug.** Der Regierungsrath hat das Gesuch des Gründungscomité der Zürichsee-Gotthardbahn um eine Subvention von 7000 Fr. zur Begutachtung an die Strassen- und Eisenbahn-Commission gewiesen.

### Chronik.

Laut „Vaterland“ hat die Gemeinde Greppen die ihr zugetheilte Subvention von Fr. 25,000 für die Zürichsee-Gotthardbahn dekretirt.

(L. T.)

Am 19. August fand die offizielle Probefahrt der neuen Dampffähre der Nordostbahn und der bayerischen Regierung statt. Bei einer Belastung mit 14 beladenen Güterwagen wurde eine Geschwindigkeit von 14 Kilometern erreicht.

Die Jurabahn-Gesellschaft hat eine Bekanntmachung erlassen, wonach an Sonn- und Festtagen, sowie auch an andern Tagen bei grosser Frequenz, der Eintritt in die Wartäle nur den mit Billets versehenen Personen gestattet und das Couperen der Billets nicht mehr in den Wagen, sondern beim Austritt aus den Wartälen vorgenommen wird. Sie wurde zu dieser Maassregel gedrängt, da sie, wie es scheint, noch nicht genug Wagen und Personal hat, um den unerwartet starken Verkehr gehörig zu bewältigen und sich zahlreiche Passagiere die Unmöglichkeit genügender Controle zu Nutze machen, um sich das Fahrgeld zu ersparen. Ein Einsender der „Basler Nachrichten“ ist zwar mit dieser Maassregel nicht recht einverstanden und findet, es wäre einfacher und practischer, das Personal zu vermehren.

Die Gemeinde Lenzburg hat am 17. mit 135 gegen 108 Stimmen die von den vier Städten Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden zu Gunsten der Nationalbahn für ein Obligationencapital von Fr. 9,000,000 verlangte Garantie ohne Bedingung angenommen. In Baden wurde am 15. eine Versammlung abgehalten, welche die Bedenken, die sich gegen diese Garantie äusserten, zu entkräften und auf dem Wege einer Gemeindeversammlung den wünschbaren Beschluss herbeizuführen sich vornahm.

In Muri machten am 14. eine Anzahl Arbeiter der aarg. Südbahn Strike, da sie per Rollwagen Erde mit 80 Cts. statt wie bisher mit 60 Cts. bezahlt werden wollten. Dieselben wurden einfach entlassen.

Die ersten Personewagen für die Gotthardbahn sind bereits fertig. Dieselben stammen aus der Fabrik von Neuhausen und machen nun die Reise über den Mont Cenis nach dem Canton Tessin.

(L. T.)

### Unfälle.

**Centralbahn.** 13. 8. 74 verunglückte im Bahnhofe Herzogenbuchsee ein seit 8 Tagen probeweise als Conducteur fungirender Angestellter. Er wollte nach Ankunft des Bielerzuges in einem Wagon noch einige Effecten holen, als gerade der letzte Bernerzug in den Bahnhof einfuhr, dessen Locomotive ihn erfasste und ihm den Kopf zerquetschte. (Ostschweiz.)

**Centralbahn oder Nordostbahn.** 10. 8. 74. In Aarau verunglückte Abends ein Bahnwärter, der beim Strassenübergang die Barrière zu ziehen wollte, dabei von der Locomotive gefasst, unter dieselbe geworfen und an Kopf und Brust so schwer verletzt wurde, dass er nach drei Stunden starb. Er hinterlässt eine Frau und vier Kinder.

### Tarife.

**Jura-Bern-Bahn.** Spezialtarif für Steinkohlen, Coaks im internen Verkehr der Linien Biel-Chaux-de-fonds und Sonceboz-Dachsfelden — ab 1. Sept.

**Aargauische Südbahn.** I. Nachtrag zum directen Gütertarif Aarg. Südbahn-Centralbahn, enthaltend Transitfrachtsätze nach und von Basel-bad, Bahnhof-Mannheim, Ludwigshafen via Maxau, Bensheim, Darmstadt, Frankfurt a. M., Würzburg und weiter liegende Stationen — ab 1. Sept.

**Nordostbahn.** III. Nachtrag zum directen Württembergisch-Schweizerischen Güterverkehr (württemb. Bahnstrecke ab Friedrichshafen, beziehungsweise badisch-württemb. Strecke ab Schaffhausen und Constanza) vom 1. Juli 1873, enthaltend die Taxerhöhungen von 20% für Einzelladungen und von 10% für Wagenladungen (von der Erhöhung werden nicht betroffen: Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate, Kartoffeln, Salz, Steinkohlen und Coaks) — ab 1. Sept.

\* \* \*

### Eisen- und Kohlenpreise.

London, den 21. August 1874.

|                          |                                     |                       |           |
|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-----------|
| Schienen.                | 50—60 lb. per yard Wales            | £ 7. 15. — bis        | 8. —. —   |
| "                        | Cleveland                           | " 8. —. — "           | 8. 5. —   |
| "                        | Schottland                          | " 10. —. — "          | 10. 10. — |
| "                        | Nth. Stafford                       | " 10. 10. — "         | 10. 15. — |
| Bessemer Stahl-schienen. | " Wales f.o.v. Newport oder Cardiff | " 10. 10. — " —. —. — |           |
| "                        | f. o. v. Liverpool                  | " 10. 15. — " —. —. — |           |
| Roheisen.                | Middlesborough Nr. 1 £ 3. 17. 6.    |                       |           |
| "                        | " 2 " 3. 15. —                      |                       |           |
| "                        | " 3 " 3. 12. 6.                     |                       |           |
| "                        | " 4 " 3. —. —                       |                       |           |
| "                        | Glasgow (Wassart)                   | " 4. 7. 9.            |           |
| Kohle.                   | London 22/3 à 24/- per Tonne.       |                       |           |

\* \* \*

### Generalversammlungen.

Jura - Bern. 12. September 10<sup>1/2</sup> Uhr, Rathaus Biel.  
Uetlibergbahn. 4. September 10 Uhr, Zimmerleuten Zürich.

### Einzahlungen.

Wald-Rüti. Zweite Einzahlung mit 100 Fr. — 18. Sept.  
Arth-Rigi. Dritte Einzahlung mit 100 Fr. — 31. Aug. bis 2. Sept.

### Zinszahlungen.

**Nordostbahn.** Anleihen vom 3. November 1863, Coupon Nr. 21. — Anleihen vom 1. Juni 1862, Coupon Nr. 24 — vom 28. Aug. bis 1. Sept.

| Zahl der<br>Aktionen | Pari<br>Curs | Ein-<br>bez. | Action                                   | Zinstermin        | Rendite<br>1872 | Rendite<br>1873 | Curse<br>16.—22. August. |
|----------------------|--------------|--------------|--|-------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| 8,400                | 500          | 200          | Arth-Rigibahn . . .                      | 1. April          | 0/0             | 0/0             | 512½B.—500B.             |
| 800                  | 500          | 200          | Bödelbahn . . .                          | n. d. Gen. Vers.  | —               | 5               | 500B.                    |
| 75,235               | 500          | 500          | Centralbahn, alte . .                    | 15. Apr. 31. Aug. | 9               | 9               | 617½G.—615G.             |
| 24,765               | 500          | 200          | " neue . . .                             | dito.             | —               | —               | 575G.—572½G.             |
| 68,000               | 500          | 200          | Gotthardbahn . . .                       | 30. Juni u. Dez.  | 6*)             | 6*)             | 497½G.—500G.             |
| 25,000               | 500          | 100          | Internat.Bergbahnen                      | März              | —               | 6,25            | 525B.                    |
| 57,416               | 500          | 500          | Nordostbahn, alte . .                    | 30. Juni u. Dez.  | 8               | 8               | 595G.                    |
| 18,584               | 500          | 300          | " neue . . .                             | 30. Juni u. Dez.  | —               | —               | —                        |
| 2,500                | 500          | 500          | Rigibahn . . . . .                       | 15. Dezbr.        | 15              | 17              | 1275G.—1300G.            |
| 6,000                | 500          | 500          | Regina montium . .                       | 30. März          | —               | 5               | 455G.                    |
| 142,000              | 500          | 500          | Suisse Occidentale . .                   | July              | 1,60            | 1,60            | 132, 131, 133G.          |
| 28,000               | 500          | 200          | " privilégiées . . .                     | 1. Juli           | —               | —               | 510, 508, 511G.          |
| 2,000                | 500          | 500          | Uetlibergbahn . . .                      | 15. Mai           | —               | 5*)             | 495G.—490G.              |
| 45,000               | 500          | 500          | V.Sch.-Bahnen,Stam.                      | 1. Jan. 1. Juli   | —               | —               | 60G. .                   |
|                      |              |              | " Prioritäts.                            | 1. Jan. 1. Juli   | 4,95            | 2               | 247½G.—245G.             |
| 4,800                | 500          | 500          | Locom.- u. Maschin.-Fabrik Winterthur.   | 1. Novbr.         | —               | 0               | 400G.                    |
| 3,150                | 500          | 500          | Schw.Indust.-Gesell-schaft Neuhausen . . | 1. Oetbr.         | 10              | 12              | 625B.—612½B.             |
| 3,000                | 500          | 500          | Wagg.-Fabr. Fribrg.                      | April             | —               | 0               | 400B.                    |
| 3,000                | 500          | 500          | Eisenbahnmat.-Fabr.                      | Bern . . . . .    | 1. April        | 5               | 300G.                    |

\*) Bauzinsen.

### Ein gegangene Drucksachen.

Vertrag über die Gründung der Wynenthalbahngesellschaft. Recueil des pièces officielles relatives au Chemin de fer de Jonction des trois lacs (Lac de Como, Lac de Lugano, Lac Majeur).

Concession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urner-Gebiet.

\* \* \*

**Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltung** Nr. 64. INHALT: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Leutkirch-Isny (Allgäubahn) von der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction eröffnet. Zur Vereinfachung des Billettewesens, von Dulk. Vereinsgebiet: Saal-Unstrut-Eisenbahn, Abnahme der genannten Bahn Seitens der Eisenbahn-Commissionen, Bayern, Neue Gesetze für Ausdehnung der Bayer. Staats-, Ost- und Pfälzischen Bahnen, Württemberg, Hechingen-Balingen, Frankfurter Correspondenz, Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktionen, Oranienburger Thor-Moabit eröffnet. Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz, Personal-Nachrichten, Ausland: Aargauische Südbahn, Jahresbericht pro 1873, Italienische Südbahnen, Geschäftsbericht pro 1863. Technisches: Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Juristisches: Schiedsspruch der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction in einer Streitsache zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn, Literatur: Kohn's Eisenbahn-Jahrbuch. — Nr. 65: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Donauwörth-Ingolstadt (Bayerische Staatsbahn) eröffnet. Die beabsichtigte Reform der Eisenbahn-Fracht tarife im Deutschen Reiche (VI. Tarifvor-schriften). Eine neue Abstempelung der Billets. Aus Sachsen. Aus Frankfort, Münster-Enschede. Vergnügungsbillets nach der Schweiz. Berlin-Görlitz Rhein-Nahe-Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1873, Angermünde-Schwedt, Altenburg-Zeitz. Personal-Nachrichten. Ausland: Russische Eisenbahnen, Geschäftsbericht pro 1873, Carlskrona-Wexiö eröffnet. Technisches: Sebalz's Eisenbahnwagen-Kuppelung. — Nr. 66: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Techniker-Versamm lung des Vereins. Thüringische und Westfälische Eisenbahn, Geschäftsberichte pro 1873. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Modification des Betriebsvertrages mit dem Staate; Vollendung der Volmebahn. Braunschweigische Eisenbahn, Genehmigung zur Ausgabe v. Prioritätsobligationen. Hannoversche Staatsseisenbahn, Hannover-Saale-Eisenbahn eröffnet.