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

**Herausgeber:** A. Waldner

**Band:** 1 (1874)

**Heft:** 12

**Artikel:** Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf

Ende Juni 1873

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-2027

# 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: 29.11.2025** 

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

tatés au procès qu'il y a eu un contrat unique formé d'accord entre les diverses compagnies de chemin de fer, ayant pour objet de transporter directement de St.-Petersbourg à Paris la dame Q. et de lui remettre son bagage dans gare de la Compagnie du Nord, contrat qui oblige au même titre envers le voyageur les dites compagnies et notamment la Compagnie du Nord, à l'exécution d'un engagement par elle volontairement accepté et dont elle a reçu le prix par antici-pation; — attendu que la Compagnie du Nord était présumée avoir reçu le bagage complet, tel qu'il avait été enregistré au point de départ; que dès lors, elle était tenue de le délivrer tel au lieu de destination; — attendu que l'arrêt dénoncé, en admettant l'action de la dame Q. contre la compagnie du Nord, et en déclarant cette compagnie responsable de la perte constatée, sauf son recours contre qui de droit, a fait une saine application des principes de la matière et n'a point violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi - Rejette etc.

Changement de réseau. Délai. Cass. civ. 29 avril 1873. Lorsque les marchandises expédiées en grande vitesse doivent passer d'un réseau sur un autre, la Compagnie qui les reçoit, a droit à un délai de trois heures à compter de l'arrivée du train au point de jonction et n'est tenue d'expédier les mar-chandises que par le premier train de toutes classes dont le départ suit l'expiration de ce délai, alors même que, pour éviter tout déchargement et rechargement au point de jonction, elle aurait envoyé sur l'autre reseau ses wagons et un employé chargé de l'enregistrement des marchandises.

Zur Amortisation von Inhaberpapieren. (Corr. aus Basel.) Unterm 12. Sept. 1871 verlangt Ch. F. unter Vorweisung der zugehörenden Couponsbögen die Amortisation von 10 verlorenen Actientiteln der S.C.B und richterliche Ermächtigung an das Directorium dieser Gesellschaft zur Aushingabe neuer Titel. — Das Civilgericht von Basel hat jedoch auf Antrag der beklagten Gesellschaft geurtheilt, es sei zur Zeit in dieses Begehren nicht ein-

zutreten und zwar aus folgenden Rechtsgründen:

Die Todrufung von Inhaberpapieren gefährdet die Rechte "redlicher Inhaber in solchem Maass, dass sie nur zu verant-"worten ist bei vollem Beweise dafür, dass derjenige, so sie begehrt, auch wirklich Besitzer derselben und bei sehr hoher "Wahrscheinlichkeit dafür, dass sie vernichtet, unerreichbar oder "in Niemands Hand sind. — Die Vorlegung der bezüglichen "Couponsbogen kann für rechtlichen Anspruch an das Haupt-"papier schon desshalb nicht mehr genügend beweisen, weil die "Trennung der Coupons aus ganz verschiedenartigen Gründen "und so erfolgt, dass der Inhaber des Capitalpapiers dieses zu "irgend einem Sicherheitszweck behält und der Inhaber der "Coupons diese zur Beleichterung des Interessenbezuges erhält, "ohne damit einen Anspruch an das Capitalpapier zu erhalten.

"Hiezu kommt der Wortlaut von § 3 des hiesigen Gesetzes "vom 7. März 1864, wonach Inhaberpapiere jeglicher Art sowie "Geld, selbst bei erwiesenem Diebstahl, nur dann vindicirt werden "können, wenn dem Besitzer selbst beim Erwerb böser Glaube "oder grobe Nachlässigkeit nachgewiesen wird, wobei ausgesprochen "ist, dass, wo der Verlustige einem Inhaber gegenüber nicht "eine dieser zwei Verschuldungen nachweist, der Inhaber seines

"Anspruchs sicher sein muss.

"Im vorliegenden Falle besitzt der Richter dermalen weder "für die Angehörigkeit der zu amortisirenden Actien an Ch. F. "einen weitern Beweis als die Aussage des Bankhauses, das sie "für ihn gekauft haben will, noch hinsichtlich der Frage, ob "diese 10 Actien nicht in berechtigter Hand, d. h. verloren seien,

"irgend welche Anhaltspunkte."

P. S. Der Entwurf eines Civilgesetzbuches für Baselstadt enthält die Bestimmung, dass Banknoten und Inhaberpapiere nicht amortisirt werden

Oratio pro domo. Die "Railroad Gazette" schreibt: "Warum schreibt ihr nicht über Gegenstände eures Berufes? Warum gebt ihr uns nicht Gelegenheit aus den Resultaten eurer Studien und Erfahrungen Nutzen zu ziehen? So fragte ich vor Kurzem einen Herrn, der einige Vortheile des auf seiner Bahn angewendeten Verfahrens der Zugabfertigung auseinandersetzte, die er für die beste im Lande erklärte und die, wie er sagte, durch ihn verbessert worden war. Seine Antwort war: "Ach, man gewinnt nichts durch das Schreiben, könnte aber dabei wol viel verlieren. Man thut am besten, sich ruhig zu verhalten." Ich wunderte mich damals überhaupt, dass Eisenbahnbeamte die Spalten unseres Blattes so wenig benutzten. Letzthin fragte ich mich, warum dem so sei? Die Einen schreiben des Ruhmes wegen, die Andern durch einen gewissen Berufschrgeiz dazu getrieben — beides nicht unwürdige Motive. Giebt es denn in der Eisenbahnarmee Keinen, der nach Ruhm und Beförderung strebt, oder fürchten sie sich alle, dass sie es für besser erachten, sich ruhig zu verhalten? Eisenbahnleute sind von Natur bescheiden, vielleicht hat sie, die Geschichte von der Fliege auf dem Rad auf den Gedanken gebracht, dass sie nicht die Meinung hervorrufen wollen, als ob die Welt nicht

ohne sie fortkommen könne. Die Beförderungen haben bis jetzt auch nicht in einer Weise stattgefunden, welche es als Ruhm erscheinen liess, derselben theilhaftig zu werden. Nepotismus, Günstlingswirthschaft, Glück, Besitz des Geheimnisses eines Nebenbuhlers, Gewissenlosigkeit — all diess hat mehr zur Beförderung mitgewirkt als Verdienst. Unsicherheit der Stellung hat einen verderblichen Einfluss auf alle Grade der Eisenbahnbeamten ausgeübt. Keiner fühlte sich sicher, dass er noch einen Monat seine Stelle behalte, und spürte desswegen wenig Neigung, Pläne für die Zukunft auszulegen. Obwol nun keine Revolution bevorsteht, so hat doch eine neue Aera in der Verwaltung der Eisenbahnen begonnen, und es wird allen Leuten, welche sich für gewisse Zweige geeignet zeigen, in Zukunft mehr Ermuthigung zu Theil werden. Wenn auch Erfahrung immer hoch angeschlagen werden wird, so wird es godient zu haben. Leute, die denken können und theoretische Bildung haben, werden offene Stellen finden; aber sie müssen ihre Fähigkeit zeigen; wenn sie neue Ideen haben, so müssen sie denselben Ausdruck geben; sie dürfen nicht erwarten, dass die Verwaltungen diesen verschwiegenen jungen Leuten mit brillanten Ideen auflauern. Wenn gute Erziehung und Fäbigkeit nicht immer die gebührende Ermuthigung erhalten haben, so liegt die Schuld nicht ganz an den Verwaltungen. Die Candidaten müssen eben suchen, ihr Licht auf den Scheffel zu stellen, sie müssen zeigen, was sie leisten, nicht aus der kleinlichen Sucht, bekannt zu werden, sondern als Beweis ihrer Fähigkeit und ihres Vermögens zu denken.

Die jungen Aspiranten dürfen nicht vergessen, dass, während die Nachfrage nach Eisenbahnbeamten in Zukunft nur laugsam wachsen wird, die Zahl der Candidaten von Jahr zu Jahr ein höherer Maassstab an die geistige Befähigung derselben angelegt wird. Wenn aber die allgemeine Befähigung auf einer höhern Stufe steht nnd die Zahl der und diesen Durchschnitt kommenden Candidaten die Nachfrage übertrifft, dann wird specielles Wissen werthvoll werden; und diejenigen,

Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf Ende Juni 1873. III. Gepäckwagen.

- and the v	ierachsige	zweiac	hsige	zusammen	Davon mit	ohne
				Spi	indelbremsen	Bremsen
Nordostbahn	21 (1855-	58) 25	(1855 - 72)	46	46	_
Suisse Occidentale		68	the state of	78	78	_
Centralbahn		60) 13	(1867 - 73)	35	10	25
Ver. Schweizerbahne			(1870)	21	21	
Berner Staatsbahn		4	altinii in	- 8	8	
Jura Industriel		7		7111-	7	
Ligne d'Italie		. 7		7	7	_
Ligne de Jougne		6		6	6	
Bödeli		.3		3	3	
	75	136		211	186	25
Eide Postverwaltun		54	zweiachs	. Postwage	en 2	52

Die Ankaufspreise variirten von 4000 Fr. bis 5850 Fr. für zweiachsige (Guillot & Janin sogar bis 7785 Fr.) und von 5420 Fr. bis 8800 Fr. für vierachsige. Die Postwagen wurden mit 6500 Fr. bezahlt.

Bezüglich der lichten Dimen sionen finden wir in Breite Variationen von 2.200 m. bis 2.600 m. (Postwagen 2.550 m.) In Höhe: auf der N.O.B. von 1.980 m (aus 1857) bis 2.220 m. (aus 1860), seit 1864 2.085 m.; auf der S. O. 1.820 m. bis 1.940 m., auf der S. C. B. 2.100 m. bis 2.160 m., auf den V. S. B. 1.960 m. für die zweiachsigen, 2.120 m. für die vierachsigen; übrige Bahnen von 1.900 m. (Bödeli) bis 2.100 m. (Jougne); Postwagen 2.070 m. In Länge: N. O. B. vierachsige 8.280 m. bis 8.990 m., zweiachsige 4.470 m. (aus 1855) bis 7.500 m. (neue); S. O. 5.900 m. bis 7.510 m. (neue aus 1872) für zweiachsige, 8.800 m. für vierachsige; S. C. B. 8.220 m. für vierachsige; V. S. B. bis 11.550 m. für vierachsige; 4.920 m. für zweiachsige; die übrigen von 5.320 m. (J. I.) bis 7.050 m. für zweiachsige; Postwagen 6.150 m., 6.168 m. und 7.050 m.

Es betragen Bufferhöhe und Entfernung: bei der

N. O. B	1.050 m.	1.750 m.	J. I	 1.000 m	. 1.710 m.
S. O		1.715 "	Italie	 1.000 "	1.740 "
S. C. B		1.734 "	Jougne	 1.020 "	1,720 "
V. S. B		1.650 "	Bödeli	 1.050 ,,	1,050 ?
B S B		1.730			

Die Tragkraft sowohl der zwei- als vierachsigen Gepäckwagen beträgt bei der N. O. B., der S. O. und den V. S. B. 10,000 Kilogr. bei einem Taragewicht von 6800-11,500 Kil. für die Wagen der N. O. B., 5900—9000 Kil. der S. O. und 5700—13,000 Kil. der V. S. B. Die Centralbahn hat Wagen von 8000—9000 Kil. Tragkraft bei 6500—10,000 Kil. Taragewicht. Die B. S. B. hat vierachsige Wagen von 9500 Kil. Taragewicht bei 5000 Kil. Tragkraft, und zweischsige von 6500 Kil. Taragewicht bei 3500 Kil. Tragkraft. Die übrigen Bahnen haben Gepäckwagen von 5000 Kil. Tragkraft bei 5300-6170 Kil. Gewicht; die Bödelibahn von 6000 Kil. Tragkraft bei 7300 Kil. Gewicht; die Postwagen wiegen 6700-7000 Kilogr.

Die totale Tragkraft und Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

bei	der	N. O.	В.	 		460,000	Kilogr.	und	1550	Kilogr.	
	**	S. O.		 		780,000	,,	77	2228	**	
7	-	S. C.	В.	 				.,,	1258	, ,	
17	77	V. S.	В.	 			77	. 11	698	77	
77	.,	B. S.	В.	 				77	400		
	"	J. I.		 				***	921	Ø 11	
77	17	Italie		 			,	77	437		
**	- 7	Jougn	ie.	 				0	968	,,	
77	77	Bödel	İ	 		18,000		,,	4000		
					-	1,904,000	Kilogr.	und	1326	Kilogr.	

IV. Gedeckte Güterwagen. Mit Ausnahme von 6 Wagen der N. O. B. aus dem Jahre 1857 und von 9 Wagen der V. S. B. aus den Jahren 1855 und 1856 sind alle Güterwagen der schweizerischen Bahnen zweiachsig. Es besitzen
N. O. B. 488 Güterwagen, davon 50 ohne Bremsen,
249 Viehwagen, davon 82 ohne Bremsen,
271 Wagen für Kleinvieh, davon 100 ohne Bremsen (alle

bis auf 2 noch im Bau).

S. O. 21 Güterwagen mit Bremsen, 827 Viehwagen, davon 99 ohne Bremsen, 6 Pferdewagen ohne Bremsen.

378 Güterwagen mit Bremsen, 264 Viehwagen mit Bremsen. S. C. B. 642

V. S. B. 369 Güter- und Viehwagen, davon 55 ohne Bremsen.

20 Güterwagen, 32 Viehwagen, davon 12 ohne Bremsen. 52

J. I. 19 Güterwagen ohne Bremsen.

Italie 44 Güterwagen, wovon 37 ohne Bremsen.

30 Viehwagen, wovon 15 ohne Bremsen. Jougne Bödelibahn 2 Güter- und Viehwagen mit Bremsen.

Zusammen 3020 gedeckte Wagen, wovon 265 der N. O. B. im Bau.

Die Länge der Wagenkasten variirt von 4.410 m. bei den ersten Wagen der N. O. B. aus dem Jahre 1855 (4.400 m. bei den neuesten Wagen der Ligne d'Italie) bis 6.546 m.; die Breite von 2.220 m. bis 2.690 m; die Höhe von 2.010 m. (N. O. B. 1855) bis 2.505 m. — alles im Lichten verstanden. Die Höhe der Buffer über den Schienen und Entfernung derselben beträgt:

be	i der	N. O. B.	1.050	1.750
,	.,	S. O.	0.940 - 0.970	1.630 - 1.735
	- 12	S. C. B.	1.020	1.734
77	- 11	V. S. B.	1.020	1.728 - 1.750
**	- 11	B. S. B.	1.020	1.734
		J. J.	1.000 - 1.050	1.710-1.755
1112		Italie	1.000	1.740
77	11	Jougne	0.960	.1.710
,,	**	Bödeli	1.050	1.750

Die Taragewichte liegen zwischen 5000 Kil. (bei den ersten Wagen der S. O. sogar 3815 Kil., Ligne d'Italie 4000 Kil.) und 7000 Kil. Die Tragkraft beträgt bei N.O.B. bisherige Wagen 10,000 Kil., neue im Bau 12,500 Kil., S. O. alte 5000 Kil., neue bis 10,000 Kil., S. C. B. 8000 Kil., V. S. B. 10,000 Kil., B. S. B. 8000 Kil., J. I. 10,000 Kil., Italie alte 7000 Kil., neue 10,000 Kil., Jougne\_10,000 Kil., Bödeli 10,000 Kil.

Bödeli ... ... 20,000 4,445

25,658,000 Kilogr. und 17,868 Kilogr Diese gedeckten Güterwagen wurden bezahlt mit 3065 Fr. bis 4650 Fr.

			mit Spindelbremse		ohne Bremse
	N. O. B.**	453 (Güter- & Kohlen-	-) 265	58	130
	S. O.	397 (Kohlen-)	270	73	54
	S. C. B.	205 (Kohlen-)	134	71	0
		253 (Güter-)	46	207	0
		39 (Stein-)	ورايم توراز بارايا	39	- 0
		497	180	317	0
	V. S. B.	422 (Güter-)	357	and bala	65
	B. S. B.	16 (Kohlen-)		16 .	0
		34 (Wand-)	THE TOTAL STREET	34	0
	THE PERSON	50	7 10 10	50	0
-		The state of the s			

<sup>\* 3,282,500</sup> Kil. die im Bau befindlichen Wagen. \*\* 150 im Bau, davon 100 mit Spindelbremsen, 50 ohne.

100	Wagen	mit Spindelbre	mse mit Fallbrem	se ohne Bremse
J. I.	10 (Güter-)			10
Italie	2 (Kleinvieh-	) 1478 1-1	THE STATE	2
Jougne	15 (Kohlen-)		15	0
and'i	43 (Güter-)	5	38	0 345
	58	5	53	0
Brünig	4	and tenting 40	al mirene	0
Rigi	4	4		0

Summe aller offenen Güterwagen: 1897.

Diese offenen Güterwagen sind alle zweiachsig, mit Ausnahme zweier Wagen der V. S. B. aus dem Jahre 1858.

Die Länge derselben variirt von 4.500 m. (erste Wagen der N. O. B. aus 1855, die ersten Wagen der S. O. hatten nur 3.850 m. Länge) bis 6.210 m. (V. S. B.) und bis 7.900; die Breite von 2.240 m. bis 2.700 m.; die Höhe bei der N.O.B. von 0.900 m. bis 1.800 m., bei der S. O. 0.450 m. bis 1.000 m., bei der S. C. B. von 0.180 m. bis 0.960 m., bei den V. S. B. von 0.700 m. bis 0.933 m.; bei der B. S. B. von 0.900 m. bis 0.960 m., beim J. I. 2.850 m., bei der Ligne d'Italie 1.180 m., bei der Ligne de Jougne 0.300 m. bis 0.750 m. und bei der Bödelibahn 1.000 m.

Die Höhe der Buffer über den Schienen und ihre horizontale Entfernung beträgt:

bei	der	N. O. B.	1.050 m.	1.750 m.
22		S. O.	0.960	1.600 - 1.734
**	12	S. C. B.	1.020	1.734
- 77	"	V. S. B.	1.020 - 1.050	1.7281.750
***	**	B. S. B.	1.020	1.734
22	,,,	J. I.	1.000	1.710
17	77	Italie	0.970	1.705
77		Jougne	0.960	1.710
"	"	Brünig	1.050	1.750

Die Taragewichte der offenen Güterwagen liegen bei der N. O. B. zwischen 4000 und 5400 Kil., bei der S. O. zwischen 3000 und 5600 Kil., bei der S. C. B. zwischen 3800 und 5100 Kil., bei den V. S. B. zwischen 4400 und 6200 Kil., bei der B. S. B. 4350-4500 Kil., J. I. 4720 Kil., Italie 3100 Kil., Jougne 4400 Kil. und Bödeli 5000 Kil. - bei einer Tragkraft von 10,000 Kil., ausgenommen ein Steintransportwagen der S. C. B. mit 12,500 Kil., die neuesten Wagen der V. S. B., die bis 15,000 Kil. gehen, und die Wagen der Ligne d'Italie mit 6000 Kil. Tragkraft.

Die gesammte Tragkraft und die Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

bei	der	N. O. B.	 	4,530,000	Kilogr.	und	15,150	Kilogr
77	**	S. O	 	2,685,000	,,	. ,,	7,671	11
,,	77	S. C. B.	 	4,972,500	,,,	22	20,719	"
"	- 12	V. S. B.	 	3,885,000	.,	"	12,907	"
77	- 22	B. S. B.	 	500,000	. "	22	5,814	,,
"		J. I	 	100,000	n	77	2,632	77
77	- 77	Italie	 	12,000	n	"	150	"
"	77	Jougne	 	580,000	n	, ,,	18,700	,,
77	77	Bödeli	 	40,000	"	- 77	9,000	"
				17,304,500	Kilogr.	und	12,050	Kilogr

Die Preise der offenen Güterwagen variiren von 2300 Fr. (N. O. B. 1857) bis 3750 Fr. (N. O. B. 1872-73) und 5445 Fr. (Wagen von 15,000 Kil. Tragkraft der V. S. B.).

VI. Plattformwagen. Es besitzen:

	Wagen	mit Spindelbremse	mit Fallbremse	ohne Bremse
N. O. B.	105 (Stein-)	97 .	0 100	8
	30 (Materialtranspo	ort-) 30	0	0
	39 (Langholz-)	2	0	37
	1 (Kessel-)	. 0	0	1
	175	129	0	46*
S. O.	466 (Güter-)	5	313	148
	44 (Langholz-)	0	44	0
	510	5	357	148
S. C. B.	30 (Langholz-)	-3	3	24
V. S. B.	7 (Steintransport-	)0	0	7
B. S. B.	14 (Plattform-)	0	14	0
	26 (Langholz-)	0	26	0
	12 (Steintransport-	•) 0	0	12
	52	0	40	12
J. I.	11 (Plattform-)	0	0	11
Italie	58 (Güter-)	0	53	5
	4 (Materialtranspe	ort-) 0	-0	4
	62	0	53	9
Jougne	12 (Langholz-)	0	12	0
Ostermu	nd. 8 (Steintransport-	)	8	0
Zusamme	en: 867	137	473	257

Die Wagen sind alle zweiachsig.

Die Länge der Wagen variirt von 4.620 m. (Materialtransport), 5.000 m. bis 7.500 m., und bis 8.420 m. (Kesselw. der N. O.B.);

<sup>\*</sup> Dazu 50 Steintransport-, 30 Langholz- und 2 Kesselwagen im Bau.

die Breite von 2.600 m. bis 2.900 m. (3.120 m. J. I.); die Höhe von 1.104 m. bis 2.600 m.

Das Taragewicht liegt zwischen 3500 und 5100 Kil. (Kesselwagen 6700 Kil., B. S. B.-Langholzwagen 6100 Kil.); die Tragkraft beträgt in der Regel 10,000 Kil. (Kesselwagen 20,000 Kil., Ligne d'Italie 6000—10,000 Kil.

Die gesammmte Tragkraft und die Tragkraft pro

Betriebskilometer betragen:

 

 e 0 8 K 110 M et er
 bei der N. O. B. ...
 2,012,500 Kilogr. und
 6,731 Kilogr.\*

 n
 8. O. ...
 4,995,000
 n
 14,271
 n

 n
 8. C. B.
 300,000
 n
 1,250
 n

 n
 N. S. B.
 70,000
 n
 233
 n

 n
 B. S. B.
 520,000
 n
 6,046
 n

 n
 J. I.
 110,000
 n
 2,894
 n

 Jougne ... 6,450 3,871 516,000 120,000 Ostermundingen 66,666 8,723,500 6.075

Die Preise variirten von 2125 Fr. bis 3400 Fr. (N. O. B. 4300 Fr., Kesselwagen bis 5000 Fr.) Bezüglich der Lieferanten verweisen wir auf die folgenden

Zusammenstellungen.

An Gepäckwagen, gedeckten und offenen Güterwagen sind von den verschiedenen Fabriken geliefert worden:

### I. Schweiz.

Schweizer. Industriegesellschaft Neuhausen.

	N.O.B.	S.O.	S.C.B.	V.S.B.	B.S.B.	J.I.	Bödeli	Zusammen:
1847 - 54	10	-	32	_	-		_	42
1855 - 59	185	62	167	225	-		-	639
1860 - 64	155	90	.18	122	134	_	2	519
1865 - 69	174	99	_	-	_	_		273
1870 - 74	275	-	50	80		9	9	423
	799	251	267	427	134	9	9	1896

Werkstätte S. C. B. Olten.

	S.O.	S.C.B.	Rigi	Osterm.	Zusammer
1855 - 59	_	331	_		331
1860 - 64	70	165	_	_	235
1865 - 69		196		Negh .	196
1870 - 73	_	171	3	8	182
	70	863	3	8	944

Fabrik für Eisenbahn-Material Bern.

40

N.O.B. S.O. Zusammen: 50 200 250 1870-74 50

Waggonfabrik Freiburg.

N.O.B. S.O. Rigi Zusammen:

1010-14 42	100 1 143
Werkstätte V.S.B. Chur.	Bonzon Yverdon.
$\begin{array}{c} \text{V.S.B.} \\ 1860 - 64 & 57 \\ 1865 - 69 & 60 \\ 1870 - 73 & 85 \end{array}$	S.O. 1855—59 51 Werkstätte S.O. Yverdon.
202	S.O. 1860—64 14
Werkstätte N.O.B. Zürich.	1875—69 10
N.O.B.	24
1865-69 38	Werkstätte S. O. St. Maurice
1870—73 2	Ligne d'Italie.

1873 G. Ott & Co. Bern. B.S.B. 1864

16

Zusammen aus Schweizer Fabriken: 3598.

### II. Deutschland.

Reifert	& C o. ]	Franl	furt.		Schmieder & Meyer. Carlsruhe
	N.O.B.	S.C.B	V.S.B.	Zus.	N.O.B. S.C.B. Zus.
1855 - 59	88	58	63	209	1855-59 20 16 36
1860 - 64	26	-	4	30	
	114	58	67	239	Waggonfabrik Ludwigshafen
Dietric					N.O.B.
Dietric					1855-59 10
		3. S.O.	. J.I.		1870—73 153
1855 - 59		20	-	20	The state of the s
1860 - 64	150	-	-	150	163
1865 - 69	_	155	_	155	La particular de la companya del companya de la companya del companya de la compa
1870-73	_	300	2	302	Wagner & Co. Thiengen.
	150	475	2	627	N.O.B.
Rathgeb	er. Mi	inche	en.		1855—59 6
	N.O.B.	S.O.	V.S.B.	Zus.	
1865 - 69		_		70	Maschinenfabrik u. Giesserei
1870 - 73	152	15	73	240	Kirchheim.
	222	15	73	310	N.O.B.
	222	10	10	510	1870—73 50
Maschin	enfab	rik I	Esslin	gen.	T
	N.O.B.				Klett & Co. Nürnberg.
1855 - 59		50	12	94	N.O.B.
1860 - 64		_	_		1865-69 6
1865 - 69				90	

Zusammen aus deutschen Fabriken: 1651.

100

12 214

50

1870-73 100

152

e III.	rankı	eich.						
Frossar	l. Ly	o n.		Chantiers de la Buire. Lyon				
1855—59 1861 1871			Zusammen: 127 3 2	1873	N.O. S.O. Zusammen 50 40 90 Cheilus & Co. Paris Jougne			
	49	83	132	1870		06		
Guillot & Janin. Paris.				Desouches, Dav. & Co. Pantin.				
1855—59		O. J.I. O 36	Zusammen: 106	1873	S.(			

Zusammen aus französischen Fabriken: 834.

IV. Belgien. Pauwels. Brüssel. Durieux & Co. Louvain. S.O. 94 1855 - 591873 50

Zusammen aus belgischen Fabriken: 144.

In dieser Uebersicht sind eine Anzahl Wagen mitgerechnet, welche die officielle Statistik auf 30. Juni 1873 als noch im Bau befindlich aufführt; es sind dies: 50 Steintransport-, 30 Langholz-, 2 Kessel-, 150 offene Güter- und 265 Kleinviehwagen der schweizerischen Nordostbahn.

Die letzte Tabelle der eidg. Betriebsmaterialstatistik enthält noch Folgendes:

Generalinventar des Betriebsmaterials. Ende Juni 1873

		ue o	um 1015.			
	8 Locomotiven	zum	Ankaufspreise	von	18,031,792	Fr.
	2 Personenwagen	"	,	,,	8,485,836	
	1 Gepäckwagen	**	,,		1,289,262	
5	4 Bahnpostwagen	22		- 27	351,000	
275	5 gedeckte Güterwagen	,,	,,,	"	10,312,965	,,
189	7 offene Güterwagen		77	-27	6,166,060	**
86	7 Plattformwagen	"	,, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	,,	2,616,179	22
			Tot	al:	47,253,094	Fr.

Wir haben in Anfertigung gegenwärtigen Auszuges nur so beiläufig unterschiedliche Druckfehler entdeckt; an einer Reihe von andern Stellen vermuthen wir Schreib-, Rechen- und Druckfehler, ohne natürlich wissen zu können, wie die richtigen Zahlen heissen sollten. Es wäre ein verdienstliches Werk, wenn das löbl. technische Inspectorat dieser Betriebsmaterialstatistik noch ein Verzeichniss sämmtlicher nothwendigen Berichtigungen beigeben wollte. Irren ist menschlich; um so mehr aber ist es Pflicht, da, wo man gefehlt hat, die Sache wieder gut zu machen.

Ganz unpassend erachten wir es, wenn in Tabelle V 3 unter den Bemerkungen, welche in kleinster Schrift allerlei Details über Construction der Zugstangen, Bremsen, Buffer und Hinweisungen über die Bestimmung der Wagen u. s. f. enthalten, in einer gar nicht auffälligen Weise eine Correctur zur Tab. III und IV angebracht wird. Unter diese "Bemerkungen" gehören Berichtigungen von Fehlern doch wohl nicht, sondern es sind dieselben, wie in der ganzen Welt seit alten Zeiten üblich, an einer auffallenden Stelle anzubringen, so dass man nicht dem Herrgott danken muss, wenn man sie überhaupt nur findet.

Und noch etwas. Es sind bekanntlich im Laufe des letzten Jahres von der Nordostbahn und vielleicht auch von andern Bahnen bedeutendere Anschaffungen an Betriebsmaterial gemacht worden, die zum Theil zwar in der Statistik angedeutet sind. Es scheint uns nun, dass es jeder Bahn wohl möglich gewesen wäre, in kürzester Zeit auch noch diese Anschaffungen zusammenzustellen und deren Verzeichniss einzusenden, das ja allenfalls auch als Nachtrag noch gut gewesen wäre. So hätten wir wenigstens den Stand pro Ende Juni 1874 haben können.

Es ist zwar leichter tadeln, als selber besser machen, und wollen wir ob dem vielen Guten und Neuen, das diese Zusammenstellung uns darbietet, die kleinen Mängel gerne vergessen.

Amerikanisches Signalwesen. (Corresp.) I. Signalordnung der Baltimore und Ohio Eisenbahn.

Die Baltimore and Ohio Eisenbahngesellschaft macht des Weitern folgende sachbezügliche Mittheilungen:

"Es habe sich nicht als practisch erwiesen, zu viel Neuerungen im Signalsystem einzuführen und besonders nicht bereits längere Zeit bestehende Signale abzuändern, sondern wenn immer thunlich höchstens blos neue Signale hinzufügen, damit

bei den nicht immer sehr gebildeten Bahnbeamten keine Confusion entstehe.

"Wir sind gegenwärtig im Begriff, eine Vereinfachung des Block-Signal-Systems auf den Telegraph-Stationen einzuführen, wobei das Signal selbst in einem in der Nähe der Bahn oder überhalb derselben angebrachten Kasten besteht, welcher mit einer runden Oeffnung nach beiden

<sup>\*</sup> für 1,090,000 Kil. Wagen im Bau.