

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 5

Sonstiges

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: 14.01.2026

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

Fr. 20,000.—, so haben wir jetzt schon approximativ einen 5% Reinertrag der Ankaufssumme, während derselbe mit Eröffnung der Linie Arth-Staffel und der Kaltbad-Scheideckbahn, ganz besonders aber mit Ablauf dieses Pachtvertrages sich stark heben wird.

II. Technischer Bericht auf 14. Juli 1874.

I. Thalbahn: Arth — Station Oberarth. (Länge 4530 Fuss.)

Nachdem die Situation der Gotthardbahnhstation bei Oberarth bestimmt ist in letzter Zeit das Tracé der Arth-Rigibahn von der Schulhaushofstatt Arth bis Station Oberarth festgestellt worden. Die Arbeiten können nach Ablauf der gesetzlichen Frist für Auflage der Pläne in Angriff genommen und bis Anfangs November im Unter- und Oberbau vollendet werden. Wird auch das Betriebsmaterial bis dahin geliefert, so kann diese Strecke vom November an für den Transport des bergwärts nötigen Oberbaumaterials betriebsfähig werden.

II. Bergbahn: Oberarth-Staffel. (Länge 29,686 Fuss.)

1. Section Oberarth-Goldau (lang 4770 Fuss), konnte, weil in der Anlage ebenfalls von der Situierung der Gotthardbahnhstation abhängig, bisher nicht in Angriff genommen werden. Günstige Terrainverhältnisse (mit Ausnahme eines Tunnels durch die Mühlefluh von 100 bis 120 Fuss) ermöglichen diese Strecke bis Anfangs November im Unterbau fertig zu erstellen.

2. Section Goldau-Kräbel (lang 6660 Fuss), hiervon sind 5800 Fuss bereits fertig, rückständig ist die Station Goldau und der Uebergang über die Strasse nach Schwyz, an welchem die Widerlager in Arbeit begriffen sind.

3. Section Kräbel-Rothenfuhrtunnel (lang 2806 Fuss), meist Felsarbeit durch die Kräbelwand, ist zu $\frac{3}{4}$ erstellt und 1150 Längenfuss eingeschottert und zur Schienenlage bereit.

4. Rothenfuhrtunnel-Fruttili (lang 2450 Fuss). Erd- und Felsarbeit, sowie Mauerwerk zu $\frac{2}{3}$ erstellt. Im Rothenfuhrtunnel (244 Fuss lang) ist der Firststollen gestern durchgeschlagen worden. Im Rückstande ist auf dieser Strecke die 100 Fuss breite Gitterbrücke, zu welcher gegenwärtig die Fundamente erstellt werden.

5. Fruttili (lang 2000 Fuss), ist sammt dem Ausweichgeleise eingeschottert und für die Schienenanlage bereit.

6. Fruttili — oben am Pfedernwald (lang 3500 Fuss), $\frac{3}{4}$ der Erdfelsarbeit und des Mauerwerks sind ausgeführt. Im Rückstand sind der gewölbte Durchlass im Dossenbach und die 100 Fuss weite Eisenbrücke über Schildbach. Ein Tunnel von 140 Fuss Länge ist vor 8 Tagen begonnen worden.

7. Pfedernwald-Staffel, mit Station Klösterli (lang 7500 Fuss) ist innert 14 Tagen zur Schienenanlage bereit.

Von der Gesamtlänge von 29,686 Fuss der Bergbahn sind somit 16,460 Fuss, also mehr als die Hälfte, innert 14 Tagen für Legung des Oberbaues, wozu das Material in Arth und Staffel gelagert ist, erstellt, und die Legung desselben wird von Staffel abwärts bis unter Klösterli (7500 Fuss) im Laufe des August nächstkünftig ausgeführt und mit derjenigen von Oberarth bis Rothenfuhrtunnel (6960 Fuss) mit 1. November begonnen werden.

Es ist bei einigermaßen günstiger Witterung Aussicht vorhanden und die Baulietung versichert, dass bis nächsten October der Unterbau durchweg im Rohen erstellt sei, dass die Eisenbrücke über Schildbach im November noch montirt werde und dass im Wesentlichen für Winter und nächstes Frühjahr nur die Rothenfuhbrücke und Dossenbachbrücke, sowie die Hochbauten auf den Stationen und ein Theil des Oberbaues übrig bleiben.

III. Betriebsmaterial.

In dem à forfait-Bauvertrag mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen sind die Lieferungen von 6 Locomotiven (1 Thal- und 5 Bergbahn-Locomotiven) nach Rigibahnsystem, sieben Personen- und fünf Gütertransportwagen vorgesehen.

Herr Riggibach in Olten hatte für die seither eröffnete Kalenbergbahn bei Wien Locomotiven mit liegendem Kessel und vervollkomneter Construction im Allgemeinen angewendet, die sich vorzüglich bewähren und nebst etwas grösserer Fahrgeschwindigkeit eine grössere Leistungsfähigkeit entwickeln. Der Verwaltungsrath entschloss sich, dieses verbesserte System zu wählen und verständigte sich darüber mit unsern Generalunternehmern, wonach wir die Differenz in den Anschaffungskosten zu tragen haben.

Eine solche Locomotive wird zwei Wagen mit 70—80 Personen zu Berge befördern, so dass hier mit drei Zügen nahezu diejenige Anzahl Passagiere befördert werden können, wie bei Vitznau durch fünf Züge. Die grössere Leistungsfähigkeit, sowie die erhöhte Fahrgeschwindigkeit, wird hier noch im Weiteren begünstigt durch die geringen Gefällsverhältnisse, die hier 20% nie übersteigen, während bei der Vitznauerlinie die Maximalsteigung 25% beträgt.

Das Verhältniss der Leistungsfähigkeit unserer Locomotiven zu denjenigen an der Vitznauerbahn verhält sich wie 8 : 6 und der Fahrgeschwindigkeit wie 7 : 5 $\frac{1}{2}$.

Wir rechnen demnach die Strecke Arth-Rigikulum 11 Kilometer mit Aufenthalt auf den Stationen in 1 Stunde und 40 Minuten zurückzulegen, während die Bahn von Vitznau mit 7 Kilometern 1 Stunde 25 Minuten hiezu annimmt. Dieses Zweiwagensystem erfordert die Anschaffung noch einiger Halb-Personen-Waggons; sonst dürfte das Betriebsmaterial nach dermaliger Frequenz und mit Rücksicht auf dessen grössere Leistungsfähigkeit genügen.

IV. Finanzielles.

Über den dermaligen Stand der Finanzen geben wir nachfolgend eine kurze Übersicht; darnach bestehen die verfügbaren Fonds in Fr. 402,512. 54 und wird derselbe zur Besteitung der monatlichen Bedürfnisse des Baubaus per Juli und August genügen. Wir glauben daher, es werden die künftigen Einzahlungen auf den Actien in ungefähr folgenden Terminen eingefordert werden müssen: 20% Anfangs September, 20% im Spätherbst dieses Jahres, 20% im Frühling 1875.

Bilanz per 30. Juni 1874.

	SOLL	Fr. Cts.
I. Action-Conto.		
Ausstehende II. Einzahlung auf 79 Actien à Fr. 100	7,900.—	
II. Commissions-Conto.		
An das Bank-Consortium für à forfait-Uebernahme des ganzen Actien- und Obligationen-Capitals ...	300,000.—	
III. Conto für Ankauf der Linie Staffelhöhe-Kulm.		
Ankaufspreis	1,500,000.—	
IV. Spesen-Conto.		
Pr. Bauleitung, Baumaterial etc.	19,751. 88	
V. Zinsen-Conto	179,200.—	
VI. Conto-Corrent-Guthaben.	402,512. 54	
VII. Bau-Conto.		
Zahlungen an die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen	1,983,352. 24	
		<u>4,392,716. 66</u>

HABEN

	Fr.	Fr.	Cts.
I. Action-Conto.			
I. und II. Einzahlung von je 20% auf 6540 Actien	1,308,000		
Voll Einzahlung auf 1860	930,000		
8400 Actien	2,238,000.—		
II. Obligationen-Conto.			
4000 Obligationen à Fr. 500 ...	2,000,000.—		
III. Betriebsconto.			
Ertrag der Linie Staffelhöhe-Kulm (Ende Juni bis Ende October 1873) ...	54,697. 10		
IV. Zinsen-Conto.			
100,019. 56			
		<u>4,392,716. 66</u>	

V. Zweites Geleise vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel nach Kulm.

Dieses Project, welches als besonderes Tractandum der Generalversammlung vorgelegt wird, ist die Folge längeren Studiums von Fachmännern darüber, ob der Betrieb dieser Strecke vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel bis Rigikulum durch beide Bahnen auf demselben Geleise bei jetziger und voraussichtlich sich mehrender Frequenz, wirksam und für beide Gesellschaften befriedigend eingerichtet werden könne.

Wir erwähnen hier ausdrücklich, dass während der Pachtzeit dieser Linie die Luzerner-Rigibahngesellschaft das erste Recht auf dieselbe hat und wir uns jener Gesellschaft zu accommodiren hätten. Nach übereinstimmenden Berichten von Fachmännern wäre dies kaum möglich und zwar vorherrschend darum, weil die Anschlussverhältnisse, welche bei den beiden Gesellschaften ganz divergirende sind, die Feststellung des Fahrtenplanes vollständig beeinflussen. Während die Luzern-Rigibahn ihre Anschlüsse bei der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, beziehungsweise der Centralbahn, wird suchen müssen, wird die Arth-Rigibahn vermöglichkeit der Dampfschiffahrt auf dem Zugsee sich gänzlich nach dem Fahrtenplan der Nordostbahn einzurichten haben. Von daher wären Störungen im Betriebe, beziehungsweise der Fahrtenpläne, unvermeidlich, wenn wir besonders annehmen, dass in der höchsten Saison 60 Züge täglich diese kurze Linie von 1 Kilometer befahren werden.

Der Bau dieses zweiten Geleises in Unter- und Oberbau ist von Herrn Oberingenieur Simonett auf Fr. 170,000 veranschlagt und könnte bis zur Eröffnung der Linie Arth-Staffel vollendet sein. Es darf nicht vergessen werden, dass dieses zweite Geleise auch nach Ablauf des Pachtvertrages mit der Luzern-Rigibahn einen nicht zu unterschätzenden Werth haben wird, da im mindesten Falle von derselben die Bezahlung eines angemessenen Pachtzinses für die fernere Befahrung der Strecke Staffelhöhe-Kulm erwartet werden darf.

Mit dieser kurzen Berichterstattung schliessen wir für dies Mal und verschieben Eingehenderes auf unsern ersten, statutengemässen Jahresbericht.

Die Generalversammlung der Actionäre genehmigte diesen Bericht unbeanstandet, ebenso wurde auch der Antrag des Verwaltungsrathes betreffend den Bau eines zweiten Geleises vom Anschlusspunkt bei Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm einstimmig gutgeheissen.

Als Rechnungsrevisoren für die Prüfung der Rechnung pro 1874 wurden gewählt die HH. Bankpräsident Stäger und Hauptmann Schröder in Lichtensteig und als Suppleant Hr. Präsident Jos. Bürgi in Arth.

Chronik.

Aus dem Bundesrathe. Das Gründungs-Komite für eine Töss-Aallmann-Bahn, domiziliert in Bäretschweil (Zürich), hat dem Bundesrat die Erklärung eingereicht, dass es mit Rücksicht auf die neueste Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse im Zürcherischen Oberland definitiv auf die Concession Turenthal-H Seelmatten verzichte. Für die Linie Bauma-Bäretschweil-Hinwil-Bubikon, mit Abzweigung von Edikon nach Wald, ist die Gesellschaft dagegen im Falle, eine dritte Fristestreckung um ein weiteres Jahr (die früheren datiren vom Juni 1871 und Dezember 1872) für den Finanzausweis und Arbeitsbeginn auf dieser Strecke beim Bunde nachzusuchen.

Von Rigi-Staffel nach Rigi-Kulm wird ein zweites Geleise angelegt und sind die betreffenden Pläne vom Bundesrat am 22. Juli genehmigt worden. Ferner haben die bündneräthliche Genehmigung erhalten: die Pläne für die Bauausführung der Tössthalbahn in den Gemeinden Oberwinterthur und Seen (Profil 2,28—8,50), sowie die Pläne der Weg- und Strassenübergänge und der Strassencorrectionen der Eisenbahlinie Oberwinterthur-Etzwileen-Kreuzlingen auf Thurgauer Gebiet, für die beiden letztern Unternehmungen mit den von den betreffenden Kantonsregierungen gewünschten Vorbehalten.

Für die Eisenbahn Stäfa-Wetzikon wird eine gewohnheitsgemäss aus drei Mitgliedern bestehende Schätzungscommission für eidgenössische Expropriation bestellt, von welchen drei Mitglieder das Bundesgericht, der Bundesrat und die betreffende Kantonsregierung je eines zu ernennen hat, mit Beifügung von zwei Ersatzmännern. Der Bundesrat hat zu dieser Commission nun am 22. Juli gewählt: Hrn. Peter Suter, Landammann im Muotathal, als dessen Ersatzmänner die Herren Jos. Weissenbach, Bezirkssamtmann in Bremgarten und G. a. Weber, Rathsherr in Netstall. Das Bundesgericht: Hrn. Nationalrat Peter Suter auf Horben (als erstes Mitglied); als dessen Ersatzmänner die Herren alt Nationalrat A. n. Wapf in Luzern und Nationalrat Dl. Flückiger in Aarwangen. Das dritte Mitglied und seine Ersatzmänner hat der Regierungsrath des Cantons Zürich zu wählen.

Das Bundesgesetz betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen vom 24. Juni 1874, für welches die 90tägige Frist, nach der Veröffentlichung im Bundesblatt vom 18. Juli, auf den 9. October nächsthin zu Ende geht, sieht in Art. 5 ein Pfandbuch vor, in welches alle Verpfändungen nach erfolgter Genehmigung, sowie die geschehenen Einzahlungen auf hypothekarische Anleihen einzutragen sind. In Vorbereitung zur Ausführung dieser Bestimmung des genannten Gesetzes, hat der Bundesrat bereits am 22. Juli das Eisenbahn- und Handelsdepartement mit der Bearbeitung der in Art. 5 des Gesetzes verlangten Verordnung über die Einrichtung und Führung des Pfandbuches und über die für betreffende Eintragungen zu bezahlenden Gebühren beauftragt. Die Führung dieses Registers wird voraussichtlich dem Personale (Secretär) des Eisenbahndepartements über-

antwortet, da voraussichtlich die Eintragungen, wenn wenigstens die erste Zeit dieses neuen Institutes der eidgenössischen Verpfändung einmal vorüber ist, sich nicht sehr zahlreich folgen werden. Bis nach Inkrafttreten des Gesetzes werden allfällig einlangende Begehren von Eisenbahnunternehmungen um Verpfändungsbewilligungen zurückgelegt bleiben müssen.

Die Direction der Uetlibergbahn hat am 22. d. vor dem Bundesrat den concessionsgemäss verlangten Finanzausweis geleistet.

In der Sitzung vom 24. d. hat der Bundesrat die Katasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der Aargauischen Südbahn von Wohlen bis Muri genehmigt.

Der Regierungsrath des Kantons Wadat schlägt dem Grossen Rathe vor, sich mit 1,650,000 Fr. in Actionen 2ten Ranges am Eisenbahnunternehmen von Croy nach Gingins zu beteiligen. Diese Actionen würden dividendenberechtigt, wenn sich diejenigen ersten Ranges mit 7 Prozent verzinsen. Die Gemeindesubvention mit 745,000 Fr. werden ebenfalls in solchen Actionen geleistet.

E mm en thal bahn. Die Generalversammlung hat am 19. c. in Burgdorf stattgefunden; Geschäftsbericht und Rechnung (über die wir später berichten werden) wurden genehmigt. Die Linie geht rasch ihrer Vollendung entgegen; Solothurn-Burgdorf über Dierendingen wird im Monat November eröffnet werden können; wogegen Solothurn-Biberist erst nach Vollendung der Solothurner Bahnhofbaute erstellt werden kann. (B. N.)

N euenburg. Herr Philippin habe seine Demission zurückgezogen. **R i g i - K a l t b a d - S c h e i d e c k** wird in ca. 3 Wochen fertig sein. Die vier Pfeiler der grossen Brücke über den Tessin sind vollendet (Unternehmer Patochi).

Der nördliche Arm der Galleria del Paradiso wurde eröffnet; von dieser Gallerie von 800 Meter bleiben noch circa 16 Meter zu durchbrechen, und auf den 6. December 1874 wird das Stück Chiasso-Lugano dem Betriebe bereit liegen. Binnen Kurzem werden Wagen und Locomotiven erwartet; — schreibt der „Corriere del Lario“.

U nfälle. **C entralbahn.** Ein Taubstummer ging jüngst bei der Station Bützberg unter der Barriere durch über die Geleise, wurde von einem Güterzuge erfasst und getötet.

N ordostbahn. 20. 7. 74, Abends. Ein Hülfswärter zwischen Bürglen und Sulgen verunglückt. Man vermutet, dass er beim Herankommen des Zuges geschlafen und nicht frühe genug die Barriere ziehen konnte, in Folge dessen (?) ihn die Locomotive am Kopfe tödlich verletzte.

Suum cuique. Wir danken der Direction der Nordostbahn die Berechtigung, dass „die Eisenbahngleise Constanza-Schaffhausen (Nr. 4. pag. 43) keine Nordostbahngleise sind“. Der dort citirte Unfall ist auf Conto der badischen Bahn zu schreiben.

Tarife. VIII. Nachtrag zum Gütertarif ab Waldshut nach Stationen der Aargauischen Südbahn — ab 1. August.

* * *

P ersonnel. La Direction du Jura-Berne nous fait savoir que notre communication sur le Personnel de ce chemin de fer n'est pas juste, et elle nous envoie les rectifications suivantes:

CHEMINS DE FER DU JURA BERNOIS.

Construction.

Siège: Bienn. Adresse: Comité de Direction du Jura Bernois.

a. Conseil d'administration:

Président: E. Francillon, négociant, à St. Imier.
Vice-président: A. Klaye, conseiller national, à Moutier.
Membres: Weber, directeur du St. Gothard, à Lucerne. P. Jolissaint, conseiller national, à Bienn. Hartmann, conseiller d'état, à Berne. J. Stämpfli, conseiller national, à Berne. A. Bucher, conseiller national, à Berthoud. G. Guillaume, conseiller d'état, à Neuchâtel, représentant du canton de Neuchâtel. Halter, conseiller d'état, représentant du canton de Bâle-Ville. Dr. Martin, Liestal, représentant du canton de Bâle-Campagne. Vogt, conseiller d'état à Soleure, représentant du canton de Soleure. Sainte-Claire-Deville, membre de l'Institut, administrateur de la Compagnie de l'Est, à Paris, la Compagnie des Joyant, ingénieur de la Compagnie de l'Est à Paris. Ed. Marti, conseiller national, à Bienn. J. Sessler, négociant, à Bienn. A. Girard, colonel fédéral, à Renan. L. Liengme, ancien maire, à Cormoret. N. Kaiser, conseiller national, à Grélligüe. A. Gobat, avocat, à Délémont. A. Fattet, négociant, à Porrentruy. H. Paulet, conseiller national, à Porrentruy. Frossard, procureur d'arrondissement, à Délémont. Hennemann, député, à Boécourt. A. Boivin, agent de droit, à Moutier. R. Falkner, lieutenant-colonel fédéral, à Bâle. F. L. Aebi, directeur de la banque cantonale à Berne. J. Grandjean, à Berne, délégué de la banque fédérale. * Ehinger de Speyr, banquier à Bâle, délégué du Bankverein. Köchlin-Geigy, député au conseil des états à Bâle, délégué de la banque commerciale de Bâle. Arn, député à Aarberg, pour les communes du district.

b. Comité de Direction:

Ed. Marti, président, directeur du Ier département (construction). P. Jolissaint, vice-président, directeur du II^e département (contentieux). J. Grandjean, directeur du III^e département (finances).

c. Ingénieur en Chef:

G. Bridel. | Girod, chef de la comptabilité.
E. Ducommun, secrétaire général. | Bracher, caissier.

Exploitation.

Sous dénomination: Chemins de fer Jura-Berne. — Siège: Berne. — Adresse: Direction du Jura-Berne.

* Récemment décédé.

Ordre administratif de l'exploitation.

Comité:

E. Marti, président, membre de la direction du Jura-Bernois.
P. Jolissaint, membre de la direction du Jura-Bernois.
J. Grandjean, membre de la direction du Jura-Bernois.
Hartmann, conseiller d'état, délégué de l'Etat de Berne.
Steiner, délégué de l'Etat de Berne.
Joost, délégué de l'Etat de Berne.
Meyer, directeur du chemin de fer Berne-Lucerne.
E. Ducommun, secrétaire général du Jura-Bernois.

Direction:

Directeur délégué du Jura-Berne: J. Grandjean.

Les services sont divisés en trois parties sous les ordres de la direction:

I Division: Bureau central. II Division: Exploitation.

III Division: Service technique.

I Division: Bureau central.

Ce service relève directement de la direction et comprend:
Le secrétariat: Louis Dattier, secrétaire de la direction. — La comptabilité générale. — La caisse centrale de l'exploitation. — Les archives.

II Division: Exploitation.

Schoch, directeur d'exploitation, chargé du service commercial, des tarifs, du mouvement, du service et de la comptabilité des gares, du télégraphe, et qui a sous ses ordres immédiats: Le contrôle et la statistique: Leu, chef de service. — Comptabilité des gares: Weibel, adjoint. — L'inspection: 1^o Ligne Langnau-Berne-Bienne-Neuveville: Leuzinger, inspecteur, chargé du contrôle du matériel roulant. Zweicker, adjoint, chargé des réclamations. — 2^o Ligne Bième-Sonceboz-Tavannes-Chaux-de-Fonds: Sandoz, inspecteur, représentant du Jura-Berne à Chaux-de-Fonds. Stauffer, adjoint. — Le service télégraphique: Frey, inspecteur.

III Division: Service technique.

Bridel, ingénieur en chef, qui a sous ses ordres pour le service et l'entretien de la voie: 1^o Ligne Langnau-Berne-Bienne-Neuveville: Müller, ingénieur. 2^o Ligne Bième-Sonceboz-Tavannes-Chaux-de-Fonds: Grapinet, ingénieur. — La traction et les ateliers: Weyermann, chef de service. — L'économat comprend le service de la construction, ainsi que l'exploitation, et relève du 2^o département du Jura Bernois. (Jolissaint, directeur.) J. C. Ott, chef de l'économat. G. Wagner, sous-chef.

* * *

Marktberichte.

EISEN & KOHLE. London, den 24. Juli 1874. In Glasgow sämmtliche Roheisen sorten im Steigen. Im Cleveland-District gestalten sich die Aussichten günstiger. Roheisenpreise fester; zunehmende Nachfrage. Man erwartet in Bälde bessere Preise für Schienen und gewalztes Eisen im Allgemeinen.

In South-Yorkshire und Derbyshire sind die Miners on Strike übereinkommen, 10% Reduction anzunehmen und die weiteren von den Minenbesitzern verlangten 2½% der Entscheidung des Schiedsrichters zu überlassen.

In Lancashire fallen die Kohlenpreise und in South-Yorkshire ist der Kohlenhandel fast Null.

Die Kohlengrubenbesitzer in South-Wales haben auf Ende August allen Arbeitern gekündigt und es wird ein Reductionsverlangen von mindestens 10% erwartet. Man spricht von 20% Kohlemachfrage ziemlich gut, zu mittleren Preisen. Der Eisenhandel in South-Wales will sich noch nicht erholen. Seit circa 14 Tagen ist der Wassermangel so bedeutend geworden, dass mehrere der noch beschäftigten grösseren Werke, theilweise zum Stehen gebracht sind.

Preise.

Wales. Schienen.	£ 7. 05	bis	£ 8. —
Wales. Bessemer	" 10. —	" "	10. 10
Kohle, London 24/6 Durchschnitt.			

* * *

Zahl der Aktien	Pari Curs	Ein- bez.	Actien	Zinstermi	Rendite 1872	Rendite 1873	Curse 18.—25. Juli.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	0/0	
800	500	500	Bödelibahn . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5*)	
75,235	500	500	Centralbahn, alte .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	605G.—607G./2G.
24,765	500	200	„ neue .	oto.	—	—	567G./2—568G./4G.
68,000	500	200	Gotthardbahn . . .	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	505B.
25,000	500	100	Internat.Bergbahnen	März	—	6,25	555B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte .	30. Juni u. Dez.	8	8	593G.—594G.
18,584	500	300	„ neue .	30. Juni u. Dez.	—	—	575G.
2,500	500	500	Rigibahn . . .	15. Dezbr.	15	17	1310G.—1380G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	480B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale .	Juli	1,60	1,60	136G.—132G.
28,000	500	200	„ privilégiées .	1. Juli	—	—	517G.—515G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	—	5*)	495G.
45,000	500	500	V.Sch.-Bahnen,Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	247G./2G.—250G.
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	400G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell.				
			haft Neuhausen . . .	1. Octbr.	10	12	590G.—595G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	400B.
3,000	500	500	Eisenbahnmatt.-Fabr.	Bern	1. April	5	400B.

*) Bauzinsen.

* * *

L iteratur. Bei der „Bohemia“ in Prag erscheint soeben das erste Heft der dritten Auflage von: „Karmarsch und Heeren's Technischem Wörterbuch“, bearbeitet von den Professoren Kick & Gintel unter Mitwirkung einer Reihe der hervorragendsten Professoren und Techniker, unter welchen wir auch unsern Landsmann, Professor A. R. Harlacher in Prag, finden.

Ein Wörterbuch ist immer ein nützliches Ding, so lange nicht ein Mensch Alles wissen kann, und das wird noch eine ziemliche Zeit dauern. Es existieren leider nur viel zu wenig solcher Wörterbücher, und der Grund davon,

dass wir nicht schon in jeder Specialbranche einen solchen treuen Gehülfen besitzen, liegt wohl nur in der sehr grossen Mühe, welche ein derartiges Unternehmen erfordert, und dem verhältnismässig hohen Preis, den deswegen jedes solche Buch erhalten muss. Wer erinnert sich nicht mit lebhaftem Bedauern der Einstellung der Fortsetzungen des vorzüglichen technologischen Lexicons von Hülsse!

Es ist keine Frage, dass jedes solche Lexicon einem wahren Bedürfniss entgegenkommt, und diess lässt sich heutzutage, wo die Technik so zur Alleinherrscherin der Welt geworden ist, mit um so mehr Recht von einem technischen Wörterbuch sagen. Wie oft stossen wir in unsern Tageszeitungen auf technische Ausdrücke, deren Bedeutung uns fremd ist; wie oft wünschen wir irgend einen technischen Prozess, dessen Details wir vergessen haben, in unserem Gedächtniss schnell aufzufrischen; wie oft kommen wir bei dem ineinandergriffen der technischen Branchen, beim Studium irgend eines Zweiges in den Fall, einzelne Details aus einem andern Zweige, den wir nicht speciell studirt haben und nicht Zeit finden, besonders durchzunehmen, herbeiholen zu müssen! In allen diesen Fällen steht uns das technische Wörterbuch rathend zur Seite, und es bildet somit einen nothwendigen Begleiter für Jedermann, der sich mit irgend einem technischen Zweige beschäftigt oder sich auch nur nebenbei um Technisches interessirt. — Eine andere Frage ist dann, ob das vorhandene Buch auch voll und ganz seine Aufgabe erfülle, ob es vollständig sei, alle Begriffe enthalte, und ob die Erklärungen derart beschaffen seien, dass sie ein deutliches, genaues Bild der betreffenden Vorrichtung, des betreffenden Processes geben. Es gibt nichts Aenderlicheres, als ein Wörterbuch, das nur so die landläufigsten Begriffe enthält, die man so ziemlich alle sonst weiss, das einen aber bei jedem Worte, das nicht alle Tage vorkommt, im Stich lässt. Ueber diesen Punkt ist aber schwer urtheilen, bis man einmal das ganze Werk beisammen hat und es braucht; wir dürfen wohl hoffen, dass die Reihe der mitarbeitenden Capacitäten Garantie genug bietet für Vollständigkeit nach dieser Richtung.

Was aber den zweiten Punkt, die verständliche, klare Erläuterung anbelangt, so haben wir für den Inhalt alles Lob und bedauern, aus Mangel an Platz nicht den einen oder andern Artikel probeweise mittheilen zu dürfen. Es kommt dazu, dass eine Reihe guter deutlicher Holzschnitte (im Ganzen über 2000) das Werk wesentlich unterstützen.

Die Ausstattung des Buches ist vor trefflich.

Das Werk wird in ca. 200 Druckbogen gross Lex. oder 4 Bänden oder 40 Lieferungen erscheinen, die Lieferung a 2 Fr. 70 Cts., und soll in 2-3 Jahren vollendet sein.

Der Weltverkehr und seine Mittel. Rundschau über Schiffahrt und Welthandel. Wir erhalten eben die acht ersten Lieferungen dieses im Verlage von Otto Spamer in Leipzig erscheinenden Werkes und benützen gerne diesen Anlass, auf diess reichhaltige und gut ausgestattete Buch aufmerksam zu machen. Dasselbe gibt zuerst eine Uebersicht über die Entwicklung des Völkerverkehrs und der Welthandelsbewegung, und behandelt dann in kurzen Abrissen Entwicklung und Geschichte der einzelnen Verkehrsmittel: Post, Eisenbahn, Wasserstrassen, Schifffahrt, Telegraph, mit dazwischen eingestreuten Bemerkungen über Messen und Märkte, Personenbeförderung in Metropolen, Schiffbau, die Physik des Meeres, Einrichtungen zur Sicherung des Seeverkehrs, industrielle Ausstellungen etc. In anziehender Sprache wird jeweilen der Zustand des betreffenden Verkehrsmittels in den verschiedenen Zeiten und bei den verschiedenen Völkern gegeben, und Jedermann wird darin eine Fülle von neuen und interessanten Daten finden; wir heben hervor: das Postwesen Englands und Deutschlands, Strassenlocomotiven, die Pacificbahn, Pullman's Wagen, die Panamabahn, Peru's Bahnen, die Eisenbahnen im Kriege, der Suez-Canal, die verschiedenen Arten von Schiffen, der Schiffbau. Eine grosse Anzahl ordentlicher Holzschnitte und Tonbilder hilft der Anschaugung nach. Das ganze Werk erscheint in 16 Lieferungen zum Preise von $\frac{1}{2}$ Mark.

Zinszahlungen.
Schweiz. Nordostbahn. Anleihen vom 30. Nov. 1871. Coupon Nr. 5 ab 31. Juli. — id. vom 1. Februar 1859. Coupon Nr. 9.

* * *

Eingegangene Drucksachen.

Società delle Strade ferrate Romane. Statistica dell' Esercizio.

Anno 1873.

Emmenthalbahn. Erster Geschäftsbericht. 1873.

Arth-Rigi-Bahn. Bericht an die Generalversammlung der Actionäre 1873.

Suisse Occidentale. Annexes au Rapport du Conseil d'Administration.

Tableaux statistiques du Trafic pendant l'année 1873.

Technische Blätter. 1874. I.

Denkchrift zur Erinnerung an die fünfundzwanzigjährige Gründungsfeier des öster. r. Ingenieur- und Architec- Vereins. Wien 1873.

Ratti, G. Ingennere. Cenni intorno alle Costruzione del Ponte di ferro sul Po a Borgoforte per la ferrovia Mantova-Modena. 1874. Firenze. Civelli.

— Costruzione d'un Ponte in ferro a Crociere sul fiume Reno presso Poggio Renatico. 1870. Milano Tip. e Litog. degli Ingenneri.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nr. 58.

Inhalt: Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Leitung des bisher über die Strecke Wejhybka-Kladno der Nucitzer Erzbahn gegangenen Verkehrs über die Strecke Wejhybka-Neu-Kladno-Duby. Uebergang des Betriebes der Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn auf die österreichische Nordwestbahn. Zur Reform des Eisenbahnbetriebes: X. Generelle Zugdienst-Tabellen; Normalfahrpläne. Vereinsgebiet: Betriebsreglement. Neue Bahn-Eröffnungen. Berliner Briefe (die Kaufmannsältesten über die Tariffrage; Etat der preuss. Eisenbahnverwaltung; Ihrhove-Neuschanz; Preussisch-russische Bahnen; Schlesische Gebirgsbahn; Kiel-Flensburg; Stettin-Hannover; Dortmund-Enschede; Münster-Enschede; Berliner Stadt-Eisenbahn; Berliner Verbindungsbahn). Frankfurter Correspondenz. Leipziger Pferdeisenbahn-Frequenz im I. Halbj. 1874. Saarbrücker Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1873. Oesterr. Staatsbahn, ausserordentliche Generalversammlung. Oesterr. Nordwest- und Galizische Carl-Ludwig-Bahn, Geschäftsberichte pro 1873. Ungar. Staatsseisenbahnen, Eröffnung der Strecke Rosenau-Dobschan resp. Stand der Baurbeiten auf der Strecke Feled-Theisszholz. Ausland: Schweizerische Nordostbahn, Geschäftsbericht pro 1873. Frankreich, Generalversammlung der Actionäre der Bahn von Orleans nach Chalon; neue Bahnprojekte. Belgien, Ecloo-Brügge und Ostende-Armentières. Technisches: Eisenbahnbrücken über den Mississippi. Literatur: Eine vereinfachte Personensexpedition von Reitler. Miscellen über die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Eisenbahnkalender. Officielle und Privat-Anzeigen. — Nr. 59. Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen: Eröffnung der Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Haltstelle Friedrichshagen für Güterverkehr; Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen. Mittheilungen über den Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn von Funk. Vereinsgebiet: Nassauische und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, Geschäftsberichte pro 1873. Ausland: Schweizerische Centralbahn, Geschäftsbericht pro 1873. Russland, Betriebsvorschriften. Technisches: Eisenbahnwagen-Kuppelung. Markt-Bericht. Eisenbahn-Kalender. Officielle und Privat-Anzeigen. Inhalt der Beilage: Tarifübersicht pro Juni 1874.

Der Schluss des Artikels über die neuen bernischen Bahnunternehmungen sammt Karte folgt in der nächsten Nummer.

Errata. Page 38, 2ème colonne, 13ème en montant: au lieu de: $A \times B \times C$
et à $A \times B \times C \times \left(\frac{1}{L}\right)^2$, lire: $\frac{A \times B^2}{C}$ et à $\frac{A \times B_2}{C} \times \left(\frac{1}{L}\right)^2$.

Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1874	1873		1874	1873	Déférence	1874	1873	Déférence
Jura - Berne				Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Langnau - Berne - Bienna - Neuveville ...	86	86	1 — 30 Juin	138,000	131,627	+ 6,373	1,605.—	1,580.55	+ 74
			depuis 1 Janvier	762,237	747,097	+ 15,140	8,863.60	8,687.19	+ 176
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes ...	53	—	1 — 30 Juin	78,000	—	—	1,472.—	—	—
			depuis 1 Mai	160,500	—	—	3,029.—	—	—
Nordostbahn									
Engères Netz	213	213	1 — 30 Juin	794,000	794,165	— 165	3,727.70	3,728.47	— 0.77
			depuis 1 Janvier	4,258,327	4,177,537	+ 80,790	19,992.13	19,612.83	+ 379
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 30 Juin	110,800	113,055	— 2,255	1,731.25	1,766.48	— 35
			depuis 1 Janvier	494,584	472,258	+ 36,626	7,727.85	7,379.03	+ 349
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 30 Juin	12,200	11,477	+ 723	610.—	573.85	+ 36
			depuis 1 Janvier	69,686	57,690	+ 11,996	3,484.28	2,884.47	+ 600
Suisse Occidentale	332	332	1 — 30 Juin	993,500	997,751	— 4,251	2,992.46	3,005.27	— 13
			depuis 1 Janvier	5,374,793	5,346,807	+ 27,986	16,189.12	16,104.84	+ 84
Jougne-Eclépens	35	—	1 — 30 Juin	8,265	—	—	236.14	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 30 Juin	539,000	500,718	+ 38,282	1,960	1,820	+ 140
			depuis 1 Janvier	2,667,419	2,537,943	+ 129,476	9,700	9,229	+ 471
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 30 Juin	22,000	25,989	— 3,989	846	999	— 153
			depuis 1 Janvier	111,381	116,123	— 4,742	4,284	4,466	— 182
Lausanne-Echallens	15	—	1 — 10 Juillet	1,894	—	—	126.27	—	—
	15	—	10 — 20 "	2,818	—	—	187.87	—	—
			depuis 1 Janvier	25,005	—	—	ca. 2300	—	—

Remarque. Fautes d'impression dans les Bulletins de la Suisse Occidentale, recette brute par kilomètre février 1873 doit être 2146.19 au lieu de 2116.19; et de l'Union suisse, ligne du Toggenburg, recette par kilomètre Mars 1874 doit être 665 au lieu de 625.