

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 6

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

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

mit der Lieferung nothwendig verlieren. Die Manchester hatte 20 Locomotiven im Bau, die sie hoffte der Gesellschaft verkaufen zu können, und hatte deswegen ein so niedriges Angebot gemacht.

Nach neuesten Berichten sind die Schenectady Locomotive-Works, N. Y., geschlossen worden. Die Rogers Locomotive Works zu Paterson, N. Y., sind beinahe geschlossen; nur einige Mann sind noch auf Reparaturen beschäftigt. Die Werkstätten der Pennsylvania Railroad Company arbeiten nur noch fünf Tage wöchentlich. In den Werkstätten der Pittsburgh, Ft. Wayne und Chicago Railway wird nur noch fünf Stunden täglich gearbeitet. Selbstverständlich reduciren sich damit entsprechend auch die Löhne.

Die Lage der amerikanischen Locomotivfabriken scheint hiernach nicht gerade rosig zu sein. (Railroad Gazette.)

**Chronik.**

Herr Bundesrath Scherer, Chef des Eisenbahn- und Handelsdepartements, ist am 29. Juli von seinem Urlaub zurückgekehrt. Die Kur, welche Herr Scherer zur Stärkung seiner angegriffenen Gesundheit in Tarasp durchgemacht, soll von gutem Erfolg begleitet gewesen sein.

Aus dem Bundesrathe. Der Bundesrath hat in der Sitzung vom 27. Juli für die Eisenbahn Rorschach-Heiden die eidgen. Schätzungscommission bestellt und in dieselbe gewählt: Hrn. Bezirksgerichtspräsident Messikomer in Seegräben (Zürich) und als Ersatzmänner desselben die Herren Bezirksrichter Sal. Angst in Basserstorf (Zürich) und Rathsherr Tschudy-Büeler in Schwanden (Glarus). Vom Bundesgericht ist als erstes Mitglied der Commission ernannt worden Hr. Alt-Kantonsgerichtspräsident Gemsch in Schwyz, und als Ersatzmänner desselben die Herren Oberrichter Häberlin in Berg (Thurgau) und Alt-Nationalrath Ant. Wapf in Luzern. Die Regierungen von St. Gallen und Appenzell A.-Rh. haben je ein drittes Mitglied und Ersatzmänner desselben zu bezeichnen.

In der Sitzung vom 31. Juli hat der Bundesrath die von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen eingelangten Catasterpläne, Längen- und Querprofile für die Bergbahn Rorschach-Heiden auf dem Gebiete des Cantons St. Gallen genehmigt, mit einigen Vorbehalten, welche von der betreffenden Cantonsregierung betreffend Strassenübergänge gewünscht wurden.

Auf der Bahnstrecke am linken Ufer des Untersee's, Thurgauer Gebiet, ist ein Fall vorgekommen, dass gegen eine Bauteilung eines Dorfbaches von den Anwohnern dieses Baches Einsprache erhoben wurde, da durch die Art und Weise, wie von der Bahngesellschaft die Dammbaute ausgeführt werde, die öffentlichen Interessen gefährdet werden. Diese Einsprache wurde beim Statthalteramt des betreffenden Bezirkes geltend gemacht, und es erfolgte gegen die Bahngesellschaft ein Inhibitionsbefehl, dem sich dieselbe unterzog, sofort aber an den Bundesrath recurirte. Dieser hob den Inhibitionsbefehl auf, übergab die Vollziehung der Thurgauischen Regierung und wies die Einsprecher an, sich wenn sie gegen den Bau der Bahn in seiner Ausführung etwas einzuwenden haben, an den Bundesrath zu wenden, da jede andere Behörde für irgend einen Entscheid in Sachen incompetent sei. Gemäss Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872, ist es nämlich bekanntlich der Bundesrath, welcher nach Anhörung der Regierung des betreffenden Cantons bei Genehmigung der Baupläne für Eisenbahnen die öffentlichen Interessen zu wahren hat. Die diessfälligen Begehren der Gemeinden sind durch Vermittlung der Cantonsregierungen zu gehöriger Zeit beim Bundesrath geltend zu machen, der darüber endgültig entscheidet. Kraft der ihm über den Bau und Betrieb der Eisenbahn zustehenden Controle, ist es auch seine Sache, darüber zu wachen, dass gemäss der genehmigten Baupläne gebaut werde, und diessfällige Beschwerden sind daher an ihn zu richten. Aus diesen Erwägungen wird abgeleitet, dass die Inhibition einer cantonalen Administrativbehörde, als von incompetenten Stelle erlassen, cassirt werden muss.

Ein analoger Fall hat sich im Canton Zürich auf der Linie Oberwinterthur-Etzwilen zugetragen, allwo ein Privatmann gegen die Anlegung eines Abzugskanales Einsprache erhob, da derselbe zu wenig tief gelegt werde und in Folge dessen die Versumpfung des anstossenden nicht expropriirten Grundstückes nach sich ziehen würde. Der Bezirksgerichtspräsident des betreffenden Bezirkes erliess auf diese Einsprache eine Audienzverfügung, worin er den Bau inhibirte, unter Androhung von Bussen im Fall von Ueberschreitung dieses Verbotes. Auch hier cassirte der Bundesrath auf Ansuchen der betreffenden Bahn diese Verfügung, unter Mittheilung an den betreffenden Einsprecher, dass seine Reclamation an den Bundesrath zu richten sei. Die Erwägungen zu diesem Entscheid sind im Wesentlichen den oben mitgetheilten gleichbedeutend. Die Controle über den Bau und Betrieb nicht nur, sondern auch die Entscheidung über Ansprüche von Expropriation steht unzweifelhaft nach dem eidgen. Gesetz den eidgen. Behörden zu, und diese einzige sind competent zu beurtheilen, ob eine Bauarbeit nach dem Plan in Angriff genommen wird oder nicht, ob öffentliche oder Privatinteressen davon betroffen und verletzt werden u. s. w. Somit kann auch hier weder eine administrative noch eine richterliche Verfügung irgend welcher cantonalen Beamten, soweit ihnen das Gesetz nicht ausdrücklich eine Befugniss zuschreibt, als gültig anerkannt werden. Eine Anerkennung solcher Befugniss zur Bauinhibition und andern Aehnlichem schliesse die Anerkennung des cantonalen Instanzenzuges und Möglichkeit einer Verschleppung von grosser Tragweite und unlöslicher Conflicte zwischen cantonalen und eidgenössischen Beamten in sich.

Aus Interlaken ist von einem Expropriirten der Bodelibahn dem Bundesrath eine Beschwerde eingereicht worden, welches die Rückgängigmachung des denselben betreffenden Expropriationsurtheils bezweckt, da, wie der Beschwerdeführer behauptet, die Expropriation nicht zu dem Zwecke, zu welchem das expropriirte Terrain an die Bahn übergeben worden sei, d. h. nicht zu Bahnzwecken verwendet werde. Es handelt sich um eine Zufahrtsstrasse zum Bahnhof Interlaken, welche mit einem Einschnitt angebracht wird, wobei der Expropriat nun behauptet, die durch den Einschnitt gebildeten Borde längs der Strasse dürfen nicht aus seinem Besitz gerissen werden, die Bahn bedürfe des betreffenden Terrains, nämlich eben der Borde längs der Strasse, nicht und beabsichtige Speculation damit zu treiben. Dagegen wendet die Bahn ein, dass das Expropriationsurtheil vollständig in Kraft getreten und Rechtens geworden sei, demnach aber alles Terrain, warum es sich handle, in das Eigenthum der Bahn übergegangen sei. Der Bundesrath wies die Beschwerde ab und zwar ohne auf die Sache einzutreten. Es handelt sich nach seiner Ansicht nämlich nur um die Interpretation eben jenes Expropriationsurtheils, und die Interpretation von Urtheilen ist nicht Sache des Bundesrathes, sondern des Bundesgerichtes. Nach dem Wortlaut des Urtheils steht der Eigenthumsübergang an die Bahn fest; es wird sich darum handeln zu entscheiden, ob nicht bei solchen Expropriationen, wenn es sich nachträglich herausstellt, dass der expropriirte Gegenstand nicht den Expropriationszwecken

dient, nach Sinn und Geist des Expropriationsgesetzes eine Rücktradition zu erfolgen habe.

Am 29. Juli Morgens 3 Uhr wurde der 725 m. lange Tunnel del Paradiso bei Lugano durchbrochen. (B. N.)

**Unfälle.** Am 31. Juli wurden durch andauernden Regen verschiedene Störungen im Betrieb und Bau der Eisenbahnen verursacht, so bei Felben, Sulgen-Bürglen, Kaltbrunn-Uznach, Ebnat-Lichtensteig, im Emmenthal u. s. w., jedoch keine von grosser Bedeutung.

Centralbahn. 30. 7. 74. Mittags wurde beim Manövriren der Locomotiven einem jungen Menschen von einer Maschine das rechte Bein abgedrückt. Der Unglückliche starb nach kurzer Zeit an den Folgen der Verblutung.

Bötzberg. 29. 7. 74. Morgens stürzte ein Theil des Dammerüstes der Bötzbbergbahn um und überschlug eine grosse Anzahl Arbeiter, wovon drei bedeutende Verletzungen davontugten.

1. 8. 74. Vormittags ward die Frau eines Maschinenführers, welche am ersten Einschnitt unter einen Materialzug gerieth, buchstäblich in Stücke zerrissen und war plötzlich todt.

**Marktberichte.**

EISEN & KOHLE. London, 31. Juli 1874. Obgleich der Miners-Strike in South-Yorkshire und North Derbyshire noch keineswegs als überwunden und zu Boden getreten bezeichnet werden kann, so scheint doch der Sachverhalt etwas besser zu stehen. Mehrere grosse Collieries sind wieder in vollem Betriebe und man erwartet das Nachfolgen verschiedener anderer, binnen einigen Tagen. Zwei grosse Massenmeetings haben stattgefunden, bei denen die Unionsführer P. Casey und W. Brown in kräftigen und vernünftigen Anreden den Miners die Nothwendigkeit der Rückkehr zur Arbeit auseinandergesetzt. Zugleich circulirte ein Rundschreiben von Normansell und Casey an sämtliche Logen der Union in den beiden Districten. Es stellt dasselbe die Lage der Miners in England, Schottland und Wales klar und wahrheitsgetreu dar. In Wales zeigen sich entschiedene Verstimmungen gegen die General-Union und es hat sich bereits ein Kern gebildet, dessen Trachten auf Ausschneiden geht, auf eine separate Union für Wales dringend.

Wales ausgenommen, steht die Eisenindustrie fühlbar etwas besser. Käufer von Schienen, die, auf ferneres Sinken rechnend, zurückgehalten haben, zeigen unverkennbare Aengstlichkeit ihre Aufträge zu placiren, bevor die Preise merklich steigen. Die Nachfragen mehren sich. Die North Eastern Railway Co. ist im Markte für ein bedeutendes Quantum Schienen; es sind russische Aufträge da; 5 Millionen Pfund sollen im Cap für Eisenbahnen verausgabt werden; die indischen Linien verlangen bedeutende Summen; verschiedene neue Bahnen in Südamerika kommen zur Ausführung; Portugal, Italien, Oesterreich, Schweden werden kommen, so dass die Aussichten auf nächstes Jahr ermuthigend sind.

Preise:  
Kohle in London 21/— bis 24/3  
Schienen: 50—60 Pfund per Yard in Wales f. O. B. £ 7. 10— 8. — pr. Tonne.  
Cleveland " " 8. — 8. 15 " "  
Stahl-Schienen: Wales " " 10. — 11. — " "  
Liverpool " " 10. 10— 11. 10 " "  
Roheisen: Middlesbro Nr. 1: 75/— pr. Tonne.  
Nr. 3: 70/— " "  
Giesserei Nr. 4: 64/— bis 65/— pr. Tonne.  
zum Verpudden Nr. 4: 57/6 bis 58/6 " "

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Course 27. Juli — 1. August.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	0/0	510G.
800	500	500	Bödelibahn . . . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5*	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	607 1/2G.—610G.
24,765	500	200	„ neue . . . . .	dto.	—	—	568 3/4G.
68,000	500	200	Gotthardbahn . . . .	30. Juni u. Dez.	6*	6*	502 1/2G.—505G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	535B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.—598 3/4G.
18,584	500	300	„ neue . . . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	575G.
2,500	500	500	Rigibahn . . . . .	15. Dezbr.	15	17	1380G.—1350G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	475G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	132, 133, 132G.
28,000	500	200	„ privilégiées . . . .	1. Juli	—	—	513, 512, 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	260B.—257 1/2B
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.- Fabrik Winterthur . .	1. Novbr.	—	0	400G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell- schaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	600, 615, 610G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	400B.
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern . . . . .	1. April	5	0	300G. 350B.

\*) Bauzinsen.

**Neue Bücher.**

Methods for the Computation from Diagrams of Preliminary and final Estimates of Railway Earthwork, giving Quantities to the nearest cubic yard on inspection, for both regular and irregular sections, direct from ordinary field notes. New-York, D. Appleton & Co. (in press).  
A Catechism of the Locomotive. June 1874.  
Schreiber. Die Preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874. Berlin. Ernst und Korn. 1874.  
Nani, C. Della Responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie relativamente ai trasporti. Torino, V. Bona 1874.  
F. Del Prete. Sopra l'Armamento delle Ferrovie Economiche. Roma, Tip. & Lit. del Giornale del Genio Civile. 1874.

**Cours des actions et obligations des chemins de fer.**

Nous empruntons au „Bulletin Suisse des Fonds publics et des Tirages“ le tableau suivant:

	1873	15 Juin	15 Juillet
Actions Paris-Lyon-Méditerr. ...	856. —	856. 25	897. 50
„ Nord-Français ...	995. —	1056. 25	1062. 50
Oblig. Paris-Lyon-Méditerr. ...	272. —	287. —	290. —
„ Nord ...	278. 50	292. —	305. —
„ Chem. Portugais ...	200. —	240. —	239. —
„ Chem. Romains ...	158. —	176. 25	182. 50
Actions Chem. Lombards ...	430. —	315. —	300. —
„ Chem. Autrichiens ...	770. —	726. 35	700. —
„ Central Suisse ...	677. 50	600. —	608. 75
„ Nord-Est ...	627. 50	590. —	597. 50
„ Suisse Occidentale ...	231. 25	146. 25	143. 75
Oblig. Suisse Occidentale ...	960. —	943. 75	923. 75
„ 4 1/2 Central ...	99. —	95. —	95. —
„ 4 1/2 Nord-Est ...	99. —	95. —	95. —

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nr. 60  
 Inhalt: Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Eröffnung der württembergischen Staatsbahnstrecke Hechingen-Balingen und der ungar. Staatsbahnstrecke Rosenau-Dobschau. Oesterr.-ungar. Correspondenz (Differential-Tarife; Rumänischer Anschluss; Temesvár-Orsova; Oesterr. Staatsbahn; Magazine und Zufahrtstrassen; Ausgediente Unteroffiziere; Bahnunfälle; Gewichtsansätze; Neue Frachtbriefe; Generalversammlungen der Kronprinz-Rudolfbahn und der österr. Nordwestbahn; Galizischer Verkehr; Ungar.-galizische Tarife; Russisch-österr. Conferenzen; Falkenau-Graslitze; Neue Stationen; Günstige Börse). Süd-Norddeutsche Verbindungs-, erste

Siebenbürger, Rheinische, Hannover-Altenbeckener und Saal-Eisenbahn, Geschäftsberichte pro 1873. Personenverkehr auf den Eisenbahnen von und nach Berlin. Altona-Kieler Eisenbahn, Concessionsurkunde für eine Hafenhahn. Eisenbahnproject Oepeln-Gross-Strelitz-Morgenroth. Achener Industriebahn, Verlängerung der Baufrist. Hannover-Altenbeckener Eisenbahn, Auflösung der Betriebs-Direction. Braunschweigische Eisenbahn, Interimsscheine. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Frachtenverkehr von und nach Gross-Wudike. Leipzig-Meuselwitzer Eisenbahn, Probefahrt. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Breslau-Raudten eröffnet. Bayerische Staatsbahnen, Eröffnung der Bahnlinie Donauwörth-Ingolstadt. Frankfurt a/M. Ausland: Russland. Miscellen. Eisenbahn-Kalender. Officielle und Privat-Anzeigen. — Nr. 61. Die Reformen im österr. Eisenbahnwesen. General-Tarif-Conferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Aus Sachsen (Zwickau-Schwarzenberg-Carlsbad; Altenberger Kopfstation; Chemnitz-Aue-Aadorf; Sächsisch-Thüringische Eisenbahn; Chemnitz-Komotau; Geschäftsbericht der Greiz-Brunner Eisenbahn; Elbbücke bei Niederwartha). Berlin-Görlitzer und Main-Weser Bahn, Geschäftsberichte pro 1873. Pilsen-Priesener Eisenbahn, Baubeginn auf der Linie Pilsen-Eisenstein-Grenze. Die Betriebseinnahmen der böhmischen Eisenbahnen im Juni 1874. Ungar.-galizische Eisenbahn, Tarifaufhebung. Personalnachrichten. Ausland: Gotthardbahn, 5. Quartals- und 2. Jahresbericht. Technisches: Schneeschutzeinrichtungen auf amerikanischen und europäischen Eisenbahnen. Eisenbahn-Verbands-Karten. Eisenbahn-Kalender. Die Frequenz und Einnahmen der österr.-ungar. Eisenbahnen im Juni 1874. Officielle und Privat-Anzeigen.

Avec le consentement de la librairie J. Dalp à Berne, dépositaire des Rapports tri-mensuels et mensuels du St-Gothard, il est joint au présent numéro de notre journal le Nr. 19 de ces derniers.

Text und Zeichnungen zur Pulverramme folgen wegen Verspätung erst in nächster Nr.

**ANZEIGEN — ANNONCES**

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren  
**HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.**

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité  
**HAASENSTEIN & VOGLER à ZÜRICH et ses succursales.**

**Spezialitäten für Eisenbahn-Bau und Betrieb.**

Tunnelbohrmaschinen, Luftcompressionspumpen, Locomotiven mit Luftbetrieb, Ventilatoren, Dampfmaschinen, Dampfkessel, Steinbrechmaschinen zur Anfertigung von Kleinschlag für Kiesdecken, Mörtelmaschinen, gelochte Bleche in Eisen, Stahl, Kupfer, Messing und Zink, mechanische Hebevorrichtungen, Materialtransportwagen, Baupumpen, Wasserstationspumpen, Apparate zum Wiedergewinnen der noch nutzbaren Coaks aus Steinkohlenaschen, transportable Schmiedefeuer liefert die

Maschinenbau-Actien-Gesellschaft **Humboldt** zu Kalk bei Deutz am Rhein.

NB. Eine Versuchsstation, in welcher unsere Tunnelbohrmaschinen und Luftcompressionspumpen, sowie alle Zerkleinerungsmaschinen täglich im Betrieb gesehen werden können, ist in unserm Etablissement eingerichtet. [H-41916]

Sieben erschienen:  
**Der Locomotivbau,**

von  
**E. Heusinger von Waldegg.**  
 1. Hälfte Fr. 16.

Obiges Werk bildet zugleich den Anfang des III. Bandes von Heusinger's Eisenbahntechnik und soll bis Jahreschluss complet werden.

Vorrätig bei

**Orell Füssli & Co.,**  
 Buchhandlung in Zürich.

**Arth-Rigibahn-Gesellschaft.**

Gemäss § 6 der Statuten hat der Verwaltungsrath heute beschlossen, auf den 1. September d. J. eine Einzahlung von 20% auf den Actien der Arth-Rigibahn-Gesellschaft einzufordern. Die Tit. Actionäre sind daher eingeladen, diese dritte Einzahlung von 20% oder Francs 100 per Actie am 31. August, 1. und 2. September zu leisten

- |              |                               |
|--------------|-------------------------------|
| in Arth      | bei der Sparcassa             |
| „ Basel      | „ Herrn Bischoff zu St. Alban |
| „ Luzern     | „ der Bank in Luzern          |
| „ Winterthur | „ „ Bank in Winterthur        |
| „ Zürich     | „ „ Schweiz. Kreditanstalt    |
| „            | „ „ Herrn C. W. Schläpfer.    |

Bei der Einzahlung sind die Interimsscheine den Zahlstellen behufs Vormerkung der geleisteten Einzahlung einzureichen.

Arth, den 21. Juli 1874.

Namens des Verwaltungsrathes der Arth-Rigibahn,

Der Präsident:

**G. Bürgi.**

**Vereinigte Schweizerbahnen.**

Vom 1. August nächsthin an treten auf den Badischen und Württembergischen Eisenbahnen sowohl im internen Verkehr als im directen Verkehr mit der Schweiz einschliesslich der **Main-Nekarbahn** Frachterhöhungen in der Weise ein, dass zu den bisherigen Frachtsätzen für Eilgut und Stückgüter 20% und für Wagenladungsgüter 10% bis zur Schweizergrenze hinzugerechnet werden.

Von diesen Erhöhungen sind folgende Tarife betroffen:

1. Der Tarif Mannheim-V.S.B. vom 1. August 1865.
2. Der Tarif für den Verkehr zwischen der Main-Nekar- und der Badischen Bahn mit den -V.S.B. vom 1. September 1868.
3. Der Tarif Mannheim-Bodenseeuferorte vom 1. Juli 1870.
4. Der Tarif nach und von den übrigen badischen Stationen und den Bodenseeuferorten vom 1. November 1871.
5. Der Tarif zwischen Ludwigshafen einer- und der N.O.B. und V.S.B. andererseits vom 20. Mai 1866.
6. Der Tarif Ludwigshafen-Neustadt und Speyer-Bodenseeuferorte vom 1. Juli 1870.
7. Der Tarif für den Württemb.-Schweizer-Verkehr v. 1. Oct. 1873. Für den Kohlenverkehr ab Mannheim und Kehl werden neue Tarife erstellt und später publicirt werden.

**ST. GALLEN**, den 24. Juli 1874.

[1055 R]

**Die Generaldirection.**

Im Laufe dieses Monats wird bei uns ausgegeben:  
**Systematischer Katalog**  
 der

**Eisenbahn-Literatur**

Deutschlands, Frankreichs, Englands und Italiens,  
 meist aus den Jahren 1865 bis 1874.

Brieftaschenformat. Brochürt. Preis 50 Rappen.

**Inhalts-Verzeichniss:**

- |  |  |
|--|--|
| I. Zeitschriften.  | V. Eisenbahnbau incl. Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signalwesen etc. |
| II. Kalender und Jahrbücher.   | VI. Eisenbahnhochbauten.   |
| III. Encyclopädien. Werke, verschiedene Gebiete des Eisenbahnwesens berührend. | VII. Locomotiven und Transportmaterial, incl. Dampfmaschinenlehre.           |
| IV. Eisenbahnunterbau:   | VIII. Administration und Betrieb.  |
| a. Terrainaufnahme, Nivellement, Formelbücher.                                 | IX. Eisenbahnrrecht, Eisenbahnpolitik, Eisenbahnstatistik.                   |
| b. Tracirung.  | X. Eisenbahnen im Kriege.  |
| c. Erdbau und Tunnels (mit einschlägigen Capiteln der Bau-mechanik).           | XI. Eisenbahnkarten und Geographie.  |
| d. Brücken und Durchlässe.   |  |

Wir glauben mit der vorliegenden zum ersten Mal versuchten systematischen Zusammenstellung der Eisenbahnliteratur des In- und Auslandes allen Interessenten einen um so grösseren Dienst zu erweisen, als es auch für Fachmänner immer schwieriger wird, das täglich anwachsende Gebiet dieser Specialität zu überblicken.

Die Abonnenten dieses Blattes erhalten den Katalog nach Erscheinen gratis und franco.

Die im Kataloge verzeichneten Werke sind meist auf unserem Lager vorrätig oder können in kürzester Frist von uns geliefert werden.

**ORELL FÜSSLI & Co. in Zürich,**  
 Buchhandlung für wissenschaftl. u. technische Literatur.

**Kleinere Locomotiven**

für schmale und normale Spurweite liefert als  
 Specialität seit 1860 die

**Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn**

[H-3888-Z]

zu Heilbronn.