

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

Fr. 20,000. —, so haben wir jetzt schon approximativ einen 5% Reinertrag der Ankautsumme, während derselbe mit Eröffnung der Linie Arth-Staffel und der Kaltbad-Scheidebahn, 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 Gotthardbahnstation bei Oberarth bestimmt, ist in letzter Zeit das Tracé der Arth-Rigibahn von der Schulhausofmatt 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 nöthigen 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 Situirung der Gotthardbahnstation 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), hievon 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-Rothenthutunnel (lang 2806 Fuss), meist Felsarbeit durch die Kräbelwand, ist zu $\frac{3}{4}$ erstellt und 1150 Längenfuss eingeschottet und zur Schienenlage bereit.

4. Rothenthutunnel-Fruttl (lang 2450 Fuss). Erd- und Felsarbeit, sowie Mauerwerk zu $\frac{2}{3}$ erstellt. Im Rothenthutunnel (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. Fruttl (lang 2000 Fuss), ist sammt dem Ausweichgeleise eingeschottet und für die Schienenlage bereit.

6. Fruttl — 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 Schienenlage 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 Rothenthutunnel (6960 Fuss) mit 1. November begonnen werden.

Es ist bei einigermaßen günstiger Witterung Aussicht vorhanden und die Bauleitung 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 Rothenthutunnel- 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 Rigibahnssystem, sieben Personen- und fünf Gütertransportwagen vorgesehen.

Herr Riggerbach in Olten hatte für die seither eröffnete Kalenbergbahn bei Wien Locomotiven mit liegendem Kessel und vervollkommener 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-Rigikulm 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 Zweigagensystem 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.

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

Bilanz per 30. Juni 1874.

	Fr.	Cts.
SOLL		
I. Actien-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
	4,392,716.	66

HABEN

I. Actien-Conto.

I. und II. Einzahlung von je 20% auf	Fr.	Fr.	Cts.
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. Betriebs-Conto.

Ertrag der Linie Staffelhöhe-Kulm (Ende Juni bis Ende October 1873)	54,697.	10
---	---------	----

IV. Zinsen-Conto.

	100,019.	56
--	----------	----

	4,392,716.	66
--	------------	----

V. Zweites Geleise vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel nach Kulm.

Dieses Project, welches als besonderes Tractandum der Generalversammlung vorgelegt wird, ist die Folge längerer Studiums von Fachmännern darüber, ob der Betrieb dieser Strecke vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel bis Rigikulm 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 Luzerner-Rigibahn ihre Anschlüsse bei der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, beziehungsweise der Centralbahn, wird suchen müssen, wird die Arth-Rigibahn vermittelt der Dampfschiffahrt auf dem Zugersee 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 Luzerner-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 Bundesrath. Das Gründungs-Komite für eine Töss-Allmann-Bahn, domizilirt in Bäretschwil (Zürich), hat dem Bundesrath die Erklärung eingereicht, dass es mit Rücksicht auf die neueste Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse im Zürcherischen Oberland definitiv auf die Concession Turbenthal-Seelmatten verzichte. Für die Linie Bauma-Bäretschwil-Hinweil-Bubikon, mit Abzweigung von Edikon nach Wald, ist die Gesellschaft dagegen im Falle, eine dritte Fristerstreckung 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 Bundesrath am 22. Juli genehmigt worden. Ferner haben die bundesrätliche Genehmigung erhalten: die Pläne für die Bauausführung der Tössthalbahn in den Gemeinden Oberwinterthur und Seen (Profil 2,28–3,50), sowie die Pläne der Weg- und Strassenübergänge und der Strassen correctionen der Eisenbahnlinie Oberwinterthur-Etzwilen-Kreuzlingen auf Thurgauer Gebiet, für die beiden letzteren 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 Bundesrath und die betreffende Kantonsregierung je eines zu ernennen hat, mit Beifügung von zwei Ersatzmännern. Der Bundesrath hat zu dieser Commission nun am 22. Juli gewählt: Hrn. Peter Suter, Landammann im Muotathal, als dessen Ersatzmänner die Herren Jos. Weissenbach, Bezirksammann in Bremgarten und Gab. Weber, Rathsherr in Netstal. Das Bundesgericht: Hrn. Nationalrath Peter Suter auf Horben (als erstes Mitglied); als dessen Ersatzmänner die Herren alt Nationalrath Ant. Wapf in Luzern und Nationalrath 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 Bundesrath 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 allfällige einlangende Begehren von Eisenbahnunternehmungen um Verpfändungsbewilligungen zurückgelegt bleiben müssen.

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

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

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

Emmenthalbahn. 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 Derendingen wird im Monat November eröffnet werden können; wogegen Solothurn-Biberist erst nach Vollendung der Solothurner Bahnhofbaute erstellt werden kann. (B. N.)

Neuenburg. Herr Philippin habe seine Demission zurückgezogen. Rigi-Kaltbad-Scheideck 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“.

Unfälle. Centralbahn. Ein Taubstummer ging jüngst bei der Station Bützberg unter der Barriere durch über die Geleise, wurde von einem Güterzuge erfasst und getödtet.

Nordostbahn. 20. 7. 74. Abends. Ein Hülfswärter zwischen Bürglen und Sulgen verunglückt. Man vermuthet, dass er beim Herankommen des Zuges geschlafen und nicht früh genug die Barriere ziehen konnte, in Folge dessen (?) ihm die Locomotive am Kopfe tödtlich verletzte.

Suum cuique. Wir verdanken der Direction der Nordostbahn die Berichtigung, dass „die Eisenbahnzüge Constanz-Schaffhausen (Nr. 4. pag. 43) keine Nordostbahnzüge 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.

Personnel. 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 BEROIS.

Construction.

Siège: Bienne. 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 Bienne.
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.

Représentants
du
Canton de Berne.

Halter, conseiller d'état, représentant du canton de Bâle-Ville.
Dr. Martin, à 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.
Joyant, ingénieur de la Compagnie de l'Est à Paris.

Ed. Marti, conseiller national, à Bienne.
J. Sessler, négociant, à Bienne.
A. Girard, colonel fédéral, à Renan.
L. Liengme, ancien maire, à Cormoret.
N. Kaiser, conseiller national, à Grelligue.
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 IIe département (contentieux).
J. Grandjean, directeur du IIIe 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. Zweiacker, adjoint, chargé des réclamations. — 2^o Ligne Bienne-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 Bienne-Sonceboz-Tavannes-Chaux-de-Fonds: Grapinet, ingénieur. — La traction et les ateliers: Weyerhann, chef de service. — L'économat comprend le service de la construction, ainsi que l'exploitation, et relève du 2^e 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 sämtliche Roheisenarten 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 übereingekommen, 10% Reduction anzunehmen und die weiteren von den Minenbesitzern verlangten 2 1/2% 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 Reduktionsverlangen von mindestens 10% erwartet. Man spricht von 20% Kohlenachfrage 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 Actien	Parl. Curs.	Ein- bez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curs
					1872	1873	
					1872	1873	18. — 25. Juli.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	5*)	510G.
800	500	500	Büdelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	605G. — 607 1/2G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	567 1/2 — 568 3/4G.
68,000	500	200	Gothardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	505B.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,35	535B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	593 3/4G.
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	„ privilegiées . . .	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	4,35	2	247 1/2G. — 250G.
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	590G. — 595G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Friburg	April	—	0	400B.
3,000	500	500	Eisenbahnmater.-Fabr.				
			Bern	1. April	5	0	400B.

*) Bauzinsen.

Literatur. Bei der „Bohemia“ in Prag erscheint soeben das erste Heft der dritten Auflage von: „Karmarsch und Heeren's Technischem Wörterbuch“, bearbeitet von den Professoren Kiek & 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 existiren 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 verhältnissmässig 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 Hülse!

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 Ineinandergreifen 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, herbeizuholen zu müssen! In allen diesen Fällen steht uns das technische Wörterbuch rathend zur Seite, und es bildet somit einen notwendigen 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 Aergerlicheres, 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 zu 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 vortrefflich.

Das Werk wird in ca. 200 Druckbogen gross Lex. oder 4 Bänden oder 40 Lieferungen erscheinen, die Lieferung à 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, Schiffahrt, 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 Anschauung nach. Das ganze Werk erscheint in 16 Lieferungen zum Preise von 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.

Denkschrift zur Erinnerung an die fünfundzwanzigjährige Gründungsfeier des

österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien 1873.

Ratti, G. Ingegner. Cenni intorno alla 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 Litogr. degli Ingegneri.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nr. 58.

Inhalt: Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Leitung des bisher über

die Strecke Wejhybka-Kladno der Nueitzer 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 Zug-

dienst-Tabellen; Normalfahrpläne. Vereinsgebiet: Betriesreglement. Neue

Bahn-Eröffnungen. Berliner Briefe (die Kaufmannsältesten über die Tarif-

frage; Etat der preuss. Eisenbahnverwaltung; Ihrhove-Neuschanz; Preuss-

sisch-russische Bahnen; Schlesische Gebirgsbahn; Kiel-Flensburg; Stettin-

Hannover; Dortmund-Enschede; Münster-Enschede; Berliner Stadt-Eisen-

bahn; Berliner Verbindungsbahn). Frankfurter Correspondenz. Leipziger

Pferdeisenbahn-Frequenz im I. Halb. 1874. Saarbrücker Eisenbahn, Ge-

schäftsbericht pro 1873. Oesterr. Staatsbahn, ausserordentliche General-

versammlung. Oesterr. Nordwest- und Galizische Carl-Ludwig-Bahn, Ge-

schäftsberichte pro 1873. Ungar. Staatseisenbahnen, Eröffnung der Strecke

Rosenau-Dobschan resp. Stand der Bauarbeiten auf der Strecke Feled-

Theissholz. Ausland: Schweizerische Nordostbahn, Geschäftsbericht pro

1873. Frankreich, Generalversammlung der Actionäre der Bahn von Orleans

nach Chalons; neue Bahnprojecte. Belgien, Eclloo-Brügge und Ostende-

Armentières. Technisches: Eisenbahnbrücken über den Mississippi. Lite-

ratur: Eine vereinfachte Personenexpedition von Reiter. Miscellen über

die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Eisenbahnkalender. Officielle und Privat-

Anzeigen. — Nr. 59. Verein deutscher Eisenbahnerverwaltungen: Eröffnung

der Niederschlesisch-Märkischen 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, Geschäfts-

berichte pro 1873. Ausland: Schweiz, Rigi-Kaltbad bis Unterstetten er-

öffnet; Durchbruch des Bözbergstunnels. 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

samt Karte folgt in der nächsten Nummer.

Errata. Page 38, 2ème colonne, 13ème en montant: au lieu de: $A \times B \times C$

et à $A \times B \times C \times \left(\frac{1}{L}\right)^2$, lisez: $\frac{A \times B^2}{C}$ 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	Différence	1874	1873	Différence
Jura - Berne	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Langnau - Berne - Bienne - Neuveville...	86	86	1 — 30 Juin	138,000	131,627	+ 6,373	1,605.—	1,530.55	+ 74
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes...	53	—	depuis 1 Janvier	762,237	747,097	+ 15,140	8,863.60	8,857.19	+ 176
			1 — 30 Juin	78,000	—	—	1,472.—	—	—
			depuis 1 Mai	160,500	—	—	3,029.—	—	—
Nordostbahn									
Engeres 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.