

Bötzbergbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3716>

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.

5. Ist sonach auf die Beschwerde einzutreten, so stellt sich die zu entscheidende Frage so dar, ob der Canton Schwyz wegen der Gesetzgebungen anderer Cantone, welche die Actien als Mobilienvermögen ihrer Inhaber an deren Wohnort besteuern, verhindert werden könne, das Vermögen der Actiengesellschaften mit Inbegriff des Grundcapitals an dem Domicil der Besteuerung zu unterwerfen. Diese Frage ist zu verneinen, vorausgesetzt auch, dass, was gegenwärtig nicht zu entscheiden ist, in der Besteuerung der Actiengesellschaft und der Actionäre eine unzulässige Doppelbesteuerung zu finden wäre.

6. Dass eine Actiengesellschaft ein geeignetes Steuerobject ist, bedarf, zumal im vorliegenden Falle, keiner weitern Begründung, da beide Parteien über die rechtliche Natur solcher Gesellschaften als juristische Personen einig gehen und diese rechtliche Auffassung sowohl mit der schweizerischen Rechtsanschauung als mit den cantonalen Civilgesetzbüchern, soweit solche die Actiengesellschaften behandeln, im Einklange steht. So anerkennt Recurrentin ja auch ausdrücklich die Steuerpflicht hinsichtlich ihres im Canton Schwyz befindlichen Grundeigenthums mit Ausnahme der Eisenbahn. Dagegen gehen die Parteien nicht einig hinsichtlich der Steuerpflicht des Mobilienvermögens beziehungsweise des Grundcapitals. Recurrentin behauptet, Letzteres bilde ein Passivum der Actiengesellschaft, während Recursbeklagte dasselbe als Capitalvermögen der Recurrentin zur Steuer heranziehen will.

7. Das Grundcapital wird allerdings durch die einzelnen Actionäre zusammengebracht und besteht lediglich aus den Einzelcapitalien, welche die Actionäre zur Bildung derselben als Gesamtcapital zusammengelegt haben. Allein dadurch werden die Actionäre nicht Gläubiger, sondern Mitglieder der Actiengesellschaft. Dieselben erwerben durch die Einzahlung des Actienkapitals keine Forderungsrechte im Umfange der einbezahlten Beträge; die Actien sind keine Forderungstitel für bestimmte Geldsummen oder deren Aequivalent, sondern repräsentieren der Gesellschaft gegenüber nur die Quoten, zu welchen die Inhaber am Gesellschaftsvermögen antheilberechtigt sind. Das Grundcapital der Actiengesellschaft stellt sich somit nicht als ein Passivum derselben, sondern als das von den Actionären für das Actienunternehmen ausgesonderte und ausgesetzte Betriebscapital dar, welches dieselben am Gewinn und Verlust des Unternehmens theilhaftig; so jedoch, dass sie unter keinen Umständen mehr als den Betrag ihrer Actien sammt Zinsen verlieren können, indem das zusammengelegte Capital als selbstständige Persönlichkeit mit eigenen Rechten und Pflichten hingestellt wird, welche auf der einen Seite von den Privatschicksalen der Actionäre losgelöst ist, auf der andern Seite aber auch diese letztern nur im Umfange des einbezahlten Actienkapitals beim Schicksale des Unternehmens theilhaftig. Die Actiengesellschaft erscheint demnach als eine Capitalgenossenschaft, welche mit Recht da besteuert wird, wo sie ihr Domicil hat, beziehungsweise wo das zur selbstständigen Persönlichkeit erhobene Capital handelt und den Schutz des Staates geniesst.

8. Dass der Betrag des Grundcapitals nach allgemeiner Uebung der Actiengesellschaften unter die Passiven desselben aufgenommen wird, ist für das Wesen desselben, beziehungsweise der Actien ganz ohne Bedeutung. Diese Buchungsweise ist lediglich eine Rechnungsmanipulation, durch welche das Actiencapital in eine Schuld der Gesellschaft an die Actionäre und die Actien nicht in einen Forderungstitel für eine bestimmte Geldsumme umgewandelt wird.

9. Kann demnach die Steuerpflicht der Actiengesellschaft auch bezüglich des Grundcapitals nicht bezweifelt werden, so spricht für deren Besteuerung auch unter der Voraussetzung, dass in der gleichzeitigen Steuerbelastung der Gesellschaft und der Actionäre eine unzulässige Doppelbesteuerung zu erblicken wäre und daher nur die Wahl bliebe, entweder jene oder diese zu besteuern, noch der Umstand, dass sonst die ausländischen Inhaber von Actien von jeder Steuer im Inlande befreit würden, während das Bundesrecht nur eine Doppelbesteuerung im Inlande verbietet, die ausländischen Actionäre sich daher nicht auf dasselbe berufen könnten.

10. Hier wird ausgeführt, dass dagegen der recurrite Entscheid der Regierung von Schwyz gegen die dortige Verfassung (Art. 22) und die Steuergesetzgebung verstosse, indem die Actiengesellschaft ein verfassungsmässiges Recht darauf habe, dass soweit das Actiencapital in Grundeigenthum angelegt sei, Letzteres und nicht das Actiencapital der Steuer unterworfen werde, — und dass der Canton Schwyz sowohl nach seiner eigenen Gesetzgebung als dem allgemein angenommenen Grundsatz, dass das Grundeigenthum da zu versteuern sei, wo es liege, das Immobilienvermögen der Recurrentin, welches ausserhalb des schwyzerischen Gebietes sich befindet, nicht besteuern dürfe.

Steuerpflicht der Eisenbahnen. Zu obigem Falle war von der Recurrentin auch bestritten, dass die Eisenbahn Kaltbad-Rigi-Scheideck und das Betriebsmaterial derselben besteuert werden dürfe, weil im Canton Schwyz ein Gesetz über Besteuerung von Eisenbahnen nicht bestehe und Eisenbahnen, ein Vermögensobject von so besonderm Characterbild, dass die Aufstellung eines Gesetzes über deren Besteuerung jedenfalls in den Ressort der Bundesgesetzgebung falle. Hierauf wurde vom Bundesgerichte erwidert:

Ueber die Besteuerung von Eisenbahnen enthält die Bundesgesetzgebung keinerlei Vorschriften. Die schwyzer. Regierung verletzt daher, wenn sie die auf ihrem Gebiete liegende Eisenbahnstrecke der Recurrentin, für welche in der Concession keine Steuerfreiheit gewährt worden ist, zur Steuer heranzieht, kein Recht, welches derselben durch die Bundesverfassung oder die Bundesgesetzgebung gewährleistet wäre.

* * *

Suisse occidentale. Es geht uns folgende Zuschrift zu: Unter dem Titel „Eine Rechtsfrage“ theilen Sie in Ihrer 7. Nummer der Entscheid des Bundesrathes mit, in Sachen der „Société générale suisse des Eaux et Forêts“ contra „Suisse occidentale“.

Erlauben Sie mir einiges beizufügen, was zur Beurtheilung der Frage von Wichtigkeit sein mag.

1. Die Baugesellschaft hat dem Verlangen der Wassergesellschaft keine unbedingte Weigerung entgegengestellt; sie hat sich bereit erklärt, der Wasserleitung Durchgang zu gestatten, nur verlangte sie, dass es auf dem Weg eines Vertrages festgestellt werde, dass der Bahngesellschaft die freie Verfügung über den Boden bleibe, welcher zur Legung der Leitung nothwendig sei; sie gestattete den unentgeltlichen Durchgang, verlangte aber die Anerkennung ihres Eigenthumsrechts, das Recht, von der Wassergesellschaft verlangen zu dürfen, dass die Leitung verlegt werde, wenn die Zunahme des Verkehrs einen Umbau der Bahnhofanlagen in Freiburg erheischen sollte.

Diese Anerkennung wurde verweigert, und von der Wassergesellschaft an den Bundesrath appellirt.

2. Allerdings stützte sich die Suisse occidentale in ihrer Eingabe an das eidg. Departement auf den Wortlaut der Concession, und erwähnte den Umstand, dass die Leitung die Bahn nicht kreuze, und der Bundesrath erklärte, dieser Fall sei nur beispielsweise in der Concession angeführt, weil er der häufigste sei, und die Auslegung des Wortlautes dürfe nicht beschränken, sondern erweitern.

Jedoch war dieser Umstand nur im Vorbeigehen von der Eisenbahngesellschaft erwähnt, und der Hauptgrund, warum sie sich dem Begehren der Wassergesellschaft widersetzt, in dem Umstand gesucht, dass der zu erreichende Zweck ein Privatzweck sei, zu dessen Gunsten das Expropriationsrecht gegen ein schon bestehendes Unternehmen von allgemeinem Nutzen verlangt wird.

Bis jetzt, auch unter dem neuen Eisenbahngesetz, kann eine Eisenbahngesellschaft gegen eine solche das gewöhnliche Expropriationsverfahren nicht anwenden, sie ist vielmehr darauf angewiesen, sich mit der, ihr im Wege stehenden Verwaltung zu verständigen, immerhin unter dem Vorbehalt der Entscheidung durch den Bundesrath. Wenn nun das Expropriationsrecht einer Eisenbahnunternehmung gegen eine Eisenbahngesellschaft nicht ertheilt wird, so kann dieses Recht noch viel weniger gegen eine Eisenbahn von einem Unternehmen von bloss localer Bedeutung beansprucht werden.

3. Der Bundesrath hat zwar die Wassergesellschaft ermächtigt, ihre Leitung durch den Hof vor dem Bahnhof Freiburg zu legen, gleichzeitig aber erklärt, dass, wenn Veränderungen in der Anlage dieses Bahnhofs das Fortbestehen der Leitung in Frage stellen sollten, er einen neuen Beschluss fassen wird, und, dass die ertheilte Erlaubniss kein ewiges Recht zu Gunsten der Wassergesellschaft schaffe. A.

* * *

Bötzbergbahn. Wir erhalten folgende Zuschrift: Die schweizerische Wochenschrift „die Eisenbahn“ enthält in ihrer Nr. 8 vom 26. Februar abhin eine den „Basler Nachrichten“ entnommene Correspondenz über den Bau der Bötzberrgbahn, welche in Bezug auf die baulichen Zustände des grossen Eisenbahndammes oberhalb Frick bei Ueken nicht ganz zutreffend ist und somit der Berichtigung bedarf. Es ist nämlich keineswegs die Basis dieses Bahndammes zu der Höhe desselben zu gering erstellt worden, und es haben auch nicht die auf circa 120 Fuss Höhe aufgefüllten thonhaltigen Erdmassen, von dem

anhaltenden Regen erweicht, zu den allerdings bedeutenden Rutschungen Veranlassung gegeben; vielmehr haben der daselbst schwierige Untergrund, so wie der grosse in Folge der Lehne thalwärts gerichtete Druck des ebenfalls auf zweifelhaftem Boden ruhenden Dammes diese Erdbewegungen, trotz vorangegangener umfassender Entwässerung des Untergrundes, herbeigeführt.

Die zur Bewältigung dieser Rutschungen sofort angeordneten energischen Maassregeln erweisen sich, ungeachtet der anhaltend ungünstig gewesen Witterung, als zweckentsprechend, so dass kein Anlass zu der Vermuthung vorliegt, dass der ganze Bau durch diesen unvorhergesehenen Vorfall irgend eine Verzögerung erleiden werde.

* * *

Expropriationsrecht. h. Aus dem Bundesrath. Das Expropriationsrecht stellt an die Spitze den Satz, dass der zu exproprirende Gegenstand (Grundstück) dem Expropriator (Bahngesellschaft) unerlässlich nothwendig sei. Nun ereignet sich folgender Fall:

Eine Bahn ist durch Vertrag in den Besitz einer Landparzelle gekommen, die sie für das Tracé nicht gebraucht und deshalb veräussert. Nachträglich findet sie jedoch, dass diese Landparzelle, welche an den Damm angrenzt, für die Dammbaute aus dem Grund nothwendig sei, da daraus Kies für die Beschotterung gewonnen werden soll. Der Käufer jener Parzelle wendet nun aber hiegegen ein, diese Nothwendigkeit sei nicht vorhanden, indem ja die Bahn selber das Grundstück einfach hätte behalten müssen, wenn es für sie nothwendig gewesen wäre. Diese Einrede wurde jedoch abgewiesen, und die Expropriation gewährt, da ein Bedürfniss, auch wenn es sich erst im vorgerückten Stadium der Bauten, und, entgegen den anfänglichen Muthmaassungen über den Umfang der Expropriationsbegehren in erweitertem Maasse geltend macht, sobald es nur ein Bedürfniss im Sinn des Expropriationsgesetzes ist, immer noch zur Expropriation berechtigt. Dass die Bahn selber zufällig als Vormann im Eigenthumsrecht an diesem Grundstück auftritt, kann natürlich noch weniger Einfluss auf das Begehren ausüben und namentlich in dem Verkauf durch die Bahn kein bindender Verzicht auf die Expropriation erblickt werden. Eine Frage, die vom Exproprianten nicht aufgeworfen wurde, die aber in diesem Falle factisch vorlag, besteht darin, ob das betreffende Grundstück (Kiesgrube) im Sinne des Gesetzes wirklich für die Bahnbaute nothwendig sei. Es werden dem Bundesrath noch andere Fälle zur Entscheidung vorgelegt werden, über die Frage, in wie weit die Expropriation von Materialien zum Bau der Bahn gestattet werden soll; darüber später im Zusammenhang. Im Fall der berührten Kiesgrube entschied der Bundesrath, der die gesetzlichen Erfordernisse des Falles, auch wenn sie nicht in der Einrede genannt werden, von sich aus zu prüfen pflegt, dass die Expropriation zuertheilt sei. Der Wortlaut des Gesetzes ist übrigens in diesem Punkte unklar und eine Praxis noch nicht entwickelt.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Internationaler Postvertrag. Herr Bundesrath Borel soll von Minister Decazes in Paris die Zusicherung erhalten haben, dass Frankreich dem Vertrag beitreten werde.

Bundesgericht. Im „Winterth. Landb.“ wird die officielle Herausgabe der Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts in deutscher und französischer Sprache angeregt.

Die Einwohnergemeinde Zofingen hat mit grossem Mehr die Uebertragung der Garantie für das Obligationencapital der Eisenbahn Winterthur-Zofingen an die Nationalbahn beschlossen.

Berner Eisenbahnsubventionen. Die am 28. Februar stattgehabte Abstimmung über die Eisenbahnsubventionen des Cantons Bern ergab folgendes Resultat:

Aarberg 1165 Ja, 643 Nein; Aarwangen 1709 Ja, 946 Nein; Bern 2131 Ja, 4625 Nein; Biel 1133 Ja, 110 Nein; Büren 537 Ja, 404 Nein; Burgdorf 1724 Ja, 1041 Nein; Courtelary 2266 Ja, 219 Nein; Delsberg 581 Ja, 1583 Nein; Erlach 505 Ja, 145 Nein; Fraubrunnen 1462 Ja, 515 Nein; Freiberg 331 Ja, 1271 Nein; Frutigen 1113 Ja, 159 Nein; Interlaken 4555 Ja, 168 Nein; Konolfingen 1057 Ja, 1315 Nein; Laufen 455 Ja, 570 Nein; Laupen 663 Ja, 856 Nein; Münster 824 Ja, 804 Nein; Neuenstadt 163 Ja, 256 Nein; Nidau 601 Ja, 430 Nein; Oberhasle 1575 Ja, 10 Nein; Pruntrut 1459 Ja, 2877 Nein; Saanen 555 Ja, 116 Nein; Schwarzenburg 249 Ja, 500 Nein; Seftigen 1089 Ja, 708 Nein; Signau 1530 Ja, 610 Nein; Obersimmenthal 1012 Ja, 101 Nein; Niedersimmenthal 1320 Ja, 204 Nein; Thun 2677 Ja, 1066 Nein; Trachselwald 1641 Ja, 875 Nein; Wangen 1343 Ja, 953 Nein; Militär 25 Ja, 13 Nein. Total 37,047 Ja und 24,089 Nein.

Nordostbahn. Der Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, wonach der Ausbau und der Betrieb dieser Linie auf Rechnung und Gefahr der genannten Gesellschaft von der Nordostbahn übernommen werden, hat am 26. Februar die Genehmigung des Verwaltungsrathes der Letzteren erhalten. Die Bestimmungen des Vertrages haben namentlich die Ergänzung erfahren, dass die Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der nach dem Vertrage zunächst der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln obliegenden Ver-

pflichtungen übernehmen. Abgesehen von der Zustimmung der Generalversammlung der Letzteren bedarf somit der Vertrag zu seiner Perfection noch entsprechender Beschlüsse der genannten beiden Gemeinden.

Der Verwaltungsrath hat das von Hrn. Oberingenieur Moser ausgearbeitete Project für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich und die Einführung der neuen Linien in denselben genehmigt. Darnach verbleibt der Personenbahnhof an seiner jetzigen Stelle, der Güter- und Rangirbahnhof wird auf die Westseite von Neufrankenthal in Aussersihl verlegt und der bisher von Güterschuppen und Lagerhäusern eingenommene Raum soll in Zukunft zur Erweiterung der dem Personenverkehr dienenden Geleise, sowie zur Anlage von Locomotiv- und Wagenremisen verwendet werden.

Centralbahnhof in Basel. Auf Begehren der Basler Regierung und unter Zustimmung des eidg. Eisenbahndepartements hat die Centralbahnverwaltung folgende vorläufige Anordnungen zur Sicherung des Verkehrs über die Bahnhofübergänge getroffen, unvorgreiflich einer gänzlichen Beseitigung der Niveaupassagen:

- a. Vermehrung des Wärterpersonals und kürzere Dienstzeit desselben.
- b. Unterstellung der Wärter unter den Bahnhofvorstand.
- c. Weisungen an den Betriebsoberingenieur und den Maschinenmeister, welche eine thunlichste Befreiung der Übergänge vom Manövrirenden bezwecken.
- d. Auftrag zu beförderlicher Ausarbeitung eines Projectes zur Erstellung von provisorischen Passerellen beim Heumatt- und St. Margarethen-Übergang.

Gotthardbahn. Ueber die Demission des Herrn Oberingenieur Gerwig vernimmt man, dass dieselbe dem Beschlusse der Direction zuzuschreiben sei, wonach für die Hochbauten ein eigener mit allen Competenzen ausgerüsteter Architect angestellt werden solle. Die Direction habe nämlich mit Missvergnügen den äusserst primitiven Zustand der Bahnhöfe und Remisen an den Tessiner Linien constatiren müssen, in welchem sich dieselben zur Zeit der allerdings der grossen Energie des Hrn. Gerwig zu verdankenden Betriebseröffnung dieser Linien befanden. Da nun Hr. Gerwig in der Eigenschaft als Ingenieur und nicht als Architect angestellt sei, so habe die Direction geglaubt, dem Verwaltungsrath eine Trennung der Gewalten und Zuweisung alles dessen, was sich auf Gebäude bezieht, an einen Fachmann vorschlagen zu sollen. Hr. Gerwig opponirte, da er jedoch mit seiner Ansicht nicht durchdrang, habe er seine Entlassung eingereicht.

Von anderer Seite wird mitgetheilt, dass dies nicht der einzige Grund der Demission sei. In der Hauptsache sollen sich die Meinungsdivergenzen zwischen der Direction und Hrn. Gerwig auf eine andere Organisation des technischen Betriebes beziehen.

Hr. Director Sulger hat die Stelle eines Präsidenten und Mitglieds des Directoriums der schweiz. Centralbahn niedergelegt.

Unfälle.

Arth-Rigibahn. Durch eine Explosion in Folge von unvorsichtigen Aufwärmens von Dynamit wurden Dienstag den 23. Februar circa acht italienische Eisenbahnarbeiter mehr oder minder erheblich verletzt; einer blieb auf der Stelle todt.

Jurabahn. In Münster verunglückte beim Aufwärmens von Dynamitpatronen der Eisenbahnarbeiter Pianto aus Italien. Eine Patrone platzte und Pianto wurde über eine Felswand von 60 bis 100 Fuss hinabgeworfen. Gefährlich verwundet ward er aufgehoben und in das Spital zu Delsberg gebracht.

Centralbahn. In der Nacht vom 22./23. Februar verunglückte auf der Eisenbahnlinie Burgdorf-Bern der Hilfswärter Joh. Hofer in Urtenen, indem er in Mattsetten vom letzten Bahnzuge erfasst und circa 40 Schritte weit geschleppt wurde. Die Verletzungen hatten den Tod zur Folge.

Bahnhof Bern. Den 25. Februar Nachmittags 2 Uhr verunglückte ein Arbeiter, Namens Zwahlen, beim Kuppeln von Wagen, indem er von den Puffern erfasst und erdrückt wurde. Es erfolgte der sofortige Tod.

Literarische Uebersicht erschienener Neuigkeiten

zu beziehen durch

Orell Füssli & Co. in Zürich.

- Adcock's Engineer's Pocket-Book for 1875. 9. —
 Agenda Oppermann à l'usage des ingénieurs, architectes, agents-voyers, conducteurs de travaux, mécaniciens et industriels. Contenant, outre les feuillets de l'agenda proprement dit un recueil de chiffres et de notes d'un usage journalier et un cahier de papier quadrillé, pour l'année 1875. rel. 2. 75
 Angström, über Gesteinsbohrmaschinen. Aus Jern-Kontorets Annalen für 1874, übers. von B. Turley. Mit 3 lith. Taf. 4. —
 Annales des Ponts et Chaussées. 1875. 12 numéros. 26. —
 — Télégraphiques. 1875. 12 numéros. 15. —
 Annuaire pour l'an 1875, publié par le Bureau des Longitudes, contenant une Notice scient.: Défense de la Loi des Tempêtes, par M. Faye. Avec nombreuses figures. 1. 65
 Architecture moderne de Vienne, publiée avec le concours des architectes M. H. H. v. Ferstel, E. u. H. v. Förster, Th. v. Hansen etc. par Prof. Dr. C. v. Lützow et Arch. Ludw. Tischler. Planches gravées sous la direction de Ed. Obermayer. 2. Livr. (8 Kupfertafeln und 2 Seiten Text.) (à) 10. 70
 Ausstellungs-Bericht, officieller Wiener. Herausgeg. durch d. General-Direction d. Weltausstellung unter General-Red. v. Prof. Richter.
 Heft 9. Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen, von E. Tulp. (2. Aufl. m. Zeichnungen und Tabellen) 3. 20
 „ 55. Dampfkessel, v. J. F. Radinger. (Mit 55 Holzschnitten.) 6. 15
 „ 60. Mathemat. u. physikal. Instrumente, v. Lippich, Tinter, Ditscheiner, Waltenhofen, Schönberger. (Mit 34 Holzschnitten.) 5. 35
 „ 63. Marinewesen, v. A. Friedmann. (Mit 109 Holzschn. u. 19 lithogr. Taf. 16. —
 „ 69. Die Telegraphen-Apparate, v. Ditscheiner. (Mit 6 lith. Tafeln.) 2. 15
 „ 82. Die Kesselarmaturen u. Schmiervorrichtungen, v. V. Novelly. (m. 15 H. 2. 15
 „ 83. Die Motoren, v. Prof. Radinger. (Mit 130 Holzschn.) 3. 35
 Bahnpolizei-Reglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands, v. 1875. Mit 1 Holzchnitt-Tafel in 4^o.
 — Dasselbe m. vollst. alph. Sachregister. — 80. 10
 — Dasselbe in Auszug in Plakat-Format — 50
 — Eleg. auf Papp gezogen, mit rother Einfassung, — und mit 2 Metallringen versehen. 2. —