

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 12

Artikel: Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf Ende Juni 1873
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2027>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

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

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

Zur Amortisation von Inhaberpapieren. (Corr. aus Basel.)

Unterm 12. Sept. 1871 verlangt Ch. F. unter Vorweisung der zugehörigen Couponsbögen die Amortisation von 10 verlorenen Actientiteln der S. C. B. und richterliche Ermächtigung an das Directorium dieser Gesellschaft zur Aushingabe neuer Titel. — Das Civilgericht von Basel hat jedoch auf Antrag der beklagten Gesellschaft geurtheilt, es sei zur Zeit in dieses Begehren nicht einzutreten und zwar aus folgenden Rechtsgründen:

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

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

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

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

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

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

Die jungen Aspiranten dürfen nicht vergessen, dass, während die Nachfrage nach Eisenbahnbeamten in Zukunft nur langsam wachsen wird, die Zahl der Candidaten von Jahr zu Jahr zunimmt, und dass von Jahr zu Jahr ein höherer Maassstab an die geistige Befähigung derselben angelegt wird. Wenn aber die allgemeine Befähigung auf einer höhern Stufe steht und die Zahl der auf diesen Durchschnitt kommenden Candidaten die Nachfrage übertrifft, dann wird specielles Wissen werthvoll werden; und diejenigen, die solches besitzen, werden die Glücklichen sein. Die Tendenz der heranwachsenden Generation, mit einer „artigen“ Stellung zufrieden zu sein, wird in den nächsten zwanzig Jahren sicherlich Manchem Mangel und Elend bringen. Schon jetzt sehen sich Leute mittlern und höhern Alters mit Familien durch Knaben verdrängt, welche dieselbe Arbeit um einen Lehrlingslohn leisten können.“

Dass diese Bemerkungen in aller Vollständigkeit auch für unsere schweizerischen Eisenbahnverhältnisse gelten, brauchen wir wol nicht erst beizufügen. Wir können nur lebhaft wünschen, dass unsere schweizerischen Eisenbahnbeamten dieselben beherzigen und stellen ihnen für ihre Mittheilungen gerne die Spalten unseres Blattes zur Verfügung.

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

	vierachsige	zweiachsige	zusammen	Davon mit Spindelbremsen	ohne Bremsen
Nordostbahn	21 (1855-58)	25 (1855-72)	46	46	—
Suisse Occidentale ...	10 (1862)	68	78	78	—
Centralbahn	22 (1856-60)	13 (1867-73)	35	10	25
Ver. Schweizerbahnen	18 (1856-62)	3 (1870)	21	21	—
Berner Staatsbahn ...	4	4	8	8	—
Jura Industriel	—	7	7	7	—
Ligne d'Italie	—	7	7	7	—
Ligne de Jougne	—	6	6	6	—
Bödeli	—	3	3	3	—
	75	136	211	186	25
Eidg. Postverwaltung	—	54 zweiachs.	Postwagen	2	52

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

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

Es betragen Bufferhöhe und Entfernung: bei der

N. O. B.	1.050 m.	1.750 m.	J. I.	1.000 m.	1.710 m.
S. O.	0.960 "	1.715 "	Italie	1.000 "	1.740 "
S. C. B.	1.020 "	1.734 "	Jougne	1.020 "	1.720 "
V. S. B.	1.050 "	1.650 "	Bödeli	1.050 "	1.050 ?
B. S. B.	1.000 "	1.730 "			

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

Die totale Tragkraft und Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

bei der N. O. B.	460,000 Kilogr. und	1550 Kilogr.
" " S. O.	780,000 "	2228 "
" " S. C. B.	302,000 "	1258 "
" " V. S. B.	210,000 "	698 "
" " B. S. B.	34,000 "	400 "
" " J. I.	35,000 "	921 "
" " Italie	35,000 "	437 "
" " Jougne	30,000 "	968 "
" " Bodeli	18,000 "	4000 "
		1,904,000 Kilogr. und 1326 Kilogr.

IV. Gedeckte Güterwagen. Mit Ausnahme von 6 Wagen der N. O. B. aus dem Jahre 1857 und von 9 Wagen der V. S. B. aus den Jahren 1855 und 1856 sind alle Güterwagen der schweizerischen Bahnen zweiachsig. Es besitzen

N. O. B. 488 Güterwagen, davon 50 ohne Bremsen, 249 Viehwagen, davon 82 ohne Bremsen, 271 Wagen für Kleinvieh, davon 100 ohne Bremsen (alle bis auf 2 noch im Bau).

1008	
S. O.	21 Güterwagen mit Bremsen, 827 Viehwagen, davon 99 ohne Bremsen, 6 Pferdewagen ohne Bremsen.
854	
S. C. B.	378 Güterwagen mit Bremsen, 264 Viehwagen mit Bremsen.
642	
V. S. B.	369 Güter- und Viehwagen, davon 55 ohne Bremsen.
B. S. B.	20 Güterwagen, 32 Viehwagen, davon 12 ohne Bremsen.
52	
J. I.	19 Güterwagen ohne Bremsen.
Italie	44 Güterwagen, wovon 37 ohne Bremsen.
Jougne	30 Viehwagen, wovon 15 ohne Bremsen.
Bödelibahn	2 Güter- und Viehwagen mit Bremsen.

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

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

bei der N. O. B.	1,050	1,750
" " S. O.	0,940—0,970	1,630—1,735
" " S. C. B.	1,020	1,734
" " V. S. B.	1,020	1,728—1,750
" " B. S. B.	1,020	1,734
" " J. I.	1,000—1,050	1,710—1,755
" " Italie	1,000	1,740
" " Jougne	0,960	1,710
" " Bodeli	1,050	1,750

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

Die gesammte Tragkraft und Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

bei der N. O. B.*	7,340,000 Kilogr. und	24,714 Kilogr.
" " S. O.	8,213,000 "	23,466 "
" " S. C. B.	5,136,000 "	21,400 "
" " V. S. B.	3,690,000 "	11,903 "
" " B. S. B.	416,000 "	4,840 "
" " J. I.	190,000 "	5,000 "
" " Italie	353,000 "	4,412 "
" " Jougne	300,000 "	9,680 "
" " Bodeli	20,000 "	4,445 "
		25,658,000 Kilogr. und 17,868 Kilogr.

Diese gedeckten Güterwagen wurden bezahlt mit 3065 Fr. bis 4650 Fr.

V. Offene Güterwagen. Es besitzen:

Wagen	mit Spindelbremse	mit Fallbremse	ohne Bremse
N. O. B.** 453 (Güter- & Kohlen-)	265	58	130
S. O. 397 (Kohlen-)	270	73	54
S. C. B. 205 (Kohlen-)	134	71	0
253 (Güter-)	46	207	0
39 (Stein-)	—	39	0
497		180	317
V. S. B. 422 (Güter-)	357	—	65
B. S. B. 16 (Kohlen-)	—	16	0
34 (Wand-)	—	34	0
50		—	50

* 3,282,500 Kil. die im Bau befindlichen Wagen.

** 150 im Bau, davon 100 mit Spindelbremsen, 50 ohne.

Wagen	mit Spindelbremse	mit Fallbremse	ohne Bremse
J. I. 10 (Güter-)	—	—	10
Italie 2 (Kleinvieh-)	—	—	2
Jougne 15 (Kohlen-)	—	15	0
43 (Güter-)	5	38	0
58		5	53
Brünig 4	4	—	0
Rigi 4	4	—	0

Summe aller offenen Güterwagen: 1897.

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

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

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

bei der N. O. B.	1,050 m.	1,750 m.
" " S. O.	0,960	1,600—1,734
" " S. C. B.	1,020	1,734
" " V. S. B.	1,020—1,050	1,728—1,750
" " B. S. B.	1,020	1,734
" " J. I.	1,000	1,710
" " Italie	0,970	1,705
" " Jougne	0,960	1,710
" " Brünig	1,050	1,750

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

Die gesammte Tragkraft und die Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

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

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

VI. Plattformwagen. Es besitzen:

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

Die Wagen sind alle zweiachsig.

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

* Dazu 50 Steintransport-, 30 Langholz- und 2 Kesselwagen im Bau.

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

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

Die gesammte Tragkraft und die Tragkraft pro Betriebskilometer betragen:

bei der	N. O. B.	2,012,500	Kilogr. und	6,731	Kilogr.*
"	S. O.	4,995,000	"	14,271	"
"	S. C. B.	300,000	"	1,250	"
"	V. S. B.	70,000	"	233	"
"	B. S. B.	520,000	"	6,046	"
"	J. I.	110,000	"	2,894	"
"	Italie	516,000	"	6,450	"
"	Jougne	120,000	"	3,871	"
"	Ostermündingen	80,000	"	66,666	"
		8,723,500		6,075	"

Die Preise variirten von 2125 Fr. bis 3400 Fr. (N. O. B. bis 4300 Fr., Kesselwagen bis 5000 Fr.)

Bezüglich der Lieferanten verweisen wir auf die folgenden Zusammenstellungen.

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

I. Schweiz.

Schweizer. Industriegesellschaft Neuhausen.

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

Werkstätte S. C. B. Olten.

	S.O.	S.C.B.	Rigi	Ostern.	Zusammen:
1855-59	—	331	—	—	331
1860-64	70	165	—	—	235
1865-69	—	196	—	—	196
1870-73	—	171	3	8	182
	70	863	3	8	944

Fabrik für Eisenbahn-Material Bern.

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

Waggonfabrik Freiburg.

	N.O.B.	S.O.	Rigi	Zusammen:
1870-74	42	100	1	143

Werkstätte V.S.B. Chur.

	V.S.B.	S.O.	Zusammen:
1860-64	57	—	57
1865-69	60	—	60
1870-73	85	—	85
	202	—	202

Werkstätte N.O.B. Zürich.

	N.O.B.	S.O.	Zusammen:
1865-69	38	—	38
1870-73	2	—	2
	40	—	40

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

Zusammen aus Schweizer Fabriken: 3598.

II. Deutschland.

Reifert & Co. Frankfurt.

	N.O.B.	S.C.B.	V.S.B.	Zus.
1855-59	88	58	63	209
1860-64	26	—	4	30
	114	58	67	239

Dietrich & Co. Niederbronn.

	N.O.B.	S.O.	J.I.	Zus.
1855-59	—	20	—	20
1860-64	150	—	—	150
1865-69	—	155	—	155
1870-73	—	300	2	302
	150	475	2	627

Rathgeber. München.

	N.O.B.	S.O.	V.S.B.	Zus.
1865-69	70	—	—	70
1870-73	152	15	73	240
	222	15	73	310

Maschinenfabrik Esslingen.

	N.O.B.	V.S.B.	B.S.B.	Zus.
1855-59	32	50	12	94
1860-64	—	—	—	—
1865-69	20	—	—	20
1870-73	100	—	—	100
	152	50	12	214

Zusammen aus deutschen Fabriken: 1651.

* für 1,090,000 Kil. Wagen im Bau.

III. Frankreich.

Frossard. Lyon.

	S.O.	Italie.	Zusammen:
1855-59	49	78	127
1861	—	3	3
1871	—	2	2
	49	83	132

Chantiers de la Buire. Lyon.

	N.O.	S.O.	Zusammen:
1873	50	40	90

Chevalier, Cheilus & Co. Paris.

	Jougne
1870	106

Guillot & Janin. Paris.

	S.O.	J.I.	Zusammen:
1855-59	70	36	106

Desouches, Dav. & Co. Pantin.

	S.O.
1873	400

Zusammen aus französischen Fabriken: 834.

IV. Belgien.

Pauwels. Brüssel.

	S.O.
1855-59	94

Durieux & Co. Louvain.

	N.O.B.
1873	50

Zusammen aus belgischen Fabriken: 144.

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

Die letzte Tabelle der eidg. Betriebsmaterialstatistik enthält noch Folgendes:

Generalinventar des Betriebsmaterials.

Ende Juni 1873.

	zum Ankaufspreise von	18,031,792 Fr.
298 Locomotiven	"	"
972 Personenwagen	"	8,485,836 "
211 Gepäckwagen	"	1,289,262 "
54 Bahnpostwagen	"	351,000 "
2755 gedeckte Güterwagen	"	10,312,965 "
1897 offene Güterwagen	"	6,166,060 "
867 Plattformwagen	"	2,616,179 "
	Total:	47,253,094 Fr.

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

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

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

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

* * *

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

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

„Es habe sich nicht als practisch erwiesen, zu viel Neuerungen im Signalsystem einzuführen und besonders nicht bereits längere Zeit bestehende Signale abzuändern, sondern wenn immer thunlich höchstens bloß neue Signale hinzufügen, damit bei den nicht immer sehr gebildeten Bahnbeamten keine Confusion entstehe.“

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