

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 15

Artikel: Amerikanische Bahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2072>

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: 06.02.2025

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

geschehen soll, wenn das gestern vereinbarte Reglement die Zustimmung der einzelnen Verwaltungen nicht findet? Nach längerer Debatte beschloss die Versammlung, in diesem Falle, der mit Gewissheit eintritt, das Reglement der behufs Vorberathung der Organisation der geschäftsführenden Direction niedergesetzten Fünfandzwanziger-Commission mit dem Auftrage zu überweisen der nächstjährigen Generalversammlung geeignete Vermittelungsvorschläge zu überweisen.

Es folgt die Discussion über die Vorschläge der Commission bezüglich der Einführung des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands bzw. des Reglements gleichen Inhalts für die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie als Vereins-Betriebs-Reglements. Gegen den materiellen Inhalt der von der Commission entworfenen Einleitungs- und Uebergangsbestimmungen war von keiner Seite etwas einzuwenden. Die Eingangsbestimmung des Vereinsreglements gelangte in folgender Fassung zur Annahme: „Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen von . . . ab auf sämtlichen Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Anwendung, welcher die Grenzen des Deutschen Reichs oder der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht überschreitet. Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.“

Einstimmig wurden ferner angenommen die Vorschläge der Commission über die zur allgemeinen Einführung des metrischen Maasses und Gewichtes in den Tarifen und im Betriebsreglement erforderlichen Ausführungsmodalitäten. Dieselben lauten: „Die Messung, welche dem Tarif-Kilometerzeiger zu Grunde zu legen ist, wird von der Mitte des Stationsgebäudes bis zur Mitte des nächsten Stationsgebäudes vorgenommen und dabei die Entfernung zwischen beiden Stationen auf volle Kilometer abgerundet. Als Gewichtseinheit gilt ausschliesslich das Kilogramm. Die Einheitsätze für den Personenverkehr sind nach Kilometern zu bemessen und die Preise auf Zehntelmark aufwärts abzurunden. Bezüglich der Gepäcksätze wird in der Erwägung, dass bereits jetzt verschiedene Bahnen nach je 20 Pfund rechnen und die Normirung nach je 5 Kilometern umständlichere Berechnungen erfordern würde, beschlossen, für die Tarifberechnung die Einheitstaxe pro 10 Kilogramm und 1 Kilometer, für den Frachtverkehr pro 100 Kilogramm, für Wagenladungen pro 1000 Kilogramm und 1 Kilometer anzunehmen. — Die Fixirung des Minimalgewichts ist den einzelnen Verwaltungen überlassen.“

Betreffs der Signirung der Stückgüter genehmigte die Versammlung nachstehenden Antrag der Commission: „Die Bestimmung in § 47 al. 3 des Betriebsreglements wird für alle Stückgüter durchgeführt, mit der Massgabe, dass der Versender die Signirung mit der Bestimmungsstation zwar unterlassen darf, ohne dass die Annahme des Gutes deshalb verweigert werden soll, dass aber dann die Annahmestation gegen Erhebung einer im Tarife zu bestimmenden Gebühr die Signirung in allen Fällen zu vervollständigen hat, in welchen dies nach der Beschaffenheit der Güter ohne besondere Schwierigkeiten ausführbar erscheint. Eine Haftpflicht der Bahngesellschaft für Innehaltung der Lieferfrist existirt im Falle der unterlassenen Signirung nicht. Bei den in den Seehäfen zum Versand gelangenden Gütern besteht die Verpflichtung, die Güter mit der Bestimmungsstation zu signiren, jedoch nicht.“

Ein auf die Beförderung von Gütern, welche dem „schnellen Verderben“ unterliegen, angenommener Beschluss lautet: „Eis, Hefe, Seesalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, sowie Kartoffeln und frisches Obst — für letztere beiden Artikel während der Monate October bis einschliesslich April — werden nur gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung angenommen.“

Andere Beschlüsse bezogen sich auf die Uebergabe der Frachtgüter auf den Uebergangsstationen, auf die Theilung der Lieferungszeit bei Gütersendungen zwischen den befördernden Verwaltungen, auf die Revision des Ueberkommens zum Reglement für den Vereins-Güterverkehr, auf Einführung eines getrennten Rapportirungs- und Abrechnungsverfahrens der Frachtschläge für Werth- und Interesse-Declarationen, auf Revision der technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen etc. — Schliesslich erstattete die Prämiiirungs-Commission Bericht. Im abgelaufenen Geschäftsjahre hat dieselbe 9 Prämien im Gesamtbetrage von 10,000 Thlr. für neue Erfindungen und hervorragende Leistungen auf dem Gebiete der baulichen Einrichtungen, der Betriebsmittel und der administrativen und literarischen Arbeiten vertheilt. Die Concurrenzen für die Erfindung einer seitlichen, das Zwischenretzen beseitigenden Kuppelung, sowie für die Vervollkommnung des Kopirverfahrens von Frachtkarten haben zwar viele Bewerber, aber noch keine genügende Lösung gefunden. — Für die nächsten drei Jahre wurden der Commission wieder 10,000 Thlr. zu Prämiiirungszwecken zur Disposition gestellt.

Für das nächste Jahr wählte die Versammlung Bremen zum Sitz der Generalversammlung.

* * *

Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. Geschäftsbericht pro 31. Mai 1874. Im Betriebsjahre wurden an verschiedene Eisenbahngesellschaften des In- und Auslandes abgeliefert: 153 Stück Personen- und Güterwagen; ferner an eine Anzahl Bahn-Bau-Unternehmungen im Inlande 1179 Stück Eisenbahn-Erdtransportwagen, 336 Stück Radsätze für solche. Für 1874/75 und 1875/76 wurden Verträge mit Schweiz. Eisenbahngesellschaften über Lieferung von 330 Personen- und Güterwagen und circa 400 Erdtransportwagen an Eisenbahnbau-Unternehmer im Betrage von 1,800,000 Fr. abgeschlossen, so dass für Wagenbau auf zwei Jahre hinaus Arbeit genug vorhanden ist.

Von Gewehren wurden versandt

	Fertige Gewehre Stück.	Bestandtheile Stück.
an das Schweiz. Militärdepartement und an Private		
Repetiergewehre	13,916	
Bajonette		14,620
Putzstücke		17,520
Uebrige Gewehrbestandtheile		32,037
an Büchsenmacher-Vereine & Private		41,428
	13,916	105,605

Die Gewehrfabrikation hatte bei etwelcher zurückhaltender Thätigkeit ausreichende Beschäftigung durch die Schlusslieferung von Repetiergewehren für das eidg. Militärdepartement bis Ende Januar. Von da ab musste auf eine successive Reduction der Arbeiten Bedacht genommen werden.

Im Februar konnte das neue vereinfachte Gewehr des Director Vetterli der Gewehr-Prüfungs-Commission in Thun vorgelegt werden, welche Commission zu dem einstimmigen Beschlusse kam, die neue Waffe mit ganz unerheblichen Modificationen zur Adoption für neue Anschaffungen für die Schweiz. Armee zu empfehlen. Einige Modellgewehre werden nächstens an das Militärdepartement abgeliefert werden.

Die in Ausführung begriffenen Arbeiten betragen

	1873/74	1872/73
in den Wagenbau-Werkstätten	Fr. 482,842. 86	Fr. 478,387. 59
in der Waffenfabrik	„ 147,333. 22	„ 313,895. 72
	Fr. 630,176. 08	Fr. 792,283. 31
Die Rechnung gestaltet sich wie folgt:		
Von dem Brutto-Gewinn-Saldo von		Fr. 580,967. 42
gehen ab a) an Betriebskosten	Fr. 253,273. 01	
b) an Abschreibung 5% auf Fr. 994,387. 66 Immobilien & 763,156. 94 Mobilien	„ 87,877. 20	
c) an Gratification für die Angestellten	„ 6200. —	
d) an Aeufrung des Unterstützungsfonds	„ 1000. —	348,350. 21
		Fr. 182,617. 21

Daraus bestreiten sich zunächst 5% Dividende der 3150 Actien zu 500 Fr. = 1,575,000 Fr. mit	„ 78,750. —
bleiben	Fr. 103,867. 21
die sich vertheilen: 10% an die Direction	Fr. 10,386. 72
7% an den Verwaltungsrath	„ 7270. 69
5% Superdividende der Actionäre	„ 78,750. —
Vortrag auf neue Rechnung	„ 7459. 80
	Fr. 103,867. 21.

Die Gesamtdividende beträgt sonach 50 Fr. per Actie oder 10%.

Suisse Occidentale. Recettes approximatives.

	1874	1873	Diff.
1—10 sept.	394,000	384,000	+ 10,000
11—20 sept.	398,000	406,000	— 8,000
1 janv.—20 sept.	8,525,644	8,379,064	+ 146,580

Lausanne-Echallens. Recettes du 21 au 30 Septembre 1874: 4103 voyageurs fr. 2332. 90; bagages, marchandises, petit détail, etc. fr. 310. 30. Du 1. Janvier au 20 Septembre 1874: 74,528 voyageurs, etc. fr. 39,087. 25. Total général 78,631 voyageurs, etc. fr. 41,730. 45.

Brände in Eisenbahn-Gebäuden. 1874. (Mitg.) Die Magdeburger Mittheilungen enthalten Folgendes: Der bedeutende Brand der Centralwerkstatt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Halberstadt vom 14. August hat eine Fülle von übertriebenen Zeitungsnotizen hervorgerufen.

Gewiss ist der die Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft treffende Verlust sehr beklagenswerth, aber wenn auch die Regulirung noch nicht beendet ist, so lässt sich doch schon so viel behaupten, dass sein Gesamtbetrag auch nicht annähernd die hie und da veröffentlichten Ziffern erreicht. Betheiligt sind ausser der Provinzial-Societät, welche den Gebäudeschaden zu tragen hat, zusammen mit der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft die Colonia und die Gothaer-Bank; selbstverständlich ist es ferner, dass die Magdeburger-Gesellschaft für den grössten Theil ihres Verlustes Rückdeckung hat, und so trägt sie für eigene Rechnung nur einen verhältnissmässig geringen Antheil. Lehrreich ist dieser Brand übrigens nach verschiedenen Richtungen hin. Er zeigt leider aufs Neue, wie wenig Rücksicht die Eisenbahnverwaltungen in ihren Anordnungen und Einrichtungen auf die Interessen der Versicherer, auf den Umfang und die Höhe der Feuergefahr zu nehmen pflegen. Man kann ihnen diess nicht einmal sehr verdenken, da sie verwöhnt sind durch die starke Concurrenz gerade auf diesem Gebiete, die sich bedingungslos ihrem Willen unterordnete in der Annahme, dass bei der bürokratischen Verwaltung der Eisenbahnen Alles musterhaft in Ordnung sein müsse. Daraus erklären sich auch die ausserordentlich niedrigen Prämien, welche, wie jener Brand jeden Assekurateur klar erkennen lehrt, der vorhandenen Gefahr nicht annähernd entsprechen.

(Wallmanns Zeitschrift 1874 p. 1721).

Amerikanische Bahnen. Im Laufe dieses Jahres sind 984 Meilen neue Linien in den Vereinigten Staaten eröffnet worden, gegenüber 2408 Meilen in der gleichen Zeit im Jahre 1873 und 4264 Meilen in 1872.

Eisenbahn-Katalog. Gegenwärtiger Nummer liegt der schon längst angekündigte Eisenbahn-Katalog bei. Man wird begreifen, dass dessen Anfertigung sehr grosse Mühe verursachte und viel Zeit in Anspruch nahm und daraus das verspätete Er-

scheinen entschuldigen. Der Katalog wird allen Technikern und Eisenbahninteressenten von grossem Nutzen sein können, und zwar besonders dadurch, dass er nicht, wie sein Titel besagt, nur ein Katalog der neuesten und vorzüglichsten Werke ist, die man allenfalls auch in jedem andern neuesten technischen Katalog finden könnte, sondern dass er auch ältere und weniger vorzügliche Werke enthält, dass er eben ein vollständiger Katalog ist, soweit Vollständigkeit hierin möglich war. Der Katalog ist systematisch geordnet, mit entsprechendem Format und Druck, und bietet ein jedem Fachmann willkommenes Nachschlagbuch.

Die Herausgeberin des Kataloges wird uns in den Stand setzen, unsere Leser über alle einschlagenden neuen Erscheinungen auf dem Laufenden zu erhalten, und werden wir von Zeit zu Zeit die Ergänzungen zu dem beigelegten Katalog nachtragen.

Mémoire sur un Chemin de fer percant le Massif du Mont-Blanc et rejoignant la vallée d'Aoste à la Haute-Savoie, présenté par Mr. Ernest Stamm à la Société industrielle de Mulhouse. Mulhouse, Veuve Bader et Co. 1874.

In Nr. 8 unserer Zeitung haben wir einen Auszug aus der als Separatdruck aus dem „Monitore delle strade ferrate“ veröffentlichten Brochüre: Ferrovia del Monte-Bianco, progetto dell' Ing. Ernest Stamm, mitgetheilt. Dieselbe Arbeit erschien im „Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse“ in französischer Sprache, und verdanken wir freundlicher Mittheilung des Herrn Stamm einen Separatdruck auch dieses Aufsatzes, der uns als etwas Neues drei Karten bringt, deren erste eine vergleichende Uebersicht der Montblanc-, St. Bernard- und Simplonrouten, die zweite die verschiedenen Varianten des Montblanc-Proiectes sammt kleinen Längenprofilen, die dritte ein grösseres Längenprofil des Montblanc-Tunnels gibt.

Wir haben a. a. O. auch der von Ingenieur Dorsaz in Nizza im „Monitore“ gemachten Einwendungen gedacht. Herr Stamm antwortet auf jene Bemerkungen durch eine „Notice sur le projet d'un Chemin de fer par le Mont-Blanc“ vom 15. Sept. 1874. In dieser Flugschrift gedenkt Herr Stamm zuerst der ältern auf die Durchbohrung des Mont-Blanc gehenden Bestrebungen der Bewohner des Aostathales aus den Jahren 1836—1847; er constatirt, dass seit jener Zeit von der Sache keine Rede mehr gewesen sei, und dass er daher das Recht habe, für sich als etwas Neues den Nachweis der Möglichkeit und Zweckmässigkeit der Durchbohrung des Mont-Blanc in Anspruch zu nehmen. Dann resümiert der Verfasser in Kurzem die grossen Vortheile des Montblanc-Proiectes gegenüber dem Grand-St.-Bernard-Proiect und zeigt, dass der Mont-Cenis nach der Seite von Italien wie von Frankreich auch den strategischen Rücksichten besser entspricht. Weder in Bezug auf die Härte des Gesteins, noch mit Bezug auf die geodätischen Operationen zur Verification der Richtung der Tunnelaxe werde man auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen.

Der Schrift ist noch folgende kleine Distanztafel zur Vergleichung angefügt:

DISTANCES	Par le St. Gothard		Par le Mont Cenis		Par le Mont Blanc		Distances virtuelles en faveur			
	Distances simples	Distances virtuelles	Distances simples	Distances virtuelles	Distances simples	Distances virtuelles	du Mont Blanc sur le Mont Cenis	du Mont Cenis sur le St. Gothard	du St. Gothard sur le Mont Cenis	Mont Cenis
De Genève à	Milan		461	567	307	364	196			
	Gênes		479	595	367	442	153			
	Turin		311	410	255	312	98			
De Paris à	Milan	908	1034	955	1053	876	933	120	101	19
	Gênes	1031	1175	973	1089	936	1001	88	174	
	Turin	980	1107	805	903	824	881	22	226	
De Calais à	Milan	1102	1238	1250	1356	1175	1232	124	6	118
	Gênes	1222	1366	1274	1392	1235	1310	82	56	26
	Turin	1175	1302	1108	1209	1119	1176	33	126	
De Lyon à	Milan			503	601	456	513	88		
	Gênes			521	637	516	591	46		

Bund und Cantone.

Vom 28. Sept. Der Bundesversammlung wird die Ertheilung einer Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der schweiz.-badischen Grenze bei Stühlingen über Schleithem, Siblingen und Lehningen nach Beringen an das betreffende Gründungscomité vorgelegt werden.

Chronik.

Am 23. September hat nach dem „Corriere del Lario“ eine Conferenz zwischen den schweiz. Abgeordneten, Gotthardinspector Koller und Oberst Bernasconi, und den ital. Abgeordneten, Cav. Rossi und Major Tezzaghi, zur Bestimmung des Anschlusses der Linien Lugano-Chiasso und Camerlata-Chiasso stattgefunden, die aber in Folge von Differenzen in den den Delegirten unterbreiteten Documenten zu keinem Resultate führte und desswegen auf später vertagt wurde.

Zürichsee-Gotthardbahn. Das Gründungscomité dieser Unternehmung hat an die Gemeinde Schwyz das Verlangen um Uebernahme einer Subvention von 350,000 Fr. gestellt. Der Gemeinderath beantragte bei der Gemeinde Nichtbetheiligung und zwar aus folgenden Gründen: Es sei unsicher, ob eine Bahn mit 2 1/2 bis 3% durchschnittlicher Steigung zur Benutzung mit dem gewöhnlichen Locomotivsystem überhaupt betriebsfähig sei; die Baukosten werden viel höher als der Voranschlag sein; an eine Rentabilität sei kaum zu denken, und die Actien im Grund nur eine Subvention

à fonds perdu. Ueberdies seien die Bürger für andere Gemeindef Zwecke stark genug in Anspruch genommen. — Diesem Vorschlag gegenüber hatte eine Anzahl Bürger einen gedruckten Vorschlag herausgegeben, sich beim Unternehmen mit 100,000 Fr. zu betheiligen, unter den Bedingungen, dass die Einzahlung nach Sicherstellung des ganzen Unternehmens zu erfolgen habe, dass in Schwyz ein Bahnhof im Kostenbetrage von nicht minder als 50,000 Fr. erbaut werde, dass in Schwyz die Baubureaux und die Centralwerkstätten errichtet werden. Mit 650 gegen 550 Stimmen wurde der Antrag des Gemeinderathes für Nichtbetheiligung angenommen.

Die Gemeinde Rüti hat die ihr zugedachte Actienbetheiligung von 25,000 Fr. votirt und es seien ausserdem in dieser Gemeinde schon über 14000 Fr. von Privaten gezeichnet worden.

Der Bezirksrath Küssnacht wolle der am 4. Oct. zusammentretenden Bezirksversammlung die Annahme der Subvention von 150,000 Fr. empfehlen.* Von den nöthigen 4 Millionen wären sonach bis dato 850,000 Fr. gezeichnet.

Berlin, 30. Sept. In Folge des schweizerischen Vorschlages, einen Delegirtencongress der Regierungen behufs Herbeiführung einer einheitlichen Eisenbahngesetzgebung einzuberufen, forderte dem Vernehmen nach das Reichskanzleramt das Reichseisenbahnamt auf, sich über den Vorschlag zu äussern. Letzteres soll mit Ausarbeitung einer Denkschrift bereits beschäftigt sein. (N. Z. Z.)

Am 29. September wurde der letzte Pfeiler der Bötzbeargbahnbrücke zwischen Umikon und Altenburg vollendet.

Zürich-Höngg. Der Stadtrath Zürich hat unterm 29. September beschlossen: „Nachdem die Herren Gebrüder Brunner & Co. in Winterthur, welche bei den Bundesbehörden die Concession für eine Dampfomnibusbahn von Zürich nach Höngg nachsuchen, die Erklärung abgegeben haben, dass sie hinsichtlich der Strecken, wo städtisches Strassengebiet für die Bahn in Anspruch genommen wird, durch speziellen Vertrag mit der Stadt sich verständigen werden, wird die projectirte Unternehmung unter Vorbehalt dieser Verständigung nicht mehr beanstandet, sondern befürwortet.“ — Eine am 4. October auf der Weid abgehaltene Versammlung von Männern aus den betheiligten Gemeinden sprach sich im Ganzen günstig über dieses Project aus.

Auf der Querbahn Freiburg-Payerne werden die Eisenbahnarbeiten lebhaft betrieben; auf der Strecke Payerne-Estavayer haben die Erdarbeiten begonnen.

Marktberichte.

London, den 2. October 1874.

Wales.

Amerikanische Schienen Pfd. 50 à 60 per Yard £ 7. 17. 6 f. O. B.
Russische und ähnl. Qualit. 66 à 75 Pfd. per Yard £ 8.— bis 8. 5. f. O. B.
Stahlschienen „ „ „ „ „ 10.— „ 10. 5. „ „

Tyne und Tees.

Amerikanische, wie oben „ „ „ „ „ 7. 15.—
Russische etc. „ „ „ „ „ 7. 17. 6 „ 8. 5. „ „ „
Stahl-Schienen „ „ „ „ „ 10. 10.— „ 11. 10. Liverpool

Nachfrage nach Eisen-Schienen nicht bedeutend, aber zunehmend in Stahl-Schienen. Herr Russell Gurney (the Recorder of London) ist von den Schiedsrichtern in der höchst wichtigen Angelegenheit der Durham Kohlengrubensache zum Obmann erwählt worden und hat zur allgemeinen Satisfaction die Wahl angenommen. Auf den 7. October hofft man, werde die Sitzung stattfinden können.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curse 28. Sept. — 3. Oct.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*	490G.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	610G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	575G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*	6*	505-506 1/4 G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . . .	30. Juni u. Dez.	8	8	590-593 3/4 G.
18,384	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	—	—	570G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1290G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	420-400G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	150, 147, 148G.
28,000	500	200	„ privilegiées . . .	1. Juli	—	—	512-510G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*	505-500B.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	237 1/2-235G.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	390B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	12	10	572 1/2 ex. C.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrig.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern	1. April	5	0	—

*) Bauzinsen.

Eingegangene Drucksachen.

Ernest Stamm. Mémoire sur le Chemin de fer percant le Massif du Mont-blanc et rejoignant la vallée d'Aoste à la Haute-Savoie. 1874. Mulhouse, Veuve Bader & Co.

Schwyz. Antrag und Bericht des Gemeinderathes bezüglich Verweigerung der Subvention an die Zürichsee-Gotthardbahn, und Gegenantrag einiger Bürger.

Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen. Geschäftsbericht 1873-74.

Die Emmenthalbahn. Section Burgdorf-Langnau. Solothurn 1874. Toggenburgerbahn. Erster bis vierter Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung der Actionäre.

Berichtigung. Im „Rechtsfall“ der letzten Nummer sind einige Druckfehler stehen geblieben, die wir zu berichtigen bitten; nämlich S. 146, Spalte 1, Zeile 33 von unten lies „aus“ statt „auf“; daselbst Zeile 11 von unten lies „nur“ statt nie; S. 146, Spalte 2, Zeile 33 von oben lies „Cassationspotentia“ statt „Cassationspotentia“ und daselbst Zeile 35 von oben lies „Potentia“ statt „Potentia“.

* Laut letzten Berichten ist Uebernahme von 50,000 Fr. beschlossen worden. Dazu von Privaten 56,000 Fr.