

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Amerika  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1968>

### **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:** 14.03.2025

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

bringt in seiner jüngsten Nummer unsere Berner-Correspondenz aus Nr. 3, begleitet von folgenden Bemerkungen:

„Die Befürchtungen von italienischer Seite, auf welche diese Correspondenz anspielt, rühren gar nicht etwa von den Schwierigkeiten „höherer Gewalt“ her, welche man in der Durchbohrung der grossen Gallerie antraf, sondern von der Ueberzeugung, die man in Italien hatte, dass Seitens der Unternehmung nicht alle Mittel, welche hätten angewandt werden können und sollen, angewandt worden sind, um den Arbeiten den nöthigen Impuls zu geben und die Wirkungen der eingetretenen Schwierigkeiten zu vermindern. Man sah im Gegentheil, dass die Unternehmung eine kostbare Zeit in Versuchen, in Experimenten und Studien vergeudete, von denen einige jedenfalls nicht auf klare Ziele gerichtet waren.“

Wir wünschen uns im Uebrigen Glück, wenn die Unternehmung bald den gewünschten mittlern Fortschritt erreichen kann, aber man erlaube uns den, wenn man will interessirten Rath, hypothetischen Rechnungen und Hoffnungen, die leicht getäuscht werden könnten, nicht zu viel Zutrauen zu schenken, da Niemand voraussehen kann, ob nicht nach Aufhören der gegenwärtigen Schwierigkeiten nicht noch ernstere sich einstellen werden.“

Wir wissen nicht, wie weit die Vorwürfe des „Giornale“ gegen die Unternehmung gerechtfertigt sind, möchten aber darauf aufmerksam machen, dass man es doch nur am Platze finden kann, wenn die Unternehmer eben alle sich darbietenden Bohrmaschinen probirten, um diejenigen anzuwenden, welche die besten Erfolge lieferten. Von der Wahl einer bessern oder schlechteren Maschine kann doch die zur Durchbohrung nöthige Zeit wesentlich abhängen.

Im Uebrigen sind wir mit dem „Giornale“ einverstanden, dass unsere cisalpinen Zeitungen in ihren Gotthardberichten alle etwas schönfärberisch sind, wie umgekehrt die transalpinen in dieser Frage gerne etwas zu schwarz malen. Was für Hindernisse und Schwierigkeiten eintreten werden, kann allerdings Niemand wissen; wenn's aber einmal in's blosser Meinen hineingeht, da hat der Hoffer so viel Berechtigung wie der Fürchter. Das „Giornale“ hätte, unserer Ansicht nach, noch viel positivere Uebelstände zu erwähnen gehabt, auf die wir gelegentlich später einmal zu sprechen kommen werden.

Inzwischen zeigt der Juni wieder keine Progression im Fortschritt, sondern bleibt im Mittel der letzten 6 Monate (April ausgenommen). Auf der Nordseite war im März das Maximum mit 82 m. erreicht worden, im April kam man (wie man sagt, in Folge eines Richtungsfehlers, für welches „on dit“ wir jedoch keine Garantie übernehmen) nur um 58 m. vorwärts, im Mai rückte man wieder um 82 m. vor, während im Juni das Vorrücken auf 70 m. sank. Auf der Südseite haben sich die Verhältnisse wieder etwas gebessert, und von beziehungsweise 63 m., 52 m., 45 m. im März, April und Mai, ist der Fortschritt wieder auf 63 m. gestiegen.

\* \* \*

**Wien**, am 28. Juli 1874. Oesterr. Nordwestbahn. Die ungarantirten Bahnen. Project einer Eisenbahn Wien-Hartberg-Friedau-croatische Gränze. Die Tarifsfrage in Oesterreich. Am 18. Juli d. J. fand die ausserordentl. General-Versammlung der österr. Nordwestbahn statt, welche sich mit den Anträgen auf Erwerbung der Linien der südnördl. Verbindungsbahn, der mährischen Gränzbahn und der Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn beschäftigte. In der Debatte, die sich über diese Anträge entspann, machte sich nur eine Opposition gegen die Fusion mit der Lundenburg-Grussbacher-Bahn geltend, durch welche, wie die Opponenten meinten, die Interessen der Actionäre der österr. Nordwestbahn geschädigt würden. Nachdem seitens des Verwaltungsrathes dieser Meinung widersprochen wurde, sind bei der Abstimmung die Anträge des Verwaltungsrathes angenommen worden.

Die nothleidenden ungarantirten Bahnen sind Gegenstand einer sehr lebhaften Discussion in der Presse. Die Erhaltung dieser Bahnen ist gewiss eine nicht zu bestreitende Nothwendigkeit, und es wird desshalb der Regierung nahe gelegt, besser gleich die rettende Hand anzulegen, als erst die äusserste Noth abzuwarten. Die Regierung ist auch in der Lage, helfen zu können, sie besitzt das Mittel in den staatlichen Vorschusscassen. Sie kann durch diese Cassen die fälligen Coupons der Prioritäten einlösen und jenen Bahnen, welche Betriebsdeficite haben, diese decken lassen.

Der geheime Rath Graf Edmund Zichy hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn von Wien über Aspang, Hartberg, Fehring, Radkersburg und Friedau bis an die croatische Gränze erhalten. Diese Linie

fällt mit der seinerzeit von der Vereinsbank geförderten Linie Wien-Nowi zusammen. Es ist keine Frage, dass dem Projecte eine gesunde Idee zu Grunde liegt. Die Linie durchzieht durchaus eine mit Landesproducten reich gesegnete Gegend, in welcher sich, wenn sie einmal mit den Hauptadern des Verkehrs in Schienenverbindung stehen wird, sicher auch Industrien entwickeln werden.

Die Directoren der grösseren österr. Eisenbahngesellschaften beginnen nächster Tage mit Berathungen in Absicht auf eine Erhöhung der Frachttarife. Es lässt sich nun nicht läugnen, dass in Folge des Steigens der Arbeits- und Materialpreise die Eisenbahnen erhöhte Betriebsauslagen haben; allein man muss nicht vergessen, dass die seinerzeit den Eisenbahnen concessio-nirten Frachtsätze viel zu hoch gehalten waren. Durch die erhöhten Betriebsauslagen ist der Ausgleich eingetreten, und es ist somit kein Grund zu einer Tarifierhöhung gegeben. Die Eisenbahnen sollen eine sparsame Wirthschaft einführen, und sie werden auf diesem Wege das leicht einbringen, was sie aus der Tarifierhöhung erstreben. Die Vertreter der Industrie und des Handels in Oesterreich werden sich nie und nimmer zu einer Tarifierhöhung verstehen. Die österr. internen Tarife waren stets um 20—30 % höher, als die deutschen, ohne dass dafür ein anderer Grund als die Misere in der österr. Geldvalute geltend gemacht werden konnte. Allem Anscheine nach wird aber auch diese Misere bald ein überwundener Standpunkt sein.

\* \* \*

**Prag**, am 29. Juli 1874. Die böhmische Westbahn. Linie Kralup-Schlan-Rakoniz. Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der böhm. Nordbahn. Wie weit der Concurrenzkampf der Eisenbahnen ausartet, wie er zu den unreellsten Vorgängen hinreissen kann, beweiset die jetzt stattfindende Abziehung der Güter von der Linie der Böhmis-chen Westbahn auf die Linien der Pilsen-Priesener und Busch-tehrader Eisenbahn. Die Böhmisches Westbahn hat von Pilsen die gerade 14,5 Meilen lange Linie nach Prag. Wie man etwa auf Salzburg nach München auch über Nürnberg fahren kann, auf ähnlichem Umwege via Saaz (in der Länge von 29 Meilen) werden die Güter der Böhmisches Westbahn entzogen. Durch derlei Vorgänge schaden sich die Eisenbahnen im Geschäfts-rufe und materiell in der empfindlichsten Weise. Es ist wohl selbstverständlich, dass die Böhmisches Westbahn der sie tief schädigenden Concurrenz gegenüber nicht unthätig bleiben konnte. Sie ging mit ihren Frachtsätzen um volle 4 kr. gegen-über den Sätzen der Concurrenzlinie herab. Nun wird auch diese ihren Satz wieder ermässigen, und so wird das Herab-drücken der Frachtsätze so lange fortgeübt, bis endlich die längere Route erschöpft sein wird.

So wird der unnatürliche Concurrenzkampf keine andere Folge haben, als dass er die Frachtsätze der Böhmisches West-bahn herabdrücken und sie damit empfindlichst schädigen wird. Die Parteien lachen, denn sie allein gewinnen.

Es hat sich hier ein Comite von Actionären der Prag-Duxer Bahn gebildet, das im Interesse dieses nothleidenden Bahnunter-nemens sich um die Concession einer Linie Kralup-Schlan-Rakoniz bewerben will. Diese Linie würde das Schlaner Stein-kohlenbecken in seiner ganzen Ausdehnung von Ost nach West durchziehen und hätte ausser Zweifel eine sehr gute Zukunft. Das an sehr guter Steinkohle reiche Schlaner Becken ist im Aufschlusse begriffen. Jene Linie würde die Kohle einerseits in Kralup an die österr. Staatsbahn und Turnau-Kraluper Bahn, andererseits in Rakoniz an die Buschtehrader Bahn und die im Baue begriffene Verbindungslinie (Rakoniz-Pribram-Protiwie) mit der Franz-Josefs-Bahn abgeben.

Es soll nun doch die Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der Böhm. Nordbahn stattfinden. Der energische Förderer dieser Fusion soll Graf Waldstein sein. Ob nicht mit der Zeit diese beiden Bahnen in der österr. Nordwestbahn aufgehen werden?

\* \* \*

**Amerika**. Bei der letzten Ausschreibung von 50 Locomotiven für die Grand-Trunk-Railway of Canada wurden folgende Angebote gemacht:

Rogers Loc. and Mach. Co. Paterson	10,250 Dollars
Danforth Loc. and Mach. Co. Paterson	10,050 "
Baldwin Locomotive-Works, Philadelphia	10,575 "
Schenectady Locomotive-Works	10,500 "
Pittsbourg Locomotive-Works	10,650 "
Kingston (Canada) Locomotive-Works	10,000 "
Portland Locomotive-Works	10,000 "
Hinkley (Boston) Locomotive-Works	10,510 "
Manchester Locomotive-Works	9,250 "
Rhode-Island Locomotive-Works	8,800 "

Da jede der Paterson-Gesellschaften nur die Baaranslagen ohne irgend welchen Zins für die Anlagekosten gerechnet habe, so müsse die Rhode-Island

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

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

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

**Chronik.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Marktberichte.**

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

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

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

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Course 27. Juli — 1. August.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	0/0	510G.
800	500	500	Bödelibahn . . . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5*	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	607 1/2G.—610G.
24,765	500	200	„ neue . . . . .	dto.	—	—	568 3/4G.
68,000	500	200	Gotthardbahn . . . .	30. Juni u. Dez.	6*	6*	502 1/2G.—505G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	535B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.—598 3/4G.
18,584	500	300	„ neue . . . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	575G.
2,500	500	500	Rigibahn . . . . .	15. Dezbr.	15	17	1380G.—1350G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	475G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	132, 133, 132G.
28,000	500	200	„ privilégiées . . . .	1. Juli	—	—	513, 512, 515G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . . .	15. Mai	—	5*	495G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	260B.—257 1/2B
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.- Fabrik Winterthur . .	1. Novbr.	—	0	400G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell- schaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	600, 615, 610G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	400B.
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern . . . . .	1. April	5	0	300G. 350B.

\*) Bauzinsen.

**Neue Bücher.**

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