

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 10

## **Sonstiges**

### **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:** 02.04.2025

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

enfin on a travaillé au montage et à la mise en place des barrières définitives et des clôtures de la voie.

Le beau temps et la douceur de la température ont favorisé les travaux qui ont occupé en moyenne 463 ouvriers par jour et 591 en un jour au maximum.

Dans les bâtiments, on a exécuté en janvier quelques travaux de menuiserie et de fumiste, et l'on a mis sous toit quelques maisons de garde.

A la remise à locomotives de la station de Locarno, un atelier provisoire a été exécuté; à la gare de Bellinzone, on a achevé une baraque pour le dépôt des matériaux.

Le nombre des ouvriers occupés aux bâtiments de la ligne Biasca-Bellinzone-Locarno a été de 76 par jour en moyenne et de 107 au maximum en un jour.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 1572 sur les lignes des vallées tessinoises et de 3734 sur la ligne entière du Gothard; il y en avait eu 4914 à la fin de décembre.

BERNE, février 1875.

\* \* \*

**Aus den Verhandlungen des schweizer. Bundesrathes vom 3. März 1875.** Der Bundesversammlung wird die Genehmigung der Concessionsübertragung für die Bahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt an die bernischen Jurabahnen unter den üblichen Vorbehalten empfohlen.

Vom 5. März. An die durch den Hinscheid des Herrn Steinhäuslein erledigte Stelle des Oberpostsecretärs ist Herr Edmund Höhn, bisher Adjunkt des Oberpostsecretärs und Inspector des Personellen, von Wädenswil gewählt.

Auf der Bahnstation Mannenbach, Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen, soll ein öffentliches Telegraphenbureau zur Bedienung der Gemeinden Salenstein und Mannenbach errichtet werden.

Der vom Ausschuss der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten vorgelegte Ausweis über den Besitz der zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Bei der am 7. März stattgefundenen Probefahrt auf der Uetlibahn ist laut der „N. Z. Z.“ die 8 Kilometer lange und 400 Meter steigende Strecke von Wiedikon bis zur Station Uetliberg in 22 Minuten, die Thalfahrt in der gleichen Zeit zurückgelegt worden. Die ganze Bahn (9,1 Km., inclusive der Strecke von Wiedikon bis zur Selnaustrasse) soll Anfang Mai in regelmässigen Betrieb gesetzt werden.

Der am 26. Februar in Luzern versammelte Verwaltungsrath der Regina Montium beschloss, bei der Generalversammlung zu beantragen: für das Jahr 1874 eine Dividende von 5 Prozent zu vertheilen und Fr. 30,619.72 auf neue Rechnung (behufs der im nächsten Jahre statutengemäss vorzunehmenden Abschreibungen) zu übertragen. Der entsprechende Vortrag pro 1873 betrug Fr. 40,975.15, so dass für die beiden Geschäftsjahre eine Summe von Fr. 71,594.87 für Abschreibungen zurückgelegt wird. (Hdls.-Ztg.)

Die Eisenarbeiten für die Gäubahn, die zur Uebernahme ausgeschrieben waren, sind vergeben worden und zwar diejenigen von Olten bis Bern. Wangen (14,000 Ctr.) an die Oltener Hauptwerkstätte, diejenigen von Wangen bis Lyss (6000 Ctr.) an Ott & Cie. in Bern. Eine Bauzeit von 10 Monaten ist vorgeschrieben, so dass demnach die Eröffnung der Gäubahn auf den Juni nächsten Jahres immer noch festgehalten zu werden scheint.

Die Eisenbahnverbindung Ouchy-Lausanne soll bis Mitte 1876 dem Betriebe übergeben werden. Diese Strecke wird dann, die Halte inbegriffen, in 8—10 Minuten zurückgelegt werden. Die Zahl der Züge wird sehr beträchtlich sein und zwischen 3 und 6 per Stunde variiren. Beim Bahnhofe der Westbahn wird gehalten und bei der Promenade von Ouchy (behufs Bedienung von Beau-Rivage). Jeder Zug besteht aus 2—3 Wagen zu 35 Plätzen, welche beim Aufsteigen gestossen und beim Abwärtsfahren gehalten werden vom Wagen, welcher an das Zugseil befestigt ist. Es sind zwei Classen in Aussicht genommen: I. und II. Classe. Ouchy-Lausanne kostet die I. Classe 50, die II. Classe 25 Cts. Durch diese Verbindungsbahn wird Lausanne's Verkehr mit der Eisenbahn und dem See ungemein erleichtert.

\* \* \*

### Literatur.

**Der practische Ingenieur und Baumeister.** Von M. Pollitzer. Brünn, Druck und Verlag von Buschack & Irrgang.

Das vorliegende Werk leidet trotz seines reichhaltigen Inhaltes an verschiedenen Mängeln. Der Titel und die Vorrede desselben lassen ein bloss für Practiker berechnetes Werk vermuthen, beim näheren Betrachten des Inhaltes gewahrt man aber bald, dass manches hineingerathen ist, was besser draussen geblieben wäre, und manches, welches in anderer Darstellung hätte gebracht werden müssen. Der mehr theoretische Theil des Werkes (I. Hälfte) enthält die bekannten Formeln aus der Mathematik und Mechanik, wie man sie in allen ähnlichen Taschenbüchern findet; die Tafeln der natürlichen Logarithmen hätten sehr gut fortbleiben können, weil kein „practischer Baumeister“ mit natürlichen Logarithmen zu rechnen hat; die Tafeln der gemeinen Logarithmen ditto, weil jeder „practische Ingenieur“ eine Logarithmentafel besitzt, die er benutzen wird; auch die 33., 34. und 35. Tabelle (Bestimmung der Fallhöhen und Geschwindigkeiten für gewisse Werthe) hat keinerlei practischen Werth; solche Zahlen sind in derselben Zeit gerechnet, in welcher man sie in dem Buche aufschlägt und niederschreibt. Bei der Behandlung der Festigkeitslehre ist Alles noch auf dem alten Leisten gemacht; den scheerenden Kräften im Längenschnitte keinerlei Betrachtung gewidmet, ebenso ist die ungünstigste Belastungsart continüirlicher Balken

übergangen; die Werke von Collignon, Culmann und Winkler (Brückenbau) hätten diesfalls dem Verfasser gute Dienste leisten können; sehr auffallend ist es auch bei einem neueren Werke, dass die graphische Methode gänzlich todgeschwiegen ist; dieses Verfahren, welches sich in die technischen Kreise immer mehr einbürgert und unlängere Vorzüge bei der Behandlung von Dachconstruktionen, Brückenträgern etc. bietet, hätte doch in seinen elementarsten Principien aufgenommen werden sollen.

Die zweite Hälfte enthält das werthvollste Kapitel des ganzen Werkes, nämlich Preis-Analysen für verschiedene Bauzweige; diese Analysen, welche, soviel uns eine Vergleichung belehrt, zum grössten Theil nach denjenigen der österr. Staats-Eisenbahn gemacht wird, sind wirklich schätzenswerth und über treffen in ihrer Zusammenstellung die Notizen, welche in dem bekannten Baurathgeber von Wach zu finden sind, bei weitem an Werth. Namentlich gilt dies für die Tabelle XLVI (Bestimmung des Bedarfes an Material und Arbeitskräften beim Strassen- und Eisenbahnbau).

Der geodätische Theil des Werkes ist der schwächste; das Traciren mit dem Barometer ist nicht eingehend behandelt, ebenso wenig das Traciren mit dem Tachometer; die umfangreichen Tabellen XXIX und XXX von Seite 184—223 haben keinen Werth, weil jeder Ingenieur diese Rechnungen schneller und sicherer mit dem Rechenschieber macht. Der topographische Distanzenmesser von Wild ist gar nicht erwähnt, überhaupt das charakteristische Wesen des Distanzenverfahrens ganz unberücksichtigt gelassen.

Bei den Detail-Arbeiten (pag. 234) für Tracirungen wäre eine Tabelle für die Sehnenwinkel der verschiedenen Radien und gebräuchlichen Sehnenlängen (15 oder 20 Meter) sehr am Platze gewesen; auch hätten wir hier eine Behandlung der Uebergangs-Curven gewünscht, wie etwa in den Tabellen von Sarrazin und Overbeck. Die Tabellen über Durchlässe hätte der Verfasser in dem Werke von Neumann und Wicke viel besser zusammengestellt gefunden. Ueber Viaducte bringt das Buch nichts, während in dem bekannten Buche von Fontenay doch so viele hiehergehörige Tabellen zu finden gewesen wären; ebenso finden wir nichts über Kosten eiserner Pfeiler, worüber die Tabellen in der Brochure von Nördling (piles métalliques) Aufschluss gegeben hätten. Auch über Fundirungen der Brücken, besonders pneumatische, wären Notizen gut aufgenommen worden; die zahlreichen Fundirungen dieser Art in der Umgegend von Wien in der letzten Zeit hätten dem Verfasser sehr viel werthvolles Material bieten können.

Mit Rücksicht auf das Gesagte können wir das vorliegende Werk nicht viel höher schätzen, als die meisten ähnlichen seiner Art; es zeigt verschiedene Mängel, enthält aber manches, was in andern fehlt, so namentlich die oben erwähnten Preis-Analysen, auf die wir unsere Leser aufmerksam machen möchten.

**Mittlere Verhältnisszahlen ausgeführter Locomotiven,** berechnet und zusammengestellt von F. v. Schulthess-Rechberg. Zürich, Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. 1875.

Die vorliegende Zusammenstellung (Abdruck aus Bd. I der „Eisenbahn“) ist eine sehr fleissige und verdienstvolle Arbeit, die gewiss dem Anfänger im Locomotivbau gute Dienste leisten und dem Locomotivtechniker einige erwünschte Notizen in Taschenformat bieten wird.

Die Werthe, welche dieser Zusammenstellung zu Grunde liegen, sind den „Skizzen und Hauptdimensionen der Locomotiven nach verschiedenen Systemen, welche in den letzten 5 Jahren von den deutschen Vereinsbahnen beschafft worden sind, als Anhang zu: Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens von E. Heusinger v. Waldegg“, entnommen. Wir hätten gerne gesehen, wenn der Verfasser neben den Mittelzahlen noch die Grenzwerte beigeschrieben hätte, damit man sich immerwährend hätte Rechenschaft geben können, welche Abweichungen sich noch als practisch zulässig erwiesen haben, ebenso dürften wohl manchem Leser noch Angaben über Belastungsverhältnisse der Lauf- und Triebachsen und Angaben einiger absoluter Grössen, wie z. B. Rostdimensionen. Radstände erwünscht gewesen sein, ähnlich wie dieselben in Redtenbachers Schlussabelle zum Locomotivbau enthalten sind. Es lässt sich nun aus den gegebenen Verhältnisszahlen leicht eine Tabelle zusammenstellen, in welcher man mit einem Blicke übersieht, wie mit zunehmender Kraft der Locomotive sich die einzelnen Grössen ändern, und können wir diese gedrängten Notizen in Taschenformat den Technikern bestens empfehlen.

\* \* \*

### Gesellschaft ehemaliger Studirender des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

#### I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein Ingenieur auf das Bureau eines Stadt-Ingenieurs.
- 2) Ein tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.

#### II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.
- 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur in eine Fabrik für Feuerungsanlagen in Genf.
- 3) Mehrere im Locomotiv- u. Dampfmaschinen-Baufach bewanderte Techniker in ein schweizerisches Etablissement.
- 4) Ein junger Maschinen-Ingenieur aus Deutschland oder d. deutschen Schweiz in eine Maschinenfabrik in Genf.

#### III. Hochbau-Fach:

- 1) Mehrere Zeichner auf das Hochbaubureau einer schweizerischen Eisenbahn.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

#### I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

#### II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der  
Stellen-Vermittlungs-  
Commission,  
Nr. 66, Mühlebachstrasse,  
Neumünster bei Zürich.

Recettes des Chemins de Fer Suisses.

| Dénomination de la Société et de la Ligne | Longueur exploitée |      | Période      | Recettes totales |         |            | Recettes par kilomètre |          |            |
|---|--------------------|------|--------------|------------------|---------|------------|------------------------|----------|------------|
|   | 1875               | 1874 |              | 1875             | 1874    | Différence | 1875                   | 1874     | Différence |
|   | Kil.               | Kil. |              | Fr.              | Fr.     | Fr.        | Fr.                    | Fr.      | Fr.        |
| <b>Nordostbahn</b>                        |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Engeres Netz                              | 213                | 213  | 1 -- 31 Jan. | 665,000          | 658,025 | + 6,975    | 3,122.06               | 3,089.32 | + 32.64    |
| Zürich-Zug-Luzern                         | 64                 | 64   | 1 -- 31 Jan. | 66,700           | 64,347  | + 2,353    | 1,042.18               | 1,005.43 | + 36.75    |
| Bülach-Regensberg                         | 20                 | 20   | 1 -- 31 Jan. | 15,400           | 9,263   | + 6,137    | 770.—                  | 463.19   | + 306.81   |
| <b>Centralbahn</b>                        |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Verbindungsbahn in Basel                  | 240                | 240  | 1 -- 31 Jan. | 727,000          | 810,818 | - 83,818   | 3,029.—                | 3,378.—  | - 349.—    |
| Aarg. Südbahn                             | 5                  | 5    | 1 -- 31 Jan. | 9,900            | 12,899  | - 2,999    | 1,980.—                | 2,580.—  | - 600.—    |
|   | 20                 | —    | 1 -- 31 Jan. | 9,450            | —       | + 9,450    | 472.—                  | —        | —          |
| <b>Suisse Occidentale</b>                 |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Jougne-Eclépens                           | 332                | 332  | 1 -- 31 Jan. | 732,000          | 816,293 | - 84,293   | 2,204.81               | 2,458.71 | - 253.90   |
| Ligne du Simplon                          | 35                 | 35   | 1 -- 31 Jan. | 5,420            | 6,670   | - 1,250    | 155.—                  | 191.—    | - 36.—     |
|   | 80                 | 80   | 1 -- 31 Jan. | 30,800           | 34,915  | - 4,115    | 385.—                  | 436.—    | - 51.—     |
| <b>Lausanne-Echallens</b>                 |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Bulle-Romont                              | 15                 | 7    | 1 -- 31 Jan. | 5,632            | 3,413   | + 2,219    | 375.47                 | 487.57   | - 112.10   |
|   | 19                 | 19   | 1 -- 31 Jan. | 11,910           | 10,860  | + 1,050    | 627.—                  | 572.—    | + 55.—     |
| <b>Vereinigte Schweizerbahnen</b>         |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Toggenburgerbahn                          | 275                | 275  | 1 -- 31 Jan. | 387,000          | 370,267 | + 16,733   | 1,407.—                | 1,347.—  | + 60.—     |
|   | 26                 | 26   | 1 -- 31 Jan. | 15,600           | 14,993  | + 706      | 600.—                  | 577.—    | + 23.—     |
| <b>Jura - Berne</b>                       |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Langnau-Berne-Bienne-Neuveville           | 86                 | 86   | 1 -- 31 Jan. | 112,000          | 116,237 | - 4,237    | 1,302.—                | 1,351.60 | - 49.60    |
| Bienne-Chaux-de-Fonds-Soneboz-Tavannes    | 53                 | —    | 1 -- 31 Jan. | 56,000           | —       | + 56,000   | 1,056.—                | —        | —          |
| Jura Industriel                           | 38                 | 38   | 1 -- 31 Jan. | 46,529           | 64,551  | - 18,022   | 1,224.—                | 1,699.—  | - 475.—    |
| <b>Gotthardbahn</b>                       |                    |      |              |                  |         |            |                        |          |            |
| Biasca-Locarno                            | 41                 | —    | 1 -- 31 Jan. | 18,300           | —       | + 18,300   | 446.—                  | —        | —          |
| Lugano-Chiasso                            | 26                 | —    | 1 -- 31 Jan. | 14,700           | —       | + 14,700   | 565.—                  | —        | —          |

Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten

zu beziehen durch  
**Orell Füssli & Co. in Zürich.**

- Couche**, Voie, Matériel roulant, Exploitation technique des chemins de fer. III, 1er fasc.: Production et distribution de la vapeur 16. 50
- Daelen, R. A. Hollenberg u. Diekmann**, die Kalibrirung d. Eisenwalzen. Drei gekrönte Preisschriften, eingereicht dem Verein z. Beförderung d. Gewerbelebens in Preussen. Mit 33 lith. Taf. u. 108 in den Text gedruckten Holzschn. 32. —
- Dampfkessel-Revisionsbuch.** 2. —
- Debauve**, manuel de l'ingénieur des ponts et chaussées: 4me fasc. Exécution des travaux. 33. —
- 5 " Géodésie, Nivellement. 8. 25
- 6-8 " Mécanique, Machines hydrauliques et à vapeur. Avec atlas. 41. 25
- 9 " Routes. Avec atlas. 16. 50
- 10 " Ponts en maçonnerie. Avec atlas. 27. 50
- 11 " Ponts et Viaducs en bois et en métal. Avec atlas. 33. —
- 12 " Tunnels. — Souterrains. Avec atlas. 11. —
- 13 " Chemins de fer. Avec atlas. 16. 50
- 14 " Constructions civiles. Avec atlas. 18. 70
- 15-20 " Mouvements des eaux (sous presse.)
- Deny**, Etude sur les Machines soufflantes. Av. nombr. figures et 6 pl. 6. 60
- Deprez**, Etude sur l'influence de la distribution sur le rendement économique des Machines à vapeur. 1. 65
- Dingler's polytechn. Journal.** Herausgeg. v. J. Zehmann u. F. Fischer. Jahrgang 1875. 1. Heft pr. cpl. 48. —
- Douglas**, a Manual of Telegraph Construction: the Mechanical Elements of Electric Telegraph Engineering. With Diagrams. 80 22. 50
- Eisenbahnkalender** für 1875. Herausgeg. v. J. Paradies. Nebst einer Eisenbahnkarte des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns u. der Schweiz. 2 Tble. 4. —
- Eisenbahn-Presse**, freie. Allgem. Verkehrs-Ztg. f. Deutschland u. Oesterreich (Eisenbahn, Post, Telegraphie.) Red. v. F. Stantien. 3. Jahrg. 1875. 52 Nummern. 12. —
- Eisenbahn-Signalordnung**, nebst Abbildg. sämtl. Signale — 55, cart. — 80
- Eisenbahnen**, d. österr.-ungar., d. Gegenwart u. Zukunft (im Anschluss an d. Bahnen d. Auslandes.) 1 Bl. i. Frbndr., col. Ausg. 1875. 2. —
- Engineering, D.-A.** Polytechnische Zeitung. Unter Mitwirkg. d. Editors of Engineering Will. H. Maw u. James Dredge, v. Mitgliedern d. Genossenschaft deutscher Civil-Ingenieure, d. polytechn. Gesellschaft in Berlin u. vieler Ingenieure u. Professoren herausg. v. Dr. H. Grothe. (Engineering Vol. XIX. — D. A. Polytechn. Zeitung. 3. Jahrgang.) Jahrg. 1875. 52 Nummern. 26. 70
- Evrard, A.**, les moyens de transport, appliqués dans les mines, les usines et les travaux publics. 2 vols. in 8<sup>o</sup> et 2 atlas in 4<sup>o</sup>. 110. — Il reste à paraître la 2me partie du tome II qui sera remise gratuitement aussitôt la publication.
- Fouque**, Appareil économique et fumivore pour générateurs à vapeur. Avec une grande planche. 1. 40
- Friedmann**, Rapport officiel sur la marine et les travaux maritimes à l'exposition universelle de Vienne en 1873 16. —
- Geometer-Kalender**, deutscher. Mit astronom. Ephemeriden f. d. J. 1875. Hrg. v. Prof. W. Jordan. gr. 16. (192 S. m. 1 chromolith. Uebersichtskarte v. Deutschland.) 4. —

Inhalt verschiedener Fachzeitschriften.

- Civilingenieur** 1875. Heft 1.
- Zeuner, über die Wirkung d. Drosselns u. d. Einfluss d. schädlichen Raumes auf die bei Dampfmaschinen verbrauchte Dampfmenge. — Lewicki, Construction und Leistung einer neuen Dampfmaschine. — Ritterhaus, zur Theorie e. Quintenz-Waage. — Fischer, Versuche über Leistung u. Arbeitsverbrauch e. Centrifugalpumpe. — Salaba, über Dudgeon's direct rotirende Dampfmaschine. — Hartig, d. einheitl. Nummerirung d. Gespinnste. — Literar. Revue.
- Dingler's polytechnisches Journal.** 1874. Erstes Decemberheft. Müller-Melchior's, d. Dampfmaschinen-Steuerungen auf d. Wiener-Weltausstellung 1873 (Schluss). — Friedmann's Kohlenoxydgasheizg. f. Schiffsdampfkessel. — Heusinger von Waldegg, neuer Personenwagen mit Coupé-Abtheilung u. Intercommunication durch Seitenangang. — Le Count's eppandirender Dorn für Drehbänke. — Reid's Drehbankfutter. — Dingey's Mineralmühle zum Feinmahlen. — Oberle's Backofen-Laterne. — Bennet's Auslaufbrunnen f. Wasserleitungen. — Watkin's Chronograph. — Telegraphischer Wechselstromtaster v. J. J. Fahie. — Ferd. Fischer, über Leichenverbrennung und Friedhöfe. — W. Wolters, über das Treiben der Cemente. — J. Volhard, üb. e. neue Methode d. maassanalytischen Bestimmung des Silbers. — Th. Schlössing, über die Absorption des Ammoniaks der Luft durch d. Pflanzen. — Musculus, über d. lösliche Stärkemehl. — W. F. Exner, ein System d. vergleichenden mechanischen Technologie. — Miscellen.
- 1874. Zweites Decemberheft.
- Dr. Emil Maximilian Dingler, Nekrolog v. K. Karmarsch. Mit dem Bildnisse Dingler's. — Shaw & Justice's Federhammer. — Palmer's Federhammer. — E. Buchholz, Dampfhammersteuerung in der Locomotivfabrik zu Wiener Neustadt. — Hearson's Strophometer. — Egelhaaf's Frictions-Schalt-Apparat. — Membranregulator für Gasleitungen v. G. S. Lacey & Co. — Schwarz' Schutzdeckel f. Kammwollstrecken. — Farbe- u. Schlichtmaschine f. Baumwollkette, von Howard und Bullough. — Sachsenberg's Thonröhrenpresse. — Becker's Patent-Verkorkung von Flaschen, Krügen etc. — Chronograph von Matthias Hipp. — Little's automatischer Telegraph. — Weiler, Instrumente zum Messen v. Beobachtungsröhren d. Polarisations-Apparate. — E. J. Maumène, über die Entwicklung rother Dämpfe beim Kochen d. Zuckersäfte in Fabriken. — Friedr. Bode, eine Zukunftsbetrachtung f. Schwefelfabrikanten. — G. Lunge, über die neuesten Fortschritte in der Soda- und Chlorkalk-Industrie in England. — Ferd. Fischer, über Leichenverbrennung u. Friedhöfe (Schluss). — B. Delachanal u. A. Mermet, Schwefelkohlenstoff-Stickoxydgaslampe u. ihre Anwendung auf Photographie. — Rosenstiel, Untersuchungen über d. Krappfarbstoffe u. d. Oxydationsprodukte der dem Alizerin isomeren Verbindungen. — W. Gintl, über den Düngerwerth der nach dem Liernur'schen Systeme gewinnbaren Cloakenmassen. — Miscellen.
- 1875. Erstes Januarheft.
- Die Motoren auf d. Wiener Weltausstellung 1873; v. Prof. J. F. Ra-dinger. Mit Tab. — Schmid's Motor z. Betrieb v. Nähmaschinen. —

De Negri's Expansionssteuerung. — Kirchweger's Dampfkessel-Construction. — Friedmann's Blasrohr für Schiffskessel-Kamine. — Rochau's Dampfdruckregulator, mitgeteilt v. G. W. Wundram in New-York. — Méhu's Oesenschloss für Taue. — Sayn's Schmiedemaschine für Méhu's Oesenschnallen. — Horizontale Radialbohrmaschine, construit von D. Lavater in Fluntern bei Zürich. — Zangen von S. C. Dexter in Macon City, Jowa (Nordamerika). — Terry und Comer's selbstauslösende Kloben für Aufzüge. — Anlage zum Schleifen von Holzstoff zur Papierfabrication; nach Weissnix und Specker. — Verbesserung für Webstühle, von M. Knowles u. D. Burnes in Blackburn. — Apparat zur Verhütung von Wasserverlust in Closets etc., v. Dennis & Co. in Chelmsford. — Ueber

Aneroidbarometer und Prüfung derselben, von Schreiber. — Ueber die Seismochronographen v. Lasaulx und Seebach. — Der Börsen-telegraph v. O. Schäffler in Wien, beschr. v. Zetzsche. — Electro-katalytisches Feuerzeug, von Voisin und Dionier. — Ueb. d. Fortschritte in der Soda- und Chlorkalk-Industrie in England, von Dr. G. Lunge in South-Shields (Forts.). — Ueber die Fabrication des Glaubersalzes, v. Rud. Wagner. — Ueber den Gehalt d. Kalkmilch an Aetzalk bei verschiedener Concentration. — Neues Verfahren d. Fabrication v. Stuck, von Landrin. — Ueb. e. neues alkalisches Solidblau, nach Jeanmaier. — Zur Bestimmung d. Methylalkoholes im käuflichen Holzgeiste. — Ueber d. Prüfung d. Kaffees, v. Prof. Wittstein. — Miscellen.

ANZEIGEN — ANNONCES

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren  
HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité  
HAASENSTEIN & VOGLER à ZURICH et ses succursales.

**Schweizerische Centralbahn.**  
Vergebung von Eisenbahnbauarbeiten.

Das Directorium der schweiz. Centralbahn beabsichtigt die Ausführung nachbenannter Eisenbahnbauarbeiten an der Gäubahn im Soumissionsweg in Accord zu vergeben:

- IV. Bauoos der Section Olten.  
Länge 4588 Meter zwischen Rickenbach und Olten.
1. Erdarbeiten, Entwässerung, Stützmauern, Pflaster, angeschlagen zu ... Fr. 350,050. 82 Ct.
  2. Brücken, Durchlässe, Viaducte, angeschlagen zu ... „ 547,594. 72 „
  3. Beschotterung der Bahn, angeschlagen zu ... „ 14,228. 20 „
- Gesammtanschlag ... Fr. 911,873. 74 Ct.

Etwaige Angebote müssen nach Procenten des Ueberschlags gestellt werden und bis längstens den 22. d. M. Abends, portofrei, versiegelt und mit geeigneter Aufschrift versehen, bei dem Directorium der schweiz. Centralbahn in Basel, eingereicht sein.

Bis dahin können Pläne und Bedingungen jederzeit auf dem betreffenden Sectionsbureau in Olten eingesehen werden

Unter den Bewerbern werden nur diejenigen berücksichtigt, welche schon am Tage der Soumissionsöffnung, die am 23. d. M. stattfindet, vollständig genügende Nachweise darüber liefern, dass sowohl ihre pecuniären Mittel, als auch ihre praktischen und theoretischen Erfahrungen und Kenntnisse sie zum vertragsmässigen Vollzug der fraglichen Leistungen befähigen.

Schweizerische Centralbahn.  
Der Oberingenieur  
von Würthenau.

Basel, 5. März 1875.  
[H-756-Q]

**Tufs sciés.**

**Tuffières de Corpataux près Fribourg (Suisse).**

Tufs sciés aux épaisseurs de 0,10, 0,15, 0,20, 0,25, 0,30 sur 0,30 centimètres longeur indéterminée, pour constructions, remplaçant la Roche du Jura. Soubassements, jambages de portes et fenêtres, couvertes et tablettes. Avantageux pour maçonnerie dans l'humidité. Fournitures pour parpaings, murs de clôture et de refend, aqueducs, ponts, voûtes de caves et autre.

Exécutions et taillage sur commandes et d'après plans.  
S'adresser à M. le Directeur des tuffières de Corpataux, près Fribourg (Suisse). [H-1302-X]

Soeben erschienen und vorrätig bei Orell Füssli & Co. in Zürich:

**Handbuch  
des  
Eisenbahnwesens.**

ökonomischer, rechtlicher, administrativer und technischer  
Beziehung.

Zum Selbstunterrichte  
für Eisenbahnbeamte, Aspiranten des Bahndienstes und alle  
Eisenbahn-Interessenten  
gemeinfasslich bearbeitet von

Dr. M. Haushofer, Rud. Paulus und Louis Schmidt.  
Lieferung 1.

(Vollständig in ca. 12 Lfg. à Fr. 1. 35, deren monatlich zwei erscheinen werden.)

Während der Eisenbahntechnik durch das vorliegende Werk eine Reihe von Beziehungen kennen lernt, die ihm auf der Schule fremd blieben und die seine technische Thätigkeit durch Verbindung mit den ökonomischen Seiten des Eisenbahnwesens erst recht werthvoll machen, wird der Administrativbeamte einer Eisenbahn und der Aspirant zum Bahndienste in diesem Werke das vollständigste Lehr- und Handbuch seiner gegenwärtigen und künftigen Berufsthätigkeit finden, der Jurist und der Kaufmann mit Erfolg Aufschlüsse in den wichtigsten Eisenbahnfragen oder Nachweisungen über die bezügliche Literatur suchen dürfen; der Capitalist endlich, der einen Theil seines Vermögens an Eisenbahn-Unternehmungen gewendet hat, lernt aus diesem Buche, nach welchen Grundsätzen die Solidität und Rentabilität der Unternehmungen zu beurtheilen sei. Das ganze grosse Material des Werkes ist, um diesen Anforderungen zu entsprechen, so gemeinfasslich bearbeitet und so eingetheilt und gruppirt, dass selbst der Laie sich leicht orientirt.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich

**DIE BURBACHER HÜTTE**  
in  
Burbach bei Saarbrücken

liefert stets prompt  
I T Eisen von 100 bis 500 m/m Höhe, schön  
gewalzt und gerade gerichtet, unter billigster Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilt  
[484] Der Vertreter für die Schweiz:  
Carl Degger in Schaffhausen.

**Kleinere Locomotiven**  
für schmale und normale Spurweite liefert als  
Specialität seit 1860 die  
**Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn**  
zu Heilbronn.  
[H-7302]

Just Ready:  
**A RECORD**  
of the  
**VIENNA UNIVERSAL EXHIBITION, 1875.**  
BY  
W. H. Maw and James Dredge.  
**ATLAS OF PLATES,**  
(Chiefly reproduced from "Engineering.")  
Containing 270 Folio Plates, Half-bond in Morocco.  
Price Fr. 150. —, with text Fr. 184. —  
**Orell Füssli & Co. Zürich.**

Vom 1. April c. ab erscheint in  
Rostock die  
**Allgemeine  
Deutsche Verkehrs-Zeitung.**

Redacteur: Dr. Perrot.  
Preis: vierteljährlich 4 Mark.  
**Tendenz:** Gediogener Fortschritt  
auf allen Gebieten des Verkehrswesens;  
durchgreifende Reform des Eisenbahn-  
wesens; Mittheilung und Kritik aller  
wichtigen Vorgänge, Gesetze, Verord-  
nungen etc. auf dem Gebiete des Ver-  
kehrs; Behandlung aller Verkehrs-  
angelegenheiten als ein organisches  
Ganze.

Inserate für die Probenummer,  
welche aussergewöhnliche Verbreitung  
in Deutschland, Oesterreich und der  
Schweiz finden, werden bis Anfang  
März an die Expedition in Rostock  
(Mecklenburg) erbeten. Preis p. Petit-  
zeile der Probenummer 40 Pfg.

Bestellungen bei allen Postämtern  
und Buchhandlungen. [H-1197-Z]

**Aux Compagnies de Chemin de fer.**  
Rails en acier et en fer, accessoires,  
fers de construction. Equipment com-  
plet d'outils et d'ustensiles de stations.  
Prompte exécution.  
H. Arbenz-Haggenmacher  
(H-1390-Z) à Winterthur.

Soeben eingetroffen bei ORELL  
FÜSSLI & Co., Buchhandlung für tech-  
nische Literatur in Zürich:  
Sommeruga, Besteuerung der öster-  
reichischen Eisenbahnen. Fr. 2. 15  
Schweiger-Lerchenfeld, Transit-Schie-  
nenwege nach Vorder- u. Central-  
Asien. 2. Aufl. Fr. 2. 15.  
Krantz, Ausbau der Wasserstrassen  
in Frankreich. Fr. 2. 70.  
Keller, Wasserkraft-Gewinnung und  
Vertheilung a. d. regulirten Donau  
bei Wien. 2. 70.  
Hellwag, Process Ofenheim. 1. 60.

Hiezu eine Beilage.