

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 11

## 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>**

Attendu que les faits offerts en preuve sous les nos 1 à 6 l'écriture du 3 novembre 1874 ne sont pas pertinents en ce qu'ils ne tendent pas à établir le défaut de soins chez la compagnie, mais seulement la non-livraison le 29 mai et le refus ainsi qu'il a été expliqué en cours des plaidoiries: de laisser les chevaux sortir de la gare pour être mis en fourrière à Montbrillant, refus qui était précisément dicté à la compagnie par les réglemens sanitaires susvisés dès que le certificat de santé faisait défaut.

Attendu que l'action en responsabilité contre le voiturier se trouve éteinte par le paiement du prix et par la réception sans protestation ni réserve (art. 105 C. comm.).

Attendu que le rapport de M. le vétérinaire en date du 8 juin 1874 n'est point concluant; attendu qu'il a visité le cheval le 3 juin et qu'il se borne à déclarer: „Que la „station debout et forcée toute la nuit après le voyage a par-faitement pu provoquer le mal.“

Attendu qu'il n'établit pas qu'il y ait eu absence de soins nécessaires et que la perte du cheval soit le résultat forcé de ce manque de soins, surtout quand la maladie ne s'est déclarée qu'après la livraison.

Attendu en résumé que la compagnie n'est en faute ni pour retard dans la livraison, ni pour défaut de soins pendant qu'elle avait les chevaux en dépôt.

Attendu qu'elle ne doit aucune somme ni indemnité pour la perte du cheval de l'intimé survenue plusieurs jours après la livraison.

Par ces motifs,

La Cour admet à la forme tant l'appel principal interjeté par la compagnie P.-L.-M. suivant exploit Brun, huissier, du 1<sup>er</sup> décembre 1874, contre le jugement du Tribunal de commerce du 9 novembre 1874, que l'appel incident interjeté par l'intimé dans ses conclusions.

Cela fait au fond: Rétracte et met à néant le jugement dont est appel et jugeant à nouveau, décharge l'appelante de toutes les condamnations tant principales que subsidiaires et condamne l'intimé à tous les dépens de 1<sup>re</sup> instance et d'appel. (G. d. T. S.)

\* \* \*

**Demission des Freiherrn v. Weber.** Dem allgemeinen Bedauern über die Demission des Freiherrn v. Weber gibt die „N. Fr. Pr.“ folgenden Ausdruck: Die schliessliche Ursache seines Austrittes aus dem Staatsdienste dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Berufung Nördlings zur Leitung der General-Inspection zusammenhängen. Bekanntlich laufen die Ansichten der beiden Fachmänner über die Organisation, welche in Zukunft der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen zu geben wäre, weit auseinander. Während Weber's diesbezügliche Vorschläge sich zumeist an Deutsche und insbesondere an Preussische Einrichtungen anlehnen, nimmt sich Nördling mehr die Französische Eisenbahntwicklung zum Vorbilde. Ein Zusammenwirken der beiden ebenbürtigen Kräfte scheint man nicht für möglich gehalten zu haben, wiewohl die Idee, welche bei ihrer gleichzeitigen Berufung vorschwebte, allgemein und selbst im Auslande als eine sehr glückliche bezeichnet wurde. Um so bedauerlicher ist es, wenn nunmehr durch eine Reihe von Umständen der Austritt Weber's aus dem Staatsdienste erfolgt und Oesterreich bei seinem so hochgradigen Capacitätenmangel auf dem Eisenbahngelände auch noch eine Kraft verliert, welche in ganz Europa als eine Autorität ersten Ranges anerkannt ist. Allerdings ist die Thätigkeit des Freiherrn von Weber, wie dies der Character seiner Stellung mit sich brachte, nur wenig in der Oeffentlichkeit bemerkbar gewesen. Ueberdies haben seine Rathschläge nicht immer jene Würdigung gefunden, die sie als Emanationen einer so langjährigen Erfahrung im Eisenbahndienste mehrerer Staaten verdienten. Dessenungeachtet sind seine Gutachten massgebend gewesen für die geplanten Reformen fast aller Branchen des Eisenbahnbaues. An der Reform der Signalordnung hat er hervorragenden Antheil genommen, ebenso wie er aufs energischste für eine Aenderung der Bauordnung und insbesondere der Oberbauconstruction eingetreten ist. Bekannt ist seine Agitation für die Einführung der Secundärbahnen in Oesterreich. Diese flüchtigen Daten dürften genügen, um das Bedauern, dass eine so reiche Arbeitskraft für das Oesterreichische Eisenbahnwesen nunmehr verloren gehen soll, zu einem allgemeinen zu machen.

\* \* \*

**Oesterreichisches Eisenbahnamt.** Man beschäftigt sich schon längere Zeit in Oesterreich damit, das Communicationswesen vom Handelsministerium zu trennen. Ursprünglich war man der Ansicht, ein Communicationsministerium zu gründen; neuestens

geht aber der Plan dahin, nach dem Muster des deutschen Reichseisenbahnamtes ein österreichisches Reichseisenbahnamt zu errichten. (Fr. Pr.)

\* \* \*

**Nationalrath.** Transportgesetz. Es wehte im Ganzen ein für die Eisenbahnen ungünstiger Wind, indem meistens entgegen den Anträgen der Commissionmehrheit, nach den Anträgen der Minderheit die Anforderungen an die Bahnen in vielen Punkten in sehr bedeutendem Maasse gesteigert wurden. Das ganze Gesetz wurde nach der Gestalt, die es im Ständerath erhalten, in 3 Tagen durchberathen. Die wichtigsten Aenderungen sind folgende:

§ 1 bestimmt nun, dass die Bahnen gehalten sind, unter bestimmten Voraussetzungen, die bei ihnen nachgesuchte Beförderung von Personen oder Gütern auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf schweizerischen, sowie ausländischen Bahnen unter allen Umständen, ob sie mit denselben in directem Verkehr stehen oder nicht, zu übernehmen.

Bei Verspätung eines Zuges hat der Reisende Anspruch auf das ganze Interesse, d. h. die Erstattung der gemachten Auslagen und Entschädigung für einen nachweisbaren Schaden (§ 4).

§ 15 enthält eine Vermittlung der in diesem Punkte einander diametral gegenüberstehenden deutschen und französischen Rechtsanschauungen. Es ist nämlich der Absender nach Absendung der Frachtgüter nur dann berechtigt, Anweisungen zu geben wegen Rückgabe der Güter oder wegen Auslieferung derselben an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, oder Versendung an einen andern Ort, wenn das Frachtgut laut Frachtbrief auf Rechnung und Gefahr des Versenders reist.

Demnach kann dann der Empfänger nach § 31 nur dann wegen Verspätung, Nichtankunft, Zerstörung, Minderung oder Beschädigung klagen, wenn er auf Verlangen Caution dafür leistet, dass der Absender das Urtheil, beziehungsweise dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.

Endlich wurde in § 32 festgesetzt, dass die schweizerischen Bahnen für die ihnen übergebenen Frachtgüter unter allen Umständen haften, ob sie nun mit denjenigen Bahnen, auf welche das Gut übergegangen ist, in directem Verkehr stehen oder nicht.

Ständerath. Differenzen im Transportgesetz: § 1 wird in seiner früheren beschränkten Fassung beibehalten, d. h. die Eisenbahngesellschaften sind nur gehalten, Waaren zur Weiterbeförderung von solchen Eisenbahnen zu übernehmen, mit welchen sie im Verkehr stehen.

Bei § 4 soll den Reisenden bei Verspätungen nur die Auslagen, nicht das ganze Interesse vergütet werden müssen. Bei § 15 wird am früheren Beschlusse festgehalten, wonach der Absender, ohne dass es einer besondern Bemerkung bedarf, über das Frachtgut bis nach vollendetem Transport die Verfügung behält. Der Ständerath hat hier also am deutschen Recht (Deutsches Handelsgesetzbuch) festgehalten.

Sobald das Gesetz seine definitive Gestaltung erhalten haben wird, werden wir dasselbe vollständig bringen.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Die Gesellschaft Alta Italia, den Nutzen eines italienisch-schweizer. Dienstes auf der Montenis-Linie einsehend, veranstaltete eine Conferenz zwischen ihren Stellvertretern und denen der westschweizerischen Bahnen, welche in Lausanne am 15, 16. und 17. Januar stattfand. Bei dieser Conferenz tauschten die Bevollmächtigten ihre Ideen sowohl für Einführung von directen Fahrbillets zwischen Italien und der Schweiz, als über den Tarif des Waarentransports grande et petite vitesse aus. Die beiden Gesellschaften verständigten sich über mehrere besprochene Punkte, und jetzt wird von ihnen auch eine Conferenz mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft angestrebt, da letztere an der zum Netz gehörigen Strecke Modane-Genf theiligt ist.

Es steht zu hoffen, dass in den folgenden Unterhandlungen der Endzweck der Versammlungen erreicht werde, nämlich, dass die Montenisbahn der allgemeinen Erwartung in Bezug auf den italienischen Handelsverkehr entspreche.

Luzern. Dem Jahresbericht der Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Vierwaldstätter-Sees pro 1874 entheben wir Folgendes: I. Der Verkehr im Allgemeinen und besonders die Einnahmen des Dampfbootbetriebes weisen eine erhebliche Zunahme gegenüber dem Vorjahre auf, so dass die Klagen wegen nicht befriedigender Saison wenigstens nicht in einer Minderfrequenz des Vierwaldstättersee's ihren Grund haben; auch der Localverkehr constatirt eine stete Zunahme. II. Betriebspersonal 112 Mann. III. Actien-capital für Fr. 1,356,000, Obligationen-capital für Fr. 800,000. IV. Schiffsmaterial: a) Dampfboote 14, darunter 3 Salondampfer und 2 Schraubendampfer, b) 8 Schleppschiffe. V. Personenverkehr 1,495,808 (Ertrag Fr. 644,253 gegenüber dem Vorjahr Fr. 572,687). VI. Unterstützungsfonds Fr. 16,846. 48. Pensionirt vier Wittwen. — Einnahmen Fr. 988,827, Ausgaben Fr. 880,885. 69. Mehreinnahmen Fr. 107,941. 31, zu vertheilen in 7 Procent Dividenden und 13,000 Fr. Reservefond.

Bern, 9. März. Laut telegraphischer Anzeige haben auch die Verein. Staaten Nordamerikas dem internationalen Postvereinsvertrag ihre Ratification ertheilt.

Monitore delle Strade ferrate, Turin 10. März. Wir lesen in der „Cronaca Vareseina“, die Gotthard-Gesellschaft soll von Herrn Ingenieur Maraini die Concession zur Eisenbahnlinie Ponte-Tresa-Lugano erworben haben.

Letzten Samstag Abend sind zwischen den Stationen Mendrisio und Balerna annähernd 800 Kubikmeter Erde auf die Bahn hinuntergerutscht und hat dieselbe auf circa 30 Meter unfahrbar gemacht. Der letzte von Lugano nach Chiasso abgehende Zug konnte durch die Bemühungen des Bahnwärters eine Strecke vor der verschütteten Stelle noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden. Mit Ausnahme der Verzögerung ist weiter kein Unfall zu beklagen. Mit vermehrten Kräften wurde die ganze Nacht hindurch gearbeitet; am Sonntag Morgen war die Bahn wieder vollständig frei und konnten die regelmässigen Fahrten wieder fortgesetzt werden.

Schwyz. Arth. In der Gemeinde Arth werden nicht weniger als drei Bahnhöfe der Rigibahn gebaut. Der erste im Dorfe Arth neben dem Schulhause. Der zweite in Oberarth, von welchem in dieser Woche die Aufriechung erfolgt. Dieser wird als der Punkt bezeichnet, auf welchem sich die Rigibahn mit der Gotthardbahn kreuzen wird. Der dritte kommt in Goldau hinter dem „Rössli“ an der Verbindungs- mit der Eccehomstrasse zu stehen. Ueberhaupt werden die Arbeiten auf der ganzen Linie mit Eifer befördert, dass man die berechtigte Hoffnung hat, im Juni die Bahn eröffnen zu können.

Aargau. Am 8. ds. ist der Vertrag zwischen der Nationalbahn und der Centralbahn betr. gemeinschaftlichen Bau des Bünzüberganges abge-

geschlossen worden. Danach übernimmt die Nationalbahn die Bauausführung dieses Ueberganges, die Centralbahn dagegen die Erstellung des zweiten Geleises vom Gexi bis zum Bahnhof Lenzburg.

Die durch Gemeindebeschluss vorgesehene Privatactionbeteiligung von Fr. 50,000 ist in Lenzburg gezeichnet und damit der betreffende Gemeindebeschluss rechtskräftig geworden, wonach sich Lenzburg mit Fr. 450,000 resp. 500,000 bei der Seethalbahn beteiligt.

Die von der Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen am 25. Febr. 1875 mit Stimmenmehrheit angenommene Aenderung des Art. 4 der Gesellschaftsstatuten, durch welche das Gesellschaftsvermögen auf Fr. 6,500,000 in 13,000 auf den Inhaber lautenden Actien von je 500 Fr. erhöht werden soll, hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Bern, 14. März. Die heutige Generalversammlung der Actionäre der Juraabahn in Biel, 18,052 Stimmen repräsentirend, hat den Ankauf des Jura industriell einstimmig genehmigt.

Gotthardbahn. Letzte Woche wurden im grossen Tunnel auf der Seite von Göschenen 21,26 m., auf der Seite von Airola 19,55 m., zusammen 40,75 m. gebohrt. Der tägliche Fortschritt beträgt somit 5,82 m.

Centralbahn. Der Verwaltungsrath, der den 13. ds. in Olten versammelt war, hat nach erfolgter Zuteilung bezüglicher Beträge an den Reservefond und den Erneuerungsfond die Dividende für das Jahr 1874 auf 8 Proc. festgesetzt und dem Entlassungsgesuch des Hrn. A. Sulger, als Mitglied und Präsident der Direction, unter bester Verdankung seiner 22-jährigen Dienste entsprochen.

Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln. Der „Anz. v. Zürichsee“ veröffentlicht aus dem gedruckten Bericht über das Resultat der Probefahrten nach dem System Wethli, wie er soeben den Actionären dieser Bahn zugestellt wurde, die Gutachten der Hrn. Maschinenmeister Maey, Oberingenieurs Moser und Weiss, die sich sämtlich auf das Günstigste über das System Wethli aussprechen und dessen Anwendung in coupirtem Terrain als sehr vortheilhaft bezeichnen. Trotzdem glaubt der „Bote der Urschweiz“ die Einsiedler von der Genehmigung des bekannten Vertrages mit der Nordostbahn, der die Anwendung dieses Systems voraussetzt, abwendig machen und ihnen rathen zu sollen, abzuwarten, ob die im Wurf liegende Zürichsee-Gotthardbahn Lebenskraft gewinne und zur Ausführung gelange. Das genannte Blatt will auch aus zuverlässiger Quelle vernommen haben, dass von Seite der Direction der Zürichsee-Gotthardbahn dem Bezirksrath Einsiedeln die vortheilhaftesten Angebote für Uebernahme der Linie Biberbrück-Einsiedeln gemacht worden seien, und es zweifelt nicht daran, dass dahierige Unterhandlungen zu einem allseitig befriedigenden Abschluss führen würden.

**Unfälle.**

Der „Murtenbieter“ berichtet von zwei Unglücksfällen auf der Eisenbahn. Hinter Galmiz fiel ein Eisenbahnarbeiter Mäder von Gurzelen von einem Rollwagen herab auf die Schienen, der Wagen fuhr über ihn und zerquetschte dessen Unterschenkel derart, dass nach drei Stunden furchtbarer Schmerzen der Tod eintrat. In Peterlingen gerieth gleichfalls Jemand unter den Zug, der ihm den Kopf vom Rumpfe trennte.

Bei Schmittlen zwischen Bern und Freiburg entgleiste am Mittwoch der 10 Uhr 30 Min. von Bern abfahrende Schnellzug der Westbahn. Verletzungen von Personen werden keine gemeldet, dagegen wurden die Bahn und das Rollmaterial ziemlich stark beschädigt.

In Burgdorf (Bern) stürzte letzten Montag ein Theil des Eisenbahngerüsts für die Grienföhren der Emmenthalbahn mit 6 Rollwagen und mehreren Arbeitern ein. Zwei der letzteren wurden ziemlich schwer verwundet.

Solothurn. Sonntag Abends wurde laut „Volksbl. v. Jura“ Mümliswyl von einer Unglücksbotschaft in Schrecken gesetzt. Etwa nach 8 Uhr vernahm man vom Tunnel her einen fürchterlichen Knall, der die Häuser erzittern machte. Bald darauf kam die Kunde, beim 3. Schacht habe beim Dynamitwärmen eine Explosion stattgefunden. Einem Arbeiter Kunz von Dornach wurden beide Beine abgeschlagen und einem 17-jährigen Hänggi, Sohn des Pintenwirths dahier, wurde ein Bein abgerissen, als ob es mit einem Beil abgehauen wäre.

**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.

**Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten**

zu beziehen durch

**Orell Füssli & Co. in Zürich.**

- Goldschmidt's Cours-Buch.** Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffcourse nach officiellen Quellen bearbeitet v. Ad. Müller. Febr. März. Ausgabe A. Mit 14 Routen-Karten u. einer Uebersichts-Karte. 2. 70  
" B. Mit einer Eisenbahn-Karte v. Mittel-Europa. 2. —
- Goschler, les chemins de fer nécessaires.** Extrait des Mémoires de la Société des Ingénieurs civils. 7. 70
- Gräf, die Verlegung d. Böhmisches Bahnhofes zu Dresden u. d. damit verknüpfte Umgestalt. d. Dresdener Eisenbahnverhältnisse beleuchtet u. projectirt.** Mit einem Plane von Dresden. 1. 20
- Grashof, theoretische Maschinenlehre.** In 4 Bdn. 1. Bd. Mechanische Wärmetheorie, Hydraulik, Heizung. Mit in d. Text gedr. Holzschn. 4. Lfrg. gr. 8. (I. 1—4): 6. 40
- Grave, H., österr.-ungar. Bau- u. Ingenieur-Almanach.** Zum Gebrauche f. Staats-, Gemeinde- u. Eisenbahn-Beamte, Architecten etc. f. 1875. 18. Jahrg. geb. 5. 35
- Haën, de, über die radicale Beseitigung des Kesselsteins und Kesselschlammes durch Chlorbarium u. Kalkmilch.** 2. Aufl. —. 35
- Hagen, üb. Form u. Stärke gewölbter Bogen u. Kuppeln.** 2. vervollständ. Aufl. Mit einer Kupfertafel. 3. 35
- Handbuch der Wasserbaukunst. 3. neu bearb. Aufl. 2. Theil: Die Ströme. 4 Bd. A. u. d. T.: Uferschälungen, Strombauten und Schifffahrts-Canäle. 4. Bd. Mit 1 Atlas v. 10 Kpfrtaf. 18. 70

**Inhalt verschiedener Fachzeitschriften.**

- Engineering.** Deutsche Ausgabe. II. Bd. Nr. 26.
- Balancirpflug und Seilwindwagen von Barford u. Perkins. — Die Seiden-Cultur und Fabrication. — Automatischer Sicherheitsapparat f. Eisenbahnen. — Die Nutzbarmachung d. Seidenabfälle. — Arch. Mac Martin, üb. verschied. mechanische Veränderungen im Bessemer-Stahl-Process zur Königin-Marien-Hütte bei Zwickau. — Das Macomber-Geschütz. — Münzen und Münzwesen (Fortsetzung). — Explosions-Versuche mit Dynamit (Schluss). — Submissions-Resultate.
- Stummer's Ingenieur.** Bd. III. Nr. 53. Wien.
- Neuer continuirlicher Apparat für Destillation von Getreide und Kartoffeln, v. D. Savalle fils & Co. — Ein Nachtrag zur Geschichte des Wiener Weltausstellungsgebüdes. — Oeconomische Methode zum Trocknen von Gussformen. — M. Burstyn, Nachweis von Terpentinöl oder Rosmarinöl in Maschinenölen. — Schifffahrts-Canal vom Stillen zum Atlantischen Ocean durch d. Landenge v. Panama. — Kupferlegirungen. — Lebensfähigkeit der Locomotiven- und Eisenbahnwagen-Fabriken. — Bandsäge mit Handbetrieb, v. F. Arbey. — Comprimirter Stahl. — Ein neues Licht. — G. Stürmer, die Eisenbahn-Eröffnungen der Jahre 1873 und 1874. — Holzbearbeitungs-Maschinen. — Ueber Blei für die Fabrication von Bleiweiss. — Alb. Faulk, die Erdwachs- und Petroleum-Gruben zu Boryslaw in Galizien. — Eisen- u. Maschinen-Transport Englands. — Th. Schlumberger, über galvanische Verkupferung gusseiserner Walzen f. den Zeugdruck. — G. Leube, ein Beitrag zur Desinfectionsfrage u. Vorschläge zur Beseitigung und Verwerthung menschlicher Abfallstoffe. — Bd. III. Nr. 54.
- Patent-Eisenbahn-Zugbarriere mit einfachem Zugseil, von S. Rothmüller. — Eine neue Berglocomotive. — Eggertz, über die colorimetrische Kohlenstoffprobe. — Nass-Luft-Pumpe von Fr. Wannick & Co. — Cowan's Patent-Kalkofen mit Wasserwärmapparat. — Comprimirter Stahl (Fortsetzung). — G. Stürmer, d. Eisenbahn-Eröffnungen der Jahre 1873 u. 1874 (Fortsetzung). — Dampfplüge (Fortsetzung). — M. Alcan, die Hanf- u. Leinen-Industrie. — Bd. III. Nr. 55.
- Die Hanf- u. Leinen-Industrie (Schluss). — G. Wex, über d. Fortschritte der Donau-Regulierungs-Arbeiten u. die hierbei gesammelten Erfahrungen. — E. Purtscher, das Umschmelzen d. Roheisens für den Bessemer-Process im Hochofen. — Halbstarile Locomotive. — G. Stürmer, die Eisenbahn-Eröffnungen der Jahre 1873 und 1874 (Schluss). — Comprimirter Stahl (Fortsetzung). — Münzen u. Münzwesen (Fortsetzung). — Schmirgel-Maschinen der „Tanite Company“ in Stroudsburg, Pa. — Wirkungsweise d. Eismaschinen nach Windhausen's System. — J. Schnabegger, üb. Schlackenböden bei Puddelöfen. — C. Violette, Bestimmung des Gewichtsverhältnisses der aus den Producten der Rübenzucker-Industrie erhaltenen Aschen. — Bd. III. Nr. 56.
- G. v. Helmersen, d. Steinkohlen-Industrie in Russland. — Ch. Pernot, rotirender Puddelofen mit geneigter Herdsohle. — B. Lehr, electromagnetisches Hilfssignal für Eisenbahnzüge. — Hartglas von de la Bastie. — Schleifmaschine, Patent Bollmann. — Fr. Ritter v. Uchatius, über Stahlbronze-Feldgeschützrohre. — Leichenverbrennung. — Zur totalen Sonnenfinsterniss am 6. April 1875. — Comprimirter Stahl (Fortsetzung). — Tabelle über Betriebsergebnisse der indischen Bahnlilien mit Staatsgarantie für die Periode vom 1. Januar bis 30. Juni 1874. — L. Carrier, Glasätzen mit Flussspath-Säure. — Das österreichische Casemattschiff „Custoza“. — Der österreichisch-orientalische Handelsverkehr.
- Zeitschrift für Bauwesen.** Redigirt von G. Erbkam. 1875. 1.—3. Heft. Berlin.
- Wohngebäude in Berlin, von F. Hitzig. — Denkmal auf d. Marienberge bei Brandenburg von Hubert Stier. — Der Zoologische Garten in Berlin. I. Das Antilopenhaus, v. Ende u. Böckmann. — Franzius, pneumatische Fundirung mit hydraulischem Hebeapparat bei dem



Bau der Brücke über die Neue Maas in Rotterdam. — F. Adler, Stoa des Attalos zu Athen. — Paul Laspeyres, d. Baudenkmale Umbriens. XI. Abbild. — Spangenberg, über das Verhalten d. Metalle bei wiederholten Anstrengungen (Schluss). — Th. Schuster, über Bestimmung der Maximalmomente v. Eisenbahnbrücken für concentrirte Belastung. — A. v. Cohausen, der Perigraph.

**Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure.** Redigirt von R. Ziebarth 1874. 11. Heft. Berlin.

E. F. Dürre, d. Eisenhüttenwesen auf der Wiener Weltausstellung (Fortsetz.). — G. Herrmann, aus der Maschinenhalle der Wiener Weltausstellung (Fortsetz.). — H. Fischer, die Getreidemühlen der Ausstellung in Wien. — F. Lürmann, über den Hochofen in Neuss

bei Düsseldorf. — Neuer Gasfang d. Main-Weser-Hütte u. Sophienhütte. — Zur Ausstellung in Philadelphia. — Fragekasten. — Technische Literatur. — Vereinsangelegenheiten.

— 12. Heft.

E. F. Dürre, das Eisenhüttenwesen auf der Wiener Weltausstellung (Fortsetz.). — R. Ziebarth, die Gesteinsbohrmaschinen der Ausstellung in Wien. — C. Schaltenbrand, die Locomotiven der Weltausstellung in Wien (Fortsetz.). — H. A. Tappe, Maschinen zum Heben schwerer Eisenstäbe. — Das Siemens'sche Pyrometer. — Verhalten d. feuerfesten Thone, nach Dr. C. Bischof. — Wasserglas und Wasserglasfarben, nach Dr. Feichtinger. — Die Erzlager bei Rio Tinto. — Vereins-Angelegenheiten.

**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 ZÜRICH 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. Bauhoos 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 „
- Gesamtanschlag ... Fr. 911,873. 74 Ct.

Etwasige Angebote müssen nach Procenten des Ueberschlags gestellt werden und bis längstens den 22. d. M. A b e n d s, 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 Soumissionseröffnung, 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.**

Basel, 5. März 1875.  
[H-756-Q]

Der Oberingenieur  
von Würthenau,

Soeben erschienen und vorrätzig 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.

**Kleinere Locomotiven**

für schmale und normale Spurweite liefert als  
Specialität seit 1860 die

**Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn  
zu Heilbronn.**

[H-7302]

**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 longueur 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]

*Neueste, billigste und beste*  
**RÖHREN-DAMPF-KESSEL**  
System Root  
bauen als Specialität Waltherr & Co. in Kalk a/Rh.

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

**Organ**

für die

**FORTSCHRITTE DES EISENBahnWESENS**

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herausgegeben  
von

Eduard Heusinger von Waldegg.

5. Supplementband:

**Fortschritte**

der

**Technik des deutschen Eisenbahnwesens**

in den letzten Jahren.

3. Abtheilung.

Nach den Ergebnissen

der am 14. und 15. September 1874 in Düsseldorf abgehaltenen VI. Versammlung der Techniker der Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Redigirt von der technischen Commission des Vereins.  
Mit 6 Tafeln Abbildungen.

Preis Fr. 10. 70 Ct.

**Die Minimal-Durchfahrts- und Maximal-Lade-Profile**

der

Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis Fr. 8. —

**Eisenbahnbau-Kalender**

pro 1875.

Herausgegeben  
von

J. Paradies, Ingenieur

2 Thle. Preis Fr. 4. —

ist vorrätzig bei C a e s a r S c h m i d t,  
Buchhandlung in Zürich.

Versandt nach auswärts franco unter  
Nachnahme. [H-1599-Z]

Soeben eingetroffen bei ORELL  
FÜSSLI & Co., Buchhandlung für technische  
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.

Hellwäg, Process Ofenheim. 1. 60

**Aux Compagnies de Chemin de fer.**

Rails en acier et en fer, accessoires,  
fers de construction. Equipement com-  
plet d'outils et d'ustensiles de stations.  
Prompte exécution.

H. Arbenz-Haggenmacher  
[H-1390-Z] à Winterthur.

Demnächst wird erscheinen:

**Saling's Börsenpapiere**

IV. Theil: Industrie-Actien.

Der 5. und letzte Theil: „Eisen-  
bahn-Actien“, erscheint im Herbst, da  
die Betriebsergebnisse erst im Sommer  
bekannt gemacht werden.

Orell Füssli & Co.