

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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

Attendu que les faits offerts en preuve sous les n°s 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 règlements 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- „fairement 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^{er} 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^{re} 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 Eisenbahnentwicklung 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 Capacitätsmangel auf dem Eisenbahngebiete 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 Öffentlichkeit 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 Anteil genommen, ebenso wie er aufs energischste für eine Änderung 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 Commissionsmehrheit, 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 Ständerat erhalten, in 3 Tagen durchberaten. Die wichtigsten Änderungen 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).

§ 5 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, Waren 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 Beschluss festgehalten, wonach der Absender, ohne dass es einer besondern Bemerkung bedarf, über das Frachtgut bis nach vollendetem Transport die Verfügung behält. Der Ständerat hat hier also am deutschen Recht (Deutsches Handelsgesetzbuch) festgehalten.

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

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Die Gesellschaft Alta Italia, den Nutzen eines italienisch-schweizer. Dienstes auf der Montençis-Linie einnehmend, 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 betheiligt ist.

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

Lu zern. 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 Vorjahr 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. Aktienkapital für Fr. 1,356,000, Obligationenkapital für Fr. 800,000. IV. Schiffs-material: 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. Unterstützungs fonds 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 Nordamerika's dem internationalen Postvereinsvertrag ihre Ratification ertheilt.

Monitore delle Strade ferrate. Turin 10. März. Wir lesen in der „Cronaca Varesina“, 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 unfahrbare 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 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 Rigi-Bahn gebaut. Der erste im Dorfe Arth neben dem Schulhouse. Der zweite in Oberarth, von welchem in dieser Woche die Aufrichtung erfolgt. Dieser wird als der Punkt bezeichnet, auf welchem sich die Rigi-Bahn mit der Gotthard-Bahn kreuzen wird. Der dritte kommt in Goldau hinter dem „Rössli“ an der Verbindungs- mit der Ecchomostrasse 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-

schlossen 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 Privatactionenbeteiligung 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 betheiligt.

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

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

Gotthardbahn. Letzte Woche wurden im grossen Tunnel auf der Seite von Göschenen 21,26 m., auf der Seite von Airolo 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 Zutheilung bezüglicher Beträge an den Reservefond und den Erneuerungsfond die Dividende für das Jahr 1874 auf 8 Proc. festgesetzt und dem Entlassungsgesetz 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 zugesetzt wurde, die Gutachten der HH. Maschinenmeister Maey, Oberingenieurs Moser und Weiss, die sich sämmtlich auf das Günstigste über das System Wethli aussprechen und dessen Anwendung in cooptirum 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 ratthen zu sollen, abzuwarten, ob die im Wurfe 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 Schmittens 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 Grienfuhren der Emmenthalbahn mit 6 Rollwagen und mehreren Arbeitern ein. Zwei der letzteren wurden ziemlich schwer verwundet.

Solothurn. Sonntag Abends wurde laut „Volksbl. v. Jura“ Mümliswil von einer Unglücksbotschaft in Schrecken gesetzt. Etwa nach 8 Uhr vernahm man vom Tunnel her einen furchterlichen 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 e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

A n g e b o t :

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-Bau Fach 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.

*

N a c h f r a g e :

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.

B e m e r k u n g e n :

- 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

S t e l l e n - V e r m i t t l u n g s - C o m m i s s i o n ,

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 offiziellen Quellen bearbeitet v. Ad. Müllner. 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. Böhmischem Bahnhofes zu Dresden u. d. damit verknüpfte Umgestaltg. 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. Lfgr. 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

Haen, 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 Kupferatafel. 3. 35

— Handbuch der Wasserbaukunst. 3. neu bearb. Aufl. 2. Theil: Die Ströme. 4 Bd. A. u. d. T.: Uferschäulungen, Strombauten und Schiffahrts-Canäle. 4. Bd. Mit 1 Atlas v. 10 Kpfrtaf. 18. 70

Inhalt verschiedener Fachzeitschriften.

Engineering. Deutsche Ausgabe. II. Bd. Nr. 26.

Balancirpflug und Seilwindewagen 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-Processe zur Königin-Marien-Hütte bei Zwickau. — Das Mocomber-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 Weltausstellungsgebäudes. — Oeconomische Methode zum Trocknen von Gussformen. — M. Burstyn, Nachweis von Terepentinöl oder Rosmarinöl in Maschinenölen. — Schiffahrts-Canal vom Stillen zum Atlantischen Ocean durch d. Landenge v. Panama. — Kupferlegirungen. — Lebensfähigkeit der Locomotiven- und Eisenbahnwagen-Fabriken. — Bandsäge mit Handbetrieb, v. F. Arvey. — 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. Fauk, 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. Wannicke & Co. — Cowan's Patent-Kalkofen mit Wasserwärmapparat. — Comprimirter Stahl (Fortsetzg.). — G. Stürmer, d. Eisenbahn-Eröffnungen der Jahre 1873 u. 1874 (Fortsetzg.). — Dampfpflüge (Fortsetzg.). — M. Alcan, die Hanf- u. Leinen-Industrie.

— Bd. III. Nr. 55.

Die Hanf- u. Leinen-Industrie (Schluss). — G. Wex, über d. Fortschritte der Donau-Regulirungs-Arbeiten u. die hierbei gesammelten Erfahrungen. — E. Purtscher, das Umschmelzen d. Roheisens für den Bessemer-Process im Hochofen. — Halbstabile Locomotive. — G. Stürmer, die Eisenbahn-Eröffnungen der Jahre 1873 und 1874 (Schluss). — Comprimirter Stahl (Fortsetzg.). — Münzen u. Münzwesen (Fortsetzg.). — Schmigel-Maschinen der „Tanite Company“ in Stroudsburg. Pa. — Wirkungsweise d. Eismaschinen nach Windhausen's System. — J. Schnablegger, 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 (Fortsetzg.). — Tabelle über Betriebsergebnisse der indischen Bahnlinien mit Staatsgarantie für die Periode vom 1. Januar bis 30. Juni 1874. — L. Carlier, Glasätszen mit Flusspath-Säure. — Das österreichische Casemattschiff „Custozza“. — 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

