

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 14

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: 13.01.2026

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

la compétence et l'influence pourront contribuer à l'éclairer, lorsque le moment viendra de solliciter l'opinion de l'Académie."

M. Dupuy de Lôme, après avoir entendu la communication de M. de Lesseps, a demandé la parole et s'est exprimé ainsi:

"Pour parler d'abord du bâtiment à voiles, il est évident que, s'il a à faire de petites traversées dans la belle saison, il peut, sans imprudence, être chargé jusqu'à ce que son pont soit très-près de la surface de flottaison, et que, si ce même navire doit faire une longue navigation qui l'expose aux éventualités d'un grand voyage, il sera nécessaire de ne lui donner qu'un chargement bien plus modéré, en même temps qu'il faudra faire des prélevements plus importants pour les vivres et les approvisionnements divers sur les espaces destinés aux marchandises à fret, ainsi que sur le poids total du chargement. Si l'on considère le bâtiment à vapeur dans lequel l'importance variable du combustible nécessaire à telle ou telle traversée, indépendamment des autres approvisionnements, prend une part si grande dans la place et le poids réservés au chargement total, on verra que la quantité maximum de marchandises que peut prendre le même navire à vapeur, varie dans des proportions énormes. Par exemple, tel paquebot à vapeur doit prendre, pour des traversées du Havre à New-York, plus de 1200 tonnes de charbon et à peine 600 tonnes de marchandises à fret, et si ce même navire faisait la traversée de Marseille à Alger, il lui suffirait de se munir de 200 tonnes de charbon au lieu de 1200, et il pourrait porter 1600 tonnes de marchandises au lieu de 600. Quel rapport exact et constant peut-on rechercher entre le tonnage légal de ce navire et sa faculté de porter tel nombre de tonnes de marchandises?"

"Il ne faut pas perdre de vue que le tonnage légal est une mesure de capacité intérieure servant de base à la perception des droits sur le corps du navire, mesure applicable seulement à telles ou telles parties consacrées aux marchandises et aux passagers, en laissant en dehors les espaces nécessaires à l'équipage, aux machines et aux approvisionnements de toutes sortes. Quant à l'unité de la mesure de capacité, qui correspond à une tonne de tonnage, elle ne peut être fixée que par le législateur qui, pour être équitable, doit avoir en vue une moyenne des chargements possibles et si variables, suivant la nature des marchandises et des voyages.

A. J.

* * *

France. Il résulte des documents officiels publiés ces jours derniers, que 222 ponts ou ouvrages d'art ont été détruits ou dégradés pendant la guerre.

La réparation de ces ouvrages d'art a nécessité une dépense de 5,413,620 fr. 61 c. pour les frais à la charge de l'Etat.

Ces chiffres se répartissent de la manière suivante entre les seize départements ci-après :

		fr.	et.
Aisne 27 ouvrages d'art	170,183.	28
Ardenne 24	137,403.	79
Doubs 19	312,550.	60
Eure 8	426,955.	39
Jura 7	50,607.	14
Loir-et-Cher 14	173,563.	46
Loiret 6	111,004.	42
Mayenne 5	32,612.	01
Meuse 5	27,573.	45
Nord 3	22,279.	87
Haute-Saône 9	122,986.	66
Seine 15	2,408,666.	29
Seine-Inférieure 3	26,295.	08
Seine-et-Marne 10	385,878.	53
Seine-et-Oise 9	765,391.	56
Somme 10	57,397.	03
Dans 14 départements 51	142,272.	05
Le total des dépenses qui précédent, ajouté à 6,312 fr. 19 c. de dépenses diverses, donne le total égal de 5,413,620 fr. 61 c.			

A. J.

* * *

Petroleumgewinnung in Russland. Petroleum wird im Kaukasus hauptsächlich in Baku in ungeheuren Quantitäten angetroffen. Seit die Abgabe auf Petroleum in 1872 abgeschafft wurde, hat der Ankauf vieler Quellen durch Private und die Baku-Petroleum-Gesellschaft dieser Industrie bedeutenden Aufschwung gegeben. In der kurzen Zeit von 8 Monaten nach Aufhebung der Abgabe entstanden 80 Etablissements für die Zubereitung des Petroleums für den Handel in der

Umgegend von Baku. Die Gesellschaft beabsichtigt eine Röhrenleitung von Baku bis zum Caspischen Meere zu legen und in jeder grössten Stadt an der Wolga ein Reservoir für das rohe Öl zu erstellen. Ferner sollen Raffinerien, Anlagen für Herstellung von Maschinenölen und für Leuchtgas errichtet werden. Die Dampfschiffsgesellschaft auf der Wolga wird, nachdem sie einige Jahre durch die Konkurrenz der Bahnen darniederlag, sich wieder bedeutend heben, und es sollen spezielle Schiffe für den Petroleumtransport erbaut werden, welche die Fässer überflüssig machen. Die Gesellschaft wird im Anfang etwa 170 Tonnen Öl in 24 Stunden gewinnen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen. Die HH. Inspectoren Blonitzky und Seifert sind als Experten abgeordnet zur Collaudation der untern Section der Tössthalbahn und der Uetlibergbahn, welche beide Bahnen auf 1. Mai nächsthin dem Betrieb übergeben werden sollen.

Situationsplan und Längenprofil für die Bauausführung der Gäubahn haben, ersterer von Nr. 263 bis Olten, letzteres von Nr. 291⁵⁰ bis ebendahin, nebst den Specialplänen für den Aarübergang bei Olten die Genehmigung des Bundesrates erhalten.

Postunion. Nachdem die Ratification des Postvereinsvertrages vom 9. Oktober 1874 von den Regierungen aller Vertragsstaaten, den 1. April war auch noch die letzte Beitrittsklärung, diejenige der Türkei eingegangen, angezeigt worden ist und auch die französische Regierung dem Bundesrat durch ihren Botschafter die Erklärung hat zugehen lassen, dass sie vorbehaltend die Genehmigung der Nationalversammlung dem Vertrage unter einigen, den Vertragsbestimmungen nicht weiter als in Bezug auf die Inkraftsetzung für Frankreich mit dem 1. Januar 1876 — statt 1. Juli 1875 — entgegenstehenden Vorbehalten beizutreten bereit sei, hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 31. v. M. beschlossen:

1) den Zusammentritt der Abgeordneten der Regierungen der Vertragsstaaten zur Auswechslung der Ratifikationsurkunden auf den 3. Mai nächsthin festzustellen;

2) als Vertreter der Eidgenossenschaft bei dieser Zusammenkunft, bei welcher die Beitrittsklärung Frankreichs ebenfalls zu Protokoll genommen werden soll, die III. Bundespräsident Scherer, Vorsteher des politischen Departements, und Vizepräsident Borel, Vorsteher des Post- und Telegraphen-departements, zu bezeichnen.

Uri. Da der Unternehmer des Gotthardtunnels das Dynamitmagazin in Göschenen innert der durch Beschluss des Regierungsrathes vom 25. Jan. abhielt festgesetzten Frist von gegenwärtiger Stelle nicht entfernte, und zudem stetsfort bei Auflagerung des Dynamitvorrathes das erlaubte Maximalquantum überschreitet, so hat der Regierungsrath Strafüberweisung beschlossen.

Bern. Die Actionärversammlung der Fabrik für Eisenbahnmaterial hat den Jahresbericht der Verwaltung nach einer lebhaften Discussion, in der weder die Direction noch die Verwaltung geschont wurden, mit Stimmenmehrheit genehmigt. Zu Censoren wurden die HH. Schmid, Lommel, welche beiden über die Geschäftsführung die schärfste Kritik ausgeübt hatten, und Wilh. Lauterburg gewählt.

Tessin. Eine gerichtliche Untersuchung über das angebliche Attentat gegen die Eisenbahn an der Tessinbrücke hat laut "Gazz." ergeben, dass ein Arbeiter ein Stück Holz und einen Stein auf der Bahn liegen liess, da er, von einem ankommenden Zuge überrascht, die Hindernisse nicht mehr zu beseitigen sich getraute. Am Paradistunnel hatte ein junger, blödsinniger Mensch Steine auf die Bahn geworfen, um, wie er eingestand, zu sehen, wie der Zug in den See fahren würde.

St. Gotthard. Der Fortschritt in der Bohrung des Tunnels auf der Seite von Göschenen betrug 22,6 Meter, auf der Seite von Airolo 22,5 Meter. Gesammtfortschritt 44,5 Meter. Mittlerer täglicher Fortschritt somit 6,22 Meter.

Graubünden. Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Errichtung eines neuen Bahnhofes in Chur beschlossen.

Nationalbahn. Wenn von öffentlichen Angelegenheiten im Canton Aargau gesprochen wird, so darf die Nationalbahn nicht unerwähnt bleiben. Freund und Feind sagen, es ist gut, dass sie unter Dach ist und wirklich ist es so. Den beteiligten Landesgegenden ist die Bahn zu gönnen und dem ganzen Canton ist die Ruhe nach endlosem Streit und Hader, der sein Gift bis in die obersten Landesbehörden verbreitet hatte, auch zu gönnen. Den 27. diesseits haben die aargauischen Interessenten eine Vorversammlung in Aarau gehalten, hauptsächlich zur Besprechung der an der Generalversammlung vom 5. April in Winterthur zu treffenden Wahlen. Man betrachtet es als zweifellos, dass der Canton Aargau in der engern Direction vertreten sei; man nennt schon den Namen, jedoch ist auch hier Discretion am Platz.

Eine brennende Frage soll auftauchen darüber, ob die öffentliche Landstrasse (alte Bern-Zürichstrasse) der Nationalbahngesellschaft als Bahnkörper zu überlassen sei oder nicht. Die Regierung hat ein bezügliches Gesuch abgewiesen. Diese Frage ist einleuchtend eine sehr wichtige.

Nationalbahn. Bei der Generalversammlung den 5. d. im Stadthaus zu Winterthur waren 25–26,000 Aktionen vertreten. Die Statuten wurden ohne weithäufige Discussion genehmigt; dem Verlangen der zürch. Regierung nach zwei Vertretern im Verwaltungsrath wurde bereitwillig entsprochen. Anlässlich der Wahl der Direction giereten die Vertreter der zürcherischen Regierung (HH. Pfenninger und Ziegler) und Hr. Stadtpräsident Ziegler hart an einander. Die ersten, so erzählt der "Landbote" dieses Intermezzo, beantragten, dass vorerst zwei von den drei ständigen Directoren (Minister mit Portefeuille) gewählt, eine dritte Stelle einstweilen noch unbesetzt belassen werde, damit man Zeit habe, sich noch umzusehen und nicht ausschliesslich an die gedruckte Wahlliste gebunden sei. Es waltete über die betreffende Candidatur von Anfang an Differenz der Ansichten, auch war eine andere Nomination angelegt, jedoch in den letzten Tagen mit einer Ablehnung beantwortet worden. Da nun die Regierung fand, man sei dergestalt in einer Zwangslage, so griff sie zu obigem Ausweg und Ordnungsantrag. Zugleich verlangte sie geheime Abstimmung (nach Aktienvertretung) über ihren Antrag, was natürlich bewilligt wurde.

Stadtpräsident Ziegler vertheidigte die Wahlliste und die Person des angefochtenen Kandidaten (Hrn. Farner), und ging dabei etwas scharf auf die Regierung los, indem er den gestellten Antrag als unerhört bezeichnete. Das veranlasste Regierungsrath Ziegler, seinem Collegen Pfenninger zu seundieren und dem Herrn Stadtpräsidenten die Censur „unerhört“ zurückzu-

geben und ruhig auseinanderzusetzen, wie es mit der Wahlvorbesprechung und der nachfolgenden Änderung zugegangen sei.

Die Generalversammlung entschied mit 14,000 gegen 11,000 gegen den Ordnungsantrag, also für Eintreten in alle Wahlen und nun ging natürlich alles am Schnürchen.

Die Direction besteht aus 5 Mitgliedern, wovon aber nur drei sogenannte ständige Functionärs oder Directores mit Portefeuille, die beiden andern Beisitzer im Collegium sind.

Als Triumviren (so nannte sie Regierungsrath Ziegler in der oben erwähnten Debatte) wurden gewählt:

Stadtpräsident Th. Ziegler, Director Farmer und Notar Zimmerli in Zofingen.

Als weitere Directionsmitglieder: Gerichtspräsident Labhart in Steckborn und Stadtpräsident Märki in Lenzburg. Präsident der Direction ist Herr Ziegler.

Der Verwaltungsrath wurde aus folgenden Mitgliedern bestellt: Die HH. Stromeyer, Bürgermeister in Konstanz; Dr. C. Egloff in Tägerweilen; Isler, Oberst in Kaltenbach; Schümperlin, Fürsprech in Kreuzlingen; Bachmann, Regierungsrath in Stein a. Rh.; Fuog, alt Präsident in Stein a. Rh.; Sigg, Gerichtspräsident in Ossingen; Hugenberg, Stadtrath in Winterthur; Blatter, Stadtrath in Winterthur; Eberhard, Gemeindammann in Klothen; Bürl, Fürsprech in Baden; Schmid, Th., Verwalter in Baden; Sixer, Gemeindammann in Mellingen; Offenhäuser, S., in Zofingen; Bräm, Präsident in Euchs; Bickel, Stadtrath in Winterthur; Bühl-Egg in Winterthur; Bader, J. F., in Winterthur; Hegner, Redactor in Lenzburg; Matter, Stadtmann in Zofingen; Hüssi, Commandant in Safenwil; Dr. Thut in Entfelden. — Präsident des Verwaltungsrates: Hr. Dr. C. Egloff in Tägerweilen.

Endlich wurden noch drei Rechnungsrevisoren gewählt, nämlich: Die HH. Stadtpräsident Wassermann in Winterthur; Schatzmann, Kaufmann in Zofingen; alt Stathalter Labhart in Steckborn.

Mit Bezug auf den Bahnhof in Winterthur hat der Bundesrat, wie die „Schw. Hdlsztg.“ aus sicherer Quelle erfährt, folgenden Beschluss gefasst:

1) Die provisorischen Anlagen für die Einführung der östlichen Schienewege in den Bahnhof zu Winterthur sind nach den von der Nordostbahn am 27. Januar c. vorgelegten Plänen in Ausführung zu bringen, und zwar entweder von den einmündenden Bahnen selber oder durch die Nordostbahn, — im letzteren Falle jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Gesellschaften der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen und der Tössthalbahn zuvor den mutmaßlichen Ausgabenbetrag (330,000 Fr.) bei der eidg. Staatscasse baar oder in Werthschriften deponirt haben.

2) Für die Verständigung unter den sämtlichen beteiligten Bahnhofsverwaltungen über die Pläne für die definitive Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, über die Art der Ausführung dieser Pläne, die Beitragsquoten etc. wird den qu. Verwaltungen eine Frist bis zum 15. Juli c. angesetzt. Ist alsdann eine Einigung nicht erfolgt, so wird der Bundesrat die geeigneten Beschlüsse fassen.

Waadt. Das „Journal de Pontarlier“ meldet, dass die Eröffnung der Eisenbahn von Pontarlier nach Vallorbe am 15. Juni stattfinden werde.

Gotthardbahn. Die Direction der Gotthardbahn hat einmütig beschlossen, dem auf den 7. d. M. einberufenen Verwaltungsrath die Ernennung des Herrn W. Hellwig von Eutin (Schleswig-Holstein), Baudirector der österreichischen Nordwestbahn, zum Oberingenieur der Gotthardbahn mit Amtsantritt auf nächsten 10. April zu beantragen.

Herr Hellwig functionirte in der Mitte der Fünfzigerjahre als Bauführer bei der Centralbahn, folgte dann dem Rufe des Herrn Oberbaurath Etzel nach Ungarn, kam nachher als Adjunkt des Bauinspectors Thommen zur Brennerbahn und blieb daselbst bis zur Vollendung. Hierauf wurde er an die wichtige Stelle des Baudirectors der österr. Nordwestbahn berufen, welche gegenwärtig grösstenteils vollendet ist.

Herr Hellwig steht in bestem Rufe bei seinen Fachgenossen und hat das Unternehmen der Nordwestbahn zu grosser Zufriedenheit der Gesellschaft geleitet, sodass er neben reichen Erfahrungen in der Technik sich auch die nötige Gewandtheit in der Administration und Bauleitung erworben hat, welche Eigenschaften sich nicht oft in einer und derselben Person vereinigen finden. — Man darf daher der Gottharddirection zu dieser Wahl aufrichtig gratulieren.

Der schweizerische Verein von Dampfkesselbesitzern. Auf Anregung einiger Industriellen hat sich im Jahr 1869 dieser Verein gebildet und zwar zur Ueberwachung ihrer Dampfkessel, um Explosionen möglichst vorzubeugen und Ersparnisse in der Erzeugung und Verwendung von Dampf zu erzielen.

Dieser Verein hat in letzter Zeit beschlossen, dahin sich zu verwinden, dass ein einheitliches schweizerisches Gesetz über Anlage und Betrieb von Dampfkesseln erlassen werde.

Es ist nachgewiesen, dass in den Ländern, wo die Ueberwachung der Dampfkessel organisiert ist, sei es durch Vereine, die auf dem Principe der Gegenseitigkeit beruhen, sei es durch Staatsgesetze, Explosions viel seltener vorzubeugen und Ersparnisse in der Erzeugung und Verwendung von Dampf zu erzielen.

In England, wo keine Staatsgesetze betreffend Ueberwachung der Dampfkessel bestehen, kommt auf 500 Kesselanlagen 1 Explosion; in Preussen bei bloss von der Regierung überwachten Dampfkesseln auf je 1000 Kesselanlagen 1 Explosion; während sich bei den von den Dampfkessellgesellschaften überwachten Dampfkesseln nur 1 Explosion auf je 10,000 Kesselanlagen ergibt.

Der schweizerische Verein verlangt mit Hinsicht auf diese statistischen Angaben, dass derselbe bei Erlass eines Gesetzes amtlich anerkannt werde, in dem Sinne, dass den Funktionen seiner Angestellten amtliche Gültigkeit verliehen und die Kessel der Vereinsmitglieder, sofern sie den allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes entsprechen, von weiterer staatlicher Controle befreit werden. Der Staat könnte ohne Zweifel periodische Untersuchungen der Kessel vornehmen, Vorschriften und Reglemente erlassen; allein darüber hinaus könnte er nicht gehen, während ein freier Verein noch Manches thun kann, was naturgemäss nicht in die Sphäre des Staates gehört.

In Baden hat die Regierung selbst die Kesselbesitzer zur Bildung eines freien Vereins aufgemuntert; dort wie in Bayern und Oesterreich ist die Controle der Vereine der amtlichen gleichgestellt.

Ende 1869 zählte der schweizerische Verein 124 Mitglieder mit 228 Kesseln. Gegenwärtig ist die Mitgliederzahl auf 429 mit 788 Kesseln angewachsen.

Auf dem Continent ist dieser Verein einer der ersten, welcher gegründet worden. Da die Sicherheit der Dampfkessel nicht nur von der Beschaffenheit derselben, sondern auch wesentlich von der Art, wie sie behandelt werden, abhängt, so betrachtet der Verein neben der Untersuchung noch als wichtige Aufgabe, gute Heizer und Maschinisten heranzubilden, und sucht diesen Zweck durch besondere Unterrichtskurse, durch Entsendung bewährter Lehrheizer in die Etablissements der Mitglieder und durch Belehrung bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu erreichen.

Mit diesen Bestrebungen verbinden sich naturgemäß diejenigen, welche auf Oeconomie des Betriebes hinzielen, und es hat sich der Verein daher auch die Lösung technischer Fragen von allgemeinem Interesse zur Aufgabe gestellt, wie die Untersuchung verschiedener Kohlensorten nach ihrem Brennwert, die Ermittlung der Güte-Verhältnisse verschiedener Constructionen von Kesseln und Maschinen. Die Resultate seiner Untersuchungen bringt er in den Jahresberichten zur Kenntnis.

Der Verein beabsichtigt ferner eine limitierte Versicherung der Mitglieder gegen durch Explosion verursachten Schaden einzuführen, nicht um die Kesselbesitzer sorgloser zu machen, sondern um ihnen eine materielle Garantie für gewissenhafte Erfüllung der übernommenen Obliegenheiten zu verschaffen. (N. Z. Z.)

T e l e g r a p h i e . Die englisch-amerikanische Telegraphen-Compagnie hat beschlossen, vom 1. Mai 1875 an eine beträchtliche Reduction des bisherigen Tarifs einzuführen. Es soll nämlich vom genannten Datum weg das System der Taxation nach einzelnen Wörtern statt nach Gruppen (10 Wörter) eingeführt werden, wie dasselbe im Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Irland besteht. Die Taxe ist per Wort auf 2 Fr. 50 Cts. festgesetzt, gleichgültig ob in dem betr. Land, wo die Depesche aufgegeben wird, das System der Aufstellung eines Maximums von Wörtern für die einfache Depesche gilt. Ausser der Taxe von 2 Fr. 50 Cts. pro Wort ist dann aber noch die vorgeschriebene Taxe für die Beförderung von der Aufgabestelle bis London oder Brest zu bezahlen. Nach dem neuen System würde also eine einfache Depesche von 10 Wörtern von London nach den Vereinigten Staaten auf 50 Fr. zu stehen kommen, was einer Herabsetzung des Tarifs um die Hälfte gleich kommt. Dabei fällt noch in's Gewicht, dass in Zukunft nur mehr die wirkliche Zahl der Wörter bezahlt werden muss, während bisher Depeschen mit unter 10 Wörtern wie solche von 10 Wörtern taxiert wurden. — Bekanntlich findet die internationale Telegraphen-Conferenz dieses Jahr in St. Petersburg statt und zwar ist die Eröffnung derselben definitiv auf 1. Juni angesetzt. Die verschiedenen Regierungen der an der Convention participirenden Staaten sind eingeladen, ihre Vertreter zu delegiren. Überdies sind an alle grösseren Privatgesellschaften Einladungen gerichtet worden. — Hrn. Dr. Stephan, dem Generalpostdirector des Deutschen Reiches, ist die durch den Tod des Hrn. Meydam vacant gewordene Stelle eines Generaldirectors der Telegraphen provisorisch übertragen worden. Es ist nach dem „Journal télégraphique“ nicht unwahrscheinlich, dass Hr. Stephan die Stelle definitiv übertragen werde. Hr. Dr. Stephan würde dann, wohl mit dem Namen und Rang eines Ministers, an der Spitze beider Administrationen stehen. (N. Z. Z.)

U n f ä l l e .

N o r d o s t b a h n . Den 30. März gerieth der letzte Personenzug von Zürich nach Romanshorn auf der Station Weinfelden in Folge falscher Weichenstellung auf das Geleise, wo ein vorausgehender Güterzug stationirte. In Folge rechtzeitiger Wahrnehmung seitens des Locomotivführers konnte der Zusammenstoß beinahe gänzlich verhindert werden, so dass er nicht wahrnehmbar war und keinerlei Materialbeschädigungen stattfanden.

Sonntag den 28. März verunglückte der in Basel wohnende Arbeiter Johannes Haas beim Manöviren im Centralbahnhof. Es sollte um 7 Uhr ein aus dem Elsass angekommener Güterzug erstellt werden. Am Anfang der Regelrecht vor sich gehenden Bewegung that Haas beim Hinaufsteigen auf einen Wagen, dessen Bremse er loslassen wollte, einen Fehltritt, glitschte aus und fiel unter den Wagen, welcher ihn überfuhr. Hiebei wurden ihm die rechte Hand mit Ausnahme des Daumens und der rechte Fuss und Unterschenkel zerquetscht und mussten im Spital, wohin Haas getragen wurde, amputiert werden. Diese lebensgefährlichen Verletzungen erforderten mehrere Monate zur Heilung und Haas wird nachher nur noch in beschränktem Grad arbeitsfähig sein. Er ist verheirathet, aber kinderlos. Den bisher gemachten Erhebungen, sowie der eigenen Aussage des Haas nach liegt hier keine fremde Fahrlässigkeit, sondern lediglich ein Unglücksfall vor.

Am Morgen des 29. März verunglückte im Cement-Steinbruch des Hrn. Bircher in Unter-Erlinsbach, Cts. Aargau, J. Huber, Kreuzwirths, vom solothurn. Erlinsbach, indem ihm durch Zerspringen einer Dynamit-Patrone die eine Hand abgerissen, sowie beide Augen und die Nase schwer verletzt wurden. Der Unglücksfälle ist Familienvater von 7 Kindern.

Letzten Mittwoch verunglückte in Brienz, Ct. Graubünden, beim Stein-sprengen ein Familienvater. Als bei einem Sprengschuss die Explosion längere Zeit nicht erfolgte, wollte er unvorsichtiger Weise nachsehen, wo der Fehler liege. In diesem Augenblicke ging der Schuss los und zerstörte ihm Kopf und Brust.

* * *

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 tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.
- 2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.

- 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur aus Deutschland oder d. deutschen Schweiz in eine Maschinenfabrik in Genf.

- 3) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement.

- 4) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.

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 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	Déférence	1875	1874	Déférence
Nordostbahn	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Engeres Netz	213	213	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	635,000 1,300,000	581,301 1,239,327	+ 53,699 + 60,673	2,981.— 6,103.—	2,729.— 5,818.—	+ 252.— + 285.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	65,500 132,200	65,636 129,984	- 136 + 2,216	1,023.— 2,066.—	1,025.— 2,031.—	- 2.— + 35.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	15,800 31,200	9,222 18,486	+ 6,578 + 12,714	790.— 1,560.—	461.— 924.—	+ 329.— + 636.—
Centralbahn	240	240	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	737,000 1,464,000	732,879 1,543,697	+ 4,121 - 79,697	3,070.— 6,100.—	3,053.— 6,432.—	+ 17.— - 332.—
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	10,600 20,500	12,338 25,237	- 1,738 - 4,737	2,120.— 4,100.—	2,467.— 5,047.—	- 347.— - 947.—
Aarg. Südbahn	20	—	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	8,150 17,600	— —	+ 8,150 + 17,600	407.— 880.—	— —	— —
Suisse Occidentale	332	332	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	678,000 1,410,000	717,024 1,533,317	- 39,024 - 123,317	2,042.— 4,247.—	2,159.— 4,618.—	- 117.— - 371.—
Jougne-Eclépens	35	35	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	5,940 11,360	6,010 12,680	- 70 - 1,320	169.— 325.—	171.— 362.—	- 2.— - 37.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	34,400 65,200	38,925 73,840	- 4,525 - 8,640	430.— 815.—	486.— 923.—	- 56.— - 108.—
Lausanne-Echallens	15	7	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	5,735 11,367	2,367 5,780	— —	382.— 758.—	338.— 826.—	+ 44.— - 68.—
Bulle-Romont	19	19	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	11,920 23,830	10,830 21,690	1,090 + 2,140	627.— 1,254.—	570.— 1,142.—	+ 57.— + 112.—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	403,000 790,000	347,152 717,419	+ 55,848 + 72,581	1,465.— 2,873.—	1,262.— 2,609.—	+ 203.— + 264.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	16,400 32,000	16,137 31,131	+ 263 + 869	631.— 1,231.—	621.— 1,197.—	+ 10.— + 34.—
Jura-Berne									
Langnau-Berne-Bienne-Neuveville	86	86	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	106,000 218,000	106,415 222,652	- 415 - 4,652	1,232.— 2,535.—	1,237.— 2,589.—	- 5.— - 54.—
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes	53	—	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	53,000 109,000	— —	+ 53,000 + 109,000	1,000.— 2,057.—	— —	— —
Jura Industriel	38	38	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	46,766 93,294	56,029 120,580	- 9,263 - 27,286	1,230.— 2,455.—	1,474.— 3,173.—	- 244.— - 718.—
Gotthardbahn									
Biasca-Locarno	41	41	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	20,700 39,000	— —	+ 20,700 + 39,000	504.— 951.—	— —	— —
Lugano-Chiasso	26	26	1 — 28 Fév. depuis 1 Janvier	12,300 27,000	— —	+ 12,300 + 27,000	473.— 1,038.—	— —	— —

Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten

zu beziehen durch

Orell Füssli & Co. in Zürich

- Michaelis, Eisenbahnkarte von Central-Europa. Mit Anführung d. im Bau begriffenen und projectirten Bahnen. Nachgetragen bis auf die neueste Zeit von Ing. Seifert. 20. Aufl. 1875. 2.—
 Dieselbe auf Leinwand 4.—
Minimal-Durchfahrts- u. Maximal-Lade-Profile der Bahnen d. Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. gr. 8. 8.—
Möhl's oro-hydrograph. und Eisenbahn-Wandkarte von Deutschland. 12 Blatt in Farbendruck. 22. 70
 Dieselbe aufgezogen in Mappe 26. 70
 Dieselbe aufgezogen mit Rollen 33. 35
Moschell, Etude comparative sur la voie étroite et la voie large 1.—
Mooser, L. W. die Leistungen des Maschinenbaues und der Mechanik in den letzten Jahrzehnten (bis z. Jahr 1873 incl.). Repertorium der in den besten Werken und Zeitschriften f. Maschinenbau und Technik enthalt. ausgeführten Zeichnungen v. Maschinen, Apparaten, Fabrik-Einrichtungen, Feuerungsanlagen, Verkehrsmitteln etc. 4.—
Mothes, Illustr. Baulexicon. 3. Aufl. Heft 32. gr. 80. — 70
Müller, Elementares Handbuch d. Festigkeitslehre mit bes. Anwendg. auf die statistische Berechnung der Eisen-Constructionen des Hochbaues. Mit vielen Holzschn., Profiltab. u. lith. Taf. 1. Lfg. 13. 35
Müller-Melchior, d. Dampfmaschinen-Steuerungen auf d. Wiener Welt-Ausstellg. (Separatabdruck aus Dingler's polytechn. Journal.) 4.—
Nachrichten, statistische, v. d. preuss. Eisenbahnen. Bearb. auf Anordnung des Ministers für Handel-, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten v. d. techn. Eisenbahn-Bureau d. Ministeriums. 21. Bd. enth. d. Ergebnisse des Jahres 1873, nebst 1 chromolith. Uebersichtskarte und 4 lith. Nivellements-Plänen. 24.—
Nehls, üb. d. Amsler'schen Polar-Planimeter u. üb. graphisch-mechan. Integriren im Allgem. (Aus „Civilingenieur“.) Mit 5 lith. Taf. 4.—

Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens in techn. Bez. Organ d. Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Hrsg. v. Heusinger v. Waldegg. 30. Jahrg. N. F. 12. Bd. 1875. 6 Hefte. 26. 70

— V. Supplementband: Fortschritte der Eisenbahntechnik in den letzten Jahren. Abth. III. 4^o. 10. 70

Pape's neueste Reisekarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern mit Angabe aller Eisenbahnen. Ergänzt bis Februar 1875. Gefalzt, in feinem rothen Carton. — 70

Paulet, Traité de la conservation des bois, des substances alimentaires et des diverses matières organiques. Etude chimique de leur altération et des moyens de la prévenir, théories émises et procédés de conservation appliqués depuis les temps anciens jusqu'à nos jours. 9. 90

Petzholdt, A., d. Locomotive d. Gegenwart u. d. Principien ihrer Construction. An den Objecten d. WienerWeltausstellung 1873 in allgem. fassl. Darstellg. erläutert u. entwickelt. Mit zahlr. in den Text eingr. Holzschn., u. 5 angehängten Tab. 16.—

Pichault, Diagrammagraphe. Procédés théor. et prat. pour établir et vérifier les distributions des machines à vapeur. Av. tabl. et pl. 6. 60

Pollitzer, d. pract. Ingenieur und Baumeister. Mathem. und bautechn. Tabellen z. allgem. Gebrauch, d. Baumechanik nebst dem Wissenswertheften über Wärme, Dampfkessel, Bäder, Turbinen etc., ferner Tabellen u. Daten z. vorzügl. Verwendg. bei Verfassg v. Vorausmaassen, Kostenüberschlägen, Preisanalysen, Baurechnungen, sowie bei Vermessungen, Tracirungen, Constructionsarbeiten beim Land-, Wasser-, Strassen- u. Eisenbahnbau. 2. Hälfte. geb. 9. 35

Pupovac, d. Diamant-Bohr-Maschine u. ihre Verwendg. beim Schürfen, Schachtabteufen und submarinen Felssprengen. Mit 2 lithogr. und 1 Lichtdr.-Taf. 3. 50

Rapport trimestriel du conseil fédéral suisse aux gouvernements des états qui ont participé à la subvention de la ligne du St-Gothard sur la marche de cette entreprise. 7me livraison. 2.—

— Avec 3 tables: Des dessins de wagons de terrassements. — Appareils provisoires de locomotion pour l'emploi de l'air comprimé. — (Côté de Göschenen.) Baraques pour la fabrication des cartouches à amorces et pour le réchauffement de la dynamite.

Le même. 8me livraison.

Avec 3 planches représentant un perforateur, système Ferroux.

Reiche, neue Dampfmaschinen-Präzisions-Steuerung. Mit 2 lith. Taf. 4. —

Reorganisation, die, d. Verwaltung u. d. Einrichtungen d. Eisenbahnen.

Offenes Wort an alle Interessenten von e. Fachmann. 1. 10

Reuleaux, F., Prof., theoretische Kinematik. Grundzüge u. Theorie des

Maschinenwesens. Mit 1 Atlas u. zahlreichen in d. Text gedruckten

Holzschn. 2. Abthl. m. Atlas v. 8 Holzschn.-Taf. 13. 35 (epl. 22. 70)

Richard, Maschinen- u. Locomotiv-Fabrik d. Hannover'schen Maschinen-

Actien-Gesellschaft zu Linden vor Hannover. Mit 10 lith. Blatt

Zeichnungen in qu. gr. 4. u. Fol. Fol. Nach Mittheilgn. d. Direction

red. (Aus: „Zeitschrift des Architekten- u. Ingenieur-Vereins zu

Hannover.“) 8.

Ritter, Ang., Prof., Lehrbuch der Ingenieur-Mechanik. 1. Hälfte. Mit

309 eingedr. Holzschn. 8. —

Romberg's Zeitschrift f. praktische Baukunst z. Kundmachung d. neuesten

Erfindungen, Entdeckungen, Erfahrungen u. Ereignisse im Gebiete

des gesammten Hochbauwesens f. Architekten, Hochbauingen., Bau-

herren, Baumeister und Bauhandwerker. Herausgeg. von Mothes. 35. Jahrg. 1875. 20. —

Rosenkranz, der Indicator u. seine Anwendung mit specieller Beziehg. auf den Indicator nach Richards. Für den pract. Gebrauch bearb. 2. Aufl. Mit 2 lith. Taf. u. 14 Holzschn. 8. geb. 4. —

Sack, Stearn's Duplex-Telegraph u. das telegraphische Gegensprechen vermittelst d. Morse. Mit 1 lith. Taf. in qu. 4. — 80

Schmeer, die wichtigste Erfindung der Gegenwart. Vollständige Anleitung z. Bause einer vortheilhaft Rad-Dampfmaschine. Beschreibung e. selbsttätig wirkenden Maschine z. Treiben d. Wassers auf bestimmte Höhen. 2. —

Scholtze's Façaden-Entwürfe neuer Gebäude aller Art. (Monatshefte f. d. Hochbauwesen). Ausgeführt u. projectierte Orig.-Entwürfe in Ansichten, Durchschnitten, Grundrissen, Details und Profilen. Mit Orig.-Mittheil. aus der Praxis, Fachliteraturbericht u. Briefkasten. Red. Hittenkofer. 2. Jahrgang. 1875. 12 Hefte. Subscript.-Preis pro Heft 3. 75; Einzelpreis 5. 35

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.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft in Amsterdam. Submission für Güterwagen.

Die Lieferung von 120 Stück offenen Güterwagen, wovon 20 Stück mit Bremsen, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

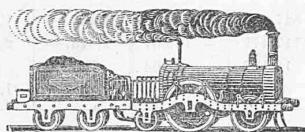
Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind im Bureau des Obermaschinenmeisters in Haarlem zu haben gegen Zahlung von 6 Mark.

Die Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von 120 Güterwagen“, bis Montag den 12. April d. J., Nachmittags halb zwei Uhr, portofrei in unsern Bahnhof in Amsterdam (Willemspont) einzusenden.

Amsterdam, 22. März.

Ein Mann von 30 Jahren, der verschiedene Werkstätten Englands, Frankreichs und Deutschlands besucht, auch in theoretischer Hinsicht feine Ausbildung erlangt, und sowohl im Locomotivbau als auch andern Maschinen bewandert, sucht eine Stelle als Werkführer oder als Associé in ein kleines Geschäft.

Gefl. Offerten unter Chiffre X. C 647 befördert die Annoncen-Expedition Haasenstein & Vogler in Zürich.
[C-647-Z]



Bernische Jurabahn-Gesellschaft.

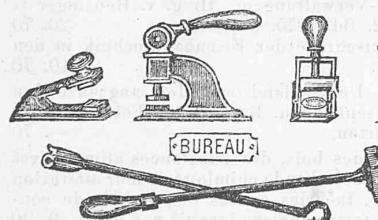
Anzeige.

Das Publikum wird hiemit in Kenntnis gesetzt, dass die Eisenbahn durch den industriellen Jura Loco-Chaux-de-Fonds-Neuenburg infolge der mit den Beteiligten abgeschlossenen und von den Bundesbehörden genehmigten Verträge Eigentum der Bernischen Jurabahn-Gesellschaft geworden und dass seit dem 1. d. M. der Betrieb dieser Linie mit demjenigen der II. Section des Jurabahnnetzes (Linie Biel-Dachsenfelden-Chaux-de-Fonds) verschmolzen ist.

Reklamationen, welche den Betrieb der Linie des Jura Industriel betreffen, sind an die Direction der Jura-Bern-Bahn in Bern zu richten, wogegen alle übrigen Angelegenheiten mit der Jurabahn-Direction in Biel zu verhandeln sind.

Biel, den 1. April 1875.

Jurabahn-Direction. [1001]



Die Graviranstalt

von F. Schwarz, Spalenberg 40
in Basel [H-1064-Q] empfiehlt Firmenstempel jeder Art; Datumsstempel; Numeratoren mit oder ohne Selbstfärbung; Stahlstempel; Brennzeichen; Schablonen; Firmaschilder in Messing; Stempel u. Tinte z. Zeichnen d. Linge etc. Muster und Preiscurant gratis.

Die Betriebs-Direction.

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. Soubassemes, jambages de portes et fenêtres, couvertes et tablettes. Avantageux pour maçonnerie dans l'humidité. Fournitures pour parpaings, murs de clôture et de refend, acquedues, 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]

Dampf-Dreschmaschinen

mit Locomobilen von 2 Pferdekräften an liefern in bester Construction

Stirnemann & Co.,
Maschinengeschäft in Zürich.

Demnächst erscheint und kann subscibirt werden bei Orell Füssli & Co. in Zürich:

DIE LOCOMOTIVEN.

Eine

Sammlung ausgeführter Zeichnungen mit beschreibendem Text. Zur Benutzung im Constructions-Saal und in technischen Lehranstalten, nach zuverlässigen Quellen bearbeitet

von

Carl Schaltenbrand,
Ingenieur in Berlin.

1 Bd. Text in gr. 8. mit zahlreichen Holzschnitten zu Details und 1 Atlas von ca. 40 Tafeln in Quer-Folio und Tabellen.

Erscheint in 4 Lieferungen (je ein Heft Text und ein Heft Kupfer) zum Subscriptionspreise von à Fr. 10. 70 Ct.

Das Ganze wird Ende dieses Jahres vollständig vorliegen. Einzelne Lieferungen werden nicht abgegeben.

Im Anschluss an die in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ vom Verfasser veröffentlichte, überaus beifällig aufgenommenen Berichte über die auf der Wiener Weltausstellung ausgestellten Locomotiven liefert derselbe in der vorliegenden Arbeit ein für jeden Eisenbahn-Techniker interessantes und wichtiges Werk über die Entwicklung und Fortbildung des Locomotiven-Baues aller Nationen bis auf die neueste Zeit.

Ein Ingenieur,

tüchtiger und gewandter Traiteur und Constructeur, der mehrere Jahre bei grösseren Eisenbahn-Baugesellschaften als Regiebauleiter und Streckeningenieur fungirte, sucht ein anderweitiges, entsprechendes Engagement bei einer Gesellschaft, General- oder Subunternehmung. [H-2139-Z]

Die vorzüglichsten Atteste und Empfehlungen stehen zur Disposition.

Gefl. Offerten unter Chiffre D. B. 2139, befördert die Annoncen-Expedition Haasenstein & Vogler in Bern.

Zu verkaufen oder zu vermieten

eine gut eingerichtete Kalkfabrik in bester Lage an der Gotthardtbahn gelegen, ein ausgezeichnetes Geschäft. Nachfragen unter Chiffre V. J. 1783 sind zu richten an die Annoncen-Expedition Haasenstein & Vogler in Zürich. [H-1783-Z]

Demnächst wird erscheinen:

Saling's Börsenpapiere

IV. Theil: Industrie-Actionen.

Orell Füssli & Co.

Hiezu eine Beilage.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich

RÖHREN-DAMPF-KESSEL

System Root

Walther & Co. in Kalk a/Rh.

bauen als Specialität