

**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. 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:** 06.02.2025

**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 prélèvements 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'État.

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

		fr.	ct.
Aisne ... ..	27 ouvrages d'art	170,183.	28
Ardennes ... ..	"	137,403.	79
Doubs ... ..	"	312,550.	60
Eure ... ..	"	426,955.	39
Jura ... ..	"	50,607.	14
Loir-et-Cher ... ..	"	173,563.	46
Loiret ... ..	"	111,004.	42
Mayenne ... ..	"	32,612.	01
Meuse ... ..	"	27,573.	45
Nord ... ..	"	22,279.	87
Haute-Saône ... ..	"	122,986.	66
Seine ... ..	"	2,408,666.	29
Seine-Inférieure ... ..	"	26,295.	08
Seine-et-Marne ... ..	"	385,878.	53
Seine-et-Oise ... ..	"	765,391.	56
Somme ... ..	"	57,397.	03
Dans 14 départements	"	142,272.	05

Le total des dépenses qui précèdent, ajouté à 6,312 fr. 19 c. de dépenses diverses, donne le total égal de 5,413,620 fr. 61 c.

A. J.

\* \* \*

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

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

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen. 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. 291<sup>60</sup> bis ebendahin, nebst den Specialplänen für den Aarübergang bei Olten die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Postunion. Nachdem die Ratification des Postvereinsvertrages vom 9. October 1874 von den Regierungen aller Vertragsstaaten, den 1. April war auch noch die letzte Beitrittserklärung, diejenige der Türkei eingegangen, angezeigt worden ist und auch die französische Regierung dem Bundesrathe 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 Bundesrath in seiner Sitzung vom 31. v. M. beschlossen:

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

2) als Vertreter der Eidgenossenschaft bei dieser Zusammenkunft, bei welcher die Beitrittserklärung Frankreichs ebenfalls zu Protokoll genommen werden soll, die HH. Bundespräsident Scherer, Vorsteher des politischen Departements, und Vicepräsident 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. abhin festgesetzten Frist von gegenwärtiger Stelle nicht entfernte, und zudem stotfort bei Auflagerung des Dynamitvorrathes das erlaubte Maximalquantum überschreitet, so hat der Regierungsrath Strafüberweisung beschlossen.

Bern. Die Actionärversammlung der Fabrik für Eisenbahnmateriale 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 Wih. 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 Paradisotunnel 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 Airole 22,5 Meter. Gesamtfortschritt 44,35 Meter. Mittlerer täglicher Fortschritt somit 6,22 Meter.

Graubünden. Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Erstellung 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 betheiligten 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. diess 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 ernem 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 Actien vertreten. Die Statuten wurden ohne weitläufige Discussion genehmigt; dem Verlangen der zürch. Regierung nach zwei Vertretern im Verwaltungsrathe wurde bereitwillig entsprochen. Anlässlich der Wahl der Direction geriethen die Vertreter der zürcherischen Regierung (HH. Pfenninger und Ziegler) und Hr. Stadtpräsident Ziegler hart an einander. Die ersteren, so erzählt der „Landbote“ dieses Intermezzo, beantragten, dass vorerst zwei von den drei ständigen Directoren (Minister mit Portfeuille) 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 angeregt, 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 Actienvertretung) über ihren Antrag, was natürlich bewilligt wurde.

Stadtpräsident Ziegler vertheidigte die Wahlliste und die Person des angefochtenen Candidaten (Hrn. Farnet), 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 secundiren und dem Herrn Stadtpräsidenten die Censur „unerhört“ zurückzu-

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

Die Generalversammlung entschied mit 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 Functionäre oder Directoren 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 Färner und Notar Zimmerli in Zofingen.

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

Der Verwaltungsrath wurde aus folgenden Mitgliedern bestellt: Die HH. Stromeier, Bürgermeister in Konstanz; Dr. C. Egloff in Tägerwilen; 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; Huggenberg, Stadtrath in Winterthur; Blatter, Stadtrath in Winterthur; Eberhard, Gemeindevorsteher in Kloten; Bürl, Fürsprech in Baden; Schmid, Th., Verwalter in Baden; Saxer, Gemeindevorsteher in Mellingen; Offenhäuser, S., in Zofingen; Bräm, Präsident in Buchs; Bickle, Stadtrath in Winterthur; Bühler-Egg in Winterthur; Bader, J. F., in Winterthur; Hegner, Redactor in Lenzburg; Matter, Stadtmann in Zofingen; Hüssi, Commandant in Safenwyl; Dr. Thut in Entfelden. — Präsident des Verwaltungsrathes: Hr. Dr. C. Egloff in Tägerwilen.

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

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

1) Die provisorischen Anlagen für die Einführung der östlichen Schienenwege 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 letztern Falle jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Gesellschaften der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen und der Tössthalbahn zuvor den muthmaasslichen Ausgabenbetrag (330,000 Fr.) bei der eidg. Staatscasse baar oder in Werthschriften deponirt haben.

2) Für die Verständigung unter den sämtlichen beteiligten Bahnverwaltungen 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 Bundesrath die geeigneten Beschlüsse fassen.

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

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

Herr Hellwag functionirte in der Mitte der Fünfzigerjahre als Bauführer bei der Centralbahn, folgte dem Rufe des Herrn Oberbaurath Etzel nach Ungarn, kam nachher als Adjunct 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 grösstentheils vollendet ist.

Herr Hellwag 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 nöthige Gewandtheit in der Administration und Bauleitung erworben hat, welche Eigenschaften sich nicht oft in einer und derselben Person vereinigt finden. — Man darf daher der Gottharddirection zu dieser Wahl aufrichtig gratuliren.

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 verwenden, 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 organisirt ist, sei es durch Vereine, die auf dem Principe der Gegenseitigkeit beruhen, sei es durch Staatsgesetze, Explosionen viel seltener sind als in Ländern, wo eine solche Organisation nicht besteht.

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 Dampfkesselgesellschaften 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 Functionen 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 Continente 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 Kohlenarten nach ihrem Brennwerth, die Ermittlung der Güte-Verhältnisse verschiedener Constructionen von Kesseln und Maschinen. Die Resultate seiner Untersuchungen bringt er in den Jahresberichten zur Kenntniss.

Der Verein beabsichtigt ferner eine limitirte 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.)

Telegraphie. 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 taxirt 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. Ueberdies sind an alle grösseren Privatgesellschaften Einladungen gerichtet worden. — Hr. 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.)

Unfälle. Nordostbahn. 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 Manövriren 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. Hierbei wurden ihm die rechte Hand mit Ausnahme des Daumens und der rechte Fuss und Unterschenkel zerquetscht und Haas wurde 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 soloth. Erlinsbach, indem ihm durch Zerspringen einer Dynamit-Patrone die eine Hand abgerissen, sowie beide Augen und die Nase schwer verletzt wurden. Der Unglückliche ist Familienvater von 7 Kindern.

Letzten Mittwoch verunglückte in Brien, Ct. Graubünden, beim Steinsprengen 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 zerschmetterte ihm Kopf und Brust.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

Angebot:	Nachfrage:
Folgende Techniker werden gesucht:	Folgende Mitglieder suchen Stellen:
<b>I. Ingenieur-Fach:</b>	<b>I. Ingenieur-Fach:</b>
1) Ein tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.	1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.	2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
<b>II. Maschinenbau-Fach:</b>	<b>II. Maschinenbau-Fach:</b>
1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.	1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
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 Maschine-a-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.	
	<b>Bemerkungen:</b>
	1) Auskunft über offene Stellen nur an Mitglieder ertheilt.
	2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
	3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

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



## Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1875	1874		1875	1874	Différence	1875	1874	Différence
	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Nordostbahn</b>									
Engeres Netz	213	213	1 — 28 Fév.	635,000	581,301	+ 53,699	2,981.—	2,729.—	+ 252.—
			depuis 1 Janvier	1,300,000	1,239,327	+ 60,673	6,103.—	5,818.—	+ 285.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 28 Fév.	65,500	65,636	- 136	1,023.—	1,025.—	- 2.—
			depuis 1 Janvier	132,200	129,984	+ 2,216	2,066.—	2,031.—	+ 35.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 28 Fév.	15,800	9,222	+ 6,578	790.—	461.—	+ 329.—
			depuis 1 Janvier	31,200	18,486	+ 12,714	1,560.—	924.—	+ 636.—
<b>Centralbahn</b>									
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 28 Fév.	10,600	12,338	- 1,738	2,120.—	2,467.—	- 347.—
			depuis 1 Janvier	20,500	25,237	- 4,737	4,100.—	5,047.—	- 947.—
Aarg. Südbahn	20	—	1 — 28 Fév.	8,150	—	+ 8,150	407.—	—	—
			depuis 1 Janvier	17,600	—	+ 17,600	880.—	—	—
<b>Suisse Occidentale</b>									
Jougne-Eclépens	35	35	1 — 28 Fév.	5,940	6,010	- 70	169.—	171.—	- 2.—
			depuis 1 Janvier	11,360	12,680	- 1,320	325.—	362.—	- 37.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 28 Fév.	34,400	38,925	- 4,525	430.—	486.—	- 56.—
			depuis 1 Janvier	65,200	73,840	- 8,640	815.—	923.—	- 108.—
<b>Lausanne-Echallens</b>									
Bulle-Romont	15	7	1 — 28 Fév.	5,735	2,367	—	382.—	338.—	+ 44.—
			depuis 1 Janvier	11,367	5,780	—	758.—	826.—	- 68.—
	19	19	1 — 28 Fév.	11,920	10,830	1,090	627.—	570.—	+ 57.—
			depuis 1 Janvier	23,830	21,690	+ 2,140	1,254.—	1,142.—	+ 112.—
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b>									
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 28 Fév.	16,400	16,137	+ 263	631.—	621.—	+ 10.—
			depuis 1 Janvier	32,000	31,131	+ 869	1,231.—	1,197.—	+ 34.—
<b>Jura - Berne</b>									
Langnau - Berne - Bienne - Neuveville	86	86	1 — 28 Fév.	106,000	106,415	- 415	1,232.—	1,237.—	- 5.—
			depuis 1 Janvier	218,000	222,652	- 4,652	2,535.—	2,589.—	- 54.—
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes	53	—	1 — 28 Fév.	53,000	—	+ 53,000	1,000.—	—	—
			depuis 1 Janvier	109,000	—	+ 109,000	2,057.—	—	—
Jura Industriel	38	38	1 — 28 Fév.	46,766	56,029	- 9,263	1,230.—	1,474.—	- 244.—
			depuis 1 Janvier	93,294	120,580	- 27,286	2,455.—	3,173.—	- 718.—
<b>Gotthardbahn</b>									
Biasca-Locarno	41	41	1 — 28 Fév.	20,700	—	+ 20,700	504.—	—	—
			depuis 1 Janvier	39,000	—	+ 39,000	951.—	—	—
Lugano-Chiasso	26	26	1 — 28 Fév.	12,300	—	+ 12,300	473.—	—	—
			depuis 1 Janvier	27,000	—	+ 27,000	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-Profil** 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 aufgezoogen in Mappe 26. 70  
Dieselbe aufgezoogen 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 Jahrzehnden (bis z. Jahr 1873 incl.). Repertorium der in den besten Werken und Zeitschriften f. Maschinenbau und Technik enthält. ausgeführten Zeichnungen v. Maschinen, Apparaten, Fabrik-Einrichtungen, Feuerungsanlagen, Verkehrsmitteln etc. 4. —
- Mothes**, Illustr. Baulexicon. 3. Aufl. Heft 32. gr. 8<sup>o</sup>. — 70
- Müller**, Elementares Handbuch d. Festigkeitslehre mit bes. Anwendg. auf die statistische Berechnung der Eisen-Constructions des Hochbaues. Mit vielen Holzschn., Profiltab. u. lith. Taf. 1. Lfg. 13. 35
- Müller-Melchior**s. 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<sup>o</sup>. 10. 70
- Pape's** neueste Reisekarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern mit Angabe aller Eisenbahnen. Ergänzt bis Februar 1875. Gefalzt, in feinem rothem 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. Wiener Weltausstellung 1873 in allgem. fassl. Darstellg. erläutert u. entwickelt. Mit zahlr. in den Text eingedr. 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 Wissenswerthesten über Wärme, Dampfkessel, Bäder, Turbinen etc., ferner Tabellen u. Daten z. vorzügl. Verwendg. bei Verfassg v. Vorausmassen, 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, Schachttaufen und submarinen Felsprengen. 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. Sme livraison. 3. —  
 Avec 3 planches représentant un perforateur, système Ferroux.  
**Reiche**, neue Dampfmaschinen-Präcisions-Steuerung. Mit 2 lith. Taf. 4. —  
**Reorganisation**, die, d. Verwaltung u. d. Einrichtungen d. Eisenbahnen.  
 Offenes Wort an alle Interessenten von e. Fachmanne. 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 (opl. 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 Architecten- u. Ingenieur-Vereins zu  
 Hannover.“) 8. —  
**Ritter**, Ang., Prof., Lehrbuch der Ingenieur-Mechanik. 1. Hälfte. Mit  
 309 eingedr. Holzschn. 8. —  
**Romberg's** Zeitschrift f. practische Baukunst z. Kundmachung d. neuesten  
 Erfindungen, Entdeckungen, Erfahrungen u. Ereignisse im Gebiete  
 des gesammten Hochbauwesens f. Architecten, 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  
 vermittelt d. Morse. Mit 1 lith. Taf. in qu. 4. — 80  
**Schmeer**, die wichtigste Erfindung der Gegenwart. Vollständige An-  
 leitung z. Baue einer vortheilhaften Rad-Dampfmaschine. Beschrbg.  
 e. selbstthätig wirkenden Maschine z. Treiben d. Wassers auf be-  
 stimmte Höhen. 2. —  
**Scholtze's** Fagaden-Entwürfe neuer Gebäude aller Art. (Monatshefte  
 f. d. Hochbauwesen). Ausgeführte u. projectirte 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.

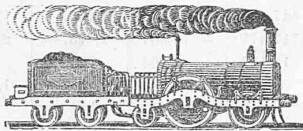
Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité  
**HAASENSTEIN & VOGLER** à ZURICH et ses succursales.

**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 verdingen 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 einzusenden.  
 Amsterdam, 22. März.

Lieferung von 120 Güterwagen\*, bis Bahnhof in Amsterdam (Willemspont) [1000]  
**Die Betriebs-Direction.**

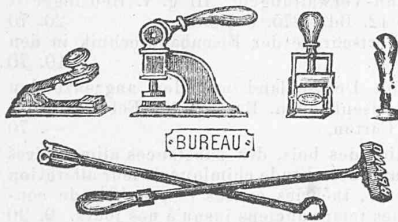
Ein Mann von 30 Jahren, der verschiedene Werkstätten Englands, Frankreichs und Deutschlands besucht, auch in theoretischer Hinsicht eine Ausbildung erlangt, und sowohl im Locomotivbau als auch andern Maschinen bewandert, sucht eine Stelle als Werkführer oder als Associé in ein kleines Geschäft.  
 Gefl. 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 Kenntniss gesetzt, dass die Eisenbahn durch den industriellen Jura Locle-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-Dachsfelden-Chaux-de-Fonds) verschmolzen ist.  
 Reclamationen, welche den Betrieb der Linie des Jura Industriell 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; Datumstempel; Numera-teurs mit oder ohne Selbstfärbung; Stahlstempel; Brenn-zeichen; Schablonen; Firmaschilder in Messing; Stempel u. Tinte z. Zeichnen d. Linje etc. Muster und Preiscurant gratis.

**Kleinere Locomotiven**

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

**RÖHREN-DAMPF-KESSEL**

Neueste, billigste und beste System Root  
 bauen als Specialität Walther & Co. in Kalk a/Rh.

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

Tufs sciés aux épaisseurs de 0,10, 0,15, 0,20, 0,25, 0,30 sur 0,50 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]

**Dampf-Dreschmaschinen**

mit Locomobilen von 2 Pferdekraften an liefern in bester Construction  
**Stirnemann & Co.,**  
 Maschinengeschäft in Zürich.

Demnächst erscheint und kann subscribirt 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.  
 Erseheint 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 Traceur 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 Gotthardbahn 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-Actien.  
**Orell Füssli & Co.**