

Zum österreichischen Eisenbahnprogramm

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 14

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3895>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

gewiss derselben Berücksichtigung, wie das Publicum der Hauptstationen.

„Die Verwaltungen werden auf alle schriftlichen Beschwerden antworten.“

Das deutsche Betriebsreglement sagt (§ 4):

„Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen.“

Antwort auf schriftliche Beschwerden war bisher ziemlich allgemeiner Usus. Dass daraus nun eine Verpflichtung gemacht wird, ist billig; aber auch auf mündliche Beschwerden sollte eine Antwort gefordert werden dürfen.

Bezüglich der Veröffentlichung der Fahrtenpläne (§ 4) wünschten wir sehr, dass hierin eine Besserung gegenüber dem jetzigen Zustande eintreten würde. Es ist mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden, wenn die Fahrten der verschiedenen schweiz. Bahnen aus den verschiedensten Fahrtenplänen zusammengesucht werden müssen, und zudem kann heute dem Publicum im grossen Ganzen wohl nicht mehr zugemuthet werden, sich in den Bahnen und den zu den verschiedenen Gesellschaften gehörenden Linien so genau zu orientiren, dass auch immer gerade der richtige Fahrtenplan aufgesucht wird. Ausserdem bietet der jetzige Zustand den Nachtheil, dass einzelne Bahnen die Anschlussverhältnisse der Nachbarbahnen theilweise absichtlich gar nicht oder nur ungenügend in ihre Fahrtenpläne aufnehmen, um auf die Concurrenzlinien nicht aufmerksam zu machen. — Diesen Uebelständen könnte durch eine grosse Gesamtausgabe der schweiz. Fahrtenpläne etwa in zwei bis drei grössern Gruppen, bearbeitet und zusammengestellt durch das Eisenbahn- und Handelsdepartement abgeholfen werden, und jede Bahn sollte zudem verpflichtet werden, diese Fahrtenpläne stets zusammenhängend an den verschiedenen Anschlageorten anzubringen.

Ebenso denken wir, dass die Güterzüge auch dann in die Fahrtenpläne aufgenommen werden müssen, wenn sie keine Personen befördern. Es ist dies besonders auf Nebenstationen für die Handelswelt gewiss erwünscht, sei es wegen der Ablieferung der Güter, der Berechnung der Lieferzeit sei es wegen Controlle der Bahnen durch das expedirende Publicum; allerdings dürfte hiegegen die Frage der Aenderungen in der Fahrtenordnung der Güterzüge Erwägung finden; während hinwieder der directe Stückgüterverkehr eine möglichste Stabilität der Güterzüge der einzelnen Bahnen und deren Correspondenz erfordern wird. — Durch die Nichtaufnahme der Güterzüge in die Fahrtenpläne könnte die Frage nahe treten, ob sie dessen ungeachtet als ordentliche Züge zu betrachten seien oder ob nicht in gewissen Fällen hiedurch eine den Bahnen gewiss unliebsame Unterordnung der Güterzüge unter gewisse Extrazüge erfolgen könnte. Wir denken z. B. an Militärextrazüge.

In den früheren Artikeln über das Transportgesetz, welche in unserm Blatte erschienen, sind die Bestimmungen des § 5 bereits als eine wesentliche Neuerung hervorgehoben worden, namentlich bezüglich der Einschränkung der Transportpflicht, wenn die Transportmittel in Folge einer durch ausserordentliche Umstände veranlassten Geschäftsüberhäufung unzureichend sind.

Bezüglich der Regulirung der Stationsuhren nach den eidgen. Telegraphenuhren § 6 bemerken wir, dass in der Schweiz überall die astronomische Bernerzeit für Telegraphen-, Eisenbahn- und bürgerliche Uhren gilt. Nur Genf hat noch eine eigene bürgerliche Zeit von früheren Jahren her und wol, weil Genf die erste Sternwarte hatte. Auf dem Bahnhof in Genf findet man daher die Genfer und die Bernerzeit. Sonst ist es ein allgemeiner Usus, dass sämtliche Uhren eines Landes nach der astronomischen Zeit der Hauptstadt sich richten; so hat Frankreich die Pariser Zeit, Italien die von Rom, Württemberg die Stuttgarter etc. Nur Länder mit sehr grosser Längenausdehnung von Osten nach Westen haben verschiedene Uhrzeiten, so z. B. gilt in Rheinpreussen die Cölner Uhr und nicht die Berliner; in Oesterreich dagegen gilt im ganzen Lande die bürgerliche Zeit, also auch bei den Bahnen. Es wäre sonst in den extremsten Gegenden des Reiches der Mittag gar zu weit von der Sonnen culmination entfernt und er würde zu einem lucus a non lucendo!

Für die Schweiz, als ein Land von geringer Flächenausdehnung, differirt jedoch die Bernerzeit mit der wahren astronomischen Zeit von einzelnen Ortschaften nur unwesentlich.

In der Anordnung von Extrazügen (§ 7) sollten die Bahnverwaltungen, soweit es Fahrtenplan und übrige Betriebsverhältnisse erlauben, den Wünschen des Betsellers bezüglich der Abfahrtszeit und Fahrgeschwindigkeit etc. möglichst Rechnung zu tragen pflichtig sein, und indem wir unsere Bemerkungen zum Allgemeinen Theil des Entwurfes abschliessen, drücken wir noch bezüglich der Tarife und Taxen (§ 8) den Wunsch aus, es möchte gefordert werden, dass diejenigen für den Personenverkehr in die Fahrtenpläne aufgenommen werden.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Deutsche Reichscommission für die Eisenbahntarifreform.

Die Verhandlungen der Eisenbahntarif-Commission sind am 14. September geschlossen worden. Mit Stimmeneinhelligkeit einigte sie sich in dem Beschlusse, dass unter allen Umständen ein einheitliches Tarifsystem für ganz Deutschland festgehalten werden müsse, so dass also der jetzige Zustand des Nebeneinanderbestehens des sogenannten elsass-lothringischen und des Classifications-Systems in der Folge in Fortfall kommen wird. Demnächst wurde der Grundsatz angenommen, dass es in erster Reihe Sache des Befrachters sei, zu erklären wie er die von ihm aufgegebenen Effecten und Waaren verfrachtet haben wolle, namentlich ob dies in offenen oder verdeckten Wagen zu geschehen habe, wobei denn natürlich auch das zu übernehmende Risiko für die Verfrachtung in offenen Wagen dem Verfrachter zufällt. Dies führte dazu, dass man ferner den Grundsatz aufstellte, es solle die Verfrachtung in offenen Wagen der Normirung der Tarife zu Grunde gelegt werden, im Vergleich wozu dann ein bestimmter procentualer Zuschlag bei der Verfrachtung in geschlossenen Räumen platzzugreifen hätte. Es gelangte ferner der Grundsatz zur Annahme, dass ganz generelle Maximal-Tarife festzustellen seien, dass aber bis zu diesem Maximalbetrag sowohl nach oben wie nach unten den Eisenbahnen völlig freie Bewegung gelassen werden müsse. Um den Tarifen zu gleicher Zeit Stabilität zu sichern und die practische Durchführung dieser Grundsätze zu garantiren, wurde die Ueberwachung der ganzen Tarife durch eine oberste Centralbehörde unter Assistenz von Eisenbahnfachmännern für nothwendig erklärt, und endlich auch die unbedingte Publicität der Tarife beschlossen.

* * *

Deutsches Reich.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat Anfangs dieses Jahres Veranlassung genommen, die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Hebung der Schwierigkeiten bei Feststellung und Abwicklung von Entschädigungsansprüchen aus dem Transportverkehr auf die bei den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vornehmlich in grossen Handelsplätzen bewährt gefundene Einrichtung aufmerksam zu machen, nach welcher für die verschiedenen Zweige des Handels, der Industrie und der Gewerbe nach Benehmen mit deren Vertretung ein für allemal bestimmte zu vereidigende Sachverständige zur raschen Feststellung des Thatbestandes und zur Begutachtung des Geldwerths der Beschädigten von Gütern gewählt werden, deren Entscheidung die Interessenten annehmen. In Folge dessen hat das Beispiel der Reichsbahnen Nachahmung gefunden bei den badischen Staatsbahnen, der Berlin-Hamburger, der Breslau-Warschauer, der Kottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Frankfurt a. M., der Lübeck-Büchener und der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Wiesbaden, der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der Oberschlesischen Eisenbahn, der Ostbahn, der Ostpreussischen Südbahn, der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Saarbrücken, der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft. Andere Eisenbahnverwaltungen haben eine ähnliche Einrichtung bereits seit längerer oder kürzerer Zeit mit befriedigendem Erfolg eingeführt, während einzelne Verwaltungen, wengleich sie die Zweckmässigkeit der vom Reichs-Eisenbahnamt empfohlenen Einrichtung im allgemeinen nicht verkennen, solche doch für ihr Verkehrsgebiet nicht für geboten oder geeignet erachten.

* * *

Zum österreichischen Eisenbahnprogramm.

Das „Neue Wiener Tagblatt“ theilt das Nördling'sche Eisenbahnprogramm in folgender Weise mit, soweit es sich auf Concentrirungspläne bezieht:

Eigenthum und Betrieb der österreichischen Eisenbahnstrassen werden in folgende sieben Hauptgruppen eingetheilt werden: 1. Die Südbahn zieht die Graz-Köflacher, Wien-Pottendorfer, Leobersdorf-St. Pöltner, Divazza-Pola, die dalmanischen Bahnen, die Leoben-Vordernberger, dann die cisleitha-

nischen Theile der Graz-Raaber und der Oedenburg-Raaber Bahnen an sich; 2. die Westbahn assimiliert gleicher Weise die Braunau-Strasswalchner, und falls die Rudolf-Bahn nicht in der Lage befunden werden sollte, einen selbstständigen Stamm zu bilden, auch einen Theil dieser mit der Salzkammergut-Bahn, während der andere Theil der Rudolf-Bahn mit der Südbahn vereinigt würde; 3. die Franz Josef-Bahn acquirirt die böhmische West-, die Prag-Duxer, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener, Aussig-Teplitzer und Rakonitz-Protiviner Bahn; 4. die Nordwestbahn vollzieht die bereits geplante Fusion; 5. die Staatsbahn würde die Buschtiehrader, die böhmische Nord-, Turnau-Kraluper, Brünn-Rossitzer, den cisleithanischen Theil der Waagthal-Bahn erhalten; 6. die Nordbahn, ebenso die Friedländer, die Mährisch-schlesische Centralbahn und Mährisch-schlesische Nordbahn, den cisleithanischen Theil der Kaschau-Oderberger Bahn; 7. die galizischen und ruthenischen Linien nebst den cisleithanischen Theilen der nach Ungarn laufenden Bahnen werden mit der Carl Ludwig-Bahn zu einem Ganzen vereinigt und schliesslich 8. die Gruppe der Staatsbahnen formirt werden. Als schlechthin unausführbar kann ein solches grandioses Programm nicht bezeichnet werden; es fragt sich nur, ob die grossen Opfer, die da auf allen Seiten hiezu erforderlich wären, auch des zu erreichenden Zieles werth seien. Die Aufgabe, die sich Herr v. Nördling gestellt, bedarf einer Reihe von Jahren, vielleicht eines Decenniums, zu ihrer Lösung; hiemit ist die problematische Natur des Programmes genügend gekennzeichnet.

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 24. September 1875. Der Bundesrath hat den Vierteljahrsbericht Nr. 10 über den Stand und Gang der Gotthardunternehmung bis Ende März 1875 zu Händen der Staatsregierungen entgegengenommen. Es ist dem Bericht auch die zweite Lieferung der geologischen Tabellen und Profile über den Gotthardtunnel beigegeben.

Der Bundesrath bewilligt die Eröffnung des Betriebes auf der Jurabahnstrecke Delsberg-Basel auf den 25. 1. M. mit einigen auf den Befund der eidg. Experten für Untersuchung und Erprobung der Bahnlinie gegründeten Vorbehalten und Bedingungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 27. Sept. 1875. Die vom Directorium der Schweiz. Centralbahn eingereichten Pläne für die Bauausführung der Einmündung der Gäubahn in den Bahnhof zu Olten und über die Anlage des Bahnhofes besagter Bahn in Solothurn haben die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 30. Sept. 1875. In die eidg. Schätzungscommission für die rechtsufrige Zürichseebahn wurden gewählt:

Vom Bundesgericht als I. Mitglied: Hr. alt Nationalrath Häberlin in Berg (Thurgau); als dessen Ersatzmänner: Hr. Oberstlieut. Jenner in Winterthur und Hr. Rathsherr Fridolin Tschudi in Schwanden (Glarus). Vom Bundesrath als II. Mitglied: Hr. Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau; als dessen Ersatzmänner: Hr. Zacharius Gisel, Regierungsrath in Schaffhausen und Hr. Carl Balthasar, Baumeister in Luzern.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 35,10 M., Airolo 28,70 M., Total 63,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 9,11 M.

Schweizer Steinkohlenbohrergesellschaft. Unser vorwöchentlicher Bericht schloss mit der Tiefe von 833' ab. Die letzte Arbeitsschicht des Monats September (1. Oct. früh) erreichte die Tiefe von 1225'. Seit der Wiederaufnahme der Bohrungen am 22. Sept. Abends sind in 17 zwölfstündigen Arbeitsschichten 486' oder per Arbeitsschicht 28' 7", im Tage 57' 4" erzielt worden. Das Bohrloch ist in der vorzüglichsten Verfassung, geschlossenes Gestein ohne jeden Nachfall. Der Fels der letzten Woche war schöner bunter Thonschiefer, weniger gleichmässig als früher, sondern wechselnd mit Quarzconglomeraten. Die Gutatechnen ausgezeichnete Geologen, welche eben die Bohrstelle besucht haben, lauten sehr ermutigend dahin: dass der Abschluss der Permischen-Formation in der Nähe von 1500' und nachher der Beginn des Kohlensandsteins zu erwarten sind.

Das Executivcomité der Schweiz. Steinkohlenbohrergesellschaft bringt zur Anzeige, dass der freie Besuch der Bohrhütte in Rheinfelden aufgehoben werden müsse, dagegen wurden sämtliche Actionären der Gesellschaft, sowie den zuständigen Behörden persönliche Zutrittskarten zugestellt und die Anordnung getroffen; dass an Bergtechniker, Geologen und überhaupt an diejenigen Personen, welche in Folge ihrer Berufsstellung ein näheres Interesse für die Arbeiten haben, durch die Aargauische Bank auf schriftliche Anfragen Eintrittskarten abgegeben werden.

Nordostbahn. Im Dettenbergtunnel betrug Ende August die Totallänge des Richtstollens 1583,0 Meter (oder 87,9 % der Tunnellänge), diejenige des Vollaubruches 1219,76 (87,9 %), der Mauerung 1115,85 (62,9 %). In der Mauerung sind die Tunnelportale inbegriffen, von denen das östliche bis zur Höhe des Schlusssteines vollendet war, während das westliche unter starkem Druck bergmännisch betrieben wird und daher erst bis zum Gewölbring fertig ist.

Die Imprägniranstalt hat seit der Inbetriebsetzung im letzten Frühjahr bis Ende August 172,500 Schwellen imprägnirt.

Fabrik für Eisenbahnmateriale in Bern. In einer freien Versammlung der Actionäre der Fabrik für Eisenbahnmateriale wurden von den Herren Sensal Schmid und Ing. Thormann über die finanzielle und technische Lage

des Unternehmens beruhigende Aufschlüsse gegeben, nach welchen laut „Bern. Intell.-Bl.“ das Etablissement, so bald das nöthige Betriebscapital beschafft werden kann, einer bessern Zeit entgegen sehen dürfte.

Die „Handelszeitung“ berichtet nun, dass die Generalversammlung auf den 28. October einberufen werde, um die Liquidation zu beschliessen, falls die Subscriptionsen auf das Anleihen II. Hypothek nicht die zur Fortführung des Unternehmens gewünschte Summe erreichten.

Wasserfallbahn. Die Catastrophe in Reigoldswil ist eingetreten; die Tunnelbaugesellschaft hatte, wie die „Basell. Ztg.“ meldet, am Freitag und Samstag (24. und 25. Sept.) so wenig Geld für die seit 7 Wochen fälligen Arbeitslöhne und Kostgelder als vorher und es nahmen daher am Samstag Vormittag die Arbeiter eine die Ingenieure und Aufseher sehr bedrohliche Haltung ein. Auf den Bericht hievon sandte der Regierungsrath die HH. Major Gysin und Polizeilieutenant Brodbeck mit Vollmacht, zur Aufrechterhaltung der Ruhe Truppen aufzubieten. Der grösste Theil der Arbeiter nahm jedoch vor ihrer Ankunft Ingenieure, Aufseher und Bureauangestellte mit sich nach der Residenz, wo sie mehrere Stunden lang vor dem Regierungsgebäude blieben. Man sagt, die armen Leute hätten von Morgens 7 Uhr an nichts mehr genossen! Der Regierungsrath hatte schon am Morgen bei der Centralbahndirection energisch für die Arbeiter reclamirt und Abends halb 6 Uhr kam Hr. Director Adam mit dem Versprechen, dass die Direction die Lohnguthaben der Arbeiter und das Kostgeld für die von Unteraccordanten gehaltenen Arbeiter übernehme. Es wurde den Leuten per Mann Fr. 3 auf die Hand gegeben und dieselben ermahnt, zur Arbeit zurückzukehren.

Wie in Reigoldswil hatten auch die Tunnelarbeiter in Mümliswyl seit 6 Wochen von den Unternehmern keinen Lohn erhalten. In Folge dessen übernahm auf das Gesuch der Regierung jedoch die Centralbahn ebenfalls die Bezahlung des rückständigen Lohnes, wodurch die Ruhe wieder hergestellt wurde. In der Angelegenheit der Wasserfallbahn versammelte sich der engere Ausschuss des intercantonalen Gäubahncomites.

Nach diesen Vorgängen hat nun laut „Basellandschäftler“ die Tunnelbaugesellschaft Schneider, Münch und Jerscke die Zahlungen eingestellt und sich insolvent erklärt. Am Tunnel wird gegenwärtig nicht gearbeitet. Vom 1. October an wird die Bahndirection den Bau in Regie weiter führen.

Hr. Reg.-Rath Brosi hat bezüglich der Wasserfallbahn eine Erklärung abgegeben, wonach die solothurnische Regierung einem etwaigen Aufgebungsversuch der Centralbahn das Recht entgegensezt würde.

Bahnhof Luzern. Wie das „Vaterland“ vernimmt, hat nun auch die Centralbahn-Direction gegen den Plan der Gotthardbahn betr. Ersetzung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes an der Halde beim Bundesrath energischen Protest erhoben und an Hand des Eisenbahngesetzes das Verlangen gestellt, dass die Gotthardbahngesellschaft ihrerseits angehalten werde, die Verbindung mit den bereits in Luzern ausmündenden Linien herzustellen.

Nationalbahn. Der Gemeinderath Lenzburg hatte jüngst beschlossen, die Einzahlungen an die Nationalbahn zu sistiren, bis über die Fortsetzung Zofigen-Lyss beruhigende Zusicherungen gegeben werden. In den letzten Tagen wurde nun dieser Sistirungsbeschluss wieder aufgehoben, nachdem Hr. Verwaltungsrath Hegner nähere Auskunft erteilte.

Gotthardbahn. Hr. Ständerath Hold hat seine Untersuchung in Betreff der Göscheneraffäre beendet und dem Bundesrath deren Ergebniss bereits mündlich mitgetheilt.

Suisse-Occidentale. Die Executivcommission wendet sich an die Regierungen von Waadt, Genf, Neuenburg und Freiburg, sie möchten so freundlich sein und der Kosten wegen auf ihre Vertretung im Verwaltungsrathe verzichten. Drei Cantone haben abweisend geantwortet; Freiburg wird voraussichtlich das gleiche thun.

Brünigbahn. Aus den jüngsten Verhandlungen des Brünigbahn-Comites wird dem „Oberland“ mitgetheilt, dass die Unterhandlungen mit den ausländischen Bauunternehmern noch nicht zum Abschlusse konnten gebracht werden. Auf der andern Seite aber hat sich nun auch die schweizerische Bau-gesellschaft in Bern bereit erklärt, Angebote für den Bau der Linie zu stellen. Sie hat bereits Ingenieure aufs Terrain geschickt, um alle Verhältnisse genau zu studiren und hofft sie auf Grund dessen bis Ende dieses Jahres definitive Offerten machen zu können, sofern wenigstens das Wetter für die Studien nur ein wenig günstig sich gestaltet.

Es wäre möglich, dass bei der Gelegenheit sich an dem Trace zwischen Meiringen und Diechtensmatt Abänderungen und Verbesserungen anbringen liessen, welche die bisherige Anschlagssumme nennhaft herabmindern und damit natürlich auch die Beschaffung des benötigten Capitals, das Zustandekommen der Linie erleichtern und beschleunigen würden.

In den letzten Tagen ist ein Bericht des Gründungscomité für die Eisenbahn Stühlingen-Beringen zu Händen der beteiligten Behörden und Landesregenden erschienen. Derselbe ist äusserst heissig und gründlich abgefasst und geeignet, einen Blick in die Bedeutung des Unternehmens zu gewähren.

Unfälle.

Schweizerische Centralbahn. — Bahnhof Basel. — Am Donnerstag stürzte laut „Oberländer“ auf dem badischen Rangirbahnhof in Basel der Petroleumkeller des Hrn. Kibiger in Folge schlechter Bauart zusammen. Der verursachte Schaden soll beträchtlich sein.

Vereinigte Schweizerbahnen. — Bahnhof St. Gallen. — Den 2. Oct Morgens verunglückte auf dem St. Galler Bahnhofe der Wagenschieber Jacob Imhof von Romanshorn, indem er zwischen 2 Wagen so eingeklemmt wurde, dass die Verletzungen wahrscheinlich seinen Tod zur Folge haben werden.

Jura-Bern-Luzern-Bahn. An derselben Stelle, wo vor ein paar Jahren einem Conducteur der Kopf förmlich weggerissen wurde, bei der kleinen Busswyl-Brücke, mit dem hart am Trace stehenden Eisengitter, wurde letzten Samstag neuerdings ein Conducteur mit zerschmettertem Kopfe aufgefunden. Der Verunglückte muss sich rückwärts schauend zu weit über die Treppe hinaus gebeugt haben.

„Iron.“ The journal of Science, Metals and Manufactures, with which is incorporated the mechanics Magazine, established 1823.

CONTENTS of No. 142. October 2. — Female Ironworkers. — Some Recent Developments in the Technology of Iron. — Our Trade Summary. — Notes on Current Topics: Raising the Vanguard; The Regent's Park Explosion; „Standard“ Measures; A Railway Novelty; The Proposed Widening of London Bridge; Railway Statistics; The Perils of the Sea; Fugitive Slaves and Her Majesty's Ship. — A new Metal. — Haven's Circular