Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1875: Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 24

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4836

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

les Etienne Dumont, les Duval, représentaient avec une supériorité si incontestée, les différents domaines dans lequels s'exerce l'activité de la Société. On pouvait craindre qu'en ne se rencontrant plus en séance, les membres des différentes sections ne devinssent peu à peu étrangers les uns aux autres; il y fut pourvu par l'institution des soirées familières, qui ont lieu les premiers lundis du mois, et réunissent, en effet, tous les membres de la Société, sans distinction des classes, soirées pleines d'attrait par leur simplicité et par leur variété, que fréquentaient à leur origine les hommes éminents dont nous venons de rappeler les noms, et qui comptaient récemment encore, parmi leurs visiteurs les plus assidus, le Dr. Gosse, le général Dufour, Auguste de la Rive, Hammann etc.

Nous ne saurions entrer dans le détail des discours qui ont été prononcés et des rapports qui ont été lus à la séance générale. Ces rapports seront publiés et nous ne doutons pas qu'ils ne soient attendus avec impatience par les intéressés et par tous ceux qui les ont entendus. Le discours de M. le président Th. de Saussure offre l'intérêt d'un document historique, malheureusement attristé par l'énumération des nombreuses et sensibles pertes que la Société a faites depuis quelque temps.

MM. Alph. Revilliod, prof. Wartmann et Jules Naville, présidents des différentes classes, ont lu les rapports sur les concours.

A 4 h. les salons et la belle terrasse de l'Hôtel national ont commencé à se garnir, et bientôt après, 370 personnes prenaient place dans l'immense salle à manger.

Rien n'a troublé la bonne humeur des convives, et les toasts n'ont été que l'écho du bon esprit qui les animait tous.

La fête s'est terminée dans les salons et sur la terrasse de M. le président de la Société, brillamment illuminée pour la circonstance. S'il n'y a rien eu d'officiel dans cette soirée, elle n'en marquera pas moins dans le souvenir de ses mille invités, qui n'oublieront ni l'agrément de la réception, ni surtout la cordialité de l'accueil qui leur a été fait par leurs aimables hôtes. Nous ignorons comment ils ont su s'y prendre, mais dans cette foule si nombreuse, il n'était personne qui, en étant chez eux, ne se sentît en même temps chez soi. C'est un art plus difficile qu'on ne pense et il n'est pas donné à tout le monde de le pratiquer. — J. d. G.

Mr. A. Gautier, secrétaire de la Société des Arts et président de la classe d'Industrie nommé au Jubilé, nous a bien voulu communiquer quelques détails concernant l'organisation de cette Société dont voici un extrait:

La Société des Arts se compose de trois classes, chacune ayant un nombre indéterminé de membres; c'est dans les classes que se déploie toute l'activité de la Société et les classes sont indépendantes les unes des autres; mais un lien les unit entre elles, chacune a un comité de 20 membres et les 60 membres du comité forment la Société des Arts proprement dite dont l'activité est presque nulle, mais qui sert de lien entre les classes, administre les fonds et est aussi comme un degré supérieur auquel les membres des classes arrivent soit comme témoignage d'honneur pour des talents, des découvertes, des inventions faites, soit comme témoignage de reconnaissance pour des services rendus.

Pour être membre d'une classe il faut demeurer dans le canton de Genève ou de ses environs, mais alors les classes nomment des membres correspondants et puis, ce qui est une distinction beaucoup plus élevée, la Société des Arts nomme aussi des Associés honoraires; être associé honoraire de la Société est un grade supérieur à celui de membre correspondant d'une classe.

Or, le nombre des associés honoraires était devenu faible parce que beaucoup étaient morts et on a voulu à l'occasion du jubilé en nommer un certain nombre, voici ceux qui ont été nommés, par ordre alphabétique:

Alcane, Michel, prof. au conservatoire des arts et métiers de Paris,
Breguet, Louis, mécanicien (d'origine Neuchâteloise) à Paris,
Burckardt, Jacob, prof. à Bâle,
Clausius (Pr. J.-E.), prof. à Bonn,
Clément, Charles, littérateur à Paris,
Culmann, Charles, prof. à Zurich,
Dollfuss, Auguste, présid. de la Soc. Industrielle, Mulhouse.
Dorer, sculpteur, Baden (Argovie),
Hagenbach, Ed., prof., Bâle,
Henry, Joseph, secrétaire du Smithsonian Institution, Washington,
Hirsch, Adolphe, directeur de l'Observatoire, Neuchâtel,
Hofmann, prof., Berlin,
Lawes, agronome, Rothamsted, Angleterre,
Piloty, peintre, prof. à Munich,
Phillips, prof. de mécanique, Paris,
Reuleaux, prof., Berlin,
de Rossi, archéologue à Rome,
Schlöth, sculpteur, Bâle,
Taine, prof. à l'école des Beaux Arts de Paris,
Thénard, agronome à Paris,
Thomson, Sir William, prof., Glasgow,
Tyndall, physicien, Londres,
Vautier, peintre (d'origine vaudoise), Düsseldorf,
Vela, sculpteur, Ligornetto, Tessin,
Viollet-le-duc, architecte à Paris,
Vogel, peintre, Zürich.

En tout 26 se répartissant entre les différentes branches cultivées par les trois classes.

En même temps les classes ont nommé des correspondants, dont je ne me rappelle pas bien ceux de la classe des Beaux Arts, mais voici ceux de la classe d'Industrie:

Agudio, ing., Turin,
Böhm, prof. à Vienne,
Bürkli-Ziegler, ing., Zurich,
Colliness (?), président du Franklin-Institute, Philadelphia,
Dallemagne, maître de forges, Sclessin près Liège,
Favre, Louis, entrepreneur du tunnel du Gothard,
Gruner, directeur de l'école des mines de Paris,
Martend, horloger, Fribourg en Brisgau,
de Molin, George, ing., Lausanne,
Morton, prof. de technologie à Heboken, Newyork,
Naville, Gustave, ing., Zurich,
Pestalozzi, prof., Zurich,
Samson, Jordan, prof., Paris,
Sautter, Louis, ing., fabricant de phares, Paris,
Serment, Auguste, ing. des mines à Anzin,
Schmid, Albert, ing., Zurich.

Parmi ces membres on a pris en grande partie des Suisses établies à l'étranger, tels sont Favre, Gruner, Sautter et Serment.

* * *

Bericht
des
Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1875.

Früherer Artikel Bd. II, Nr. 21, Seite 237 und folgende.

Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handelsdepartements.

Organisation des Departements; Personelles.

In der bundesräthlichen Botschaft zum Budget für das Jahr 1875 wurde die Nothwendigkeit begründet, die Zahl der Controlingenieure für den Bahnbau um zwei zu vermehren; nachdem der hiefür begehrte Credit bewilligt war, wurden die zwei Stellen auf den 1. März besetzt.

Ein nach dem Bundesrathsbeschluss vom 27. März 1874, betreffend Organisation und Geschäftsgang des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements, vom Vorstand des Departements aufgestelltes Reglement, ordnet die Dienstverhältnisse und Functionen der Controlingenieure.

Vorübergehende Aushülfe erwies sich als erforderlich für das administrative Inspectorat (Verification der Tarife) und für die Statistik.

Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

Gesetze und Verordnungen; Publicationen.

Ueber Veranlassung und Tendenz unserer am 1. Februar 1875 in Kraft getretenen Verordnung zum Eisenbahngesetz haben wir uns schon im vorjährigen Geschäftsberichte ausgesprochen.

Das Bundesgesetz vom 19. December 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten erklärten wir auf den 8. April, dasjenige vom 20. März 1875, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, mit dem 1. September, endlich das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen, mit dem 10. November als vollziehbar.

Dem Transportgesetze liessen wir unmittelbar die Verordnung vom 3. September folgen (Bundesblatt 1875, IV, 221), über welche weiter unten noch einige Worte handeln.

Die „Sammlung der auf das schweiz. Eisenbahnwesen bezüglichen amtlichen Actenstücke" schritt bis zum 3. Band der neuen Folge vor, welchem ein Generalregister der dre ersten Bände beigegeben wurde. i

Im Berichtjahre sind zwei Ausgaben einer officiellen Eisenbahnkarte veranstaltet und den Mitgliedern der eidg. Räthe ausgetheilt worden: eine solche in 4 Blättern, im Massstab 1 : 250 000, und eine kleine im Massstabe von 1 : 800 000.

Postulate.

Das Postulat betreffend nochmalige Prüfung einzelner Bestimmungen für Pferdebahnconcessionen (Nr. 54 der Sammlung) hat durch unsere Botschaft vom 8. September (Bundesblatt 1875, IV, 277) und durch Ihre Concessionsbeschlüsse vom 17. September seine Erledigung gefunden.

Der Bericht über die Frage der Publication eines einheitlichen Fahrtenplanes für Eisenbahnen, Dampfschiffe und Posten (Postulat Nr. 70) ist dem Postdepartement überwiesen worden.

Die Einladung, das Verzeichniss der Distanzen zwischen den Eisenbahnstationen ergänzen zu lassen, und dasselbe, wie auch die Eisenbahnkarte, dem Buchhandel zu übergeben (Nr. 69) hat bezüglich des letztern Punktes bereits Vollziehung erhalten. An der Ergänzung des Distanzenzeigers wird fortwährend gearbeitet; bis im nächsten Herbst wird derselbe voraussichtlich gedruckt und dem Buchhandel übergeben werden können.

Was endlich die Einladung betrifft, für eine strengere Vollziehung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes — Bestimmung des Minimums des von den Bahnverwaltungen zu beschaffenden Betriebsmaterials — zu sorgen (Nr. 48), so wird an der Sammlung, resp. Ergänzung des statistischen Materials gearbeitet, welches die Grundlage für Aufstellung von bezüglichen Regeln bilden muss.

Staatsverträge. Beziehungen zu auswärtigen Bahnunternehmungen.

Unsere Botschaft vom 12. Juni 1875 (Bundesblatt III, 431) gibt ausführlich Auskunft über den weitern Fortgang und den Abschluss der Unterhandlungen mit dem Grossherzogthum Baden, betreffend den Staatsvertrag über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und Stühlingen. Der Vertrag vom 21. Mai 1875 erhielt unterm 2. Juli Ihre Ratification und unterm 9. December diejenige der grossh. badischen Regierung. Die Urkunden wurden am 28. December ausgewechselt.

Der von den HH. de Seigneux und Dr. Christ angeregten Idee, gewisse Materien des Eisenbahntransportrechtes durch internationalen Vertrag zu unificiren, wurde schliesslich durch Note des österreichischen Ministeriums an die schweiz. Gesandtschaft in Wien vom September 1875 auch die Zustimmung der österreichisch-ungarischen Monarchie zu Theil. Dem von der deutschen Reichsregierung geäusserten Wunsche entsprechend und weil auch die Natur des zu erreichenden Zweckes dieses Verfahren empfahl, liess das Eisenbahndepartement einen vorläufigen Entwurf einer solchen Vereinbarung ausarbeiten, und zwar wurde mit diesem Auftrage Herr Prof. Dr. Fick in Zürich, der Redactor des Entwurfs zum schweiz. Transportgesetze, betraut. Wegen Inanspruchnahme für anderweitige legislatorische Arbeiten verzögerte sich die Vollendung des Entwurfes bis Ende October. Derselbe wurde sodann einer aus den Präsidenten der Eisenbahncommissionen des National- und Ständerathes, den Initianten, Eisenbahndirectoren und Kaufleuten zusammengesetzten Commission zur Prüfung unterbreitet und in einer unter dem Vorsitz des Vorstehers des Eisenbahndepartements vom 22. bis 25. Februar 1876 tagenden Conferenz durchberathen. Der so bereinigte Entwurf soll als unmassgeblicher Vorschlag den auswärtigen Regierungen nächstens zur vorläufigen Rückäusserung mitgetheilt werden.

Nachdem die Direction der Gotthardbahngesellschaft schon bei verschiedenen Anlässen für den Fall, dass das italienische Zwischenstück Camerlata-Chiasso nicht gemäss Art. 3 des internationalen Vertrages betreffend den Bau und Betrieb der Gotthardbahn vom 15. October 1869, zugleich mit der Linie Lugano-Chiasso und zwar auf den 6. December 1874 eröffnet würde, ihre Rechte verwahrt hatte, setzte sie mit Eingabe vom 30. December 1874 auseinander, wie sie durch diesen nun wirklich eingetretenen Fall schwer geschädigt werde, und stellte das Gesuch, dass die geeigneten Schritte gethan werden, um zu bewirken, dass der Gotthardbahngesellschaft von italienischer Seite die ihr gebührende Ersatzleistung zu Theil werde.

Indem wir uns der Gotthardbahn gegenüber ausdrücklich dagegen verwahrten, dass aus diesem Acte irgend eine Garantie oder Haftbarkeit der schweizerischen Eidgenossenschaft abgeleitet werde, brachten wir die erhobene Reclamation mit Note vom 1. April zur Kenntniss der italienischen Regierung.

Mit Note vom 17. Mai beantwortete die italienische Regierung die Reclamation in dem Sinne, dass sie eine Schadenersatzpflicht nicht anerkenne. Denn Italien treffe keine Schuld an der Nichterfüllung von Art. 3 des Gotthardvertrages, indem es Sache der Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen gewesen sei, die Linie Camerlata-Chiasso auszuführen, was derselben indessen wegen unvorhergesehener Hindernisse und aussergewöhnlicher Schwierigkeiten nicht möglich gewesen sei. Zweitens enthalte der erwähnte Art. 3 keine Bestimmungen über eventuellen Schadenersatz; es sei vielmehr der bei der Berner Conferenz vom 29. September 1873 gestellte Antrag, eine solche Bestimmung nachträglich zu vereinbaren, fallen gelassen worden, nachdem sich beide Theile überzeugt hätten, dass das blosse Interesse der beiden Staaten und der betheiligten Gesellschaft mehr als genügend sei, um die Vollendung der Linien auf die vertragsgemässe Zeit zu sichern.

Mit Note vom 11. September wurden replicando diese Argumente als unstichhaltig nachgewiesen und der Erwartung Ausdruck gegeben, die italienische Regierung werde nicht ermangeln, die Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen für die von ihr verschuldeten Schädigungen verantwortlich zu machen.

Laut Note vom 20. November 1875 beharrt Italien auf seiner Weigerung.

Der gegenwärtige Moment ist nicht geeignet, um in dieser Angelegenheit weitere Schritte zu thun.

Auf Ansuchen der Regierung von Waadt verwendeten wir uns bei Frankreich dafür, dass die Anschlussbahn Vallorbe-Pontarlier auf den 1. Mai 1875 endlich eröffnet werde, nachdem die kurze Strecke auf Schweizergebiet längst fertig erstellt und die Betriebspächterin (die Suisse Occidentale) zur Uebernahme des Betriebes bereit war. Wir konnten keinen frühern als den von der Concessionärin, der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée, in Aussicht genommenen Termin (1. Juli) erwirken.

Behufs Einführung der Nordostbahnlinie Romanshorn-Constanz musste der Bahnhof in Constanz erweitert werden,

und diese Erweiterung bedingte die Beseitigung einer frühern, ganz auf badischem Gebiete gelegenen, zollfreien Strasse: sie wurde mehr dem See entlang fast ausschliesslich auf thurgauisches Gebiet verlegt. Soweit diese Strasse auf Bahnhofgebiet zu liegen kam, haben beide Bahnverwaltungen, die der grossh. badischen Staatsbahnen und die der Nordostbahn, dieselbe ohne Widerrede auf gemeinsame Kosten erstellt. Mit Bezug auf das 200^{m}/ lange Endstük von da bis zur Kreuzlinger Strasse aber verweigerte die grossh. badische Regierung jede Mithülfe. Die Regierung von Thurgau und die Nordostbahn-Direction verglichen sich schliesslich dahin, dass jene gegen einen festen Beitrag letzterer die Fertigstellung und künftige Unterhaltung der fraglichen Strassenstrecke übernahm.

Wir übermitteln an die grossherzogl. badische Regierung in empfehlendem Sinne das Gesuch um Genehmigung der Fusion der Gesellschaften Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen zur schweiz. Nationalbahn. Von der unterm 12. September von grossh. badischer Seite erfolgten Genehmigung nahmen wir Act. (Eisenbahnactensammlung III, 225.)

Desgleichen verwendeten wir uns bei der königl. Regierung von Italien um die Erlaubniss für die Simplonbahngesellschaft, zwischen der Landesgrenze am Simplon und den südlichen Endpunkten Arona und Gozzano Studien für den Simplondurchstich und die Zufahrtslinien anzustellen.

B. Specielle Angelegenheiten betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

a. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Concessionen.

Mit 8 Botschaften haben wir Ihnen 10 Concessionsentwürfe zur Annahme empfohlen. Drei davon (betreffend die Pferdebahnen und die Linie Vevey-Palézieux) haben Sie behufs Ergänzung an uns zurückgewiesen. 2 Anträge kamen aus dem Jahr 1874 herüber und 1 (Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen) blieb unerledigt.

Ertheilt wurden in Ihren Sessionen vom März, Juni, September und December Concessionen für folgende Linien mit den beigesetzten Hauptverhältnissen (siehe nebenstehende Tabelle):

Nr. 3 und 4 sind schmalspurig projectirt; die Concession räumt jedoch die Facultät ein, sie auch normalspurig zu bauen,

Eine geringere Fahrgeschwindigkeit ist gestattet den Bahnen 3, 4 und 12. Die Pferdebahnen befinden sich in dieser wie in vielen andern Beziehungen in ausnahmsweiser Stellung.

Die normalen übersteigende Taxen sind bewilligt für 12 und für Strecken mit aussergewöhnlicher Steigung bei Nr. 1, 3 und 4.

Nr. 8 und 11 sind hinsichtlich des Vollendungstermins, der Concessionsdauer und der Rückkaufsbedingungen mit zusammenhängenden cantonalen Concessionen in Einklang gebracht, Nr. 11 überdiess mit Bezug auf die Zahl der obligatorischen Züge, die Wagenclassen und eine eventuelle Taxreduction.

Nr. 5, 6 und 7 sind unter einander mehr oder minder Concurrenzlinien.

Eine Einsprache der Regierung von Zug gegen das Trace der Linie Nr. 8 wurde nicht berücksichtigt.

Vorläufig angemeldet wurden Concessionsbegehren für Pferdebahnen in Basel und Bern. Pendent blieben die zwei von Privaten gestellten Concessionsgesuche für Bahnen zwischen Genf und Annemasse.

Erloschen sind die Concessionen für folgende Linien:

1) Kloten-Zürich oder Neumünster (durch ausdrücklichen Verzicht Seitens der Concessionäre);

2) Wald-Laupen;

3) Jura-Gotthardbahn (Delsberg-Langenthal-Willisau-Luzern, Stanz-Altorf);

4) Uster-Effretikon;

5) Bözenegg-Nordostbahn (Ruppersweil), — letztere 4 durch fruchtlosen Ablauf der Frist für Finanzausweis und Arbeitsbeginn.

Linien.	Länge in Kilometern.	Minimalradius in Metern.	Maximalsteigung in ‰.	Kosten per Kilometer. Fr.	Gesammtkosten-Voranschlag. Fr.
1) Zürich-Höngg	5,60	50	34	94 400	528 640
2) Stanz-Rothschuh...	8,60	300	6	280 000	2 400 000
3) La Sarraz-Echallens, Gingins-Nyon, Bière-Morges	38,50	100	30	61 525	2 368 760
4) Genf-Gex	5,06	200	30	165 000	834 900
5) Aarberg-Cornaux	22,50	500	2	120 000	2 687 934
6) Bern-Cornaux	35,90	360	10,4	210 000	7 490 000
7) Laupen-Müntschemier	24	300	14	150 000	3 600 000
8) Sins-Rothkreuz-Immensee... ...	10	300	10	196 000	1 960 000
9) Pferdebahnen in Genf	7,51		5,7	140 000	1 052 415
10) Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau ...	4,90			40 775	200 000
11) Cadenazzo-Pino	16	300	8	449 700	7 095 000
12) Vevey-Palézieux	11,50	300	100	600 000	6 900 000
	190,07				37 117 649

(Nr. 1 und 2 figuriren schon im letzten Geschäftsberichte.)

Nr. 9 und 10 sind die ersten vom Bunde concedirten Pferdebahnen; die zu Nr. 9 angegebenen Hauptverhältnisse begreifen nicht die bereits im Betriebe befindlichen Tramways Genf-Carouge und Genf-Chênes, welche übrigens von der neuen Concession gleichfalls umfasst werden.

Nr. 1 (Dampfomnibusbahn) ist theilweise ebenfalls Strassenbahn und mit Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strasse besondern Bedingungen unterworfen.

Ein Theil von Nr. 12 soll nach dem System Agudio betrieben werden.

(Forts. folgt.)

* * *

Literatur.

„Stummer's Ingenieur“. Internationales Organ für das Gesammtgebiet des technischen Wissens und Repertorium der hervorragendsten ausländischen Fachjournale. Herausgeber und Redacteur: Joseph von Stummer-Traunfels. Abonnement: Halbjährlich fl. 10 = 20 Mark.

INHALT von Nr. 107 und 108 vom 26. Mai. — Tiefen-Vermessungsapparate. Dampfstrahl-Schmiedegebläse. — Maschinen zur Hutfabrikation. — Kohlenwasserstoffmotor. — Ueber die Herstellung von Fangdämmen auf Felsengrund. — Holzbearbeitungsmaschinen. — Hilfsmotor für die Lenkung der Schiffsruder. — Neue Erscheinungen auf dem Gebiete der technischen und wissenschaftlichen Literatur. — Die neuen Lafetten zu den Uchatiusgeschützen. — Bohrmethode mit hydraulischem Gestänge im schwimmenden Gebirge. — Ueber das de Haënsche Verfahren und die Verwendung von Zink gegen Kesselsteinbildung. — Reisschiene mit Winkelmesser und Neigungsscala. — Luftcompressionsmaschinen. — Ueber das „Paralithicon minerale“ als Mittel gegen den Kesselstein. — Eine Anwendung der Photographie als Zeugdruck. — Neues electrisches Feuerzeug. — Einwirkungen verschiedener Lösungen auf Metalle. — Versuche zu Woolwich mit Manganbronze. — Doublir-Spulmaschine mit Selbstauslösung. — Englischer Wochenbericht. — Oesterreichischer Eisen- und Metallmarkt. — Internationaler Kohlen- und Cokesmarkt. — Neueste Patentertheilungen in Oesterreich und Ungarn. — Notizen.

* * *