BIBLIOTHEK DER VERWALTUNG DER MASCHINENBAUSCHULE

ORGAN

FÜR DIE

FORTSCHRITTE DES EISENBAHNWESENS

IN TECHNISCHER BEZIEHUNG.

ORGAN DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN.

HERAUSGEGEBEN

VON

EDMUND HEUSINGER VON WALDEGG.
OBER-INGENIEUR IN HANNOVER, CORRESPOND. UND EHRENMITGLIED VERSCHIEDENER ARCHITECTEN- UND INGENIEUR-VEREINE.

SACH- UND AUTOREN-REGISTER.

JAHRGANG 1874—1883 ODER NEUE FOLGE BAND XI—XX

UND

SUPPLEMENTBAND V—VIII.

BEARBEITET VOM HERAUSGEBER.

WIESBADEN.
C. W. KREIDEL'S VERLAG.
1883.

Inhalt.

I. Sachregister.

Seite.

1. Vereinsangelegenheiten **1**

2. Ueber Eisenbahnen im Allgemeinen **1**

Beschreibung verschiedener Bahnen und Mittheilungen über dieselben 1

Secundäre und schmalspurige Eisenbahnen 2

Pferdeeisenbahnen und Strassenbahnen 2

Eisenbahnfähren und Eisenbahnschiffbrücken 3

Ausserordentliche Eisenbahnsysteme 3

Tracirungs- und Vorarbeiten 4

3. Ueber Bahnunterbau **4**

Erdarbeiten, Böschungen, Futter- und Stützmauern 4

Brücken und Durchlässe 4

Tunnels 5

4. Ueber Bahnoberbau **5**

Allgemeines 5

Ueber Oberbau auf hölzernen Querschwellen 6

Specielles über Verlaschungen, Stossverbindungen und über den schwebenden Stoss 6

Ueber ganz eisernen Oberbau 7

Oberbau mit isolirten eisernen Unterlagen 7

Oberbau auf eisernen Querschwellen 7

Oberbau mit fortlaufender Längsunterstützung 8

Ueber Würfel-Oberbau 8

Schwellen 8

Schienen 9

Befestigungsmittel 11

Oberbau für Strassenbahnen (Tramways) 11

Oberbau für Arbeits- und transportable Bahnen 12

Ausweichungen und Gleiskreuzungen 12

Bettung, Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, Spurweite, Gleisumbauten, Geräthe etc. 14

5. Bahnübergänge im Niveau und deren Verschlussvorrichtungen, Abtheilungszeichen und Einfriedigungen **15**

6. Bahnhofseinrichtungen **16**

Beschreibung von Bahnhofsanlagen, Umbau von Bahnhöfen, Anordnung der Personen-, Güter- und Rangir-Bahnhöfe, sowie der Gleise und Weichenzüge 16

Empfangsgebäude und deren Einrichtungen 16

Perrons, Perronüberdachungen und Hallen 17

Güterschuppen, Lagerhäuser und Laderampen 17

Locomotivschuppen, Senkgruben und Kohlenschuppen resp. Kohlenperrons 17

Wasserstationen und Zubehör 18

Wagenschuppen, Retiradengebäude, Wärterhäuser und Beamtenwohnungen 18

Drehscheiben, Schiebebühnen, Stossvorrichtungen an Endgleisen, Hemmapparate für Wagen . . . 18

Seite.

7. Maschinen- und Wagenwesen **19**
I. Locomotive, Tender und Schneepflüge 19
Ueber Locomotiven im Allgemeinen. Beschreibungen und Notizen, Locomotiven einzelner Bahnen betreffend 19
Tramway-Locomotiven 22
Ueber einzelne Constructionstheile von Locomotiven und Dampfmaschinen 22
Tender 28
Schneepflüge 28
II. Personen- und Güterwagen 29
Allgemeines 29
Personenwagen 29
Postwagen und Passagiergepäckwagen 32
Güterwagen, Langholztransportwagen, Eiswagen, Hilfs- und Werkzeugwagen 32
Einrichtung der Wagen zu militärischen Zwecken 33
Wagen für schmalspurige resp. secundäre Bahnen und aussergewöhnliche Eisenbahnsysteme. . . . 33
Kies- und Erdtransportwagen und Draisinen 33
III. Allgemeine Constructionstheile von Eisenbahnwagen 34

8. Signalwesen **37**
Ueber Signale im Allgemeinen. Beschreibung von Signalsystemen verschiedener Eisenbahnen . . . 37
Optische Signale 38
Akustische Signale und Telephone 38
Akustisch-electrische Signale 39
Optisch-akustisch-electrische Signale. — Blockstationen 39
Central-Weichen-Stellapparate 39
Apparate zum Geben von Signalen auf den Zügen. Intercommunicationssignale zwischen dem Zugpersonal und den Reisenden 40
Controlapparate, Uhren, Laternen- und Alarmsignale 40
Electro-magnetische Telegraphie 40

9. Betrieb und Allgemeines **41**
Ueber Reparaturwerkstätten und dahin gehörige Werkzeuge, Arbeitsmaschinen und Einrichtungen . 41
Ueber Hebe-, Lade- und Entladevorrichtungen, Krahne etc. 43
Ueber Wiegevorrichtungen, Billetstempelmaschinen, Pressen und kleineres Stationsinventar 44
Ueber Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmaterialien, Ersparnissprämien etc. 44
Ueber Kesselexplosionen und Kesselsteinbildung 45
Ueber Eisenbahn-Unfälle. Statistisches über Tödtungen und Verletzungen 45
Ueber Rangiren 46
Ueber Betrieb der Eisenbahnen im Kriege 46
Bahndienst, Bahnbewachung, Diensteintheilung, Controle etc. 46
Fahrdienst, Betriebseinrichtungen, Fahrpläne, Zuggeschwindigkeit 46
Allgemeines und Verschiedenes 48

10. Todtenschau, biographische Skizzen verstorbener Mitarbeiter und hervorragender Eisenbahn-Techniker **49**

11. Theoretische Abhandlungen, Experimental-Resultate u. dergl. **50**

12. Technische Literatur **51**
Recensirte Werke 52

II. Autoren-Register.

Originalartikel, Referate und Recensionen nach den Verfassern 56

1. Sachregister.

(Die mit * bezeichneten Artikel sind Original-Artikel.)

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
1. Vereinsangelegenheiten.					
***VI. Versammlung** der Techniker des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Düsseldorf im September 1874. Aufgestellte Fragen	XI	49—51	—	—	—
*Nachträge zu den Fragen	XI	89—90	—	—	—
***Protocoll** der in Düsseldorf am 14. und 15. September 1874 abgehaltenen Techniker-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen	Suppl. V	169	—	—	—
***Verzeichniss** der Abgeordneten zu dieser Versammlung	Sppl. V	173	—	—	—
VII. Versammlung der Techniker des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Constanz am 26.—28. Juni 1876	—	—	—	—	—
VIII. Versammlung der Techniker des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Stuttgart am 18.—20. Juni 1878	Suppl. VI	—	—	—	—
***Technische Fragen** zur Bearbeitung durch den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Jahren 1877—78, aufgestellt von der technischen Commission des Vereins in Prag den 8. bis 10. März 1877, und Ernennung der Referenten in Bozen, den 19. April 1877	XIV	137	—	—	—
Preis-Vertheilung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen am 25. Juni 1873	XI	267	—	—	—
***Wahl der Mitglieder** der neuen Commission zur Prämiirung von Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen	XII	44	—	—	—
***Neues Preisausschreiben** für die Erfindung einer Sicherheits-Kuppelung	XII	178	—	—	—
***Preis-Vertheilung** der Prämiirungs-Commission im Juli 1876	XIII	220	—	—	—
***Bericht** des Sub-Comité's für Begutachtung der Verschlussvorrichtungen für Güterwagen und der Vorrichtung der Bezettelung der Güterwagen	XIII	235—42	XVII	1—40	—
***Güterwagen-Verschluss** von J. Thomer und F. Kohàzy, prämiirt vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen	XVII	55—57	X	1—11	—
***Bekanntmachung** der geschäftsführenden Direction des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen betreffend vorzugsweise erwünschter Aufgaben zur Bearbeitung für die Concurrenz an den unterm 3. Januar 1877 ausgeschriebenen Preisen	XIV	175	—	—	—
***Preis-Ausschreiben** für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen, sowie für hervorragende Erscheinungen der Eisenbahn-Litteratur	XIV	90	—	—	—
***Preis-Vertheilung** des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im Juni 1879	XVI	244	—	—	—
***Preis-Ausschreiben** für wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen	XVII	86 u. 87	—	—	—
Bekanntmachung letzteres Preisausschreiben betreffend	XVIII	43	—	—	—
***Preis-Vertheilung** des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im August 1882	XIX	199	—	—	—
***Preis-Ausschreiben** für wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen	XX	107—8	—	—	—
***Commissions-Bericht** zu Nr. II der Tagesordnung der Generalversammlung des Vereins im Haag im Juli 1877, betreffend die Classification von Eisen und Stahl	XV	33	—	—	—
***Denkschrift** über die Einführung einer staatlich anerkannten Classification für Eisen und Stahl	XV	35	—	—	—
***Bekanntmachung** die Classification von Eisen und Stahl betreffend	XV	134	—	—	—
***Das neue Vereins-Normale** für die Zugapparate der Eisenbahn-Fahrzeuge	XIV	1—9	I—IV	—	1—29
***Rückblick** auf die 30jährige Wirksamkeit der Redaction	XII	302—8	—	—	—
2. Ueber Eisenbahnen im Allgemeinen.					
Beschreibung verschiedener Bahnen und Mittheilungen über dieselben.					
Amerika.					
Amerikanische Eisenbahnen	XIII	121—24	—	—	—
Mexikanische Eisenbahn	XIII	77—78	—	—	—
*Amerikanische Eisenbahnen. Aus dem Berichte des Ingenieurs P. F. Kupka, k. k. Commissions-Adjunct, an das k. k. Oesterr. Handels-Ministerium	XIV	67—71	—	—	—
	XIV	96—100	XII	5—8	—
	XIV	155—61	H	1—25	—
			XIV	12—14	—
*Das amerikanische Eisenbahnwesen. Aus dem Reisebericht des k. Baumeisters Schröder. (Mittheilung des kgl. pr. Handelsministeriums)	XV	51	C	9—10	—
	XV	114	VI	15—17	—
			X	1—6	—
Die Callao-, Lima- und Oroya-Eisenbahn	XVII	81	—	—	—
*Die mexikanische Central-Eisenbahn. Mittheilung des Herrn Alfred von Bodenzweig, Ingenieur	XX	16—21	III	1—7	—
und Vorstand des technischen Büreaus bei der General-Direction in Mexiko	XX	50—53	—	—	—
Afrika.					
Fortschritte im Bau und Betriebe der Süd-Afrikanischen Eisenbahnen	XVII	129	—	—	—
Asien.					
Die erste Eisenbahn in China	XIII	263—65	—	—	—
Eisenbahnbauten in Japan	XVII	129	—	—	—
Eisenbahnen in Japan	XVIII	213	—	—	—
Deutschland, Oesterreich, Schweiz.					
*Kosten der Eisenbahn von Freiburg nach Breisach. Vom Professor Baumeister in Carlsruhe	XI	139—40	XI	14	—
Berichtigung	XI	266	—	—	—
*Der Bau und Betrieb der Altonaer Hafenbahn. Vom Eisenbahn-Director Tellkampf in Altona	XIV	10—15	V	1—5	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Die Berliner Ringbahn	XV	122	—	—	—
*Die Neckarthalbahn von Neckargemünd über Eberbach nach Jagstfeld	XVI	243—44	—	—	—
Die Berliner Stadtbahn	XVI	97—99	—	—	—
Die Wiener Stadtbahn	XX	153	—	—	—
Fortschritte des Baues der Gotthardbahn, während des Jahres 1876	XIV	291	—	—	—
England.					
*Auszug aus den Reisenotizen über englische Eisenbahnen. Vom Obermaschinenmeister Büte in Cassel	XII	240—53	K	1—32	58—65
Ein Vergleich der englischen und nordamerikanischen Eisenbahnen	XV	125	—	—	—
Die Londoner Untergrundbahn	XX	153	—	—	—
Der Bau des letzten Schlussstücks der unterirdischen Eisenbahn in London	XIX	41	—	—	—
Schweden.					
Die Stockholmer Verbindungsbahn	XI	125—28	—	—	—
Spanien.					
*Die spanische Gebirgsbahn von Leon nach Oviedo mit $3^1/_2$% Steigung nach dem Project der Asturischen, Galicischen und Leontinischen Eisenbahn-Gesellschaft von Civil-Ingenieur O. Peine in Madrid	XVIII	179—83	—	—	—
*Die spanische Gebirgsbahn von Leon nach Oviedo. Von demselben	XIX	40—41	—	—	—
Eisenbahnen der Welt. Die	XIII	127—28	—	—	—
Secundäre und schmalspurige Eisenbahnen.					
Allgemeines.					
Die Schmalspur. Ein Wort für dieselbe von J. Grün, Ingenieur der schweizerischen Nord-Ostbahn	XIII	125	—	—	—
*Neues System der Secundärbahnen, besonders normal- und schmalspuriger Eisenbahnen mit Dampfbetrieb auf Strassen und Chausséen. Vom Herausgeber	XV	31	—	—	—
*Ueber Beschaffung des Anlage-Capitals, sowie möglichst sichere und öconomische Betriebseinrichtung von Localbahnen. Vortrag des Ober-Ingenieurs Heusinger von Waldegg	XV	70	—	—	—
*Vergleichung der Bau- und Betriebskosten von normal- und schmalspurigen Secundärbahnen vom Ingenieur Jacobsen in Hannover	XVI	261	—	—	33
Transportable Eisenbahn	XVII	38	—	—	—
Eine tragbare Eisenbahn	XV	212	—	—	—
Amerika.					
Schmalspurige Eisenbahnen in Amerika	XII	43	—	—	—
Die schmälste aller Schmalspurbahnen	XVIII	260	—	—	—
Die Bedfort- und Billerica-Eisenbahn. (Berichtigung)	XIX	115	—	—	—
Asien.					
Die Eisenbahn Shangai-Woosung	XV	261	—	—	—
Dänemark.					
Die Gribskow-Eisenbahn von Hilleröd nach Grästed auf Seeland	XVIII	36 / 84	—	—	—
Deutschland, Oesterreich und Schweiz.					
Renchthalbahn (Appenweiler-Oppenau) Notizen über den Bau der —. Nach Mittheilung von Professor Baumeister in Carlsruhe	XIV	47	—	—	—
Schmalspurige Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede im Grossherzogthum Oldenburg, von Geh. Oberbaurath Buresch	XIV	206	XVII	16—20	—
Westholstein'sche Secundärbahn Neumünster-Heide-Tönning	XIV	199. 211	XX	1—3	—
Die Feldabahn	XV	222	—	—	—
Die schmalspurige Oberschlesische Eisenbahn	XV	261	—	—	—
*Betrieb der Vicinalbahnen im Königreich Bayern	XVI	284	—	—	—
Die Localbahn von Eystrup nach Hoya	XIX	113	—	—	—
Die schmalspurigen Secundär-Eisenbahnen Wilkau-Kirberg-Saupersdorf und Hainsberg-Dippoldiswalde-Schmiedeberg im Königreich Sachsen	XIX	235	—	—	—
Secundärbahn Eisenberg-Crossen	XVI	244	—	—	—
Die Localbahn von Arad nach Borosjenö (Ungarn)	XVII	259	—	—	—
Schmalspurige Eisenbahnen in der Schweiz	XII	177	—	—	—
*Die Uetliberg-Bahn. Von E. Heusinger v. W.	XII	253	—	—	—
Die Waldenburger Secundärbahn	XVIII	211	—	—	—
*Die Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell. Vom Herausgeber	XIII	18	A	5	—
England.					
Die schmalspurigen Eisenbahnen in Nord-Wales	XVIII	213	—	—	—
Frankreich.					
*Die Secundärbahn Hermes-Beaumont. Mitgetheilt vom Regierungs-Baumeister K. Köhne	XIX	100	—	—	—
Pferdeeisenbahnen und Strassenbahnen.					
***Ueber die Anlage von Secundärbahnen** auf unsern Landstrassen, und einfache Vorrichtungen zum schnellen Ueberladen der Güter bei Wagen verschiedener Spurweite. Vom Herausgeber	XII	183	XIII	1—12	—
Mit Dampf betriebene Strassenbahnen	XII	224	—	—	—
Notizen über Strassenbahnen	XII	265	—	—	—
***Die Pferde-Eisenbahn** von Tornesch nach Uetersen in Holstein. Mittheilung des Directors H. Tellkampf in Altona	XI	105	VII	1	—
***Die Rappoltsweiler Strassenbahn**	XVIII	37	—	—	—
***Die Wülfel-Döhrener Strassenbahn** und der zweitheilige eiserne Langschwellen-Oberbau für Strassenbahnen. Patent Heusinger von Waldegg	XIX	260	XXXVI	1—17	—
***Die Strassenbahnen** in Mühlhausen im Elsass und deren Güterzug-Tramway-Locomotiven. Nach Mittheilung der Schweizer Locomotiv- und Maschinen-Fabrik in Winterthur	XX	23	II	1—3	—
***Die Bedingungen** für Herstellung und Betrieb der Secundärbahnen (Localbahnen) auf Landstrassen.					
I. Vortrag des Geh. Oberbaurath Buresch von Oldenburg in der General-Versammlung deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine zu Wiesbaden am 21. September 1880	XVIII	15	—	—	—
II. Vortrag vom Eisenbahn-Director Tull in Aachen	XVIII	52	—	—	—
III. Vortrag vom Regierungs-Baumeister Alken in Wiesbaden	XVIII	53	—	—	—
Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung	XVIII	213	—	—	—
Bedingungen für die Anlage von Strassenbahnen in Berlin	XVIII	213	—	—	—
Entwickelung des Pferdeeisenbahn-Netzes in Berlin	XIII	118	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Frequenz der Pferdebahnen in Wien und Berlin	XIII	173	—	—	—
***Promemoria** über Anlage und Betrieb einer Dampfomnibus-Bahn in Hannover mit verschiedenen Abzweigungen nach der nächsten Umgegend. Vom Herausgeber	XIII	157	—	—	—
Strasseneisenbahnen mit Dampfbetrieb	XIII	124	—	—	—
Dampfkraft auf Strasseneisenbahnen	XIV	205	—	—	—
***Erfolgreicher Dampfbetrieb** der Strassenbahn (Tramway) zwischen Cassel und Wilhelmshöhe. Vom Ober-Ingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	302	—	—	—
Locomotive für Strasseneisenbahnen aus der Fabrik von Poter, Bell & Co. in Pittsburgh. Mitgetheilt von Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	252	—	—	—
Rowan's Locomotive. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	252	—	—	—
Hughe's Patent-Strassen-Eisenbahn-Locomotive	XV	40	—	—	—
Vaesen's Locomotive für Strassenbahnen	XV	40	—	—	—
Dampfbetrieb der Tramway's zu Paris	XV	260	—	—	—
Tramway's von Paris	XV	83	—	—	—
***Preisausschreiben** der Sticht'schen Tramway- Gesellschaft für Tramway-Locomotiven der Bahnlinien Utrecht-Arnheim und Utrecht-Vruswyk	XVI	107	—	—	—
***Die internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz** in Arnheim (Holland)	XIX	7	II	4	—
Stand der gesammten Strassenbahnen in Italien	XVII	175	—	—	—
Italiens Strassenbahnen mit Dampfbetrieb	XIX	233	—	—	—
Strasseneisenbahnen mit Dampfbetrieb des nördlichen Italien	XVII	257	—	—	—
Mailand-Saronno-Tradate-Bahn	XVII	257	—	—	—
Mailand-Gorgonzola-Vaprio Bahn	XVII	258	—	—	—
Vercelli-Trino-Bahn	XVII	259	—	—	—
Die Bergamo- und Lodi-Strasseneisenbahn	XVIII	36	VIII	5—11	—
Dampf-Tramway	XVIII	125	—	—	—
Die Eisenbahn Turin-Rivoli	XVIII	211	—	—	—
Dampf-Tramway's in Italien	XIX	113	—	—	—
Eisenbahnfähren und Eisenbahnschiffbrücken.					
***Dampffähren** (Ferryboots) in Nordamerika. Aus dem Reisebericht des k. Baumeisters Schröder	XV	114	X	1. 2	—
***Fähren** für Eisenbahnwagen in Nordamerika. Aus dem Reisebericht des k. Baumeisters Schröder	XV	115	X	3—6	—
Die neue Dampffähre über die Themse in London	XV	123	—	—	—
Dampffährboot der Central-Pacific-Eisenbahn	XIII	126	—	—	—
Das grösste Fährboot der Welt	XIX	112	—	—	—
Aussergewöhnliche Eisenbahnsysteme.					
Wiener Bergbahnen	XI	45	—	—	—
***Die Uetliberg-Bahn.** Vom Herausgeber	XII	253	—	—	—
***Die drei Rigibahnen.** Vom Herausgeber	XII	274	—	—	—
*Tabellarische Zusammenstellung der bis jetzt ausgeführten Local-Bergbahnen mit Zahnstangen und freier Adhäsion, nebst deren Betriebsmittel. Mitgetheilt von Ingenieur O. Zschocke in Aarau	XII	295	—	—	—
Die Kahlenberg-Zahnradbahn in Wien	XII	223	—	—	—
***Die Zahnstangenbahn** Rorschach-Heiden. Nach Mittheilung von Ingenieur O. Zschocke in Aarau	XIII	16	—	—	—
***Die Zahnstangenbahn** nach den Ostermundinger Sandsteinbrüchen. Vom Herausgeber	XIII	52	—	—	—
Ueber die Zahnradbahn auf den Mount Washington in Nordamerika	XV	87	—	—	—
***Die Zahnstangenbahn** auf den Mount Washington in New-Hampshire. Mitgetheilt von W. Paul Gerhard, Civil-Ingenieur in St. Louis, Missouri	XVI	117	—	—	—
Zahnradbahn nach der Grube „Friedrichssegen" bei Oberlahnstein	XVIII	84	—	—	—
Die Zahnradbahn von Königswinter nach dem Drachenfels	XX	106	—	—	—
Die schmalspurige Zahnradbahn bei Salgó-Tarján in Ungarn	XX	203	—	—	—
***Die Grenzen der Zugbelastungen** bei verschiedenen Steigungen und die zu deren Beförderung nothwendigen Locomotivgewichte bei verschiedenen Systemen, mit besonderer Berücksichtigung der Zahnschienenbahnen. Von Karl Müller, Civil-Ingenieur in Freiburg i/Br.	XX	245	—	—	—
	XVI	161	XXVI	—	13—16
	XVI	205	XXVII, XXVIII	—, 5	—, —
*Notizen über Zahnradbahnen. Vom Ingenieur R. Abt in Aarau	XV	1—3	I	1—8	—
Abt's Eisenbahnsystem	XX	106	X	6—10	—
***Die Bergbahnen der neuesten Zeit** mit specieller Darstellung eines billigen, einfachen Seilbahn-Gruppen-Systems. Von Berth. Curant, Inspector der Kaiserin Elisabethbahn in Wien	XIII	225	XVI	1—5	—
***Seilbahn** am Giessbach (Schweiz)	XVI	36	—	—	—
***Giessbachbahn** (Seil- und Zahnrad-System)	XVI	283	—	—	—
***Die Seilbahn** am Giessbach	XVII	42	IX	1—9	—
Drahtseilbahn auf den Vesuv	XVI	109	—	—	—
Bergbahn auf den Vesuv	XVII	175	—	—	—
Drahtseilbahn auf den Vesuv	XVIII	212	XXII	14. 15	—
Seilbahn in Saillon (Canton Wallis)	XVIII	212	—	—	—
Bergbahn mit hydraulischem Aufzug	XVIII	213	XVIII	13	—
Drahtseilbahn von Ouchy nach Lausanne. Von Meissner	XIV	41	A	15—19	—
Bahn von Ouchy nach Lausanne	XIII	172	—	—	—
Seilbahnen (in Portugal)	XIX	193	—	—	—
***Wetli's** Eisenbahn-System. Vom Baurath Brockmann in Stuttgart	XII	49	V	1	—
Eisenbahnsystem Wetli. Die Katastrophe auf der nach diesem System erbauten Linie Wädensweil-Einsiedeln, am 30. November 1876	XIV	86	—	—	—
***Eisenbahnsystem Wetli.** Zur Katastrophe auf der Bahn Wädensweil-Einsiedeln. Mitgetheilt von Pippart, Ingenieur der Berlin-Görlitzer Eisenbahn	XV	95	—	—	16—21
Die geneigte Ebene am Black-Hill	XV	261	—	—	—
Die Eisenbahn von Wellington nach Woodwille auf Neuseeland mit Locomotiven nach System Fell	XVIII	126	—	—	—
Erhöhte Stadt-Eisenbahn in New-York	XV	122	—	—	—
New-Yorker Hochbahnen	XVII	175	—	—	—
Eine Hochbahn in Philadelphia	XIX	193	—	—	—
New-Yorker Hochbahnen	XIX	115	—	—	—
Siemens electrische Eisenbahn in New-York	XVIII	37	—	—	—
Die Herstellung der ersten electrischen Eisenbahn	XVIII	85	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Electrische Eisenbahn von B. Egger in Wien	XVIII	125	—	—	—
„ Charlottenburg-Spandauer-Bock	XIX	194	—	—	—
Die electrische Eisenbahn in Paris	XIX	231	—	—	—
Electrische Eisenbahn in den Niederlanden (Zandvoort-Kostverlooren)	XIX	235	—	—	—
Eisenbahn mit nur einer Schiene	XIII	265	—	—	—
Einschienenbahn in Californien	XV	42	—	—	—
„ von Le Roy-Stone	XIV	88	IX	9—11	—
Auffahrten der Festung Glatz. Vom Ingenieur Wickfeld	XIV	228	XVIII XIX	1—11 1—11	— —
Projectirte pneumatische Bahnen für den Postverkehr in Berlin	XIII	118	—	—	—
Atmosphärisches Eisenbahnsystem, neues	XIV	174	—	—	—
Unterirdische Eisenbahn in Paris, eine neue	XVII	129	—	—	—
Drahtluftbahn, neue	XIII	77	—	—	—
Drahtseilbahn bei Ottbergen	XVII	42	—	—	—
***Bleichert'sche Drahtseilbahnen**	XIX	159	—	—	27—31
***Schiffsziehen** mittelst Locomotive	XVI	197	—	—	—
* „ mittelst Locomotiven	XIX	112	—	—	—
Tracirungs- und Vorarbeiten.					
*Welche Erfahrungen liegen bei generellen Eisenbahn-Vorarbeiten über das Höhenmessen mittelst Aneroidbarometer vor? (Referent: Direction der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	72	—	—	—
***Patentirtes Quotir-Instrument** für generelle Aufnahme in coupirtem Terrain. Von Franz Kreuter Ingenieur in Wien	XI	219	II	2—3	15—17
Tracirung amerikanischer Eisenbahnen (siehe Amer. Eisenbahnen)	XIV	96	—	—	—
Ueber den Gebrauch des Amsler'schen Momenten-Planimeters zur Cubicirung von Dämmen und Einschnitten. Vom Geh. Finanzrath Köpcke in Dresden	XI	171	—	—	—
***Tabellen** zur Umwandlung der neuen (400 grädigen) Kreistheilung in die alte (360 grädige) und umgekehrt. Vom Ingenieur Fr. Kreuter in Wien	XII	218	—	—	—
***Bemerkungen** zur Einführung der neuen (400 grädigen) Kreistheilung. Vom Ingenieur Kreuter in Brünn	XIII	87	—	—	20
***Noch ein Wort** bezüglich der Einführung der Centesimaltheilung des Quadranten	XIII	205	—	—	—
Curven. Ein Diagramm für Uebergangs-. — Von Vojacek, Ingenieur in Prag	XIV	48	C	—	31—35a
Ueber Abstecken von Eisenbahn-Curven. Von Jebens, Ingenieur in Ratzeburg	XVI	440	XXI	1—7	10 u. 11
Die Anordnung der Curventafeln an den Eisenbahn-Curven	XVIII	78	--	—	—
Normal-Horizont für Deutschland	XVI	197	—	—	—
***Theorie** der Eisenbahn-Gleise-Curven resp. theoretische Untersuchung der Wirkung der Conicität der Radreifen auf die Bewegung der Bahnfahrzeuge. Von J. Schlosser, k. bayer. Oberingenieur in Kempten	XVI	189	—	—	24—28
Einheitliche Bezeichnung der Neigungen auf den preussischen Eisenbahnen	XVI	196	—	—	—
Die Aufnahme von Querprofilen in coupirtem Terrain	XVII	80	—	—	—
Apparat zum Aufnehmen von Querprofilen	XVII	211	—	—	—
Die Construction der Ueberhöhungsrampen. Von Sarrazin	XVIII	30	—	—	—
Selbthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser von Scherenberg, Abtheilungs-Ingenieur in Halberstadt	XVIII	54	X	3—6	—
***Susemihl's Gleismesser** zum Messen der Stossverbindungen, der Spurweiten, der Zwangschienenlage und der Ueberhöhung der Eisenbahngleise	XVIII	227	XIII	15—18	—
F. Kretschmer's Revisions-Apparat für Gleise	XIX	228	—	—	—
***Scherenberg's selbstthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser** in Verbindung mit einer Draisine	XIX	78	VII	9. 10	—
***Die schmalspurige Secundärbahn** Hermes-Beaumont. Mitgetheilt von Reg.-Baumeister K. Köhne	XIX	100	—	—	—
3. Ueber Bahnunterbau.					
Erdarbeiten, Böschungen, Futter- und Stützmauern.					
*Welche Mittel sind geeignet, dem Einflusse der Folgen der in den letzten Jahren so wesentlich gestiegenen Arbeitslöhne beim Eisenbahnbau thunlichst entgegenzuwirken? (Referent: Direction der Main-Weserbahn)	Suppl. V	67	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind in den letzten Jahren einer besonders lebhaften Bauthätigheit über die Art der Ausführung der Bahnen (General Entreprise, Gross-Accord, Klein-Accord oder Regie-Bau) gemacht und welche Art der Ausführung bietet die grössten Garantien für eine solide und billige Ausführung? (Referent: Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	71	—	—	—
Ein rascher Eisenbahnbau	XVI	37	—	—	—
Unterbau nordamerikanischer Eisenbahnen	XV	118	—	—	—
Verwendung von Holzconstructionen (Trestleworks) auf amerikanischen Eisenbahnen	XV	52 170	—	—	—
Unterbau der Localbahn von Kriegsdorf nach Römerstadt	XVII	34	II	10—18	—
***Beispiele** der rationellen Inhaltsberechnung von Erdkörpern. Von Emanuel von Dambrowski	XIII	135	E	1	—
***Die Sprengtechnik** der Neuzeit und ihre Hülfsmittel im Dienste des Eisenbahnwesens	XII	66	—	—	17—31
Mittel gegen Flugsand	XVIII	205	—	—	—
Brücken und Durchlässe.					
Erste Stahlbrücke der Welt	XVII	81	—	—	—
*Welche Brückenconstruction in Eisen hat sich bei Herstellung von Ueberführungen von Eisenbahnen über Strassen in Städten besonders bewährt, und zwar in Beziehung a) auf möglichst geringe Constructionshöhe, b) auf Wasserdichtigkeit der Fahrbahn, und c) auf Vermeidung starken Geräusches beim Befahren der Ueberführung? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn)	Suppl. VI	90	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen bezüglich der Verwendung von Stahl bei Eisenbahnbrücken vor? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	97	—	—	—
*Welches sind bei Annahme des eisernen Langschwellensystems die zweckmässigsten Constructionen des Oberbaues auf eisernen Brücken? (Referent: Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	58	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Welche Dilatations-Vorrichtungen haben sich bei grösseren eisernen Brücken von 60 bis 80 Meter Spannweite mit Rücksicht auf eine leichte Functionirung, ruhige und sichere Befahrung und billige Erhaltung am besten bewährt? (Referent: Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	94	XI	1—18	—
***Ueber Dilatation** eiserner Eisenbahnbrücken. Von E. Gamber, Ingenieur der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	XIX	254	XXXV	7—13	60—63
* „ eiserner Eisenbahnbrücken. Von Franz Wostry, Inspector der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien	XX	93	—	—	—
*Zusammenstellung der Erfahrungen über den Anstrich der eisernen Brücken, Wirkung, Dauer und Unterhaltung der verschiedenen Arten des Anstriches. (Referent: Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	67	—	—	—
*Welche Mittel sind in den letzten Jahren sowohl beim Anstrich neuer eiserner Brücken, als auch bei der Unterhaltung älteren Oelfarbenanstrichs eiserner Brücken zur Anwendung gekommen, und welche Vor- und Nachtheile haben dieselben gegenüber dem gewöhnlichen Oelfarbenanstrich gezeigt? In welchen Zeitabschnitten ist überhaupt der Oelanstrich der eisernen Brücken regelmässig zu erneuern und welches Verfahren wird zur Beseitigung des Rostes resp. der Aufbringung eines ein- oder mehrmaligen Anstriches mit Rücksicht auf ein Minimum der Unterhaltungskosten empfohlen? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)	Suppl. VI	92	—	—	—
Pulford's magnetische Eisenfarben für eiserne Brücken etc.	XV	42	—	—	—
*Wie haben sich die statt der Nieten bei eisernen Brücken verwendeten conischen Schraubenbolzen bewährt? (Referent: General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	101	—	—	—
*Welche Construction hat sich für die Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges bei eisernen Brücken, die im Bogen liegen, und insbesondere bis zu welcher Lichtweite hat sich die geneigte Auflagerung der Eisen-Construction bewährt? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn)	Suppl. VI	101	XII	1—6	—
*Welche Construction der Aufsetz-Vorrichtungen für bewegliche Brücken, insbesondere für Drehbrücken (d. h. diejenige Construction, welche erforderlich ist, um die Brücke festzustellen resp. gegen die Einwirkungen der überrollenden Fahrzeuge zu schützen) hat auf die Dauer die besten Resultate geliefert? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	106	XII XIII XIV	7—10 1—8 1—3	—
*Sind bereits Versuche mit hydraulischen Vorrichtungen etc. zur Bewegung von beweglichen Brücken, insbesondere von Drehbrücken, gemacht, wodurch die Handarbeit ersetzt, und ein schnelleres Aus- und Eindrehen resp. auch Aufsetzen oder Feststellen solcher Brücken erzielt wird, als es durch Handarbeit erreicht zu werden pflegt, oder sind derartig construirte Bewegungs-Vorrichtungen bereits projectirt resp. in der Ausführung begriffen, und welche? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	108	—	—	—
*Welche Verbindung für ein Brückendeckungs- resp. Abstandssignal mit dem zugehörigen Zughebel pp. ist empfehlenswerth, wenn dieses Signal von dem Standpunkt des betreffenden Wärters durch die bewegliche Brücke, insbesondere Drehbrücke, getrennt ist, und der Bewegungs-Mechanismus für dieses Signal durch die geschlossene Brücke hindurch geführt werden muss, resp. bei ausgedrehter Brücke unterbrochen wird, und welches ist die sicherste Verbindung von Deckungs- resp. Abstands-Signalen für bewegliche, insbesondere Drehbrücken mit der Aufsetz- oder Feststellungs-Vorrichtung? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	109	XIV XV	4—8 1—7a	—
***Notizen** über die Construction der Widerlager bei offenen Bahn-Objecten. Mitgetheilt von Victor Brausewetter, Bauinspector der Waagthalbahn in Pressburg	XVI	45	—	—	—
***Ueber die Diagonalsysteme** der eisernen Brücken gegen Winddruck. Von Jebens, Ingenieur in Stade	XV	203	—	—	34—36
* „ der eisernen Brücken gegen Winddruck. Vom Professor Dr. E. Winkler in Berlin	XVI	134	—	—	—
***Die Diagonalsysteme** der eisernen Brücken gegen Winddruck. Von Fr. Jebens, Ingenieur in Ratzeburg	XVI	178	—	—	21—23
Einschrauben der Pfähle bei Fundamentirungen nach System Oppermann	XVII	211	—	—	—
Spundpfähle aus Wellenblech	XVII	211	—	—	—
Neue Methode des Eintreibens eiserner Pfähle von Le Grand & Sutcliff in London	XVI	284	XXXIII	22—26	—
Brücken-Einsturz bei Bangor	XV	124	—	—	—
Unfälle durch Einsturz von Brücken auf nordamerikanischen Eisenbahnen	XX	204	—	—	—
Tunnels					
Musconetcong-Tunnel in New-Jersey. Vom Ingenieur Dr. Röhrig in Hannover	XIV	85	VIII	7—11	—
Gotthard-Tunnel. Fortschritte am Bau des Gotthard-Tunnels	XII	34	—	—	—
„ „ Fortschritte des Baues der Gotthardbahn während des Jahres 1876	XIV	291	—	—	—
Simplon-Tunnel	XVII	81	—	—	—
Persement du Simplon. Memoire technique à l'appui des Plans u. Devis, dressés en 1881 u. 82	XX	155	—	—	—
Der projectirte unterseeische Tunnel zwischen Frankreich und England	XIII	173	—	—	—
4. Ueber Bahnoberbau.					
Allgemeines.					
Billiger Oberbau einer schmalspurigen Secundärbahn	XII	88	—	—	—
***Ueber Bahnoberbau** der englischen Eisenbahnen; Auszug aus den Reisenotizen des Obermaschinenmeisters Büte in Cassel	XII	273	M	1—12	—
Oberbau amerikanischer Eisenbahnen (Siehe amerik. Eisenbahnen. Von Kupka)	XIV	97	—	—	—
„ der amerikanischen Eisenbahnen	XIII	107	—	—	23. 24
„ der amerikanischen Eisenbahnen. Aus dem Reisebericht des Oberstlieutenants Golz vom Eisenbahn-Regiment in Berlin	XV	75	IV	10	14
„ amerikanischer Bahnen. Aus dem Reisebericht des k. Baumeisters Schröder	XV	53	VI	15	—
***Untersuchung** über die Kosten der Unterhaltung des Oberbaues auf den deutschen Bahnen nach der Vereins-Statistik pro 1878—80 mit Hülfe der Methode der kleinsten Quadrate. Vom Eisenbahn-Director Tellkampf in Altona	XIX	219	—	—	—
Zur Frage der Oberbau-Construction von Bahnen, welche mit Schnellzugs-Geschwindigkeit befahren werden	XIX	32	—	—	5. 6
Holz- oder Eisen-Schwellen von M. Pollitzer, Oberingenieur in Wien	XX	136	XXIV	1—5	—
Der Bahnoberbau der Bayerischen Staatsbahnen auf der Landes-Industrie-, Gewerbe- und Kunst-Ausstellung in München	XX	26	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Oberbau auf dem Viaduct der Rotterdamer Stadtbahn	XIV	201	—	—	—
Angemeldete deutsche Reichspatente vom 1. Juli bis 31. Dezember 1877 über Bahn-Oberbau	XV	118	—	—	—
Eisenbahnschwellen von Glas	XVII	38	—	—	—
Oberbau der englischen Eisenbahnen	XIII	207	—	—	—
Ueber Oberbau auf hölzernen Querschwellen.					
*Ist es nach dem jetzigen Stande der Erfahrung schon thunlich, für den Eisenbahn-Oberbau aus breitbasigen Schienen auf Querschwellen allgemein anerkannte Grundbestimmungen aufzustellen und welche Bestimmungen können als solche zur Berathung empfohlen werden? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn)	Suppl. V	51	—	—	—
Oberbau der neuen Linien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	XIV	202	XVII	15	—
„ „ Festiniog-Eisenbahn	XIII	249	J	7—8	—
„ „ Gotthardbahn	XIX	186	XXV	6. 7	—
„ „ Localbahn Kriegsdorf-Römerstadt	XVII	36	—	—	—
„ „ normalspurigen Localbahn Paulinenaue-Neu-Ruppin	XVIII	256	—	—	—
„ „ schmalspurigen Montanbahn Resica-Szekul	XIII	63	—	—	—
„ „ schmalspurigen Montanbahn Rostoken-Marksdorf in Ungarn	XIII	105	VIII	14	—
Der Oberbau der Venlo-Hamburger Eisenbahn	XI	24	—	—	—
Normalien für einen einheitlichen Holzquerschwellen-Oberbau in Oesterreich	XX	239	—	—	—
***Oberbau** der Mexicanischen Central-Eisenbahn	XX	20	III	3—7	—
Ueber Schienenbefestigung auf hölzernen Querschwellen	XIX	225	—	—	—
***Oberbau** der Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell, vom Herausgeber	XIII	18	A	5	—
Specielles über Verlaschungen, Stossverbindungen und über den schwebenden Stoss.					
***Laschen.** Welche Mittel haben sich am besten bewährt, um das Drehen der Laschenbolzen beim Aufschrauben der Muttern, sowie das Lockerwerden der letzteren zu verhindern? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	33	—	—	—
* „ Liegen Erfahrungen darüber vor, ob die Verwendung von Stahl oder von sehnigem Eisen für die Laschen vorzuziehen ist? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	39	—	—	—
* „ der Bebra-Friedländer Eisenbahn Vom Baumeister C. W. Wilke in Sachsenhausen	XII	8	A	1. 2	1. 2
Neue Laschenverbindung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn	XII	89	—	—	—
* „ der Schienenstösse von Jul. Buch, Director in Völklingen	XVI	180	XXIV	5—10	—
Rich. Longs Schienenlaschen	XVIII	256	—	—	50
Neue Schienenlaschen von Jos. Pott	XIII	29	A	1—4	—
Laschenverbindungen bei Schienenstössen. Von C. P. Sandberg	XIII	151	E	2—7	—
Neues Modell für Schienen und Laschen auf der Pensylvania-Eisenbahn	XIII	63	VI	14—16	—
Laschen amerikanischer Eisenbahnen. (Siehe amerikan. Eisenbahnen von Kupka)	XIV	97	—	—	—
Währer'sche Laschen. Verbesserung derselben	XIV	200	—	—	—
***Druckproben** mit verschiedenen Verbindungen der Laschen der österr. Nordwestbahn bei 1,06 m Stützweite. Mitgetheilt vom Baudirector Hohenegger in Wien	XIX	181	—	—	—
***Die Einwirkung** der Laschen auf die Schienen und Construction des Schienenprofils von Rud. Kolster Ingenieur in Helsingfors	XX	159	—	—	31—44
***Versuche** mit Eisenbahnmaterial (Laschen und Unterlagsplatten). Mitgetheilt von J. van Hamel	XV	20	—	—	—
Verlaschung durch Bundwinkel oder Futterbleche	XVIII	118	—	—	—
***Belastungsversuche** mit Laschenverbindungen in der Werkstätte der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken am 24. Juni 1879	XVII	19	V	5. 6	—
Losi's Laschenverbindung der Schienenstösse ohne Querbohrung der Schienen	XX	34	—	—	—
***Laschenbolzen-Versicherung** (Patent Bansen und Lazar)	XIII	61	C	3. 4	—
Splinte zur Versicherung der Laschenmuttern	XIV	97	—	—	—
Atwood's conische Laschenmutter	XIII	160	F	12. 13	—
Ibbotson's stählerne Laschenmutter	XVII	170	—	—	—
Winslow's Vorrichtung gegen Lösung der Laschenmuttern	XI	124	VI	8. 9	—
Federnde Ringe zur Versicherung der Laschenmuttern	XIV	97	—	—	—
Grover's federnde Unterlagsscheiben für Laschenbolzen	XI	124	VIII	9. 10	—
Schwebender Stoss.					
*Empfiehlt es sich bei Anwendung des schwebenden Schienenstosses, die Form und Construction der Laschen dahin zu ändern, dass durch dieselben eine directe Unterstützung des Schienenfusses oder des Schienenkopfes zu beiden Seiten des schwebenden Stosses erreicht wird? Sind dahin gehende Versuche bei einzelnen Verwaltungen bereits angestellt und welche Resultate sind event. erzielt worden? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld)	Suppl. VI	36	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen vor über die Erhaltungskosten bei Anwendung des schwebenden Stosses, im Vergleiche zur Anwendung des festen Stosses bei Eisen- und Stahlschienen? (Referent: Direction der Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. V	12	—	—	—
*Begünstigt bei Anwendung des schwebenden Stosses ein starkes Gefälle der Bahn (z. B. 1 : 150 und darüber) den Bruch der Laschen? (Referent: Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten)	Suppl. V	15	—	—	—
*Sind Versuche mit einseitigen sogenannten excentrischen schwebenden Stössen gemacht worden und welche Erfahrungs-Resultate haben sich ergeben? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	84	—	—	—
*Welche Entfernung der Schwellen vom Schienenstoss und welche Laschenverbindung haben sich am besten bei Anwendung schwebender Stösse bewährt? (Referent: General-Direction der Königlich Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. V	53	—	—	—
Gleisverbindungen mit schwebenden Stössen. Vom Ingenieur Ad. Lazar in Wien	XIV	271	XXII XXIII	7—12 2—4	— —
Der excentrische schwebende Stoss beim Eisenbahn-Oberbau. Von M. Bernstein, Ingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn	XIII	246	J	1—4	—
„ beim Eisenbahn-Oberbau. Von H. Schmidt, General-Inspector der Bau-Direction der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft	XIV	71	—	—	—
Intermittirender schwebender Stoss in Amerika vorherrschend. (Siehe Amerikanische Eisenbahnen von Kupka)	XIV	97	—	—	—
Orenstein's Stossverbindung für transportable Eisenbahngleise	XX	34	—	—	6. 7
Turl's „ für transportablen Eisenbahn-Oberbau	XVII	213	—	—	—
Stossverbindungen. *Jeben's patentirte Stossverbindung für zweitheiligen Langschwellen-Oberbau	XIX	35	I	21—23	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Stühle. Schienenstuhl mit Rollenbefestigung	XVIII	31	VII	12	—
Unterlagsplatten	XIII	31	—	—	—
Unterlagsscheiben, hölzerne oder eiserne (Siehe Amerikanische Eisenbahnen von Kupka)	XIV	97	—	—	—
Ueber ganz eisernen Oberbau.					
*Welche neuere Erfahrungen liegen über die Bewährung des ganz eisernen Oberbaues vor, und welches System hat die meisten Vorzüge? Welche Erfahrungen sind bezüglich der Erhaltung der Eisentheile des eisernen Oberbaues gemacht, welche im Bettungskoffer liegen? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	15	—	—	—
*Auf welchen Bahnen des Vereins ist bis jetzt ein eiserner Oberbau versuchsweise oder auf längere Strecken zur Anwendung gebracht und welche Erfahrungen sind bei den angewendeten Constructionen gewonnen, insbesondere hinsichtlich a) der Vertheilung der Stösse der Langschwellen und Schienen, b) der Länge und Höhe der Schienen, c) der Zahl der nothwendigen Querverbindungen in graden Linien und Curven, d) der Anwendung von Querschwellen unter den Langschwellen, e) der Bettung und der Unterhaltung des eisernen Oberbaues, namentlich auf den Bahnstrecken, wo nur feines Stopfmaterial zur Verfügung steht, f) des Wanderns der Langschwellen, g) des Einflusses der Atmosphäre und der Nässe auf die in der Bettung liegenden Theile? (Referent: Redaction des technischen Vereins-Organs)	Suppl. VI	43	II—X	—	—
Eiserne Schwellen	XIII	105	—	—	—
Eiserne Eisenbahnschwellen	XIV	200	—	—	—
Eiserner Oberbau auf Brasilianischen Eisenbahnen	XV	212	—	—	—
***Zur Frage** „Eiserner Lang- oder Querschwellen-Oberbau." Von Heinr. Claus, K. Eisenbahn-Baumeister in Schneidemühl	XVI	272	—	—	—
Eiserner Oberbau von Alex. Schwarzczel	XIV	201	—	—	—
Betriebsergebnisse mit eisernem Oberbau	XVIII	205	—	—	—
***Ueber die Erfolge,** welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues bei den preussischen Staatsbahnen und den vom preussischen Staate verwalteten Privat-Eisenbahnen erzielt worden sind. Von E. Grütefien, Geh. Baurath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin	XVIII	20 64	— —	— —	3. 4 10. 11
***Eisenbahn-Oberbau** mit Kreuzschwellen von Gustav Meyer, Bauinspector a. D. in Berlin	XX	240	XXIX	18—22	—
Oberbau mit isolirten eisernen Unterlagen.					
Die neue Schienen-Unterlage von Cockburn-Muir	XI	27	—	—	—
Röder's ganz eiserner Bahnoberbau	XII	259	—	—	—
Oberbau auf eisernen Querschwellen.					
Brunon's eiserner Querschwellen-Oberbau	XVI	239	XXIX	11—14	—
Karl Degreff's neue Befestigungsweise der Schienen auf eisernen Querschwellen, sowie über eine Sicherheitsstellung der Laschenmuttern	XVI	147	XIX	16—21	—
H. Dunaj, eiserne Schwellen, deren Constructionsfehler und Spurerweiterung in den Curven	XVIII	137	—	—	38. 39
„ Eiserner Querschwellen-Oberbau	XIX	165	XXIII	7—11	—
Franz Freudenberg's eiserner Oberbau	XVI	148	—	—	—
„ transportable Eisenbahn	XVIII	78	VI	9—11	—
***Haarmann's** eiserner Querschwellen-Oberbau für Hauptbahnen	XVII	184	XXII	4—6	—
Kecker's Schraubenbefestigung auf eisernen Querschwellen	XVII	217	XXVI	4—9	—
Kluge's Beitrag zum eisernen Querschwellen-Oberbau	XVII	89	XII	5—15	27
***Lazar's** patentirter eiserner Oberbau	XIII	1	I	IV—IX	—
***Ueber Probelegungen** mit dem eisernen Oberbau, „System Lazar" und über Verbesserungen dieses Systems	XVI	127	XIX	9—14	—
***Ueber Oberbau** mit eisernen Querschwellen und die Befestigung der Schienen auf den Schwellen. Von A. Müller, Baumeister in Magdeburg	XVI	175	XXV	3—8	17—20
Oesterreicher's eiserner Querschwellen-Oberbau	XIII	248	—	—	28. 29
Henry Reese's eiserner Querschwellen-Oberbau	XIII	106	D	16. 17	—
Ueber das Rosten eiserner Querschwellen auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn	XVIII	30	—	—	5
Roth & Schüler, Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen	XIX	186	XXV	9. 10	—
Schaltenbrand's eiserne Bahnquerschwellen	XII	39	—	—	—
***A. Schneider,** Betriebsdirector, über eiserne Querschwellen der Halberstadt-Blankenburg-Eisenbahn	XVIII	9	VIII	12	—
Wagner's eiserner Querschwellen-Oberbau aus Altschienen	XVII	171	—	—	—
Wood's eiserner Querschwellen-Oberbau	XVI	192	XXV	17—19	—
„ „ „	XVIII	118	—	—	—
Beitrag zum eisernen Querschwellen-Oberbau	XVIII	117	—	—	—
***Ueber Spurerweiterungen** beim eisernen Querschwellen-Oberbau mittelst verschiedener Arten von Klemmplättchen	XVII	171	—	—	—
Ueber eisernen Oberbau. Von Franz Heindl, Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Wien	XIX	141	—	—	—
***Befestigung von Schienen** auf eisernen Querschwellen. Von Franz Heindl, Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen	XIX	239	XXXI	1—10	—
Eiserner Oberbau im Arlbergtunnel	XX	240	—	—	—
***Die Form der Querschwellen** bei dem eisernen Oberbau der Altona-Kieler Eisenbahn. Vom Eisenbahn-Director Tellkampf in Altona	XIX	3	I	1—8	—
***Die gekrümmten eisernen Querschwellen** der Altona-Kieler Eisenbahn. Von Baurath Tellkampf	XX	172	—	—	—
***Ueber den Haarmann'schen Querschwellen-Oberbau** neuerer Construction. Vom Baumeister Häseler, Professor in Braunschweig	XIX	173	XXVI	1—13	32. 33
Kecker, Baurath in Metz. Gerade oder gebogene eiserne Querschwellen	XX	31	—	—	5
Schmidt, Heinrich. Eiserner Querschwellen-Oberbau	XX	98	IX	9—15	—
Eiserne Querschwellen	XX	99	—	—	—
J. Livesey's eiserner Oberbau	XX	148	XV XXIII	8. 9 13—15	—
Webb's eiserne Querschwellen mit Zwischenlagen von Asphaltpapier	XX	99	—	—	—
Der eiserne Oberbau der oberen Ruhrthalbahn, vom Eisenbahn-Baumeister Arndts in Arnsberg	XIV	244	XIX	12—15	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Oberbau** mit eisernen Querschwellen bei der Main-Neckar-Eisenbahn. Vom Geh. Baurath Lichthammer in Darmstadt	XX	174	XXVI	19—22	45—48
***Ueber die Abnutzung** des eisernen Querschwellen-Oberbaues der Rheinischen Eisenbahn	XVII	212	—	—	—
Oberbau mit fortlaufender Längsunterstützung.					
Atzinger's eiserner Oberbau	XIII	106	D	18	—
Connelli's Langschwellen-Oberbau	XI	27	—	—	—
***Ueber den Haarmann'schen** Langschwellen-Oberbau vom Baumeister E. Häseler, Professor an der technischen Hochschule in Braunschweig	XVII	1	I II	1—10 1—9	1—3 —
***Ueber den Haarmann'schen** Langschwellen-Oberbau neuerer Construction. Vom Baumeister Häseler, Professor an der technischen Hochschule in Braunschweig	XIX	49	XII	1—8	—
***Haarmann's** zweitheilige Schwellenschiene	XX	229	XXXI	A u. B	—
Eiserner Oberbau auf den Hannover'schen Staatsbahnen	XV	38	—	—	—
***Heusinger von Waldegg** patent. eiserner Oberbau für Haupt-, Secundär- und Strassenbahnen	XV	253	XX	1—14	—
***Hilf'sches Langschwellen-System.** Vergleichende Berechnung der Kosten des eisernen Oberbau-Systems Hilf gegenüber Holzschwellen-Oberbau	XI	258	XVI	7	—
* „ Neuere Verbesserungen des Hilf'schen Systems. Vom Herausgeber	XIV	240	XX	10—11	—
* „ Notizen über den eisernen Oberbau. Mitgetheilt von M. Hilf in Wiesbaden	XIV	305	XXIII	5. 6	—
* „ Das Montiren und Verlegen des eisernen Oberbaues nach Hilf'schem System beim Bau des zweiten Gleises Dirschau-Hohenstein im Herbste 1877	XVI	1	IV	1—5	—
Das Montiren und Verlegen des eisernen Oberbaues (System Hilf) für die Bahnstrecke Hausach-Wolfach	XVII	255	—	—	—
***Hohenegger's** patentirter eiserner Oberbau. Legen desselben	XVI	80	XIV	8—14	—
* „ Stahlschwellen-Oberbau der österreichischen Nord-Westbahn	XX	1	I	4—9	—
* „ Die Langschwellen-Oberbau-Constructionen System Hohenegger und System Haarmann	XX	87	XIII	1—7	—
Jebens' neue patentirte Stossverbindung für zweitheiligen Langschwellen-Oberbau	XIX	35	I	21—23	—
Ueber das Lochen eiserner Langschwellen	XVI	94	—	—	—
Planumsbreite. *Auf welche Breite kann das Planum bei Anwendung eines eisernen Langschwellen-Oberbaues eingeschränkt werden? (Referent: Redaction des technischen Vereins-Organs)	Suppl. VI	58	—	—	—
Eiserner Oberbau aus Altschienen. System Plate, Ober-Ingenieur in Wien	XVI	254	XXXIII	12—21	—
***Neuer eiserner Langschwellen-Oberbau** der Rheinischen Eisenbahn. Vom Herausgeber	XI	23	III	22. 23	—
„	XVI	281	—	—	—
„ Verlegen auf den Neubaustrecken der Rheinischen Bahn	XVII	74	—	—	—
„ Ueber die Abnutzung des eisernen Oberbaues auf der Rheinischen Bahn	XVII	212	—	—	—
Scheffler, Dr. H. Der eiserne Oberbau auf den Braunschweigischen Bahnen	XIX	201	XXVIII	1—20	—
a. Vergleich der eisernen mit den hölzernen Querschwellen	XIX	207			
b. Relativer Werth der verschiedenen Oberbau-Constructionen	XIX	210			
***de Serres und Battig,** Beschreibung des eisernen Oberbaues (ohne Verwendung von Kleineisenzeug). Ausgeführt auf Linien der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft	XV	14	B	11. 12	2—9
*Welches sind bei Annahme des eisernen Langschwellen-Systems die zweckmässigsten Constructionen des Oberbaues auf eisernen Brücken? (Referent: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	58	—	—	—
***Die eisernen Langschwellen-Systeme** auf der Pariser Ausstellung (1878) von J. Vautherin, Barth, Brunon und de Saignie	XVI	190	XXV	9—16	—
***Wagemann,** unverschieblicher eiserner Langschwellen-Oberbau (Verbesserung des Hilf'schen Systems)	XV	25	III	1—5	—
***Wagemann's** eiserner Langschwellen-Oberbau	XX	148	XXI	12—15	—
Ueber Würfel-Oberbau.					
***Oberbau** mit Kunststein-Pyramiden für Werftgleise, construirt vom Hafenbau-Inspector Kayser in Wilhelmshaven	XIX	243	XXI	11. 12	—
Castor's Betonwürfel	XII	88	—	—	—
Schwellen.					
Aufräumen mit den Holzbeständen. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten räumen rasch mit den dortigen Holzbeständen auf	XV	170	—	—	—
Aufstapeln der Eisenbahnschwellen	XII	260	—	—	—
Auswechselung der Schwellen in 1876 auf den Bahnen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	XIV	279	—	—	—
Zur Conservirung von Holz mittelst antiseptischer Dämpfe	XV	211	—	—	—
***Dauer.** Welche ferneren Erfahrungen sind über die Mittel zur Verlängerung der Dauer der Schwellen gemacht? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. V	46	—	—	—
* „ Welchen Einfluss auf die Dauer der Schwellen hat nach den bisherigen Erfahrungen: a. die Beschaffenheit der Unterbettung, b. das mehr oder mindere Bedecken der Schwellen mit Kies, c. das mehr oder mindere Austrocknen der imprägnirten Schwellen vor dem Einlegen in die Bahn, d. die Fällzeit des Holzes, e. das mehr oder mindere Austrocknen des Holzes vor dem Imprägniren? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	26	—	—	—
„ imprägnirter hölzerner Bahnschwellen	XVII	37	—	—	—
***Ueber die Dauer** der Hölzer, insbesondere die Dauer der Eisenbahnschwellen, vom Geheimen Regierungsrath Funk in Cöln	XVII	62	XI	—	—
***Imprägniren.** Welche Methode der Imprägnirung der Schwellen werden von den einzelnen Bahnen gegenwärtig angewendet, und welche Erfahrungen sind dabei gemacht, namentlich auch über die Auswechselung der Schwellen a. in Folge mechanischer Abnutzung, b. wegen Fäulniss? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	20	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn Fig.
Imprägnirung. Mittheilung über Holzimprägnirung auf der Kaiser-Ferdinands Nordbahn. Von Joh. Nebomucky	XIII	63	—	—	—
„ Ein Antisepticum für das Imprägniren aus der Fabrik von J. Vilain & Co. in Berlin	XIV	35	—	—	
***Kappen der Schwellen,** Schablonen zum —. Mitgetheilt vom Eisenbahn-Baumeister Schieffer in Strassburg	XVI	17	III	4—7	
***Hobelmaschine** für Eisenbahnschwellen, vom Betriebs-Inspector Schubert und Fabrik-Director A. Behnisch zu Görlitz	XVII	219	XXVI	1—3	—
Schwellen auf amerikanischen Bahnen. (Siehe amerikanische Bahnen von Kupka)	XIV	97	XII	6	—
Trockenanstalt für Schwellen der französischen Ostbahn	XVIII	117	—	—	—
Vortheilhafte Verwendung der Bahnschwellen zu Zäunen	XVI	192	—	—	—
***Vorbohren der Schwellen,** ist das — — — für die Schienennägel erforderlich? Von Ober-Inspector W. Hohenegger in Wien	XV	61	VI	21—24	—
***Dunaj's** Schwellenbohrer	XIX	145	XVIII	6	—
***Landolt's** Schienennägel-Spiralbohrer	XIII	205	XV	9	—
*Empfieht sich bei Anwendung von Hakennägeln das Vorbohren der Schwellen, insbesondere bei weichen imprägnirten Schwellen? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	31	—	—	—
Schienen.					
*Welche neuere Erfahrungen liegen vor über die Bessemerstahlschienen, insbesondere rücksichtlich der Einklinkungen, oder des Ersatzes derselben zur Fixirung der Schienen, insbesondere auf Brems- und Gefällstrecken und bei schwebenden Stössen? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. V	1	—	—	—
***Ueber Bessemer-Stahlschienen** und deren Behandlung. Von W. Windscheid, Ingenieur der Köln-Mindener Eisenbahn	XI	164	—	—	8—14
Bedingungen der London- und North-Western- und der Great-Western-Eisenbahn in England für die Anfertigung und Lieferung von Bessemerschienen. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	167	G	10	—
***Ueber die Verwendung und Beurtheilung** von Bessemer-Producten. Mitgetheilt von J. Pippart, Ingenieur der Berlin-Görlitzer Bahn	XV	179	—	—	—
Bessemer-Stahlindustrie im Jahre 1876	XVI	94	—	—	—
Beobachtungen über das Verhalten der Bessemer- und Martin-Stahlschienen	XII	260	—	—	—
***Biegen der Schienen.** Welche Erfahrungen liegen über Warmbiegen der Curvenschienen von Bessemerstahl vor, und haben sich Maschinen, ev. welche, zum Richten der krummen Schienen auf der Strecke bewährt? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	6	I	11	—
***Neuer patentirter Schienenbiegapparat.** Von Emil Schrabetz, Ingenieur in Wien	XI	172	X	1—6	—
***Patentirter Schienenkrümmer.** Von Emil Schrabetz	XIV	195	—	—	45—48
***Neue patentirte Biegevorrichtung** für Eisenbahnschienen. Von Emil Schrabetz in Wien	XVII	228	—	—	61—64
***Schienenkrümmer,** Vorrichtung zum Biegen von Eisenbahnschienen, Patent (1883) von Emil Schrabetz, Civilingenieur in Wien	XX	176	—	—	49—51
***Patentirter Schienenbiege-Apparat,** construirt von L. Vojácek, Ingenieur in Prag	XIX	166	XXIII	1—3	—
***Die Pressler-Thomas'sche Schienen-Biegebank**	XVII	94	XXII	16. 17	—
***Construction.** Lassen die bisherigen Erfahrungen mit Schienen aus Bessemerstahl es motivirt und rathsam erscheinen, für das Profil derselben andere Annahmen zu machen, wie für das Profil der eisernen Schienen? Welche Dimensionen werden für die Bessemer-Stahlschienen der Hauptbahnen im Flachlande a) bei Querschwellen-Oberbau, b) „ eisernem Langschwellen-Oberbau empfohlen: 1. für die Höhe der Schienen, 2. „ „ „ des Kopfes von der Mitte der Anlageflächen nach Oben gemessen, 3. „ „ Breite des Fusses, 4. „ „ Dicke des Steges, 5. „ „ Neigung der Laschen-Anlageflächen? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	10	—	—	—
***Ueber die vortheilhafteste Höhe** des Kopfes der Stahlschienen von Rud. Kolster, Ingenieur des finnländischen polytechn. Instituts in Helsingfors	XIX	53	—	—	—
***Ueber zweckmässige Materialvertheilung** bei den Schienenprofilen, von Dominik Miller, Ingenieur in München	XX	122	XXI	1—6	—
***Die Einwirkung** der Laschen auf die Schienen und die Construction des Schienenprofils von Rud. Kolster, Ingenieur am finnländischen polytechnischen Institute in Helsingfors	XX	159	—	—	31—44
Bei welcher seitlichen Abrundung des Schienenkopfes darf der Spielraum der Räder zwischen den Schienen nicht weniger als 10 und nicht mehr als 15 mm betragen? (Referent: Besondere Subcommission)	Suppl. V	39	III VI	1—4 —	—
***Dauer.** Welche Grundsätze sind für die Gewinnung einer richtigen Statistik über die Dauer der Schienen zu befolgen? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. V	40	—	—	—
* „ Liegen auf den Bahnen des Vereins schon Erfahrungen über die Abnutzung des Kopfes der Schienen aus Stahl vor, event. wie viel passirte Züge oder Achsen resp. welche Bruttolasten sind für die Abnutzung von 1 mm Höhe nach den bisherigen Erfahrungen anzunehmen? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	7	—	—	—
* „ Ueber die Dauer der Schienen, insbesondere der Schienen aus Bessemerstahl. Vom Geh. Reg.-Rath Funk in Köln	XIII	177	—	—	—
* „ Ueber Schienendauer und Schienen-Auswechselung. Von Engesser, Ingenieur bei der General-direction der Grossh. Badischen Eisenbahnen in Karlsruhe	XIII	231	—	—	—
„ Ueber Abnutzung der Stahlschienen auf der geneigten Ebene bei Aachen	XVII	75	—	—	—
„ Die Haltbarkeit englischer und amerikanischer Bessemer-Stahlschienen	XVII	122	—	—	—
„ Vergleich der Haltbarkeit harter und weicher Stahlschienen	XVIII	205	—	—	—
„ Ueber die Haltbarkeit der Eisenbahnschienen. Vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	23	A	9	—
„ Schienen-Auswechselung in 1876 auf den Bahnen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	XIV	300	—	—	—
„ Erfahrungen über die Haltbarkeit der Eisen- und Stahlschienen auf der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn	XV	39	—	—	—
* „ Notiz über Abnutzung der Stahlschienen. Mitgetheilt von J. W. Post, Ingenieur der Abtheilung „Bahn und Bauten" der Niederländ. Staatsbahn-Betriebs-Gesellschaft in Utrecht	XIX	136	—	—	—
„ der Stahlschienen	XX	149	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Apparat** zur Messung der Schienenabnutzung. Mitgetheilt von Fr. Bischoff, Baudirector der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in Wien (Vergl. auch Geräthe, S. 14)	XV	135	XI	1. 2	—
***Einklinkungen.** Liegen neuere Erfahrungen vor über die Schädlichkeit der Einklinkungen bei Stahlschienen und über das zweckmässigste Mittel zum Ersatz derselben, um das Wandern der Schienen zu verhüten? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	3	I	7—10	—
* „ Welches Mittel hat sich am wirksamsten erwiesen, das Fortbewegen des Schienengestänges ohne Einklinkungen zu verhüten? (Referent: Generaldirection der Grossherzogl. Badischen Staatsbahn)	Suppl. V	63	—	—	—
Eisenbahnschienen, neue Methode zur Prüfung	XV	77	—	—	—
„ Benutzung der —, zum Signalisiren. Mitgetheilt von Ingenieur Dr. Röhrig	XV	123	—	—	—
„ aus Papierstoff	XX	198	—	—	—
***Ueber das Entphosphorn** des Roheisens und dessen Einfluss auf die Schienenfabrikation. Von Rud. Paulus, Oberinspector a. D. in Stuttgart	XVII	31 87	— —	— —	— —
***Fabrikation.** Ueber die Fabrikation der Bessemer-Stahlkopfschienen, mit besonderer Beziehung auf die Leistungen der Königin-Marien-Hütte bei Zwickau in Sachsen. Von A. Petzhold und Heusinger von Waldegg in Hannover	XI	224	—	—	18—26
* „ Notizen über die Fabrikation und das Verhalten der Bessemer-Stahlkopfschienen auf den Kgl. Bayerischen Staatsbahnen. Beitrag über die Verwendung solcher Schienen überhaupt von Adolf Grau, Kgl. Bayerischer Abtheilungs- und Hütten-Ingenieur	XIII	10	—	—	2—11
„ von Eisenbahnschienen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika	XV	256	—	—	—
***Ueber Bessemer-Stahlschienen.** Von der Direction des Eisen- und Stahlwerks Osnabrück	XV	29	—	—	—
***Fabrikation** der Unterschienen (Schwellen) aus Altschienen nach Patent Hohenegger	XVI	78	XIV	1—8	—
„ „ Rillenschienen für Strassenbahnen durch ein Universal-Walzwerk	XVIII	31	—	—	6
Zunahme der Bessemer-Stahlschienen-Fabrikation in den Vereinigten Staaten von Nordamerika	XVIII	205	—	—	—
Holzschienen. Hölzerne Schienen	XII	219	—	—	—
***Länge.** Welche Maximallänge kann für Eisen- und Stahlschienen mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Eisentechnik, sowie in Beziehung auf Herstellung und Unterhaltung des Querschwellen-Oberbaues empfohlen werden? (Referent: Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	15	—	—	—
* „ Ueber die Länge der Bessemer-Stahlschienen. Mittheilung des Bahndirectors Wernich in Breslau	XIII	180	G	1	—
„ Berichtigung	XIII	270	—	—	—
„ Lange Schienen	XIII	107	—	—	—
Magnetismus von befahrenen Eisenbahnschienen	XII	219	—	—	—
Normalprofil für Stahlschienen auf Querschwellen der preussischen Staatsbahnen	XVI	239	XXXI	15	—
Normalschienen-Profil für die preussischen Staatsbahnen	XVIII	79	XI	12	—
* „ dessen Bedeutung und Construction. Von M. Pollitzer, Oberingenieur und Vorstand der Bureaux für Oberbau und Signalwesen bei der k. k. österr. Staatsbahn-Gesellschaft	XIX	127	XXI	3—8	—
Reparatur. Bericht des Ingenieurs Rubin in Paris über die auf der französischen Nordbahn nach dem Baine'schen Verfahren erfolgte Reparatur von Schienen	XI	25	—	—	—
Richten. Laybourne's Schienenrichtmaschine	XI	27	I	16—18	—
„ Maschine zum Abrichten der Schienenenden	XI	77	—	—	—
„ Ueber das Richten der Schienen. Von Sandberg	XVII	123	—	—	—
* „ Glycerin-Presse zum Geraderichten verbogener Schienen	S. VI	6	I	11	—
Säge zum Abschneiden der Schienen vom Maschinenmeister Oelert	XIV	306	XXIV	1—5	—
Kaltsägen von Stahlschienen	XIII	203	—	—	—
Schienensäge von Wagner in Dortmund	XI	123	VIII	1. 2	—
***Ehrhardt's** patent. rotirende Kaltsäge für Eisenbahnschienen	XVI	283	—	—	—
* „ „ „ „ „ „	XVII	91	—	—	17. 18
Rosten der Eisenbahnschienen, Notiz über das —	XV	256	—	—	—
Schutz des Eisens durch Verzinkung	XV	212	—	—	—
***Schienenbrüche.** Welchen Ursachen sind die Schienenbrüche von Gussstahlschienen zuzuschreiben? etwa einer Schwächung der Schienen oder einer Veränderung ihrer Structur bei der Fabrikation, namentlich durch das Geraderichten im kalten Zustande? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	55	—	—	—
* „ Welche Erfahrungen liegen vor über den Einfluss der chemischen Zusammensetzung des Bessemerstahls auf das Eintreten von Brüchen bei Schienen aus solchem Materiale? (Referent: Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	13	—	—	—
* „ Ueber die Ursache der Brüche von Gussstahlschienen. Vom Herausgeber	XI	12	—	—	1—4
* „ Chemische Zusammensetzung und physikalische Eigenschaften der Stahlschienen. Von C. B. Dudley, Chemiker der Pennsylvania-Eisenbahn. Mitgetheilt von H. Bartels	XVI	235	—	—	—
* „ Zur Statistik der Gussstahlschienenbrüche. Vom Eisenbahn-Bauinspector Theune	XVII	91	—	—	28—35
„ Ueber Schienenbrüche im Eisenbahnbetriebe	XX	34	—	—	—
***Schienenstatistik,** Vorschlag zu einer —, behufs Ermittelung eines zweckmässigen Profiles, richtigen Verwendungsdauer und der ökonomischen Ausnutzung der Stahlschienen. Von Moritz Pollitzer, Oberingenieur	XIV	118 162	XIV	1—4	—
„ Zur Schienenstatistik	XV	170	—	—	—
„ Zur allgemeinen Schienenstatistik. Von Moritz Pollitzer	XVI	166	XXIV	—	—
Schienenexporte, deutsche	XX	149	—	—	—
***Schwellenschiene,** die zweitheilige —. System Haarmann	XX	229	XXXI	A u. B	—
***Stahlkopfschienen.** Liegen neuere Erfahrungen über Schienen mit Fuss aus sehnigem Eisen und eingewalztem Bessemerstahlkopf vor? (Referent: Königl. Sächsische Staatseisenbahn	Suppl. V	6	—	—	—
„ Asthoever's Stahlschiene mit eingeschweisstem Kern	XIII	160	XI	16	—
„ Siehe auch unter Fabrikation.					
***Stahlschienen.** Liegen bei Bahnverwaltungen des Vereins noch Gründe vor, welche gegen die allgemeine Anwendung der Stahlschienen sprechen, insbesondere welche Erfahrungen liegen vor über die zweckmässigste Wiederverwendung beziehungsweise Verhüttung					

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
alter, zu Betriebszwecken nicht mehr brauchbarer Stahlschienen? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	8	—	—	—
Stahlschienen. (Siehe Versuche mit Eisenbahn-Material)	XIV	231	—	—	—
„ Auszug aus den Contracts-Vorschriften der russischen Regierung	XIV	34	—	—	—
* „ Einige Bemerkungen zu den für die Lieferung von — vorzuschreibenden Bedingungen. Vom Ingenieur Dr. Röhrig in Hannover	XIV	100	—	—	—
„ Lieferungsbedingungen derselben bei der Pennsylvanischen Eisenbahn	XIV	100	—	—	—
„ Notiz über Abnutzung von — auf der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn in Amerika. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	168	XIV	5—8	—
Stahlschienen-Profil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Von Baumeister Fein	XIV	225	XX	4—7	—
Verbrauch, der —, an Eisen- und Stahlschienen in Frankreich	XIV	34	—	—	—
Stahlschienen der französischen Eisenbahnen	XI	75	—	—	—
Die Production von Eisen- und Stahlschienen in den Vereinigten Staaten Amerika's	XV	170	—	—	—
Schienenproduction in den Vereinigten Staaten von Nordamerika	XVII	37	—	—	—
Totaleisenproduction der ganzen Welt	XVI	94	—	—	—
Die Einfuhr von 12,000 Tonnen Stahlschienen von England nach den Vereinigten Staaten	XVI	240	—	—	—
***Verwerthung** unbrauchbar gewordener Stahlschienen	XVI	93	—	—	—
Ueber Auswechselung eiserner Schienen gegen Stahlschienen	XVII	74	—	—	—
Ueber den besten Stahl zu Stahlschienen	XIX	145	—	—	—
***Versuche** mit Eisenbahn-Material (Stahlschienen) mitgetheilt von Ingenieur J. van Hamel	XIV	231	—	—	—
Stevens Schiene statt Vignoles Schiene	XIII	30	A	6	—
Neue Stuhlschienen. Von Marin de Mans	XII	220	—	—	—
Stuhl- oder breitbasige Schienen	XIX	187	—	—	—
Befestigungsmittel.					
Befestigung der Schienen in Curven und Geraden auf Secundärbahnen. Von Max Löbl, Ingenieur	XIX	103	—	—	—
Bush's in einander greifende Schienenbolzen	XX	33	VI	1—11	—
Holzschrauben. Welche Anwendung ist auf den Vereinsbahnen von Schienenschrauben (Tirefonds) zur Befestigung der Schienen gemacht und welche Erfahrungen sind dabei im Vergleiche zu der Befestigung der Schienen mit Hakennägeln oder Schraubenbolzen, sowie in Bezug auf die Dauer der Schwellen gewonnen? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	40	—	—	—
***Tirefonds** (Grundschrauben)	XII	39	—	—	—
Anwendung der Holzschrauben statt Hakennägel auf französ. Bahnen	XI	123	—	—	—
***Ein Wort** für die Schienenschrauben von A. J. Susemihl, Baumeister und Vorsteher der Bauinspection der Hinterpommerschen Eisenbahn zu Stargard	XVI	166	XXIV	1—4	—
***Hutbolzen** oder Schienenschraube	XII	219	XIV	18	—
Klein-Eisenzeug, Verbrauch an —, im Jahr 1876 auf den Bahnen der Köln-Mindener Eisenbahn	XIV	248	—	—	—
Ringe zur Unterstützung der Nägelköpfe von Desbrière	XIV	244	X	5. 6	—
Schienennägel. *Hat sich bei der Verwendung der Schienennägel aus Stahl und bei gleichzeitiger Verwendung von Stahlschienen ein Abschleifen der inneren Nagelflächen gezeigt und event, in welchem Verhältnisse steht die Abnutzung der Stahlnägel zu jener der Eisennägel? (Referent: Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	43	—	—	—
Stibb's patentirter Schienennagel	XI	77	IV	28	—
Bessemer-Stahlnägel	XIII	208	—	—	—
Eine Vorrichtung zur Verstärkung der Schienennägel	XIV	121	—	—	—
Herstellung von Schienennägel nach W. Hertsch Patent	XIX	227	—	—	51
***Patent-Schienennagelzange und Schienennagel.** Von Kusebauch und Lazar	XIII	90	D	3—5	—
Schienennagel-Ausziehmaschine von Schirock	XIII	31	—	—	—
Vorrichtung zum Ausziehen der Schienennägel. Mitgetheilt von Heusinger von Waldegg	XIV	168	XIV	9	—
„ „ „ „ „ Von Dr. Röhrig	XIV	248	—	—	—
***Schienennagel-Zieher** construirt von Hermann Dunaj	XVIII	78	VI	7. 8	—
Schienenstuhl, Raddin's elastischer —. Novität der Weltausstellung zu Philadelphia	XIV	120	—	—	—
King's patentirter Schienenstuhl-Keil	XIV	250	L	8. 9	—
*Erscheint es (bei der stets zunehmenden Geschwindigkeit der Züge und der Belastung) für die Sicherheit des Betriebes erforderlich (auf frequenten, in starken Curven und Steigungen liegenden Bahnstrecken) zur Erhaltung einer guten Gleiselage ausser der Laschenverbindung an den Schienenstössen und der Befestigung der Schienen mittelst Hakennägel resp. Schwellenbolzen noch weitere Mittel gegen das Eindrücken des Schienenfusses in die Schwellen und das damit verbundene Kanten und seitliche Ausbiegen der Schienen, sowie gegen das in Folge des geringen Widerstandes der Hakennägel entstehende seitliche Verschieben der Schienen in Anwendung zu bringen, eventuell welche Constructionen sind in Vorschlag gebracht? (Referent: Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten)	Suppl. V	8	—	—	—
Unterlagsplatten. Ueber die auf der Orleansbahn mit Unterlagsplatten erzielten Resultate	XIX	102	—	—	—
Oberbau für Strassenbahnen (Tramway's).					
Aldred & Spielmann's eiserner Oberbau für Strassenbahnen	XVII	74	VIII	10	—
* „ „ Stuhlschiene für Strassenbahnen	S. VIII	20. 28	IX	3	—
Verbesserte Tramway-Schienen von H. Aldred und Spielmann	XVI	37	IV	7—9	—
Apparat zum Kehren und Reinigen der Tramway-Gleise (System Coulanghon)	XVI	159	—	—	—
Atzinger's verbesserter Oberbau für Strassenbahnen	XI	136	—	—	—
Böttcher's eiserner Oberbau für Pferdebahnen	XVI	192	XXII	12—15	—
„ zweitheiliger eiserner Langschwellen-Oberbau	XVIII	256	—	—	48. 49
***Büsing's** Rillenschienen für Strassenbahnen	S. VIII	22—35	IV	5—7	—
* „ Rippenschienen	S. VIII	23—33	V	1a—d	—
***Demerbe's** Oberbausystem für Strassenbahnen	S. VIII	26—34	VI	1—16	—
***de Féral's** Oberbausystem	S. VIII	25—32	VII	2a—e	—
„ „ „ der Düsseldorfer Pferdebahnen	XIII	209	XIV	10—12	—
Oberbau für Pferde- und Secundärbahnen. System Finet	XVI	280	—	—	51—53
Finet's eiserner Oberbau für Strassen- und Secundärbahnen	XVI	280	—	—	51—53
***Fischer-Dick's** Strassenbahnschiene	S. VIII	24. 27	V	4a—g	—
***Haarmann's** eiserner Langschwellen-Oberbau mit Vignolesschienen	S. VIII	25	VII	5	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Haarmann's** Doppelschienen-Oberbau	S. VIII	25	VII	3a—e	—
***Halbmondschiene** der Grazer Strassenbahnen	S. VIII	21. 30	IV	11	—
***Hartwich's** Oberbausystem für Strassenbahnen	S. VIII	25. 33	VII	1	—
„ „ der Stuttgarter Pferdebahn	XIII	208	XIV	13. 14	—
***Heusinger von Waldegg's** Oberbau-System für Strassenbahnen	Suppl. VIII	26. 35	VIII	1—8	—
	XIII	153	XII	1—12	25
***Keifler's** Strassenbahn-Schiene	S. VIII	24. 33	V	2a—c	—
***Loubat's** Strassenbahn-Schiene	S. VIII	21—34	IV	9	—
Lynde's neuer Oberbau für Strassenbahnen	XI	135	IX	6—7	—
***Marseillon's** Stuhlschiene für Strassenbahnen	S. VIII	21. 32	III	4a—d	—
***Marteau's** Flachschiene	S. VIII	32	III	5	—
Salzen der Eisenbahnschienen	XIII	105	—	—	—
***Vignoles**-Schienen auf eisernen Langschwellen	S. VIII	24—35	IX	1. 2	—
***Winby u. Lewick** Oberbausystem für Strassenbahnen	S. VIII	25. 29	VII	4	—
Oberbau der Strassenbahnen in Leeds und Sheffield	XIII	64	C	15—18	—
„ „ „ in Berlin	XVII	37	—	—	—
Oberbau für Arbeits- und transportable Bahnen.					
Befestigen der Schienen auf Arbeitsgleisen und Rollbahnen	XIII	160	X	12	—
Freudenberg's transportables Eisenbahn-System	XVIII	78	VI	9—11	—
***Heusinger von Waldegg,** über transportable Feld-Eisenbahnen und Beschreibung eines solchen patentirten eisernen Querschwellen- Oberbaues ohne Klein-Eisenzeug für schmalspurige Feld-, Bergwerks-, Fabrik- und provisorische Eisenbahnen	XVIII	251	XXIII	1—8	—
***Oberbau** für Arbeitsbahnen von Friedrich Hoffmann	XX	198	—	—	—
Transportable Gleise für provisorische Arbeits-, Bergwerks- und Feldeisenbahnen von Malmedie und Schmitz in Düsseldorf — Oberbilk	XVIII	118	—	—	—
Ausweichungen und Gleiskreuzungen.					
*Haben sich Vorrichtungen bewährt, die beim Auffahren geschlossener Weichen von der Wurzel aus ein vollständiges Oeffnen der Weichen herbeiführen und das Zurückfallen in die frühere Lage oder in eine Mittelstellung unmöglich machen? (Referent: k. Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. VI	129	—	—	—
*Welche neuere Erfahrungen liegen über Ausweichungen für 3 Schienenstränge vor, die deren Anwendung in Hauptgleisen nicht empfehlenswerth machen? (§. 65 der technischen Vereinbarungen.) (Referent: General-Direction der Bayerischen Verkehrsanstalten)	Suppl. V	21	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen über Central-Weichenstellung vor, und zwar: a) über mechanische Verbindung der Weichen mit den optischen Einfahrtssignalen, b) über electromagnetische Verbindungen, c) über Centralisation der Weichen- und Einfahrtssignale? (Referent: Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	115	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung von Druckschienen bei Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, vor, namentlich in Beziehung auf Erhöhung der Sicherheit des Betriebes und der Haltbarkeit dieser Construction? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. VI	128	—	—	—
*Ist die allgemeine Einführung ganz eiserner Weichen zu empfehlen, und ist für die Unterstützung der Zungen und Anschlagschienen die Anwendung eiserner Langschwellen, die nur an den Enden durch Querschwellen verbunden sind, genügend? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	146	—	—	—
*Welche ferneren Erfahrungen sind bei der Anwendung der englischen Weichen, insbesondere auch bei solchen mit steiler geneigten Kreuzung (1 : 7) gemacht? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Nord-Westbahn)	Suppl. VI	136	—	—	—
*Ist es zweckmässiger, englische Weichen durch besondere Stellvorrichtungen für jede einzelne Weiche zu bewegen, oder empfiehlt sich die gemeinschaftliche Stellung von einem oder zwei Weichenböcken aus? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Nord-Westbahn)	Suppl. VI	147	—	—	—
*Welche neueren Erfahrungen liegen über die Benutzung englischer Weichen vor, und welche empfehlenswerthe Mittel sind angewendet, um die mangelnde Führung in den mittleren Kreuzungsstücken zu ersetzen? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	23	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind bei Kreuzungsstücken mit beweglichen Stücken weiter gemacht worden; werden solche für englische Weichen empfohlen, welche Construction? (Referent: Direction der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	20	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen über die Haltbarkeit der in einem Stück gegossenen Herzstücke aus Gussstahl im Vergleich zu solchen aus Hartguss und zu den aus Schienen zusammengesetzten Herzstücken vor? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	131	—	—	—
*Sind nach neueren Erfahrungsn die gegen das Auflaufen der Spurkränze in den Herzstücken bisher geltend gemachten Gründe noch jetzt als maassgebend anzusehen? (General-Direction der Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	140	—	—	—
*Sind die in Amerika eingeführten Herzconstructionen mit ununterbrochenem Hauptgleise und bei der Fahrt in die Ausweiche durch die Fahrzeuge selbst verschiebbarer Knieschiene im Gebiete des Vereins angewendet? Wo, unter welchen Verhältnissen, und mit welchem Erfolge? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	136	—	—	—
*Welche Gründe sprechen dagegen oder dafür, die normale Neigung der Schienen auch in den Weichengleisen, den Excentern und Kreuzungen durchzuführen? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	123	—	—	—
*Liegen neuere Constructionen für Weichen, insbesondere für Gleisabzweigungen in freier Strecke vor, und ist die Wharton'sche Sicherheitsweiche für Eisenbahngleise ohne Unterbrechung des Hauptgleises (The Wharton Patent safety Railrood Switch) im Bahngebiete des Vereins in Anwendung? Wo, und unter welchen Verhältnissen, und mit welchem Erfolge? (Referent: Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	135	XVII XVIII	1—10 1—16	— —
*Von welcher Bahn sind Verriegelungs-(Verschluss)-Vorrichtungen an den gegen die Spitze befahrenen Weichen ausgeführt, und wie haben sich dieselben bewährt? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Elberfeld)	Suppl. VI	130	XVI	1—30	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Seite. Hlzschn.
*Welche Resultate bietet die bisherige Statistik, um die Grösse der beiden Gefahren: Befahren der Weiche gegen die Spitze oder Zurücksetzen der Züge, gegen einander abwägen zu können, eventuell welche statistischen Erhebungen sind in dieser Richtung weiterhin erforderlich? (Referent: Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	58	—	—	—
*Was für ein Profil der Weichenzungen an der inneren Seite verhütet beim Befahren gegen die Spitze am wirksamsten das Auflaufen der Radflantsche bei stark ausgelaufenen Bandagen? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	59	—	—	—
*Ist es zweckmässiger, die unentbehrlichen Haupteinfahrtsweichen der Stationen auf doppelgleisigen Bahnen so anzuordnen, dass dieselben mit der Spitze befahren werden, oder empfiehlt es sich, diese Hauptweichen gegen die Spitze zu befahren und dagegen die richtige Stellung der Weichen, eventuell durch Verschlüsse, resp. Verbindung mit den Einfahrtssignalen zu sichern? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	150	—	—	—
Automatische Weiche	XVIII	82	—	—	—
***Ueber die Spurkranzrillen** in den Ausweichungen. Von W. Semmelroth, Ingenieur in Stettin	XIII	48	—	—	14—19
Spurkranzrillen. Zur Abhandlung über — in den Ausweichungen von W. Semmelroth. Organ 1876 Heft II. Vom Ingenieur Kopka in Magdeburg	XIV	20 97	A —	10—14 —	— —
Central-Weichen- und Signalstellung mit electrischer Sicherung	XVII	171	—	—	—
***Hebelapparat** für centrale Signal- und Weichenstellung (System Rüppell)	XI	140	—	—	—
***Erläuterung und Beschreibung** des Hebelapparates für centrale Signal- und Weichenstellung. Ausgeführt von Max Jüdel u. Comp. in Braunschweig	XI	144	XI	1—9	—
***Compensation** für Weichengestänge. Von H. Büssing, Ingenieur in Braunschweig	XVII	137	XVI	1. 2	—
***Büssing's** centrale Weichen- und Signalstellung mit electrischem Verschluss der Signalhebel. Ausgeführt von Max Jüdel u. Comp. in Braunschweig. Mitgetheilt von Prof. Dr. Schmitt in Darmstadt	XVII	142	XVI	3. 4	—
***Die geometrische Construction** der Weichen-Anlagen. Vom Ingenieur Kopka in Treuenbrietzen	XVI	84	XV	1—20	—
* „ der Normal-Ausweichungen im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mitgetheilt von A. J. Susemihl, Baumeister und Vorsteher der Bauinspection der Hinterpommer'schen Eisenbahn zu Stargard	XVI	130	—	—	—
***Ueber centrale Signal- und Weichen-Anlagen** mit namentlicher der hierbei zur Verwendung gekommenen Transmissionen zwischen Stellapparat und Weichenzungen. Von F. Magdalinski, Ingenieur in Berlin	XIX	262	—	—	64—68
***Ueber die Anwendung** der Siemens und Halske'schen Doppel-Drahtzug-Transmission bei centralen Signal- und Weichenstell-Einrichtungen. Vom Ober-Ingenieur Frischen	XX	54	—	—	13—16
***Electrischer Weichenstands-Indicator.** Von W. Pollitzer, Ober-Ingenieur in Wien	XV	208	XVI	13—18	—
Ueber englische Weichen	XIII	32	—	—	—
***Zusammenstellung** der in Folge der Verfügung vom 9. Mai 1875 No. 4303 betreffend Anlage von englischen Weichen und die in denselben vorgekommenen Entgleisungen, beim Reichseisenbahnamt eingegangenen Aeusserungen der Bahnverwaltungen	XIII	185	—	—	—
Zur Gangbarhaltung der Weichen	XIX	147	—	—	—
Hohenegger's Kreuzungen der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XII	89	—	—	—
***Centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Anlage** für die Gleis-Niveau-Kreuzung der Dux-Bodenbacher Bahn mit der Aussig-Teplitzer Bahn nächst Ladowitz. Mitgetheilt von W. Mixa, Verkehrs-Controleur der Dux-Bodenbacher Bahn	XVII	179	XX	1—4	—
Untersuchung der Fahrsicherheit in den Kreuzungsstücken. Von Ingenieur Kopka in Magdeburg	XIV	236	—	—	54—59
***Jäger's** feststehende Weichen-Laterne mit beweglichen Dreiecks-Signalen	XIX	69	—	—	7—11
Ueber Anordnung von Weichenstrassen. Von Vieregge	XI	124	—	—	—
Sicherheits-Vorrichtung an den Weichen der Bayerischen Ostbahn	XI	125	—	—	—
Weichen- und Signal-Sicherungs-Vorrichtungen auf dem Bahnhofe Calau der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorauer Gubener Eisenbahn. Von H. Hattemer, Telegraphen-Inspector in Berlin	XIV	148	G	1—9	—
***Sicherheits-Vorrichtung** bei Weichen. System Pollitzer, Ober-Ingenieur in Wien	XIX	114	XXIX	1—5	—
***Sicherheits-Vorrichtung** an Weichen, vom Ober-Ingenieur Pollitzer in Wien	XV	50	IV	1—6	—
Erfahrungen mit der Blauel'schen Sicherheitsweiche	XVII	171	—	—	—
Weichenspitzen-Verschluss bei centralen Weichen- und Signal-Stellapparaten. Vom Eb. Betr.-Insp. Beemelmans in Strassburg	XIV	280	XXIV	10—12	—
Weichen-Verschluss-Apparat, Beschreibung des —. Von Schulze, K. Telegraphen-Inspector der preussischen Ostbahn in Berlin	XIV	107	E F	1. 2 1—16	— —
***Sicherheits-Vorrichtung** an Weichen auf freier Strecke. Mitgetheilt vom Betriebs-Inspector Beemelmans in Strassburg	XVI	211	XXVIII	1—4	—
Ueber Erhöhung der Sicherheit durch Selbstrückstell-Weichen von Berth. Curant	XVII	171	—	—	—
***Beschreibung** eines neuen Weichenstellriegels mit Signal auf der Holländischen Eisenbahn. Mitgetheilt vom Oberbahn-Ingenieur R. van Hasselt in Amsterdam	XVIII	187	XXII	1—7	—
***Weichenverschluss** mit selbstthätigem Sicherheitssignal, zur Angabe, ob die Weiche vollständig schliesst oder nicht? (Patent Dunaj)	XVI	132	XIX	1—8	—
Stahlguss-Weichen für Tramway-Bahnen	XVII	255	—	—	—
***Bobertag's patentirte Stellvorrichtung** für Weichen durch die sie befahrenden Züge	XIII	198	XIII	8—12	—
***Hohenegger's Stellvorrichtung** für Weichen	XIV	196	XVI	1—8	—
Ueber Anordnung der Weichenstrassen von Vieregge	XI	124	—	—	—
Weichen amerikanischer Eisenbahnen. (Siehe amerikanische Eisenbahnen von Kupka)	XIV	97	—	—	—
„ auf nordamerikanischen Eisenbahnen. Aus dem Reisebericht des Obristlieutenants Golz in Berlin	XV	80	IV	11	—
Tracy's Weichenbock mit Signalvorrichtung	XX	150	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen vor über die Anwendung gerader oder gekrümmter Weichenzungen und deren Länge? (Referent: Generaldirection der Oesterr. Nord-Westbahn)	Suppl. VI	143	—	—	—
*Welche Construction hat sich bei zweitheiligen Weichen für die Befestigung der Zungenwurzel am Drehpunkte als die beste bewährt? (Referent: Generaldirection der Oesterr. Nord-Westbahn)	Suppl. VI	155	XIX	1—20	—
*Welche Erfahrungen liegen vor in Betreff der Entfernungen der Zwangschienen von den Fahrschienen bei Kreuzungen und Weichen? (Referent: Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Südbahn)	Suppl. VI	118	—	—	—
***Weichenzungen-Drehzapfen** für zweitheilige Weichen, construirt und mitgetheilt von J. Kohn, Ingenieur der linksrheinischen Bahn in Köln	XVIII	8	VIII	1—4	—
***Weichen- und Signalriegelung,** electrische, auf den Bahnhöfen Altona, Kiel und Rendsburg. Mitgetheilt von Eisenbahn-Director H. Tellkampf in Altona	XX	43	IX	5 u. 6	—
Angemeldete deutsche Reichspatente vom 1. Juli bis 31. December 1877 über Weichen	XV	81	—	—	—

	Seite.	Band.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn.
Bettung. Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues. Spurweite. Gleisumbauten, Geräthe etc.					
***Abnutzung der Schienen.** Apparat zur Messung der Schienen-Abnutzung. Mitgetheilt von Fr. Bischoff, Baudirector der Kaiserin Elisabethbahn . . .	XV	135	XI	1 u. 2	—
* „ „ „ Apparat zur Ermittelung der Abnutzung von Eisenbahnschienen. Mitgetheilt von Hattemer, Telegraphen-Inspector der Berlin-Görlitzer Eisenbahn	XVI	75	XIII	1 u. 2	—
***Instrument** zur Aufnahme von Radreif- und Schienenprofilen. Mittheilung der Grossherzogl. Generaldirection der Badischen Staats-Eisenbahnen	XVI	245	XXXII	1—6	—
***Schienenkopf-Messinstrument** zum Messen der Abnutzung der Schienen von E. Zimmermann, Ingenieur in Berlin	XVII	92	XXII	1—4	—
***Instrument** zur Aufnahme von Schienen und Radreifen-Profilen vom Betriebs-Inspector Schubert und Telegraphen-Inspector Hattemer	XVIII	90	XII	1—4	—
***Bettung.** Welche Erfahrungen sind bezüglich der Erhaltung der Eisentheile des eisernen Oberbaues gemacht, welche im Bettungskoffer liegen? Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	15	—	—	—
„ amerikanischer Eisenbahnen (von Kupka)	XIV	97	XII	5	—
***Drainiren.** Sind Mittel gegen das Ueberwuchern von Schlinggewächsen in Drainageröhren versucht worden, um deren durch diese Vegetation oft herbeigeführte Verstopfung zu verhindern, event. welche Mittel haben sich am besten bewährt? (Referent: Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn)	Suppl. VI	59	—	—	—
Gleisindicatoren, graphisch darstellende. Patent des Oberingenieurs W. Clauss in Braunschweig	XIV	93	X	1—9	—
***Gleismesser** mit graphischer Darstellung zum Revidiren der Spurweite und Ueberhöhung von Eisenbahn-Gleisen. Construirt von H. Dorpmüller, Ingenieur der Bergisch-Märkischen Eisenbahn	XVI	259	XXXIV	6—11	—
***Susemihl's** Gleismesser zum Messen der Stossverbindungen der Spurweiten, der Zwangschienenlage und der Ueberhöhungen bei Eisenbahngleisen	XVIII	227	XXIII	15—18	—
F. Kretschmar's Revisionsapparat für Gleise	XIX	228	—	—	—
Gleiskarren, Siebel's mit drei Rädern	XVIII	255	XXIII	9—10	—
***Hebeapparat** für Bahngleise. Mitgetheilt von L. Vojacek, Sections-Ingenieur der Schweizer Nord-Ostbahn in Zürich	XII	215	XV	4—10	—
***Dunaj's** und **Weber's** Gleisheber etc.	XX	173	XXVI	14—16	—
***Scherenberg's** Apparat zum Unterstopfen der Eisenbahnschwellen	XV	38 / 77	—	—	10—12
Clem. Ader's Apparat zum Heben der Eisenbahngleise	XVII	255	XXVII	8 u. 9	—
Apparat zum Heben der Eisenbahngleise	XVII	213	XXI	8 u. 9	—
***M. Pollitzer's** patentirter Universal-Egalisator zur Erhaltung des Niveaus von Eisenbahngleisen und dessen stellbare Absehscheiben	XI	75	—	—	—
***Hobelmaschine** für Eisenbahnschwellen vom Betriebs-Inspector Schubert und Fabrikdirector A. Behnisch in Görlitz	XVII	219	XXVI	1—3	—
***Schablone** zum Kappen der Schwellen. Mitgetheilt vom Eisenbahnbaumeister Schieffer in Strassburg	XVI	17	III	4—7	—
***Der Inspectionsstab.** Patent Mor. Pollitzer	XVII	139	XVII / XVIII	1—10 / 13—15	—
Kaltsägen von Stahlschienen	XIII	203	—	—	—
* „ Ehrhardt's patentirte rotirende Kaltsäge für Eisenbahnschienen	XVI	283	—	—	—
* „	XVII	91	—	—	17. 18
Schienensäge von Wagner u. Co. in Dortmund	XI	123	VIII	1. 2	—
***Krahn** zum Verlegen des eisernen Oberbaues. Construirt von Otto Schulz, Maschinenmeister-Assistent in Stendal	XVI	61	IX	11 u. 12	—
***Planum.** Auf welche Breite kann das Planum bei Anwendung eines eisernen Langschwellen-Oberbaues eingeschränkt werden? (Referent: Redaction des Techn. Vereins-Organs) . .	Suppl. VI	58	—	—	—
***Schienenbiegen.** Neuer patentirter Schienenbiegapparat Von Emil Schrabetz, Ingenieur in Wien	XI	172	X	1—6	—
***Patentirter Schienenkrümmer.** Von E. Schrabetz	XIV	195	—	—	45—48
***Neue patentirte Biegevorrichtung** für Eisenbahnschienen. Von Emil Schrabetz . . .	XVII	128	—	—	61—64
***Schienenkrümmer,** Vorrichtung zum Biegen von Eisenbahnschienen. Patent (1883) von Emil Schrabetz	XX	176	—	—	49—51
***Die Pressler-Thomas'**sche Schienen-Biegebank	XVII	94	XXII	16. 17	—
***Patentirter Schienen-Biege-Apparat,** construirt von L. Vojàcek, Ingenieur in Prag . . .	XIX	166	XXIII	1—3	—
Schienenbohrmaschine Kerschau's	XV	76	—	—	—
***Bohrmaschine** zum Bohren der Laschenbolzenlöcher. Vom Maschinenmeister Oelert . . .	XIV	277	XXIV	4. 5	—
„ für Eisenbahnschienen. Von Fetu und Deliége	XVII	123	—	—	—
Schienenbürste Olmstead's —	XV	170	—	—	—
Apparat zum Kehren und Reinigen der Tramway-Gleise (System Coulanghon)	XVI	159	—	—	—
Schienennägel-Spiralbohrer. Von Rob. Laudolt in Küssnacht	XIII	205	XV	9	—
***Dunaj's** Schwellenbohrer	XIX	145	XVIII	6	—
***Schienennagelzange.** Patent. Von Kusebauch und Lazar	XIII	90	D	3—5	—
Schienennagel-Ausziehmaschine von Schirock	XIII	31	—	—	—
Vorrichtung zum Ausziehen der Schienennägel. Mitgetheilt von Heusinger von Waldegg . .	XIV	168	XIV	9	—
„ „ „ „ „ Mitgetheilt von Dr. Röhrig	XIV	248	—	—	—
***Schienennagel-Zieher,** construirt von Herm. Dunaj	XVIII	78	VI	7. 8	—
***Dunaj** und **Weber's** patentirter Schienennagel-Zieher, Gleisheber und Winde	XX	173	XXVI	14—16	—
Schienen-Richtmaschine, Laybourne's	XI	27	I	16—18	—
„ „ Maschine zum Abrichten der Schienenenden	XI	77	—	—	—
„ **Scheere,** hydraulische	XVI	148	—	—	—
Spurmesser für Eisenbahn-Revisionswagen. Patent vom Oberingenieur W. Clauss in Braunschweig	XIV	94	X	4—6	—
***Patentirter Spurcontroleur,** construirt von J. Hochgrassl, Sections-Ingenieur in Dedeagatsch	XV	99	E	1—6	—
***Spur- und Ueberhöhungslehre.** Vom Eisenbahn-Baumeister Schieffer in Strassburg . . .	XVI	54	X	3—5	—
Scherenberg's selbsthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser	XVIII	54	X	3—6	—
„ „ „ „ „ in Verbindung mit einer Draisine . .	XIX	78	VII	9—10	—
***Spurweite.** Welche Erfahrungen liegen über die bisher angewendeten Mittel gegen das Kanten der Schienen und zur Erhaltung der Spurweite vor, um das zu häufige Umnageln der Schwellen zu vermeiden? Welche Erfahrungen sind insbesondere mit den angewandten Spurbolzen event. mit der ver-					

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
mehrten Anwendung von Unterlagsplatten bei Querschwellen-Oberbau gemacht worden? (Referent: General-Direction der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. VI	60	—	—	—
Spurweite. Umänderung der Spurweite der Great-Western-Bahn	XII	39	—	—	—
Spurweiten amerikanischer Eisenbahnen	XIV	97	—	—	—
Ueberhöhungsmesser, Patent des Oberingenieurs W. Clauss	XIV	94	X	1. 2.	—
Curven-Ueberhöhung auf amerikanischen Bahnen. (Nach Mittheilung von P. F. Kupka)	XIV	97	—	—	—
Scherenberg's selbstthätiger Ueberhöhungsmesser	XVIII	54	X	3—6	—
***Unterhaltung.** Welche Anwendung ist auf den Vereinsbahnen von der Unterhaltung der Schienen-Gestänge im Einzel- oder Gesammt-Accord gemacht, und welche Erfahrungen sind dabei gewonnen? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	67	—	—	—
* „ Welche Bahnverwaltungen haben für die Bahnunterhaltungs-Arbeiten ein Prämiensystem, eventuell welches eingeführt? — und welchen Einfluss hat dasselbe auf den Zustand der Bahn und die Kosten der Bahnunterhaltung im Vergleiche zu den Vorjahren ausgeübt? (Referent: Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	45	—	—	—
*Welche Erfahrungen über die Wirkungen des s. g. schwebenden Stosses auf die Abnutzung des Oberbaues sowohl als auch der Betriebsmittel, und auf die Betriebssicherheit, sind bisher gemacht worden, und sind dieselben schon reichhaltig genug, um ein entscheidendes Urtheil über die Vortheile resp. Nachtheile zuzulassen, welche durch Anwendung des schwebenden Stosses erzielt werden? Welches sind im Wesentlichen diese Vortheile resp. Nachtheile, und wie ist der schwebende Stoss bezüglich Entfernung der dem Stoss zunächst gelegenen Schwellen von einander, sowie jeder einzelnen Schwelle vom Stoss selbst einzurichten, um die Vortheile möglichst zu vermehren? Desgleichen, welche Erfahrungen sind bei Anwendung des s. g. Wechselstosses in Curven (die Stösse der beiden Gleisstränge liegen sich nicht gegenüber, sondern im Verband) und bei welcher Anordnung desselben sind die besten Resultate erzielt worden? (Referent: General-Direction der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	75	—	—	—
*Welchen Einfluss haben nach bisherigen Erfahrungen Apparate gegen das Schlingern der Locomotiven auf die Herabminderung der Bahnunterhaltungskosten, insbesondere auch auf das Abschleifen der Nagelköpfe und auf eine grössere Sicherheit bei der Befahrung der Gleise? (Referent: General-Direction der Kaiserin Elisabeth-Bahn)	Suppl. VI	83	—	—	—
*Sind Versuche mit einseitigen s. g. excentrischen schwebenden Stössen gemacht worden, und welche Erfahrungsresultate haben sich ergeben? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	84	—	—	—
***Ueber den Oberbau** und die Bahnerhaltung der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XX	99	—	—	—
***Wandern.** Welches sind die Erfahrungen bezüglich des Wanderns der Schienen in Curven, je nach dem Radius der letzteren? Welche Schiene wandert hauptsächlich die äussere oder die innere? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	85	—	—	—
* „ Welches Mittel hat sich am wirksamsten erwiesen, das Fortbewegen des Schienengestänges ohne Einklinkungen zu verhüten? (Referent: General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn)	Suppl. V	63	—	—	—
* „ Ueber Längsverschiebung (Wandern) der Schienen auf zweigleisigen Bahnstrecken. Von Georg Meyer, Kgl. Maschinenmeister	XIII	47	—	—	—
* „ Einfaches Mittel zur Verhinderung des Fortschiebens der Schienen	XII	136	—	—	—
* „ Ueber Mittel zur Verhinderung des Fortschiebens der Schienen. Vom Sections-Ingenieur G. Osthoff in Penig	XIII	137	X	1—8	—

5. Bahnübergänge im Niveau und deren Verschlussvorrichtungen, Abtheilungszeichen und Einfriedigungen.

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Wird es sich nicht allgemein empfehlen, die Barrièren mit Drehung um die horizontale Achse, denen mit Drehung um die vertikale Achse vorzuziehen? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	65	—	—	—
Baumpflanzung an der Northern-Pacific-Bahn	XIX	146	—	—	—
Anpflanzungen bei den Preussischen Eisenbahnen	XIX	187	—	—	—
Baumpflanzungen an der Central-Pacific-Eisenbahn	XV	118	—	—	—
Distanzpfähle, Ersatz der	XIII	63	—	—	—
*Welche Construction von Drahtzug-Barrièren entspricht bei billigster Herstellung und einfachster Handhabung den Anforderungen des Bahnpolizei-Reglements am vollkommensten? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	18	—	—	—
Eichhorn's Drahtzugbarrière	XI	124	—	—	—
Die Drahtzugbarrièren der Braunschweigischen Bahn	XII	28	A	3—12	—
Die Zugbarrièren der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XII	220	—	—	—
Abbalancirte Drahtzugbarrière. Construirt von de Nerèc, Eisenb.-Bau-Inspector in St. Johann	XV	49	C	1—8	—
Ueber allgemeine Anordnung der Zugbarrièren. Von E. Rüppell in Köln	XV	225	—	—	—
Ed. Pohl's patentirte Anordnung der Drahtzugleitungen für Barrièren und optische Signale	XV	141	XII	8—11	—
Drahtzugbarrièren nach dem System Susemihl-Eichholz, mitgetheilt von A. J. Susemihl, Baumeister und Vorsteher der Bauinspection der Hinterpommerischen Eisenbahn in Stargard	XVII	47	—	—	12—15
Patentirte Drahtzugbarrière mit doppeltem Drahtzuge und beliebig zu verlängerndem Vorläuten, vom Betriebs-Inspector Schubert in Görlitz	XVII	177	—	—	51—56
Doppel-Drahtzug-Barrière. System Zimmermann. Patent	XVII	138	XVI	5—9	—
Barrière mit electrischem Motor nach System Pollitzer	XVII	213	—	—	—
Die electrische Barrière von Mor. Pollitzer, Ober-Ingenieur in Wien	XVIII	87	XII	5—10	—
Die sechstheilige Zugbarrière von Götz	XVII	214	—	—	—
Zugbarrière nach System Ridge	XVII	213	—	—	—
Patentirte Drehbarrière mit Läutewerk von Fritz Calons in Essen a/Ruhr	XVIII	205	—	—	—
Drahtzugbarrière, Patent Trouchon. Mitgetheilt von G. Osthoff in Oldenburg	XVIII	45	X	7—11	—
Ueber die practische Ausführung von Kettengetrieben mittelst adjustirter Flaschenzugketten und verzahnter Rollen bei Barrièren mit Läutevorrichtungen etc.	XVIII	237	—	—	—
Einfriedigungen von amerikanischen Bahnen. Nach dem Reisebericht des Baumeisters Schröder	XV	52	C	9. 10.	—
		171	XIII	3	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn Fig.
Vortheilhafte Verwendung alter Bahnschwellen zu Zäunen	XVI	192	—	—	—
Entfernungs- und Neigungszeiger auf der irischen Midlands-Great-Western-Eisenbahn	XIX	104	XV	10 u. 11	—
Neigungszeiger der deutschen Eisenbahnen	XIII	170	—	—	—
***Niveau-Uebergänge.** Wegübergänge im Niveau der Bahn und Einfriedigungen der Venlo-Hamburger Bahn	XI	77	—	—	—
„ Wegübergänge auf amerikanischen Eisenbahnen. (Mitgetheilt von Kupka)	XIV	98	—	—	—
„ Avertissements- und Schutzsignale für Niveauübergänge auf französischen Eisenbahnen	XIX	192	—	—	—
***Pflaster.** Gusseisernes Pflaster für Strassen- und Eisenbahn-Uebergänge aus der Eisengiesserei und Maschinenfabrik von Fried. Haas in Lennep	XIII	245	J	5 u. 6	—
„ Strassenpflaster aus Stahl und Eisen	XIX	115	—	—	—
***Viehbarrière** von amerikanischen Bahnen. Aus dem Reisebericht des Baumeisters Schröder	XV	53 171	C XIII	10 4	— —
***Wegschranke,** Construction einer neuen, horizontal beweglichen, selbstschliessenden — für Rampenabsperrungen. Von M. Kreuzinger, Ingenieur der Pilsen-Priesener Eisenbahn	XIII	45	IV	1—11	—

6. Bahnhofs-Einrichtungen.

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn Fig.
Beschreibung von Bahnhofsanlagen, Umbau von Bahnhöfen, Anordnung der Personen-, Güter- und Rangir-Bahnhöfe, sowie der Gleise und Weichenzüge.					
***Entwurf** einer Eisenbahnstation untergeordneter Bedeutung. Vom Ingenieur M. David	XVI	95	VI	10	—
Heben von Eisenbahnstationen	XVII	39	—	—	—
Amerika.					
Die Stationen der Pensylvania-Eisenbahn	XIII	32	—	—	—
Die Worcester Bahnhofsgebäude der Union-Eisenbahn in Nordamerika	XIII	211	XV	11	—
Bahnhofsanlagen in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's. Aus dem Reisebericht des Eisenbahn-Baumeisters Blanck	XV	78 173	VI —	18—20 —	15 —
* „ zu St. Louis in Nord-Amerika. Mitgetheilt von Alb. Blanck, Kgl. Eisenbahn-Baumeister der Hannover'schen Staatsbahn	XV	165	XIII XIV	1. 2 1—5	— —
* „ zu St. Louis in Nordamerika. Mittheilung des Eisenbahn-Baumeisters Alb. Blanck in Hannover	XVI	10	III	1—3	—
Deutschland, Oesterreich und Schweiz.					
Ueber die gegenwärtige Längenausdehnung der Bahnhöfe in Preussen	XI	78	—	—	—
Ueber Anordnung von Weichenstrassen. Von Vieregge	XI	124	—	—	—
Neuer Bahnhof der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in Breslau	XIII	31	—	—	—
Ueber Bahnhofs-Anlagen im Kohlenreviere Saarbrücken	XIX	229	—	—	—
Umbau des Bahnhofs in Hannover	XIII	250	—	—	—
Der neue Central-Personenbahnhof in Hannover	XVI	281	—	—	—
Ueber den neuen Central-Personenbahnhof in Hannover	XVII	124	—	—	—
Der neue Bayerisch-Sächsische Bahnhof in Hof	XVII	172	—	—	—
Neuer Uebergabe-Bahnhof in Leipzig	XVII	75	—	—	—
Central-Bahnhof in München	XV	257	—	—	—
Der Nordwest-Bahnhof zu Prag	XIII	31	—	—	—
Ueber die Vergrösserung des Nordbahnhofs in Wien	XI	79	—	—	—
***Verschiedene neuere Rangir-Bahnhöfe** in Chemnitz, Dresden, Halle, Leipzig	XI	182	G	1—6	—
*Desgleichen in Berlin (Berlin-Potsdam-Magdeburg) Nürnberg und Würzburg	XI	184	XII	1—4	—
*Desgleichen St. Gereon zu Köln, Leipzig (Leipzig-Dresdener Bahn)	XI	185	XIII	1—3	—
Der Kohlen-Bahnhof Wedding in Berlin	XVI	282	—	—	—
Frankreich.					
Grössenverhältnisse und Herstellungskosten der Bahnhöfe der Orleansbahn	XII	40	—	—	—
Grossbrittanien.					
Der neue Bahnhof der North-Britisch-Eisenbahn zu Edinburg	XIII	32	—	—	—
Zahl der Londoner Eisenbahnstationen	XIII	110	—	—	—
Ueber englische Eisenbahnstationen. Von E. Th. Winkler	XVI	95	—	—	—
Neuer Bahnhof der Great-Eastern-Eisenbahn	XII	89	—	—	—
***Auszug** aus den Reisenotizen über englische Eisenbahnen. Vom Ober-Maschinenmeister Büte in Cassel	XII	240	K	1—32	58—(
Italien.					
Centralbahnhof Genua	XIII	109	VIII	15	—
Ueber einige Personenstationen der italienischen Eisenbahnen	XIII	161	X XI	9 17—20	— —
Russland.					
Central-Bahnhof in Odessa	XVI	242	—	—	—
Empfangsgebäude und deren Einrichtungen.					
Das Aufnahme-Gebäude der Franz-Josef-Bahn in Wien	XI	27	—	—	—
Empfangsgebäude auf Inselperrons	XI	28	—	—	—
Neues Bahnhofsgebäude mit Personenhalle der North-Eastern-Eisenbahn zu York	XII	174	—	—	—
Umbau des Aufnahme-Gebäudes der Oesterreichischen Südbahn in Wien	XIII	110	—	—	—
Das neue Empfangs-Gebäude auf dem Bahnhof Berlin der Berlin-Stettiner Bahn	XIV	74	—	—	—
Stationsgebäude zu Herdecke der Rheinischen Eisenbahn. Vom Architect G. Paeffgen in Köln	XIV	250	L	10	—
Empfangsgebäude auf amerikanischen Eisenbahnen Von P. F. Kupka	XIV	98	—	—	—
Stationsgebäude zu Ardmore der Pensylvanischen Eisenbahn	XIV	250	L	11	—
***Das neue Empfangsgebäude** des Bahnhofs Wittenberg. Nach Mittheilung des Herrn Bauraths Wiedenfeld in Berlin	XVI	233	XXXI	1—4	—
***Die kleinen Stationen** der Bahnstrecke Wittenberg-Falkenberg. Von demselben	XVI	234	XXXI	5—9	—
Das neue Empfangsgebäude der Berlin-Anhaltischen Bahn zu Berlin	XVI	240	—	—	—
„ „ „ auf Bahnhof Metz	XVII	39	—	—	—
Das neue Aufnahme-Gebäude in Chur	XVII	76	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig
Empfangsgebäude der Rheinischen Eisenbahn auf Bahnhof Duisburg	XVII	214	—	—	—
„ auf Bahnhof Hersfeld und Gelnhausen	XIX	187	XXV	8	—
„ auf Bahnhof Inowraclaw	XIX	228	XXIX	10	—
Das Empfangsgebäude auf Central-Bahnhof Posen	XX	35	—	—	—
Stationen und Hochbauten auf der Grevskab-Bahn in Norwegen. Von O. Schönheyder	XX	100	XIV	1—11	—
Beleuchtung des Bahnhofs Strassburg	XX	149	—	—	—
„ der Warte- und Gepäcksäle mittelst des electrischen Lichtes	XIII	165	—	—	—
Einführung des electrischen Lichtes auf dem Nordbahnhofe in Paris	XIII	251	—	—	—
Electrische Beleuchtung der Station St. Enoch zu Glasgow	XVIII	82	X	18—20	—
„ „ der deutschen Bahnhöfe	XIX	36	II	5—10	—
Erfahrungen mit der electrischen Beleuchtung des schlesischen Bahnhofs in Berlin	XIX	146	—	—	—
***Kosten** der Beleuchtung der Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen Bahn zu Hagen, Düsseldorf, Elberfeld und Hochdahl mit electrischem Lichte	XIX	188	—	—	—
***Billetschalter.** Heppe's zugfreie Schaltercommunication	XVII	12	—	—	4
* „ Jul. Ed. Heppe's Universalbillet-Schalter mit selbsthätiger Classen-Abtheilung und Verbesserung des Retour-Billet-Systems mit zugfreier Schalter-Communication, Billet-Commode und raumersparenden Schrank für Fahrkarten	XIX	250	XXXIV	1—7	—
* „ K. Engelhart's Billetschalter mit Vorrichtung zum Hören durch luftdicht geschlossene Fenster	XX	49	VIII	9—14	—
Perrons, Perronüberdachungen und Hallen.					
Die neue Perronhalle im Personenbahnhof Mannheim. Mitgetheilt von Ingenieur Baer in Mannheim	XII	271	XIX	1—24	—
Perrons auf amerikanischen Eisenbahnen. Mitgetheilt von P. F. Kupka	XIV	98	—	—	—
Eiserner Fussgängersteg für Zwischenperrons	XIII	110	—	—	—
Die Personenhalle des Centralbahnhofs zu New-York	XIII	252	—	—	—
Neue Personenhalle der North-Eeastern Eisenbahn zu York	XII	174	—	—	—
Die Personenhalle der Station Lunel	XIII	165	—	—	—
Das Hallendach des neuen Centralbahnhofs zu Liverpool	XIII	32	—	—	—
Bahnhofhallen von grosser Spannweite	XIV	121	—	—	—
Die Personenhalle der neuen Station der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn zu Liverpool	XX	36	—	—	—
Ueber Dachconstructionen. Vorschlag vom General-Inspector H. Schmidt	XIV	250	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen bis jetzt über die Verwendung von verzinktem Wellenblech bei Bedachungen von Einsteighallen, Locomotiv- und Wagenschuppen vor? (Referent: Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction	Suppl. VI	171	—	—	—
Dachconstruction der neuen Centralstation zu Manchester, nebst dem Gerüst zur Aufstellung der Eisenconstruction	XVII	173	—	—	—
Ueber Construction von eisernen Dächern bei Bahnhofsanlagen. a. Ueber die vortheilhafteste Spannung von Dächern; b. Die Dachconstruction der neuen Central-Bahnhofshalle in London; c. Die Halle des neuen Empfangsgebäudes der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn; d. Der östliche Anschlussbahnhof der Berliner Stadt-Eisenbahn	XVIII	206	—	—	—
Electrische Beleuchtung der Victoria-Station der Metrapolitan-Eisenbahn	XVII	125	—	—	—
Die Erleuchtung der Kgl. Ostbahn in Berlin durch electrisches Licht	XVII	61	—	—	16
Die Firstlaternen der Bahnhofshallen	XII	40	—	—	—
Güterschuppen, Lagerhäuser und Laderampen.					
Das Holzcementdach bei Güterschuppen. Mittheilung des Kgl. Eisenbahn-Bauinspectors Bädeker in Bromberg	XIV	53	VIII	12	—
*Sind in neuerer Zeit Drehscheiben-Systeme vor grösseren Güterschuppen oder auf Producten-Plätzen zur Ausführung gekommen, und mit welchem Erfolge? Kommen weniger Unfälle vor, werden weniger Fahrzeuge beschädigt? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	159	—	—	—
Viehrampe für Kopf- und Seitenverladung in zwei Etagen	XIX	37	II	11 u. 12	—
Locomotivschuppen, Senkgruben und Kohlenschuppen resp. Kohlenperrons.					
*Welche Heizsysteme haben sich zur Erwärmung grosser Werkstätten-Anlagen und Locomotivschuppen am besten bewährt? (Referent: Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn)	Suppl. V	25	—	—	—
*Welche Bedachung hat sich für Locomotivschuppen mit Rücksicht auf die Haltbarkeit der Befestigungsmittel am besten bewährt? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. V	30	—	—	—
*Wie haben sich die grossen, mit eiserner Kuppel überdeckten polygonalen Locomotivschuppen bewährt? Stehen insbesondere die durch diese Construction gewonnenen Vortheile in einem richtigen Verhältniss zu den erheblichen Mehrkosten gegen ringförmige Schuppen mit davor liegender unbedeckter Drehscheibe? (Referent: Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn)	Suppl. V	34	—	—	—
*Hat sich eine neuere Construction von Heizhausthoren, namentlich mit Rücksicht auf eine möglichst leichte und billige Erhaltung, besonders empfehlenswerth erwiesen, und welche? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kronprinz Rudolph-Bahn)	Suppl. VI	173	—	—	—
*Sind Deckenkonstructionen im Innern der Heizhäuser mit Rücksicht auf die Beheizung derselben im Winter als nothwendig, oder auch nur als vortheilhaft anzusehen, und welche Construction solcher Decken ist mit Rücksicht auf eine möglichst billige Erhaltung am meisten zu empfehlen? (Referent: Direction der Kgl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	174	—	—	—
***Locomotivschuppen** nordamerikanischer Bahnen. Aus dem Reisebericht des Baumeisters A. Blanck	XV	79, 173	VI	20	—
Locomotivremisen der Pensylvanischen Eisenbahn	XV	171	XIV	6—17	—
Locomotivrotunde von 80 m Durchmesser der Lyoner Eisenbahn	XVII	214	—	—	—
***Beleuchtung** des Locomotivschuppens in M.-Gladbach	XVI	150	—	—	—
Locomotivschuppen-Beleuchtung	XVI	38	—	—	—
***Dach.** Berechnung eines eisernen Daches für einen polygonalen Locomotivschuppen. Vom Abtheil.-Baumeister Wilcke in Melsungen	XIII	196	G	1—6	—
*Welche Erfahrungen liegen bis jetzt über die Verwendung von verzinktem Wellenblech bei Bedachungen von Locomotivschuppen etc. vor? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	171	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Feuergruben. *Welche Erfahrungen sind bei eisernen Feuergruben und bei Brückenwagen mit eisernem Unterbau gemacht worden? (Referent: Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn)	Suppl. VI	164	—	—	—
Heizergehülfe von O. Gebauer	XVI	159	—	—	—
***Rauchabführung.** Ueber centrale Rauchabführungen in Locomotiv-Heizhäusern. Vom Ober-Maschinenmeister Klien	XVIII	79	XI	1—7	—
Thönerne Schornsteinrohre in Locomotivschuppen	XVI	150	—	—	—
Wasserstationen und Zubehör.					
*Ist für Wasserstationen die Anlage eines grossen, schmiedeeisernen Bassins mit darunterliegendem Reservebassin zu empfehlen, und erfordert eine derartige Anordnung weniger Kosten, als die bisher übliche Anlage mit mehreren rechteckigen Bassins? (Referent: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elass-Lothringen)	Suppl. VI	170	—	—	—
*Desgleichen	XV	219	XVII	19 u. 20	—
Die Wasserstationen der Orleansbahn	XI	78	—	—	—
Wasserstationsanlage mit Sammelbassin von Geiger	XI	262	—	—	—
Wasserstation der Köln-Mindener Eisenbahn	XII	172	XII	1—7	—
***Einfache hölzerne Wasserstation** auf amerikanischen Bahnen	XII	173	XI	14	—
***Wasserstation** mit Selbstversorgung. Von Scherenberg, Abtheilungs-Ingenieur in Stendal	XIII	89	D	1 u. 2	—
***Dampfmaschine,** transportable — für Wasserstationen, gebaut in der Maschinenfabrik Mödling	XII	294	XXI	26—28	—
Pulsometer und Ejector in Wasserstationen	XVII	255	—	—	—
„ als Ersatz für Wasserstationen	XX	102	—	—	—
Wasserstation mit Pulsometer-Betrieb auf Bahnhof Schmiedeberg	XX	199	XXVI	1—13	—
„ „ „ nach System Eichler	XX	150	—	—	—
***Ueber Quellengebiete** und Wasserversorgung der Odessa-Baltaer Eisenbahn. Vom Ingenieur Askenasy	XI	1	I	1—14	—
***Die Reinigung** des Speisewassers für Locomotiven auf der Thüringischen Eisenbahn. Nach der Methode des Dr. de Haen in Hannover	XI	221	—	—	—
***Apparat** zur Reinigung des Wassers, für Industriezwecke vor seiner Verwendung, nebst Anwendung desselben in einer Wasserstation (Patent Le Tellier)	XIII	202	XIV	1—5	—
Reservoire der Wasserstationen auf amerikanischen Bahnen. Mitgetheilt von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
Wasserbehälter zwischen den Gleisen zum Speisen der Locomotiven auf der Pensylvanischen Eisenbahn	XIV	204	XVI	10—16	—
Wasserversorgung der Eisenbahnstationen. Einige Bemerkungen über die — — —. Von A. Borodin, Betriebs-Director der Russischen Kiew-Brester Bahn	XV	177	—	—	—
Windmühlen, selbststellbare für Wasserstationen auf amerikanischen Eisenbahnen. Mitgetheilt von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
Die Windmotoranlage der Wasserstation Etgersleben, ausgeführt von Friedr. Filler in Eimsbüttel bei Hamburg	XIX	164	XXIII	14 u. 15	—
Wagenschuppen, Retiradengebäude, Wärterhäuser und Beamtenwohnungen.					
***Abortsanlagen** mit Desinfection des neuen Centralbahnhofs in Hannover	XVIII	103	XIII	1—14	—
Die Retiraden auf Bahnhöfen	XIX	188	—	—	—
***Kommerl's** verschliessbares Urinal-Closet	XIX	167	XXIII	4—6	—
Bahnwärterkasernen der Freiburg-Breisacher Eisenbahn	XI	140	XI	14	—
Bau der Wärter- und Arbeiterwohnungen an der Altona-Kieler Bahn	XI	124	—	—	—
Zerlegbares Bahnwärterhaus	XIX	114	—	—	—
Bahnwärterhäuser und Hochbauten der Gotthard-Bahn	XIX	188	—	—	—
Dachstuhl, eiserner — des Wagenschuppens der Arica- und Tacua-Eisenbahn in Peru	XVII	173	—	—	—
Retiraden siehe Abortsanlagen.					
Drehscheiben, Schiebebühnen, Stossvorrichtungen an Endgleisen, Hemmapparate für Wagen.					
***Drehscheiben.** Welche Erfahrungen sind mit eisernen Teller- (Schaalen-) Drehscheiben gemacht worden? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld)	Suppl. VI	157	XIX XX	21—24 1—9	— —
*Welche Construction ist für die mechanische Bewegung der Locomotiv-Drehscheiben zu empfehlen? (Referent: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	158	—	—	—
*Sind in neuerer Zeit Drehscheiben-Systeme vor grösseren Güterschuppen oder auf Producten-Plätzen zur Ausführung gekommen und mit welchem Erfolge? Kommen weniger Unfälle vor, werden weniger Fahrzeuge beschädigt? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn)	Suppl. VI	159	—	—	—
***Rollen-Drehscheibe** von 5,53 m Durchmesser, construirt von B. Siehr in Cöslin	XI	7	A	1—4	—
***Drehscheibe** von 12,5 m Durchmesser, gebaut in der Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Nürnberg. Vom Herausgeber	XII	7	III	5—7	—
***Locomotiv-Drehscheibe** von Schnabel und Henning in Bruchsal	XII	55	VI	1—8	—
Bisherige Erfolge mit Weickum's patentirter Kugel-Drehscheibe	XV	39	—	—	—
Drehscheibe für Wagen zum Uebersetzen von einem Hauptgleise auf Nebengleise, ohne die Schienen zu unterbrechen	XV	258	H	25	—
***Drehscheibensicherung** von Rich. Wolters in Schwerte	XVIII	82	—	—	—
Drehscheibe für eine Kreuzung der Gleise der Eisenbahn Philadelphia-Wilmington und Baltimore	XX	150	—	—	—
Schiebebühne. Welche Construction der Schiebebühnen ohne versenktes Gleis hat sich am besten bewährt? (Referent: General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	160	—	—	—
***Beschreibung** der Dampfschiebebühne. Construirt und ausgeführt von der Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Nürnberg	XII	117	IX	1—3	—
***Verbesserte Dampfschiebebühnen.** Von W. Clauss, Ober-Ingenieur in Braunschweig	XII	119	IX	4—5	—
***Seilführung** einer Schiebebühne. Mittheilung des Ober-Maschinenmeisters F. Leonhardi in Nippes bei Cöln	XIII	152	XIII	1—4	—
***Niveau-Schiebebühne** für Reparatur-Werkstätten. Construirt von F. W. Eichholz, Maschinenmeister in Posen	XVI	45	VI	1—3	—
***Schiebebühne** mit Gasmotor	XVI	77	—	—	—
***Vorrichtung,** um das Reissen der Aufzugseile der Schiebebühnen zu verhüten. Von L. Stösger, Maschinen-Inspector der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin	XVIII	227	XXIII	11—14	—
Eine Locomotiv-Schiebebühne mit Gasmotor	XIX	146	—	—	—
***Seilschiebebühne** in der Wagen-Reparatur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Tempelhof. Mitgetheilt vom Regierungs-Baumeister Pinkenburg in Berlin	XX	64	X XI XII	1—5 1—4 1—4	— — —

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Beschreibung** der Schiebebühne mit Seilbetrieb. Mitgetheilt vom Ober-Maschinenmeister F. Leonhardi in Nippes bei Cöln	XIII	85	VII	1—8	—
***Ueber die practische Ausführung** von Kettengetrieben mittelst adjustirter Flaschenzugketten und verzahnten Rollen bei Schiebebühnen etc.	XVIII	237	—	—	—
***Eiserner Prellbock** der französischen Südbahn	XVII	256	XXVII	16	—
***Stahl-Bremsschuh** vom Maschinenmeister Trapp in Göttingen	XVIII	102	XII	14. 15	—

7. Maschinen- und Wagenwesen.

I. Locomotive, Tender und Schneepflüge.

Ueber Locomotiven im Allgemeinen. Beschreibungen und Notizen, Locomotiven einzelner Bahnen betreffend.

*Welches System von Locomotiven hat sich für Neigungen über 1 : 40 bewährt? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld)	Suppl. VI	179	—	—	—
*Sind Locomotiven in Verwendung mit einer Vorrichtung, welche die Ueberschreitung einer festgesetzten Maximal-Geschwindigkeit unbedingt verhindert? Nach welchem System sind dieselben gebaut und wie haben sie sich bewährt? (Referent: Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	179	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen vor über die Erhaltungskosten der Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern, gegenüber jenen mit 6 gekuppelten Rädern? (Referent: Direction der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahn	Suppl. VI	179	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen vor über den Betrieb und die Unterhaltung von Locomotiven mit einem höheren Dampfdruck als 10 Atmosphären? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn)	Suppl. VI	180	—	—	—
*Sind weitere Erfahrungen gemacht und haben sich Nachtheile bei Verwendung oder bezüglich der Reparatur bei Anwendung eines Dampfdruckes von mehr als 8 Atmosphären in den Locomotiven ergeben? (Referent: Königlich Württembergische Staatsbahn)	Suppl. V	81	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind über die zulässige Maximal-Geschwindigkeit der verschiedenen Locomotiven in Bezug auf Radstand, Triebrad-Durchmesser, Krümmungshalbmesser und Belastung der Achse, insbesondere der Vorder-Achse gemacht? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn)	Suppl. V	96	—	—	—
*Hat sich die Aufhängung der Locomotiven an drei Punkten, durch Verbindung der Aufhängepunkte mit Balanciers, im Allgemeinen bewährt? Sind keine Uebelstände zu Tage getreten, und ist von solchen Verwaltungen, welche sowohl die alte Methode, wo jeder Achsschenkel unabhängig von den anderen zur Auflage dient, als auch die Aufhängung an drei Punkten, bei ihren Locomotiven anwendet, eine wirkliche Abnahme der Federbrüche constatirt? (Referent: Direction der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	181	—	—	—
*Welche Resultate sind mit den verschiedenen Einrichtungen von beweglichen Achsen bei Locomotiven zur sicheren und leichteren Befahrung enger Kurven erzielt worden, und welche Construction verdient den Vorzug? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	184	—	—	—
*Welche Vorrichtungen zwischen Locomotive und Tender sind in Anwendung, um den ruhigen Gang der Locomotiven mit kurzem Radstand in Bezug auf Seitenschwankung herbeizuführen, und welche Resultate wurden damit erzielt? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	188	—	—	—
*Welche Methode, die Zugkraft der Locomotiven und die Zugwiderstände zu berechnen, giebt die zuverlässigsten Resultate? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	190	—	—	—
***Ueber Betriebsmittel** der englischen Eisenbahnen. Vom Ober-Maschinenmeister Büte	XII	280	M	13—26	—
Betriebsmittel der schmalspurigen Gebirgsbahn Reschitza-Szekuli	XIII	169	—	—	—
***Die Betriebsmittel** für Local-Personen-Verkehr auf Hauptbahnen. Vom Regier.-Maschinenmeister von Borries in Hannover	XVIII XVIII	183 219	— —	— —	— —
Carell's Personenzug-Locomotive	XI	33	—	—	—
***Compound-Locomotiven** vom Regier.-Maschinenmeister von Borries in Hannover	XX XX	146 190	— XXV	— 1—10	— —
„ „ Vergleichung der Maschine von Borries und der Maschine Mallet, von A. Mallet, Ingenieur in Paris	XVIII	238	—	—	—
Woolf'sches System bei Locomotiven	XIII	121	—	—	—
***Compound-Locomotive** (System Mallet) ausgestellt in Paris 1878. Bearbeitet von Carl Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin nach Armengaud's Publication industr.	XVI XVI	119 244	XVII XVIII	1—4 1—16	— —
*Eignet sich das Mallet'sche System zur allgemeinen Einführung bei Locomotiven? Von E. Freytag, Maschinen-Ingenieur der badischen Staatsbahn	XVII	25 175	—	—	5—9
***Compound-Locomotive.** System Mallet. Fortsetzung der Arbeit in Heft 4, 1879 von Carl Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XVII	145	XIX	14 u. 15	42—47
***Neues Compound-System** für Locomotiven. Vom Regierungs-Maschinenmeister A. von Borries in Hannover	XVII	220	XXV	9—13	—
Dampfdroschke des Amadeus Bollée	XVIII	33	—	—	—
Dampfkutsche	XIII	169	—	—	—
Dampfomnibus, System Krauss	XIX	244	—	—	—
Dampfwagen für Haupt- und Secundärbahnen	XVI	242 u. 284	—	—	—
* „ für Haupt- und Nebenbahnen von Georg Thomas, Mitglied der Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn	XVIII	Beilage 1—8	I—IV	—	—
„ -Betrieb	XIX	153	—	—	—
Dampfwaggon's (System Belpaire) im Betriebe der Haupteisenbahnen. Mitgetheilt von R. Zumach	XV	227	XVIII	1—8	—
Dreicylindrische Locomotive von G. Struve in Kolomna	XVIII	207	—	—	—
Eilzugslocomotiven. Die neuen — der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XII	264	—	—	—
*Ueber Kamper's und Elbel's Eilzugslocomotive. Von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätten-Inspector in Wien	XI	158	F	6—8	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Neue Eilzugsmaschinen** der Kaiser-Franz-Josef-Bahn. Von Emil Tilp, Central-Inspector für Verkehr- und Maschinenwesen	XVII	45	VI	1 u. 2	—
			VII	1 u. 2	—
	XVII	175	VIII	1—6	—
Neue Eilzugsmaschinen der französischen Ostbahn	XVII	174	—	—	—
Baldwin's Eilzugslocomotive	XVIII	83	—	—	—
Expresszugslocomotive „Ariosto" der Oberitalienischen Eisenbahn	XI	129	—	—	—
Die neue Expresslocomotive der Pennsylvania-Bahn	XIX	188	—	—	—
Die Fahrbetriebsmittel der amerikanischen Eisenbahnen	XII	175	—	—	—
***Die Fahrbetriebsmittel** der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn. Mitgetheilt von A. Ressig, Ober-Ingenieur in Lemberg	XII	1—3	—	—	—
***Berechnung** der Fahrgeschwindigkeit der Züge auf verschiedenen geneigten Bahnstrecken. Von A. von Borries, Maschinentechniker in Hannover	XII	232	—	—	—
***Einige Erfahrungen** mit Locomotiven nach dem System Fairlie auf der Livny-Eisenbahn. Vom Maschinenmeister Knappe in Livny	XI	10	—	—	—
Fairlie's Locomotive auf der Ausstellung in Philadelphia	XIV	36	—	—	—
		78	B	16	—
Feuerlose Locomotive	XI	178	—	—	—
Ueber feuerlose Locomotive	XVII	127	—	—	—
Amerikanische Locomotive ohne Feuerung	XI	128	—	—	—
Selbstfeuernde Locomotive	XIV	204	—	—	—
Gemischtzugslocomotive mit 4 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die Mobile und Montgomery Eisenbahn, von Rogers Locomotivfabrik in Paterson, New-York. — Weltausstellung in Philadelphia von 1876	XIV	36	B	17	—
***Locomotive** für gemischte Züge mit einer neuen Anordnung und Verbesserung von Kolbenschiebern. Ausgeführt von der Maschinenfabrik der Kgl. ungar. Staatsbahn in Budapest	XV	201	XV	1 u. 2	—
***Grund**'sche Locomotive mit Begrenzung der Geschwindigkeit auf 1½ Meilen. Mitgetheilt von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätten-Inspector der Franz-Josef-Bahn in Wien	XI	52	IV	1—4	—
Güterzugslocomotive der Paris-Orleans-Bahn	XI	176	—	—	—
Henschel's Güterzugslocomotive	XI	36	—	—	—
***Ueber Leistungsfähigkeit** der Güterlocomotiven in Steigungen. Beitrag zu dem Capitel: „Tracirung der Eisenbahnen." Von R. Koch, Vorsteher des technischen Bureaus der Maschinenverwaltung der Köln-Mindener Bahn in Dortmund	XII	75			
	XII	109	C	1—3	
	XII	139	—	—	—
Güterzugslocomotive (Borsig's) für die russische Bahn von 1,524 m Spurweite	XIII	169	—	—	—
Güterzugsmaschine mit 8 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die Lehigh-Valley-Eisenbahn von Burnham, Parry, Williams & Co. (Baldwin Locomotivfabrik) in Philadelphia (Weltausstellung in Philadelphia in 1876. Von Dr. Röhrig in Hannover.)	XIV	36	B	1	—
„ mit 8 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die Pennsylvanische Eisenbahn von der Baldwin-Locomotivfabrik in Philadelphia	XIV	36	B	3	—
„ mit 6 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die Dom Pedro II. Eisenbahn in Brasilien, von der Baldwin-Locomotivfabrik in Philadelphia	XIV	36	B	4	—
„ mit 6 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die West-End-Personen-Eisenbahn in Philadelphia, von der Baldwin-Locomotivfabrik in Philadelphia	XIV	36	B	8	—
„ für Schnellzüge mit 6 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern für die Philadelphia und Reading Eisenbahn aus den Werkstätten der genannten Bahn	XIV	36	B	9	—
„ mit 6 gekuppelten Rädern und äusseren Cylindern von der Danforth-Locomotivfabrik in Paterson, New-York	XIV	36	B	14	—
***Güterzugslocomotive** der Paris-Lyon- und Mittelmeer-Bahn. Ausstellungs-Bericht von Emil Stötzer in Linz	XVI	170	XXIII	1—6	—
„ (Mogul-System) für die Great-Eastern-Bahn	XVII	214	—	—	—
Handside's Locomotive für starke Steigungen	XIII	70	—	—	—
Hauptdimensionen und Skizzen der Locomotiven.					
„ Vervollständigung von der Wiener Ausstellung	XI	12	B	1—6	—
Hauptverhältnisse der Locomotiven auf der Ausstellung zu Philadelphia in 1876, Tabelle. Von Dr. Röhrig	XIV	36	B	1—18	—
Lastzuglocomotive, schwere, der hessischen Ludwigsbahn	XV	260	—	—	—
„ zwölfräderige amerikanische	XX	152	—	—	—
Locomotivfabriken, amerikanische	XX	38	—	—	—
Locomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Construction der neu beschafften	XII	40	—	—	—
„ und Tender der Köln-Mindener Bahn	XIV	253	—	—	—
„ eine ungewöhnlich schwere	XVII	76	—	—	—
„ — englische — der Neuzeit	XII	90	—	—	—
„ der Welt. Zahl der —	XIII	125	—	—	—
„ der Kaiserin-Elisabeth-Bahn von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz	XI	38	—	—	—
„ für den Hauptstädtischen Verkehr	XI	40	—	—	—
„ — amerikanische. Vom Ingenieur P. F. Kupka	XV	16	B	1—10	—
„ — neue — für Gebirgsbahnen	XV	220	—	—	—
***Die Locomotiven** der Oesterr. Südbahn in Gottschalk's Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterr. Südbahn	XV	186	—	—	—
„ „ der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf der Pariser Ausstellung (1878)	XVI	38	III	12 u. 13	2—5
			V	17 u. 18	
***Bemerkungen** über Locomotivbau. Von F. von Loeben, Ingenieur der Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft „Vulkan" in Bredow	XIII	26	—	—	—
* „ „ „ Von Emil Tilp, Oberinspector in Wien	XIII	94	—	—	—
Locomotive, breitspurige — der Great-Western-Bahn	XX	150	—	—	—
***Ueber Nowotny's** sechsräderige Locomotive mit verstellbarer Vorderachse	XI	214	XIV	1—6	—
***Die Construction** der Locomotiven mit Rücksicht auf billige Unterhaltung derselben. Vom Obermaschinenmeister Theod. Lange in Buckau	XVIII	11	—	—	—
		55	—	—	—
		96	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
El. Dupuy's electrische Locomotive	XIX	230	—	—	—
***Umbau** von Locomotiven der Griasi-Zarizyner Eisenbahn. Nach Mittheilung von Thomas Urguhart, Obermaschinenmeister in Borisogljebsk	XIX	259	XXXV	5 u. 6	—
Welche Zeit erfordert die Montirung einer Locomotive?	XIX	189	—	—	—
Locomotive von J. E. Wotten in Philadelphia	XIX	109	—	—	—
***Die 1000. Locomotive** der Locomotivfabrik Krauss & Comp.	XIX	147	—	—	—
***Locomotivstärke,** Studie von R. Abt	XVIII	31	—	—	—
***Leichte Locomotive** für Züge mit geringer Bruttobelastung. Construirt von Ant. Elbel, Oberinspector der K. K. priv. österr. Nordwestbahn in Wien	XVII	52	X	12—18	—
***Die electro-dynamische Locomotive.** In Betrieb in der Gewerbeausstellung in Berlin 1879 von Carl Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XVI	249	XXXIII	1—9	—
***Eine neue Locomotive** für Eisenbahn-Omnibus- und Secundär-Betrieb. Mitgetheilt von G. Lenz in Düsseldorf	XVII	102	XV	1—4	—
Locomotive mit Wasserfilter und Schlammfänger	XVII	174	—	—	—
***Die Locomotiven** zum Betriebe der Gotthard-Bahn. Studie von R Abt, Ingenieur im Schweizer. Eisenbahn-Departement in Bern	XVIII XVIII	131 229	XIX XX	1—6 1—6	— —
***Locomotiven** und Eisenbahnwagen auf der nationalen Ausstellung in Brüssel. Von R. Zumach, Ingenier in Brüssel	XVIII XVIII	168 244	XVI XXIV	1—14 1—11	— —
***Locomotiven** und Eisenbahnwagen auf der nationalen Ausstellung zu Brüssel 1880. Von R. Zumach, Ingenieur in Brüssel	XIX	22	VII	1—8	—
Luftlocomotive	XIII	114	—	—	—
Comprimirte Luftlocomotive auf den New-Yorker Hochbahnen	XIX	105	—	—	—
„ **Luft** zum Locomotivbetrieb	XIII	34	—	—	—
Luftlocomotive	XVIII	207	—	—	—
Ueber Mallet's Locomotive	XIV	251	—	—	—
Meyer'sche Locomotive	XI	32	—	—	—
Locomotiv-Normalien für Deutschland als Resultat der letzten Weltausstellung.					
I. Von Nepilly, Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister — Saarbrücken	XI	71	—	—	—
Desgl. II. „ „ „ „ „	XI	160	—	—	—
Desgl. III. „ „ „ „ „	XI	235	—	—	—
Naphtaheizung auf Locomotiven	XIX	189	—	—	—
Personenzuglocomotiven für die Bergisch-Märkische Eisenbahn auf der Wiener Ausstellung	XI	29	II	1—3	—
Personenzuglocomotive, 8rädrige, mit aussenliegenden Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Baldwin Locomotivfabrik in Philadelphia (Weltausstellung zu Philadelphia in 1876. Vom Ing. Dr. Röhrig in Hannover.)	XIV	36	B	2	—
„ 8rädrige, mit aussenliegenden Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Baldwin Locomotivfabrik in Philadelphia	XIV	36	B	5	—
„ 8rädrige, mit aussenliegenden Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Baldwin Locomotivfabrik in Philadelphia	XIV	36	B	7	—
„ 8rädrige, mit äusseren Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Dickson Maschinenfabrik in Scranton, Pa.	XIV	36	B	10	—
„ 8rädrige, mit äusseren Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Dickson Maschinenfabrik in Scranton, Pa.	XIV	36	B	11	—
„ 8rädrige, mit äusseren Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von der Danforth Locomotivfabrik in Paterson N.-Y.	XIV	36	B	13	—
„ 6rädrige, mit äusseren Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von Porter, Bell & Comp. in Pittsburg, Pa.	XIV	36	B	15	—
„ 8rädrige, mit äusseren Cylindern und 4 gekuppelten Rädern. Von W. Mason in Taunton, Mass. (Tenderlocomotive nach Fairlie's System, Steuersystem Heusinger von Waldegg)	XIV	36	B	16	—
Räderkupplung für Gebirgslocomotiven von Rich. Vogel, Maschinenmeister in Ibbenbühren	XV	59	V	1—7	13
Rangirlocomotive	XIII	111	—	—	—
„ auf amerikanischen Eisenbahnen	XIV	98	—	—	—
Schnellzugslocomotive der Carl-Ludwigsbahn von E. Kessler	XI	34	—	—	—
***Schnell-Tender-Locomotive** der Belgischen Staatsbahn. Ausgestellt in Paris 1878. Mitgetheilt von Carl Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XVII	96	XIV	1—13	36—38
Schnellzugslocomotive der Pennsylvania-Bahn	XIX	229	—	—	—
Selbstfeuernde Locomotive	XIV	204	—	—	—
Stathmograph, Fahrtenmesser für Locomotive. Von Dato	XIV	45	VII	1—10	—
Tender-Locomotive der Maschinengesellschaft Karlsruhe	XI	36	—	—	—
„ für Eisenwerke auf der Wiener Weltausstellung	XI	30	—	—	—
„ für die Oberschlesische Eisenbahn	XI	30	III	6—7	—
Detailsbeschreibung von Locomotiven der Wiener Weltausstellung.					
Tender-Locomotiven der Darmstädter Maschinenfabrik und Eisengiesserei	XI	36	—	—	—
„ von Krauss & Co. in München	XI	37	—	—	—
Tender-Locomotive für Bahnen des Kgl. Docks in Chatham	XI	177	—	—	—
„ vierfach gekuppelte mit Truckgestellen	XIII	33	—	—	—
Vierrädrige Tender-Locomotive für Bergwerksbahnen, Nr. 6 und 12 der Weltausstellung in Philadelphia in 1876	XIV	36	B	6 u. 12	—
***Ueber Verwendung** der Krauss'schen Tender-Locomotiven auf der Werrabahn. Von Horn, Maschinenmeister in Meiningen	XVII	244	XXVI	15 u. 16	—
***Tender-Locomotive** für Personenzüge der Prag-Duxer Eisenbahn. Mitgetheilt von Rud. Graf Czernin in Prag	XIX	117	XVIII	1—4	—
Constructions-Verhältnisse der Tender-Locomotive von Carl Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XIX	230	—	—	—
***Nydqvist's** Tendermaschine für Secundärbahnen mit Gepäckraum	XIX	161	—	—	—
Tenderlocomotive schmalspurige der Comp. Fives-Lille	XI	176	—	—	—
* „ der Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell	XIII	19	—	—	—
„ der schmalspurigen Montanbahn Rostoken-Marksdorf	XIII	73	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Tenderlocomotive für schmalspurige Bergwerksbahn, vierrädrige, mit aussenliegenden Cylindern. Von der Baldwin Locomotivfabrik in Philadelphia . . (Weltausstellung zu Philadelphia in 1876. Vom Ingenieur Dr. Röhrig in Hannover.)	XIV	36	B	6	—
„ für schmalspurige Bergwerksbahn, vierrädrige, mit aussenliegenden Cylindern, von Dickson's Maschinenfabrik in Scranton, Pa.	XIV	36	B	12	—
„ für schmalspurige Bahn, für Güterzüge, sechsrädrige, mit 6 gekuppelten Rädern und aussenliegenden Cylindern. Mit Stephenson's Coulissensteuerung. Von der Danforth Locomotivfabrik in Paterson, N.-Y. .	XIV	36	B	14	—
„ für schmalspurige Bahn, nach Fairlie's System, für Personenzüge, achträdrige mit aussenliegenden Cylindern und 4 gekuppelten Rädern, Steuersystem Heusinger von Waldegg. Von W. Mason in Tauton, Mass.	XIV	36	B	16	—
„ für schmalspurige Bahn, achträdrige, mit aussenliegenden Cylindern und 6 gekuppelten Rädern. Von Danemora Hary's Fernway in Schweden	XIV	36	B	18	—
Sechsfach gekuppelte Tenderlocomotive für 1m Spurweite, construirt von Cail & Comp. in Paris	XVII	214	—	—	—
Viercylindrige Locomotive, construirt von Henry F. Shaw	XIX	147	—	—	—
Vordergestell, bewegliches. Locomotiven der Weltausstellung zu Philadelphia in 1876. Nr. 1—5, 7—11, 13 und 15—17	XIV	36	B	1—5, 7—11, 13, 15—17	—
Vordergestelle, bewegliche. Vortheile derselben (siehe die Locomotiven auf der Ausstellung in Philadelphia. Vom Ingenieur Dr. Röhrig in Hannover)	XIV	80	—	—	—
Webb's neues Locomotiv-System	XX	102	XI	5	—
Zwillingslocomotive für eine portugiesische Bahn	XVI	107	—	—	—
Tramway-Locomotiven.	Suppl.				
***Die Construction** der Locomotiven und den Dampfbetrieb von 13 Strassenbahnen	VIII	108	—	—	—
***Locomotive** der Kremsthalbahn von Krauss & Comp. in München	S. VIII	108	XX	1—4	—
***Tramway-Locomotive** für Haag-Scheveningen, gebaut von Merryweather & Sohn . . .	S. VIII	108	XXI	1—6	—
* „ für Cassel-Wilhelmshöhe, gebaut von Henschel & Sohn in Cassel . .	S. VIII	108	XXII	1—8	—
* „ der Schweizer Locomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur . . .	S. VIII	108	XXIII	1—6	—
***Güterzug-Tramway-Locomotive** der Strassenbahn von Mülhausen im Elsass	XX	23	II	1—3	—
Hughes' Patent-Strassen-Locomotive	XV	40	—	—	—
Vaesen's Locomotive für Strassenbahnen	XV	40	—	—	—
Dampfbetrieb der Tramway's zu Paris	XV	260	—	—	—
Amerikanische Locomotive für Strassenbahnen	XIV	252	—	—	—
Tramway-Locomotive (Patent Brown)	XVII	256	—	—	—
***Beschreibung** der preisgekrönten Tramway-Locomotive (System Krauss)	XIX	9	II	1—3	—
***Die internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz** in Arnheim (Holland)	XIX	7	II	4	—
***Auszug** aus dem officiellen Jury-Bericht über die auf der Ringbahn zu Arnheim in den Monaten April und Mai 1881 stattgefundenen Proben von Tramway-Locomotiven	XXI	91	—	—	—
Versuchsfahrten mit Tramway-Locomotiven in Wien	XIII	260	—	—	—
Strassenlocomotiven	XIII	124	—	—	—
Dampfwagen für Strassenbahnen (Grantham's)	XII	41	—	—	—
Locomotiven — amerikanische — für Strassenbahnen	XIV	252	—	—	—
Rowan's Locomotive für Strassenbahnen	XIV	252	—	—	—
Ueber einzelne Constructionstheile von Locomotiven und Dampfmaschinen.					
***Achsen.** Bedingnisse für —. Vom Ober-Inspector Emil Tilp in Wien	XIII	103	—	—	—
* „ Ueber die Entstehung von Anbrüchen und Brüchen an Locomotiv-Achsen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn. Mittheilung der Kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt . . .	XV	235	II	1—24	—
* „ Radiale und windschiefe Stellung der Endachsen an Tender-Locomotiven. Von C. Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XIX	78	—	—	—
***Achslager.** Ist eine Rothguss-Composition erfunden, welche ohne Ausfütterung mit Legirung sich zu Locomotiv- und Tender-Achslagern bewährt hat? (Referent: Direction der K. Preusss. Ostbahn)	S. V	90	—	—	—
*Mit welchem Erfolge sind Achslager (Zapfenlager) von Phosphorbronze zur Anwendung gekommen? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	237	—	—	—
***Ueber Achsenlager.** Von Dr. E. Künzel in Blasewitz	XI	131	—	—	—
Ausblasventile siehe Cylinderventile.					
Auswaschlöcher siehe Reinigungsluken.					
***Balancier.** Principielle constructive Vortheile der Anwendung der ungleicharmigen Balanciers für Locomotive mit niedern Rädern und kleiner Fahrgeschwindigkeit bei grosser Zugkraft. Vom Ingenieur Th. Gross in Zürich	XI	118	E	1—4	—
***Einfluss** der Federn und Balanciers auf die Sicherheit des Ganges der Locomotiven. Vom Maschinentechniker von Borries in Hannover	XV	10	—	—	—
Bandagen siehe Radreifen unter Wagen.					
***Bremsen.** Welche neue Erfahrungen liegen vor in Bezug auf Bremsen und zwar: a) über selbstwirkende Bremsen, b) über Heberlein'sche und sonstige Schnellbremsen, c) über das Material der Bremsklötze? (Referent: General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn) . . .	Suppl. V	110	—	—	—
* „ Welche Erfahrungen sind mit denjenigen Bremseinrichtungen gewonnen, bei welchen das Gewicht der Locomotive nutzbar gemacht wird? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	260	—	—	—
* „ Wo sind Le Chatelier'sche Dampfbremsen in regelmässiger Benutzung, und welche Erfahrungen sind damit erzielt worden? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	262	—	—	—
Automaticität der Bremsen	XIX	109	—	—	—
Continuirliche Bremsen	XI	80	—	—	—
Versuche mit continuirlichen Bremsen	XIII	64	—	—	—
* „ „ „ „ auf der Main-Weserbahn. Erster Bericht darüber vom Ober-Ingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	295	—	—	—
***Bericht** über die Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn. Vom Herausgeber. Steel'sche Luftdruckbremse	XV	27	II III	6—10 8—11	— —
Einführung continuirlicher Bremsen auf französischen Eisenbahnen	XV	124	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Continuirliche Bremsen	XVIII	258	—	—	—
***Selbstthätige Frictionsbremse** nach der patentirten Construction von L. Becker, Central-Inspector der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien	XV	239	XIX	1—9	—
***Hardy's** Vacuumbremse in Gottschalk's Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterreichischen Südbahn	XV	155, 196	—	—	31 u. 32
***Die Vacuumbremse** nach Hardy's Patent	XVII	204	XXIII	1—15	—
***Combination** einer Dampf- und Handbremse	XVIII	10	VII	1 u. 2	1
***J. Heberlein's** Locomotiv-, Tender- und Wagen-Schnellbremse	XI	41, 68	V	1—5	—
***Die Heberlein-Schnellbremse** (bei den Casseler Versuchen)	XV	113	IX	1—4	—
***Die Eigenschaften** des Heberlein'schen Bremsapparates in theoretischer und practischer Beziehung. Dargestellt von J. Maurer, Abtheilungs-Maschinenmeister der Bayerischen Staats-Eisenbahnen	XVIII	139	XIV	7—10	40—42
Continuirliche Bremsen auf französischen Bahnen	XIX	191	—	—	—
***Lechatalier's** Gegendampfbremse. Ueber die Wirkung und Berechnung der Gegendampfbremse von Lechatalier. Von A. von Borries, Maschinen-Ingenieur in Hannover	XII	82	VII	5—7	32
Gegendampfapparat für Locomotiven. Von Harmignies	XIII	69	C	5—11	—
***Bremsventil,** Patent von Borries, Maschinen-Ingenieur in Hannover	XIII	94	VIII	10—12	—
***Dampfbremse,** combinirt mit Rauchkammer-Einspritzhahn und Schornstein-Dampfhahn nach System Mannhart	XIII	15	III	1—13	—
***Sander's** automatische Vacuumbremse	XVII	71	—	—	17—22
***Smith's** Vacuumbremse auf der Bergisch-Märkischen Bahn	XV	207	XVI	1—8	—
Vergleichende Versuche mit verschiedenen Bremssystemen (Clark- u. Webb — Kettenbremse. Smith — Vacuumbremse, Westinghouse — Vacuumbremse, Steel u. Mc. Innes — Luftbremse, Fay — continuirliche Bremse, Westinghouse — automatische Luftbremse, Barker — hydraulische Bremse, Clark — hydraulische Bremse.) Aus dem Reisebericht vom Ingenieur Rumschöttel	XIV	268	XXI, XXII	1—13, 1—6	—, —
Westinghouse's atmosphärische Bremse in Anwendung in England	XIII	36	III	26—27	—
„ selbstthätige Luftbremse. Vom Ingenieur Rumschöttel	XIV	265	XXI, XXII	1—13, 1—6	—
***Bericht** über die bei der französischen Westbahn in Anwendung befindliche Westinghouse-Bremse, vorgetragen in der Versammlung der Société des ingenieurs civils am 1. Juli 1881 von Jules Morandière, Ingenieur	XIX	37, 105, 147	V, VI, XVI, XVII, XXII	1—8, 1—7, 1—10, 1—11, 1—6	—, —, —, —, —
***Beschreibung** eines Diagramms für die Berechnung der Bremskraft und den Einfluss von Gefällen beim Anhalten. Vom Ingenieur Alb. Kapteyn	XX	136	XXIII	—	—
Bremsen siehe auch Wagen-Bremsen.					
Contregewicht siehe Gegengewicht.					
***Coulissen.** Vorrichtung zum Schleifen der Hängetaschen und Locomotivlineale vermittelst Schmirgelscheiben. Vom Maschinenmeister Gross in Aalen	XV	74	VI	1—12	—
***Coulisse** mit verstellbarem Gleitbacken nach Joh. Kernaul's Construction. Mitgetheilt vom Ingenieur Klaunich in München	XII	146	XII	11—12	—
Das Voreilen der Schieberventile bei den Coulissensteuerungen	XII	222	—	—	—
***Cylinder.** Sind in den letzten Jahren auf Bahnen des Vereins Locomotiven mit innenliegenden Cylindern in grösserem Maasstabe beschafft worden und liegen wirkliche Erfahrungen über die Frage vor, ob und unter welchen Bedingungen die innenliegenden oder die aussenliegenden Cylinder den Vorzug verdienen? (Referent: Kgl. Direction der Main-Weserbahn)	Suppl. V	105	—	—	—
***Kernaul's** Befestigung der Cylinderdeckel	XVI	9	IV	10 u. 11	—
***Ueber Befestigung** der vorderen Cylinderdeckel an Locomotiven. Vom Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister A. Woytt in St. Wendel	XIII	200	XIII	1—4	—
Neuer Cylinderschmierhahn für Locomotiven	XVI	150	XX	18—21	—
Schmierapparat für Dampfcylinder und Schieber. Von Fr. Schulze	XI	258	IX	5—7	—
***Beschreibung** einer Schmierbüchse mit Pumpeinrichtung für Dampfcylinder beziehentl. Locomotiv-Cylinder. Construirt von Dreyer, Rosenkranz & Droop in Hannover	XI	160	XI	10—13	—
Selbstthätiger Schmierapparat für Kolben und Schieber. Von F. G. Voss	XIII	113	VIII	13	—
***Verbesserungen** des Schauwecker'schen Oeltropfapparates	XIII	201	XIII	13	—
***Schauwecker's** pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Locomotiv-Schieber und Kolben. Neueste Verbesserung	XVII	243	XXVIII.	24	—
***Condensation- und Oeltropfschmiervasen** mit Glasumhüllung von Jac. Neblinger, Werkstätten-Assistent der Kaiserin Elisabeth-Bahn	XVII	143	XIX	10—13	—
***Ueber die Schmierung** der Locomotivkolben und Schieber. Von J. Grossmann, Ingenieur in Wien	XX	66	—	—	—
***Schmierbüchse** nach dem Patent der Locomotiv- und Maschinen-Fabrik J. Kernaul & Co. in München	XIII	57	VI	1—2	—
Cylinder-Ausblasventile. Dampfausblasventile für Cylinder und Schieberkasten. Von Berth. Port, Ingenieur in Trautenau	XIII	200	XIII	5—7	—
Cylinder-Ausblas-Hähne von Hayes und Schlack	XVII	39	—	—	10 u. 11
Locomotivcylinder-Ausblaswechsel, construirt von L. Gassebner, Inspector der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XVII	173	—	—	48—50
Dampfbremsen siehe Bremsen.					
Dampfdom siehe Kessel.					
Dampfdruck-Oeler, amerikanischer. Mitgetheilt von C. Schaltenbrand	XIV	152	XIII	5—7	—
Dampfkolben. Erweisen sich Dampfkolben mit durchgehenden Stangen in Bezug auf die längere Dauer der Cylinder als nützlich, und ist dies event. in einem Grade der Fall, dass die Mehrkosten der Stopfbüchsenpackung aufgewogen werden? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover)	Suppl. VI	241	—	—	—
Ueber Dampfkolben. Vom Maschinenmeister Gross in Aalen	XIII	54	V	1—2, 16-18	—
Ueber Dampfkolben-Explosion besonderer Art. Vom Maschinen-Director Kirchweger in Hannover	XIV	251	—	—	—
Ueber Explosion von Kolbenkörpern von R. Meyer	XV	200	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Explosion eines Dampfkolbens,** Mittheilung aus dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin	XII	240	—	—	—
***Dampfläutewerke.** Läutevorrichtung mittelst Dampf an amerikanischen Locomotiven	XII	220	XIV	16—17	—
***Schäfers** selbstthätiges Läutewerk für Rangirlocomotiven	XV	75	VI	13—14	—
***A. Dülken's** Läutewerk für Locomotiven	XV	220	XVI	9 u. 10	—
***Dampfläutewerk** von Ed. Pohl	XVI	38	I	13—14	—
* „ construirt von R. Latowski, Maschinenmeister der Oels-Gnesener Bahn in Oels	XX	96	XII	5—8	—
***Schichau's** Dampfläutewerk	XX	242	XXIX	8 u. 9	—
Dampfpfeifen mit vertikal stehendem Hahn	XVII	76	X	21—22	—
***Ueber Locomotiv-Dampfpfeifensignale,** deren Intensität und Wirksamkeit. Von L. Gassebner, Inspector der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XVIII	258	XXIII	22	—
***Vorschlag** zur Einrichtung einer Nothbremsen-Signalpfeife an der Locomotive. Von Jac. Schick in Castel	XII	91	—	—	—
***Dampfschieber.** Welches Material wird für die Dampfvertheilungsschieber am geeignetsten gehalten und wie hat sich das partielle Ausfüttern der Rothgussschieber auf den Gleitflächen bewährt? (Referent: Kgl. Direction der Preussischen Ostbahn)	Suppl. V	87	—	—	—
*Welches sind die neueren Erfahrungen über die Verwendung von Dampfschiebern und Kolbenringen aus Phosphorbronze, im Gegensatze zu solchen aus Gusseisen und gewöhnlicher Bronze? (Referent: Königlich Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	240	—	—	—
***Schieber** mit selbsthätiger durch Dampfdruck bewirkten Einölung der ganzen Schiebergleitfläche. Von C. v. Lüde, Oberingenieur in Berlin	XVII	103	XV	14—20	—
***Entlastungsschieber** bei Locomotiven der Griasi-Zarizyner Eisenbahn. Von Thomas Urguhart, Obermaschinenmeister in Borisogljebsk. Siehe auch Kanalschieber	XIX	259	XXXV	5—6	—
Turner's entlasteter Schieber	XII	136	VIII	8—10	—
Das Voreilen der Schieberventile bei den Coulissensteuerungen	XII	222	—	—	—
***Bestimmung** der Weite der Dampfkanäle in den Schieber-Kastenflächen von Locomotiven. Von R. Koch in Dortmund	XIV	27	—	—	—
***Dampfschieber** aus Phosphor-Bronze. Von Emil Tilp, Oberinspector in Wien	XV	10, 94	—	—	—
Dampfstrahlpumpe siehe Injecteure.					
Dampfumsteuerungs-Vorrichtung bei Locomotiven	XIII	213	XV	1—8	—
*Hat die Schraubensteuerung zu irgend welchen Inconvenienzen geführt? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. V	84	—	—	—
***F. Essig und J. Carmine's** patentirte combinirte Schrauben- und Hebelsteuerung für Locomotiven	XVII	241	XXVII	1—6	—
Verbesserter Steuerungshebel	XII	222	—	—	—
***Verbesserter Steuerhebel** in Verbindung mit der Steuerschraube. Construirt von F. X. Mannhart in Mödling	XIV	33	VI	6—10	—
Deckenanker. Darby's Feuerkisten-Decken-Anker	XI	129	VI	7—8	—
* „ Ueber die Verankerung von Locomotiv-Feuerkästen. Von A. von Borries in Hannover	XIII	143	F	4—11	—
Entlastungsschieber siehe Dampfschieber.					
***Excenter.** Winkelmesser für Locomotivexcenter. Vom Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister Oestreich in Hanau	XV	59	D	17—18	—
***Excenter-Winkel-Messapparat** von Georg Kovàcs, Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien	XVI	34	V	15. 16	—
***Locomotiv-Excenter-Stellapparat.** Von Sigm. Kordina, Ingenieur der Maschinenfabrik der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Wien	XVI	76	XIII	7—10	—
***Apparat** zum Messen und Controliren der Voreilwinkel und Excentricitäten bei Locomotiv-Excentern. Von Ed. Suchaneck, Werkstätten-Vorstand der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Salzburg	XVI	138	XX	1—9	—
***Excenter-Winkelmesser** für Locomotiven mit Gegenkurbeln, construirt von W. Hantschke, Ingenieur in Triest	XIX	216	XXIX	7—9	—
***Befestigung** der Excenterscheiben an den Locomotiv-Treibachsen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nach Angabe des Central-Inspectors Lud. Becker in Wien	XI	74	D	8—12	—
***Exhaustor.** Welche Construction des Exhaustors an Locomotiven hat sich am meisten bewährt? (Referent: Direction der Main-Weserbahn)	Suppl. V	91	—	—	—
***Federbund,** patentirter für Eisenbahn-Fahrzeuge von H. Ehrhardt in Düsseldorf	XIX	135	XVIII	7—10	—
Selbstthätige Feuerbeschickung bei Locomotiven von A. Focke in Bernburg	XVII	40	—	—	—
***Feuerkasten.** Welche Erfahrungs-Resultate liegen über die neueren Feuerkasten-Constructionen, sowie über die verschiedenen Aufhängungen der Feuerkasten-Decken mittelst Stehbolzen, im Vergleich der Decken-Verankerung mittelst Ankerbarren vor? Hat sich bei den Decken-Stehbolzen Vernietung oder Verschraubung mittelst Muttern besser bewährt? (Referent: Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn)	Suppl. VI	215	—	—	—
*In welchem Umfange kommen Feuerkasten ganz oder theilweise von Stahl oder Eisen vor, wie bewähren sich dieselben, und liegen bezüglich Verwendung bestimmter Stahl- und Eisensorten und bestimmter Constructionen und Dimensionen besondere Erfahrungen vor? Bei welchem Druck sind sie angewandt? (Referent: Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn)	Suppl. VI	221	—	—	—
*Haben die Feuerkasten mit vergrössertem Krümmungs-Radius der Wände, Decken und Ecken sich bewährt, welche Radien sind angewendet und bei welchem Dampfdruck? (Referent: Direction der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen)	Suppl. VI	222	—	—	—
*Sind Constructionen in Anwendung, durch welche die Verankerung der Feuerkasten mit dem äusseren Kesselmantel der Locomotive durch Stehbolzen entbehrlich wird, ohne die Betriebssicherheit und Verdampfungsfähigkeit der Kessel zu beeinträchtigen, und welcher Art sind diese Constructionen? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn)	Suppl. VI	224	—	—	—
***Locomotiv-Feuerbüchse** mit unverbohrter Decke. Mitgetheilt von A. Lindner, Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Simmering bei Wien	XII	145	XII	8—10	—
Locomotivkessel und Feuerkästen aus Stahl	XIII	252	—	—	30—3
***Ueber die Verankerung** von Locomotiv-Feuerkästen. Von A. von Borries in Hannover	XIII	143	F	4—11	—
Kaselowsky's Feuerbüchsen-Construction	XIII	113	—	—	—
Feuerbüchse mit Röhrenkessel ohne Stehbolzen. Von E. Kaselowsky in Berlin	XIV	82	VII	11—16	—
Feuerbüchsen von Stahl, in bedeutender Grösse, zum Brennen von Anthracit. (Siehe die Locomotiven auf der Weltausstellung in Philadelphia 1876. Vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	80	—	—	—
***Feuerbüchse.** Die geänderte Webb'sche Feuerbüchse. Mitgetheilt von Rob. Gross, Hauptwerkstätten-Chef der ungar. Nord-Ostbahn in S. A. Ujhely	XVI	52	VIII	12—17	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Zur Festigkeit** gewölbter Locomotivfeuerkästen. Von R. Zumach, Ingenieur in Brüssel	XVI	274	—	—	49. 50
Flachkeil zur Dichtung von Rissen in Feuerbüchswänden. Von L. Knölke	XX	37	V	8—10	—
***Feuerbüchsen.** Ueber die Ursachen der Risse in den Ecken der kupfernen Locomotiv-Feuerbüchsen, der rillenförmigen Ausfressungen der Stehkessel-Mantelplatten in den äussersten Stehbolzen-Reihen und ein neues, vorzugsweise bei bestehenden Kesseln anzuwendendes Mittel zur Verhinderung der Entstehung und des Fortschreitens dieser Defecte. Von Edm. Wehrenpfennig, Ingenieur der österr. Nord-Westbahn in Jedlersee bei Wien	XVII	9 87	IV	1—13	—
Feuerbüchse mit Decken-Verankerung von Leach	XVII	215	—	—	—
Feuerlöcher für Locomotiv-Kessel	XI	31	II	12—14	—
***Feuerthüre** für Locomotiven mit Excenterverschluss. Mitgetheilt vom Ingenieur L. Kleiber in Heilbronn	XV	136	XI	3—6	—
Feuerung. Betrachtungen über die Feuerung der Locomotivkessel. Von R. Zumach, Ingenieur in Brüssel	XVI	180	—	—	—
***Funkenfänger.** Sind neue Constructionen von Funkenfängern für Locomotiven vorhanden, bei denen Rücksicht auf die verschiedenen Brennmaterialien, insbesondere auf Braunkohle und Torf genommen ist und welche Erfahrungen darüber liegen vor? (Referent: Grossherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	82	—	—	—
*Sind Funkenfänger neuerer Construction für die verschiedenen Brennstoffe in Anwendung und erprobt, welche das Funkensprühen wirksam verhüten, ohne die Leistungsfähigkeit der Locomotiven erheblich zu beeinträchtigen? (Referent: Generaldirection der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten)	Suppl. VI	253	—	—	—
***Ueber Funkenfängerapparate,** Locomotivrauchfänge und einen neuen Funkenfängerapparat. Von Berth. Curant, Oberingenieur und Werkstätten-Vorsteher der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in Wien	XII	55	V	6—15	—
Funkenfänger-Schornstein der Locomotive „Tauern“	XII	137	C	4	—
***Funkenfänger** für Locomotiven von Gust. Hohlfeld in Dresden. Mitgetheilt von Ingenieur M. Friedrich, Kgl. Maschinen-Inspector der Sächsischen Staatsbahnen	XVII	239	XXVI	10—14	—
Ueber Locomotiv-Funkenfänger-Apparate. Von B. Curant, Inspector der Kaiserin-Elisabeth-Bahn	XVIII	121	XII	16. 17	—
***Preisausschreiben** für Funkenfänger	XVIII	123	—	—	—
***Patentirter Funkenfänger** für Locomotiven System Petzold	XIX	216	XXIX	6	—
***Gegengewicht.** Sectorförmiges Contregewicht. Vom Maschinenmeister N. Antoschin in Libau	XI	118	—	—	6 u. 7
*Haben sich die Locomotiven nach dem System Hall bewährt? (Referent: Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn)	Suppl. V	103	—	—	—
Hähne. Farron's Hahn	XIII	33	III	23	—
***Heizung.** Die Kosten der Locomotivheizung bei der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und die Nepilly'sche Locomotiv-Feuerung	XIX	17	—	—	1—4
***Erfahrungen** mit der Nepilly'schen Locomotiv-Feuerung	XX	231	—	—	53—56
***Injectoren.** Welche neuere Erfahrungen liegen über die verschiedenen Constructionen der Dampfstrahlpumpen (saugende und nichtsaugende) vor, und welches System hat sich als das vortheilhafteste bewährt? (Referent: General-Direction der Kgl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	250	—	—	—
***Theorie** der Injectoren. Von G. Mertlitsch, Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien	XI	148	—	—	—
***Körting's** Patent-Injector	XI	175	XI	15—18	—
***Ueber die neuen Locomotiv-Injectoren** der Wiener Weltausstellung. Mitgetheilt von G. Mertlitsch, Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien	XII	9	III IV	1—4 1—4	3. 4
***Neuer Injector.** Construirt und ausgeführt von A. Dülken (vormals Fr. Schilly) in Düsseldorf	XIII	244	XVIII	7—10	—
Injectoren. E. Körting's Universal-Locomotiv-Injector für heisses Wasser. Patentirt in Preussen und allen anderen Ländern	XIV	60	VIII	13—14	—
***Körting's Universal-Injector** mit Vorwärmer	XVI	195	—	—	—
Neuer Friedmann'scher Injector	XVI	282	XXXII	8 u. 9	—
***Anwendung der Injectoren** als Kraft erzeugende Motoren auf hydraulische Hebevorrichtungen Mitgetheilt vom Maschinenmeister Othegraven in Düsseldorf	XVII	6	III	1—7	—
***Kanalschieber.** Liegen auf Indicatorversuche sich stützende Erfahrungsresultate über die Vortheile, welche Kanalschieber den gewöhnlichen Schiebern gegenüber gewähren, vor? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	244	—	—	—
***Kessel.** Welche neuere Erfahrungen sind mit Kesseln aus Tiegelgussstahl- und Bessemerstahl-Blech gemacht worden? (Referent: Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn)	Suppl. V	74	—	—	—
*Welches sind die mit Stahlkesseln in neuerer Zeit gemachten Erfahrungen, und sprechen dieselben für deren weitere Einführung. (Referent: Generaldirection der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	194	—	—	—
*Welcher Werth für die Constatirung des betriebssicheren Zustandes eines Kessels ist der Druckprobe gegenüber einer inneren Untersuchung beizumessen? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	196	—	—	—
*Welche neuere Erfahrungen sind über das Fortlassen des Dampfdomes gemacht worden, unter welchen Verhältnissen ist dies angemessen, und welche Anordnung des Regulators etc. ist für diesen Fall zu empfehlen? (Referent: Direction der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen)	Suppl. VI	199	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind bezüglich der Haltbarkeit und Verankerung des oberen Theils der ebenen Dampfkessel-Rückwände gemacht worden? (Referent: Specialdirection der Hess. Ludwigsbahn)	Suppl. VI	201	—	—	—
*Liegen Erfahrungen vor über Structur-Veränderungen der Bleche bei Locomotivkesseln nach einer gewissen Benutzungszeit, und ist es angezeigt, Locomotivkessel nach einer bestimmten Benutzungsdauer, auch wenn sie die vorgeschriebenen Kesselproben anstandslos bestehen, aus Sicherheitsgründen ausser Dienst zu stellen? (Referent: Kaiserl. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	204	—	—	—
*Welchem Einflusse ist das löcherige und rillenförmige Ausfressen der Bodenplatten und Rohrwände der Locomotivkessel zuzuschreiben, und giebt es Schutzmittel dagegen? (Referent: Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	206	—	—	—
***Ludw. Becker's** Locomotivkessel. Hergestellt in den Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien	XI	9	III	13—16	—
Webb's Locomotiv-Stahlkessel auf der Wiener Ausstellung	XI	28	III	8—12	—
Ueber Verankerung von Locomotivkesseln. Von R. Koch, Vorsteher des technischen Büreaus der Maschinen-Verwaltung der Köln-Mindener Bahn in Dortmund	XII	12	—	—	5—15
***Kupferüberzug** von Locomotivkesselblechen. Mitgetheilt vom Ingenieur P. F. Kupka in Wien	XII	81	—	—	—
Locomotivkessel von Stahl	XV	41	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Versuche** mit Eisenbahn-Material (Kesselbleche). Vom Ingenieur J. van Hamel	XV	20	—	—	—
*Welcher Werth für die Constatirung des betriebssicheren Zustandes eines Kessel ist der Druckprobe gegenüber einer inneren Untersuchung beizumessen? Mitgetheilt vom Oberingenieur und Werkstätten-Vorsteher G. Stockhamer in Jedlersee	XV	247	—	—	—
***Einfluss** der einzelnen Kesselabmessungen auf die Erzeugung des Dampfes. Vom Ingenieur R. Koch	XVI	63	—	—	—
***Ueber die zweckmässigste Gestaltung** der Locomotivkessel von R. Zumach, Ingenieur bei der Administration der Belgischen Staatsbahnen in Brüssel	XVIII	26 60	IX	1—10	—
***Locomotivkessel** mit Vorfeuer aus feuerfestem Material von Stefan Verderber, General-Inspector der Kgl. ungarischen Staatsbahnen	XVI	172	XXIII	7—13	—
Kesselarmatur für Locomotiven, construirt von J. Johann, Ingenieur der St. Louis- und Pacific-Bahn in Springfield	XX	242	XXIX	9—14	—
Kesselventil, neues für Locomotiven und andere Kessel. Von M. Höhn, Werkmeister der Bayer. Ostbahn in Schwandorf	XII	116 180	VIII	11—14	—
Kolben siehe Dampfkolben.					
***Kolbenringe.** Knoepke's selbstthätige — mit verbessertem Schluss	XV	107	VIII	8—13	—
***Ueber Kolbenringe** von Emil Tilp, Maschinen-Werkstätten-Inspector der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn	XI	23	—	—	—
***Kreuzkopf** für Locomotiven. Neue Construction von Thomas Urguhart	XIV	197	XVII	8—12	—
* „ Neue Construction eines — für Locomotiven. Von Otto Busse, jun., Maschinen-Ingenieur der Dänischen Staatsbahnen in Aarhuus	XV	50	IV	7—9	—
* „ Vorrichtung zum Herausnehmen der Kreuzkopfkeile. Von C. Brandes, Techniker in Giessen	XVI	243	XXXI	14	—
***Kuppelung.** Emil Tilp's a. pr. Sicherheits-Vorrichtungen gegen das Schlingern der Locomotive und Tender, oder von gekuppelten Fahrzeugen überhaupt	XII	196	XIV	5—11	44—47
* „ Versuche mit dem Tilp'schen Apparat gegen das Schlingern	XIII	23	—	—	12—13
* „ Ueber die Tilp'sche Sicherheitsvorrichtung gegen das Schlingern von Locomotive und Tender. Vom Ingenieur J. Grossmann in Wien	XIII	88	VII	9—10	—
„ Ueber die Tilp'sche Sicherheitsvorrichtung gegen das Schlingern. Von Emil Tilp, Oberinspector	XIII	114	—	—	—
* „ Die Sicherung der Locomotiv-Bewegung. Von Emil Tilp, Oberinspector in Wien	XIII	147	—	—	—
* „ Beobachtungen über die Abnutzung der Radreifen bei Verwendung des Tilp'schen Apparates gegen das Schlingern. Von Otto Gebauer, Chef der Maschinen-Abtheil. der Buschtehrader Eisenbahn in Prag	XIII	150	—	—	—
„ Resultate der E. Tilp'schen Vorrichtung gegen das Schlingern der Locomotiven und Tender auf der Kronprinz-Rudolfbahn	XIII	215	—	—	—
* „ Ueber feste — zwischen Locomotive und Tender. Von A. v. Borries, Maschinen-Techniker an der Hannover'schen Staatsbahn	XIV	55	D	1—10	—
„ der Preussischen Ostbahn	XIV	57	D	4	—
„ von Emil Tilp	XIV	57	—	—	—
* „ von Borries, Wilfert, Polonceau. Von Emil Tilp	XIV	154	—	—	—
* „ Die Dreibolzenkuppelung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Mitgetheilt von Ferd. Förster, Ingenieur in Budapest	XIX	11 138	III —	3—13 —	— 22
* „ zwischen Locomotive und Tender auf der Bergisch-Märkischen Bahn. Mitgetheilt vom Obermaschinenmeister Klinge in Berlin	XII	116 180	IX —	8—9 —	— —
***Kuppelstangen.** Welche Erfahrungen liegen über die Verwendung von Kurbeln, Kurbelstangen und Kuppelstangen aus Bessemerstahl vor? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn)	Suppl. VI	246	—	—	—
* „ Sicherheitsvorrichtungen gegen das Herausfallen der Kuppelstangen-Scharnierbolzen. Von Franz v. Beszedits, Oberwerkführer der K. Ungar. Staatsbahnen. Mitgetheilt von Ferd. Förster	XV	9	A	8—10	—
***Vorrichtung** zum Bearbeiten halbrunder Leit- und Kuppelstangenlager. Von J. Watzka, Ingenieur und Werkstätten-Vorstand der Buschtehrader Eisenbahn in Komotau	XV	253	XII	10 u. 11	—
Kuppelstangenkopf, excentrischer, von Jos. Bader, Werkführer in Marburg	XVII	70	X	19. 20	—
***Ueber die Verwendung** schmiedeeiserner Leit- und Kuppelstangenlager bei Locomotiven. Von C. Topf, Ingenieur-Assistent in Steyr	XI	160	XI	10—13	—
Vereinfachte Kopfconstruction für Trieb- und Kuppelstangen. Von C. Heinrich, jun. Ingenieur	XIII	212	XIII	16—18	—
Neue Schmierbüchse für Kurbelstangen und bewegliche Theile für Locomotiven	XVI	106	VI XIV	11. 12 19. 20	— —
***Kurbelzapfen.** Ueber Befestigung der —. Mitgetheilt von A. Woytt, Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister in St. Wendel	XVI	146	XVIII	17—20	—
***Lager.** Mit welchem Erfolge sind Achslager (Zapfenlager) von Phosphorbronce zur Anwendung gekommen? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	237	—	—	—
* „ Ist eine Rothguss-Composition erfunden, welche ohne Ausfütterung mit Lagerung sich zu Locomotiv- und Tender-Achslagern bewährt hat? (Referent: Direction der Kgl. Preuss. Ostbahn)	Suppl. V	90	—	—	—
* „ Ueber Achsenlager. Von Dr. Künzel in Blasewitz bei Dresden	XI	131	—	—	—
* „ Weissmetall- oder Zinn-Composition für Locomotiv- und Waggon-Achslager etc. Mitgetheilt von Fr. Fecht, Eisenbahnbeamter a. D. in Sumy	XVIII	120	—	—	—
***Leistungsfähigkeit** der Locomotive. Graphische Darstellung der Leistungsfähigkeit einer Locomotive hinsichtlich der Dampfproduction. Vom Ingenieur J. Strauss in Bromberg	XIII	8	A	7	—
Locomotiv-Lampe, electrische	XVIII	207	—	—	—
* „ **und Schiffslampe** (Patent H. Sedlaczek und F. Wikulill), ausgeführt von S. Schuckert in Nürnberg	XIX	83	—	—	12—14
Gasbeleuchtung der Locomotivlaternen	XX	151	—	—	—
Manometer. Transparente Manometer von Schäffer und Budenberg	XII	175	—	—	—
* „ Rau's transparente Manometer	XII	264	—	—	—
„ Das Manometer-Sicherheits-Ventil. (Patent Helwig & Kaiser)	XIV	240	XX	12. 13	—
„ Ueber Federmanometer (von Dreyer, Rosenkranz & Droop)	XIX	217	—	—	48—50
***Radbelastung.** Die praktische Ermittelung und Rectification der Radbelastungen der Locomotive und anderer Eisenbahnfahrzeuge. Von Erich Pfeil, Ingenieur der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien	XV	108	—	—	—
Räder siehe diese unter Wagen.					

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Radflantschen-Schmierung.** Welche Erfahrungen liegen über Verminderung der Abnutzung der Radflantsche in Curven bei Anwendung verschiedener Schmiermittel vor? (Referent: Generaldirection der Kgl. Sächsisch. Staatsbahnen)	Suppl. VI	238	—	—	—
„ *Das Schmieren der Spurkränze der Locomotiv-Vorderräder. Mittheilung von Obermaschinenmeister Mahla in München	XIV	183	—	—	—
* „ Ueber Schmierung der Spurkränze der Locomotiven. Mitgetheilt von K. Querner, Maschinenmeister-Assistent der Oberhessischen Bahnen	XV	3	A	1—3	—
„ Neuer Oelschmierer für Radkränze von Locomotiven	XVI	106	XIV	15—18	—
„ Radflantschen-Benetzer für Locomotiven von J. Dürr	XVI	152	—	—	—
„ Schmierung der Spurkränze der Locomotiven	XIII	34	—	—	—
* „ Schmiervorrichtung, selbstthätige, zur Verhütung des Scharflaufens der Spurkränze an den vorderen Rädern der Locomotive. Von Fr. Fecht, Oberwerkführer der Fastower Eisenbahn in Bobrinskaia	XVII	8	III	8—11	—
***Radial-Stellung der Achsen.** Radiale und windschiefe Stellung der Endachsen an Tenderlocomotiven. Von C. Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XIX	78	—	—	—
***Ueber Abnutzung** der Locomotiv-Radreifen in Folge des Gleitens der Räder. Von L. Brandau	XVI	107	XIII	11. 12	—
Radreifen, siehe auch diese unter Wagen.					
***Radsterne.** Behandlung und Reparatur gebrochener, schmiedeeiserner Radsterne von Locomotive und Tender	XVIII	119	—	—	—
***Rauchverbrennung.** Welche Apparate zur Rauchverbrennung haben sich als zweckentsprechend erwiesen, und bei welchen Brennmaterialien? (Referent: Direction der Kgl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	255	—	—	—
* „ Vorrichtung zum Rauchverzehren bei Locomotiven. Construirt von Fr. Reimherr, Obermaschinen-Ingenieur der europ.-türkisch. Eisenbahnen in Constantinopel	XIII	243	XVIII	6	—
Reflector. Richard's Eisenbahn-Reflector	XIII	251	—	—	60
***Regulator.** Leicht bewegliche Regulatoren bei Locomotiven. Mitgetheilt von H. Tapezierer, Oberingenieur der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz	XVI	169	XII	8—10	—
* „ Leicht bewegliche Regulatoren bei Locomotiven. Mitgetheilt von Otto Gebauer, Oberinspector der a. p. Buschtehrader Eisenbahn in Prag	XVI	234	—	—	—
* „ Watkey's Regulator-Ventil	XI	131	XVIII	3. 4	—
***Reinigungsluken.** Bemerkungen über — und Auswaschlöcher. Von G. Stockhammer	XIII	56	V	14—15	—
***Roststäbe.** Sind bei Locomotiven die gusseisernen Roststäbe den schmiedeeisernen vorzuziehen und welche Form ist bei beiden Materialien für die verschiedenen Brennmaterialien die beste? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	231	—	—	—
***Wasserroste** und Schüttelroste bei amerikanischen Locomotiven. Nach Mittheilung von Meyer, Maschinen-Ingenieur der Arkansas-City-Eisenbahn)	XI	74	V	15—17	—
Hohl-Roststäbe mit circulirendem Wasser (siehe Locomotiven der Weltausstellung in Philadelphia)	XIV	80	—	—	—
***Roste** für Locomotiven aus Flacheisen vom Maschinenmeister Gross	XVII	12	IV	14—19	—
* „ Mitgetheilt vom Maschinenmeister Dieffenbach in Harburg	XVII	153	XIX	16—20	—
***Sandstreuapparat.** Welche Sandstreuapparate haben sich am besten bewährt? Sind Versuche gemacht, dieselben durch einen auf die Schienen geleiteten Wasser- oder Dampfstrahl zu ersetzen, und welches sind die Resultate? (Referent: Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)	Suppl. VI	256	—	—	—
***Sandstreu-Vorrichtung** für Locomotiven. Construirt von L. Gassebner, Inspector in Wien	XII	155	XI	7—8	—
Ersatz der Sandstreu-Vorrichtungen bei Locomotiven. Von C. Heinrich jun.	XIII	214	—	—	—
***Schlauchkupplung** für Eisenbahnen. Von Jac. Grether in Freiburg i. Br.	XVIII	75	X	16—17	—
„ P. Keil's Schlauchkupplung	XX	37	—	—	8—9
***Schlingern** der Eisenbahnfahrzeuge. Betrachtungen über die Vorrichtung gegen das Schlingern an den Normallocomotiven. Vom Ingenieur Steding in Cassel	XX	228	—	—	52
* „ „ „ Beschreibung der Vorrichtung gegen die Schlingerbewegungen der Eisenbahn-Fahrzeuge. Construirt von J. Watzka, Werkstätten-Vorsteher der Buschtehrader Eisenbahn in Komotau	XVI	76	XIII	3—6	—
Schmierapparate. Schmierapparat für Dampfcylinder und Schieber. Von Fr. Schulze, Techniker in Hannover	XI	258	IX	5—7	—
„ Gebauer's Schmierapparat	XI	81	—	—	—
„ Selbstthätiger Schmierapparat für Kolben und Schieber. Von F. G. Voss	XIII	113	VIII	13	—
* „ Schmierbüchse nach dem Patent der Locomotiv- und Maschinenfabrik J. Kernaul & Comp. in München	XIII	57	VI	1—2	—
* „ Kernaul's verbesserte Schmierbüchse	XIV	307	XXV	6—7	—
* „ Verbesserungen des Schauwecker'schen Oeltropfapparats	XIII	201	XIII	13	—
* „ Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Locomotiv-Schieber und Kolben. Neueste Verbesserung	XVII	243	XXVIII	24	—
* „ Condensations- und Oeltropfschmiervasen mit Glasumhüllung von Jac. Neblinger, Werkstätten-Assistent der Kaiserin-Elisabeth-Bahn	XVII	143	XIX	10—13	—
* „ Dampfdruck-Oeler, amerikanischer. Mitgetheilt von C. Schaltenbrand in Berlin	XIV	152	XIII	5—7	—
„ Weatherburn's Schmierbüchse für Locomotiven und Eisenbahnwagen	XV	221	XVI	11	—
„ Schmiergefäss für Dampfmaschinen. Von Dr. Paulsen	XVI	150	XX	10	—
* „ Beschreibung eines selbstthätigen Schmierapparates für Locomotiven und Dampfmaschinen von J. Deistler, Ingenieur der böhmischen Nordbahn	XX	142	—	—	27—30
„ Selbstthätige Schmiervase für Kurbelzapfenlager. Von G. Fumée, Ingenieur in Samanud	XII	174	XII	15	—
* „ Verbesserte Schmierapparate für Trieb- und Kuppelstangen, Excenter etc. Patent Schulz von Straznicki und Karl Brendl	XIII	201	XIII	14. 15	—
„ Neue Schmierbüchse für Kurbelstangen und bewegliche Theile an Locomotiven	XVI	106	VI XIV	11. 12 15—18	— —
* „ Schmierapparat für bewegliche Maschinentheile von E. Cardot in Strassburg i. E.	XIX	248	XXXIII	17—19	—
„ Ed. Holzapfel's Schmiervorrichtung für bewegte Lager, insbesondere für Locomotivgestänge	XX	104	XI	6	—
Sicherheitsdichtung für Dampf- und Heissluftröhren	XX	37	IV	11	—
Sicherheitspfropfen von Adams für Locomotiv- und andere Kessel	XIX	230	—	—	52
***Sicherheitsventile.** Verbesserte Federwaage von Könnecke und Geyer in Witten a. d. Ruhr	XV	136	XI	7—12	—
***Siederöhren.** Liegen neuere Versuchsresultate über Verwendung von Siederöhren aus Stahl statt solcher aus Eisen in Locomotivkesseln vor, namentlich in Bezug auf Kesselstein-Ansatz					

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
	und Dichtung in den Rohrwänden? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	211	—	—	—
Siederöhren.	Vorschlag zur Herstellung dauerhafter Bördel der —. Vom Ingenieur E. Pfeil in M. Ostrau	XIV	107	E	3—4	—
„	Siederohr-Bördeler von Selkirk	XIV	302	XXIV	6—9	—
„	Siederohr-Dichtmaschine von M. J. Lovegrove	XIV	203	—	—	—
* „	Dorn zur Erweiterung von Siederohrenden. Mittheilung von Gust. Stockhamer, Oberingenieur und Werkstätte-Vorstand der Oesterr. Nord-Westbahn in Jedlersee	XV	210	XVII	5—12	—
„	Maschine zur Erweiterung der Siederohr-Enden	XV	118	X	7 u. 8	—
* „	Patentirte Siederohr-Dampfspritze mit doppeltwirkender und selbstthätiger Verschlussvorrichtung. Von A. Dülken und E. Glaser	XV	82	VI	25	—
* „	Die Instandsetzung gebrauchter Siederöhren. Von F. W. Eichholz, Eisenbahn-Maschinenmeister in Posen	XV	241	—	—	38—48
* „	Apparat zum Auffinden von schwachen Stellen in den Siederöhren. Mitgetheilt von Th. A. Bertrand, Maschinenmeister der Central-Werkstätte in Tilburg	XX	141	XXIV	8—10	—
* „	Siederohr-Putz- und Frais-Maschine, ausgeführt von Zobel, Neubert & Comp. in Schmalkalden	XV	140	XII	6. 7	—
„	Turner's Röhrenstopfer	XX	37	—	—	10—12
„	Wernlich's Apparat zum Fegen der Röhrenkessel	XII	176	—	—	—
Spurkranz-Schmierung siehe Radflantsch-Schmieren.						
***Stehbolzen.**	Welche Erfahrungen sind bezüglich der Frage gemacht worden, ob es vortheilhafter sei, bei Feuerbüchsen eiserne oder kupferne Stehbolzen zu verwenden? (Referent: Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Suppl. V	76	—	—	—
* „	Hat sich das blosse Anstauchen der Stehbolzen an Stelle des halbkugelförmigen Umnietens (Schellens) bewährt, und welche Erfahrungen sind in dieser Hinsicht gemacht worden? (Referent: General-Direction der Kgl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	225	—	—	—
* „	Welche Erfahrungen sind betreffs des Abreissens von Stehbolzen gemacht worden? Genügt es nach denselben, die Stehbolzen nur so weit anzubohren, dass die Bohrung etwas tiefer geht, als die Stärke des Feuerkastenmantels beträgt, oder wird es wohl nothwendig gehalten, die Stehbolzen in ihrer ganzen Länge zu durchbohren, um ein Abreissen derselben sicher erkennen zu können? (Referent: Direction der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn)	Suppl. VI	227	—	—	—
* „	Bemerkungen über Stehbolzen. Von G. Stockhammer, Oberingenieur und Werkstätten-Chef der Oester. Nord-Westbahn in Jedlersee bei Wien	XIII	95	—	—	—
* „	**-Abschneider** von W. Losehand, Werkstätten-Vorsteher in Leinhausen bei Hannover	XVI	274	XXXIV	6—8	—
Steuerung.	Sind besondere Uebelstände bei der Anwendung der Steuerung ausserhalb der Räder beobachtet? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	244	—	—	—
* „	Verstellbare Steuerungsbogen-Gleitbacke für Locomotiven (System F. Miksche)	XIX	4	I	11—13	—
***Stopfbüchsen.**	Welche Erfahrungen liegen über die Verwendung von Metalliderung und mineralischer Liderung in den Stopfbüchsen der Locomotiven vor? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	248	—	—	—
„	Watteen's Stopfbüchse mit Metallpackung	XI	31	III	21	—
„	Girwood's Metallstopfbüchsen-Packung aus Drahtgewebe	XII	41	IV	5—6	—
„	Michelsen's Patent-Stopfbüchsen-Packung	XII	174	—	—	—
„	Metallische — Dichtung der Niederländischen Staatsbahn. Von G. A. A. Middelberg, Director in Zwolle	XIV	33	VI	17—20	—
„	**-Packung.** (Patent Michelsen)	XIV	169	—	—	—
* „	W. Steding's patentirte Metallstopfbüchse	XVI	235	XXXI	10—13	—
* „	Metallstopfbüchse, verbesserte, von Steding	XVII	252	XXVIII	26. 27	—
* „	Metallstopfbüchse, verbesserte, von Hewitt	XVII	126	XV	21—23	—
* „	Metalldichtung für Kolbenstangen von Wiedermann	XVII	239	XXV	7 u. 8	—
„	Faull's Metallstopfbüchse	XVIII	35	VII	10	—
* „	Asbest-Packungs- und Dichtungsmaterial	XVI	43	—	—	—
***Tragfedern.**	Mittel, das Verschieben der — Blätter zu verhindern. Von G. A. A. Middelberg, Director der Centralwerkstätte der Niederländischen Staatsbahn in Zwolle	XIV	32	VI	11—16	—
Wasserstandszeiger.	Webb's Wasserstandsglas für Locomotiven	XI	81	IV	13—16	—
* „	Neuer Wasserstandsprobir-Wechsel für Locomotiv- und andere Dampfkessel. Vom Ober-Ingenieur L. Gassebner in Wien	XI	251	XVI	4	—
* „	Verbesserter Wasserstandszeiger. Patent R. Koch und H. Müller	XV	105	VIII	14—16	—
* „	Kernaul's verbessertes Absperrventil für Wasserstandszeiger und Probirhähne	XIII	243	XVIII	4—5	—
	Tender.					
*Welche Erfahrungen liegen über 2achsige Tender vor, und haben sich bei der Verwendung derselben Nachtheile ergeben? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)		Suppl. VI	265	—	—	—
***Normal-Tender** der belgischen Staatsbahnen		XIX	27	VII	7 u. 8	—
Tender für Schnellzug-Locomotiven der London-Brighton-Bahn		XIII	111	—	—	—
Versorgung der Tender mit Wasser mittelst des Injectors von Sheward und Gresham		XVIII	34	—	—	—
***Kohlenauflade-Vorrichtung** für Tender auf der Station der Russischen Süd-Westbahnen in Birsula. Mitgetheilt vom Ingenieur A. Borodin, Ober-Maschinenmeister in Kiew		XX	48	VIII	1—5	—
***Kohlen-Ladekrahn** für Tender auf den Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen, von Otto Busse, Obermaschinenmeister in Aarhuus		XX	48	VIII	6—8	—
***Krahn** von 40 Ctr. Tragkraft mit selbstthätigem Ausleger zum Kohlenverladen für Locomotiv-Tender (Patent Wendt)		XVI	215	XXIX	1—7	—
***Hydraulische Kohlenlade-Vorrichtung** auf Bahnhof Stendal von Fr. Meyer, Maschinenmeister der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu Stendal		XVI	270	XXXVI	1—5	—
	Schneepflüge.					
*Welche Erfahrungen sind in neuerer Zeit mit der Anwendung von Schneepflügen gemacht worden und zwar a) mit solchen, welche an den Locomotiven befestigt werden, und b) mit solchen, welche auf besonderen Rädern laufen? Ist die Anwendung der einen oder anderen Construction besonders zu empfehlen? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn)		Suppl. VI	267	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Neuer Schneepflug** für die seeländischen Eisenbahnen. Von Otto Busse, Maschinenmeister der Dänischen Staatsbahnen in Aarhuus	XV	233	G	2—9	—
***Neuartige Schneepflug-Armatur** für Locomotive von Ernest Slávy, Ober-Ingenieur und Zugförderungs-Chef der K. K. Militärbahn in Banjaluka	XVIII	148	XIV	11 u. 12	—
***Kleiner schwedischer Schneepflug**	XIX	37	I	9 u. 10	—
Ueber einen Pferdeschneepflug der Oesterreichischen Südbahn	XV	222	XVII	19	—
Entfernung des Schnee's von Eisenbahngleisen	XV	42	—	—	—

II. Personen- und Güterwagen.

Allgemeines.

*Welche Art von Schmiermethode für Wagen ist nach den neuesten Erfahrungen die empfehlenswertheste? Ist eine allgemeinere Einführung des periodischen Schmierens bei grösseren Eisenbahn-Verbänden anzustreben? Welches System von Achslager-Construction ist für diese Schmiermethode am geeignetsten? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. V	107	—	—	—
*Ist es nach den neuesten Erfahrungen zu befürworten, den festen Radstand der Fahrzeuge grösser zu nehmen, als bisher in den technischen Vereinbarungen empfohlen ist? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	303	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen über Wagen mit langem Radstand und Einrichtung der Achsen zur radialen Einstellung in den Curven vor. (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	305	—	—	—
***Zweiter Bericht** über die Eisenbahnwagen auf der Wiener Weltausstellung. Vom Herausgeber	XI	18	B	7—14	—
Der Kaiserliche Zug der Moskau-Kursker Eisenbahn	XI	38	I	15	—
Wagen der mexikanischen Eisenbahn	XI	129	—	—	—
Neue Wagen der London-Brighton-Bahn für den hauptstädtischen Verkehr	XII	41	—	—	—
***Personen- und Güterwagen** der englischen Eisenbahnen. Auszug aus dem Reisebericht des Ober-Maschinenmeisters Büte in Cassel	XII	283	M N	18—33 1—30	— —
Neue Construction von Eisenbahnwagen	XVII	76	—	—	—
***Ueber den unruhigen Gang** der Eisenbahnwagen und die dagegen anzuwendenden Vorkehrungen. Von L. Stösger, Maschinen-Inspector der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin	XVIII	189	XXI	1—16	46. 47
***Lenkachsenconstruction** für dreiachsige Eisenbahnwagen, System der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Vom Baurath Bergk, Maschinen-Director in Chemnitz	XX	10	V VII	1—7 1—5	— —
***System** radial laufender Achsen für Eisenbahnfahrzeuge von A. Klose, Chef des Maschinendienstes der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach	XX	94	XVI XVII XVIII	1—32 1—6a 1—9	— — —
	XX	144	XIX XX	1—6a 1—9	— —
Dampfwagen für Haupt- und Secundärbahnen	XVI	242	—	—	—
Die Erzeugnisse des Waggonbaues auf der Moskauer Industrie- und Kunstausstellung 1882	XX	201 242	— —	— —	— —
Selbstbewegliche Strassenbahnwagen	XII	136	—	—	—
***Die gegenwärtigen Eisenbahn-Wagen-Fabriken** in Deutschland, Oesterreich und dem Auslande. Von A. Sammann in Görlitz	XI	114	—	—	—

Personenwagen.

*Stehen Bedenken, event. welche, entgegen, dass die nach §. 133 der technischen Vereinbarungen vom Juni 1871 zulässige Breite der Personen-Wagenkasten um 20—25 cm grösser angenommen wird? (Referent: Redaction des technischen Vereins-Organs)	Suppl. V	125	—	—	—
*Verdienen für Bahnen mit nicht zu scharfen Curven Personenwagen mit zwei Achsen oder solche mit drei Achsen den Vorzug? Wie verhält sich überhaupt der Widerstand in Curven bei 4räderigen und 6räderigen Wagen von gleichem Radstande? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	306	—	—	—
*Liegen auf Erfahrungen begründete Bedenken vor, 8räderige Personenwagen mit Drehgestellen oder mit verschiebbaren Achsen in Schnellzügen laufen zu lassen? (Referent: Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	307	—	—	—
*Welche Dispositionen sind für 2- und 3achsige Intercommunicationswagen zu empfehlen, und welche Bahnen führen solche Wagen ein? (Referent: Direction der Kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	308	—	—	—
***Zweietagige Wagen.** Welche Erfahrungen liegen über die im Betriebe befindlichen zweietagigen Personenwagen vor, und empfiehlt es sich, die Einstellung solcher Wagen ohne durchgehende Zugstange in den grösseren Verkehr zuzulassen, wenn deren Construction eine solche ist, dass sie mindestens gleiche Sicherheit bieten, wie die Wagen mit durchgehenden Zugstangen? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	310	—	—	—
* „ Beschreibung des hängenden Doppelfeder-Wagens. Construirt von G. Hambruch, Director der Elbinger Wagenfabrik	XI	157	X	7—13	—
* „ Construction der zweiachsigen Untergestelle mit radial verstellbaren Achsen von den neuen Personenwagen der Vereinigten Schweizerbahnen. Vom Maschinen-Inspector A. Klose in Rorschach	XI	21	II	10. 11	—
***Die Betriebsmittel** für Local-Personen-Verkehr auf Hauptbahnen. Vom Regierungs-Maschinenmeister von Borries in Hannover	XVIII	183 219	— —	— —	— —
***Hotelzug** der Libau-Romny Eisenbahn, gebaut von F. Ringhoffer in Prag	XIX	200	XXVII	1—7	—
***Aussichtswagen** der Kronprinz-Rudolfs-Bahn. Mitgetheilt vom Ingenieur Rud. Glück in Wien	XIII	138	XI	1—5	—
***Eisenbahn-Aussichtswagen.** Mitgetheilt vom Ober-Maschinenmeister Finkbein in Saarbrücken	XVI	7	II	1—7	—
***Beleuchtung.** Liegen neuere Erfahrungen über die Gasbeleuchtung der Personenwagen vor? (Referent: Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn)	Suppl. V	119	—	—	—
* „ Welches sind die neuesten Erfahrungen über die innere Beleuchtung der Personenwagen, insbesondere auch mit Gas, und wie stellen sich die Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten der verschiedenen Beleuchtungsarten? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	321	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Beleuchtung** der Eisenbahnwagen mit Leuchtgas. Vom Ober-Maschinenmeister Gust in Berlin	XIII	194	—	—	—
* „ Ueber Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit comprimirtem Gas (nach dem System Georg Brock). Mittheilung des Ingenieurs R. Lüders in Görlitz	XIII	102	—	—	—
„ Waggonbeleuchtung nach System Jul. Pintsch	XVII	127	—	—	—
„ der Eisenbahnwagen nach System Pintsch	XIX	154	—	—	—
„ Neue Gasbeleuchtung für Waggons, (Bärland'sches System)	XVIII	207	—	—	—
* „ Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen nach Bärland's System	XIX	107	—	—	15
* „ Thofern's Eisenbahn-Coupée-Petroleum-Lampe	XV	173	—	—	33
„ Electrischer Beleuchtungswagen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XVI	108	—	—	—
Dampfwaggons (System Belpaire im Betriebe der Hauptbahnen. Mitgetheilt von R. Zumach, Ingenieur in Aachen	XV	227	XVIII	1—8	—
Dampfwagen für Haupt- und Secundärbahnen	XVI	242	—	—	—
***Directionswagen** der russischen Süd-Westbahnen, gebaut von der Waggonfabrik in Riga	XX	236	XXIX	1—6	—
***Fenster.** Neue Einrichtung der Waggonfenster. Vom Inspector Langhof in Wien	XI	16	III	15—17	—
* „ Beschreibung eines eisernen Fensterrahmens für Personenwagen von F. Schuler, Kgl. Eisenbahnwerkmeister der Rhein-Nahe-Eisenbahn	XIX	167	XXIII	12—13	—
***Heizung.** Welche Systeme haben die einzelnen Bahnen zur Beheizung der Personen-Wagen und der verschiedenen Wagen-Classen eingeführt; wie stellen sich die Kosten und haben sich in Bezug auf Feuersgefahr begründete Bedenken ergeben? (Referent: Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. V	115	—	—	—
* „ Welche Heizeinrichtungen und welche Heizmaterialien für Personenwagen sind in Anwendung, welches sind die Vor- und Nachtheile derselben, und ist schon jetzt eine Heizeinrichtung für bestimmte Wagensysteme zur allgemeinen Einführung zu empfehlen? Wie stellen sich die Anlagekosten, sowie die Unterhaltungs- und Betriebskosten pro Wagengattung bei den verschiedenen Heizmethoden? (Referent: General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	313	—	—	—
* „ Ueber Eisenbahnwagen-Heizung. Von G. Reichert in Berlin	XI	11	—	—	—
* „ Heizapparat für präparirte Kohlen an den Wagen der Rhein-Nahe-Eisenbahn. Mitgetheilt vom Maschinenmeister Woytt in St. Wendel	XI	109	VII	7—12	—
* „ Ueber die Erfahrungen, welche bei Heizung der Personenwagen mit comprimirter Kohle auf den preussischen Eisenbahnen gemacht wurden	XIII	52	—	—	—
„ Der gegenwärtige Umfang und die Art der Heizung der Personenwagen in Deutschland	XVI	151	—	—	—
* „ Kähler's Ofen zum Anzünden der Presskohle für Personenwagen-Heizung	XVII	105	XII	20—22	—
* „ Heizvorrichtung mit Luftcirculation für Eisenbahnwagen. Vom Eisenbahn-Maschinenmeister Ranafier in Oldenburg	XVIII	136	XIV	1—6	—
* „ Berichtigung	XVIII	263	—	—	—
* „ Berichtigung in Betreff der Thamm-Rothmüller'schen Luftheizung für Eisenbahn-Personenwagen	XI	90	—	—	—
* „ Instruction für die Beheizung der Personenwagen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XIII	166	—	—	—
„ Notizen über Dampfheizung der Eisenbahnwagen. Vom Ingenieur R. Anton in Darmstadt	XIV	117	—	—	—
* „ Dampfheizapparat bei Personenwagen der Schwedischen Staatsbahnen nach System Lilliehöök. Mitgetheilt von E. v. Storckenfeldt, Maschinendirector in Stockholm	XVII	96	XII	1—6	—
„ der Eisenbahnwaggons nach Chaumont und Belleroche	XIV	84	VII	17. 18	—
„ der Eisenbahnwagen mittelst heissen Wassers nach System Belleroche	XIV	204	—	—	—
* „ Die Wärmflaschen-Heiz- und Füllapparate, sowie deren Transportkarren auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Von Emil Stötzer, Werkstätten-Chef in Salzburg	XVIII	10	VII	3—8	—
„ der Eisenbahnwagen durch geschmolzenes essigsaures Natron	XVIII	119	—	—	—
„ Maey's verbesserte Luftheizungsmethode für Eisenbahn-Personenwagen	XV	81	—	—	—
„ der Eisenbahnwagen der französischen Ostbahn	XV	259	—	—	—
„ Eine neue Methode, die Eisenbahnwagen zu heizen	XV	260	—	—	—
* „ Heizöfen in den Restaurationswagen der Berlin-Anhaltischen und Thüringischen Eisenbahn. Mitgetheilt vom Maschinen-Inspector Stösger in Berlin	XIX	120	XVIII	5	—
„ Heizung der Eisenbahnwagen. Von E. Gold in New-York	XX	151	—	—	—
***Intercommunication.** Neuer Personenwagen mit Coupé-Abtheilung und Intercommunication durch Seitengang (System Heusinger von Waldegg)	XI	254	XV XVI	1—6 1—3	— —
* „ Fortschritte im Bau und Ergebnisse beim Betriebe mit Personenwagen mit Intercommunication durch Seitengang (System Heusinger von Waldegg).	XIII	24	—	—	—
* „ Die Personenwagen der europäisch-türkischen Eisenbahnen (nach System Heusinger von Waldegg). Von Fr. Reimherr, Obermaschinen-Ingenieur in Constantinopel	XIII	97	IX	1—6	—
* „ Bemerkungen über die Personenwagen mit Intercommunication durch Seitengang (nach System Heusinger von Waldegg). Vom Obermaschinen-Ingenieur Fr. Reimherr in Constantinopel	XIII	145	—	—	—
* „ Intercommunicationswagen III. Classe der Brest-Grajewo-Eisenbahn. Construirt von M. Paschkowsky, gebaut in der Waggonfabrik von Lilpop, Rau, Löwenstein & Comp. in Warschau	XII	231	XVI	1—5	—
„ Schlafwagen mit Intercommunication und ohne Etagenbetten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft	XVI	105	XIV	1—5	—
***Kasten der Personenwagen.** Ist es zweckmässig, die Kasten der Personenwagen nicht unmittelbar mit dem Untergestelle zu verbinden, sondern elastische Zwischenstücke einzuschalten, und welche Verbindung hat sich am besten bewährt? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	312	—	—	—
***Laternenstütze** für Personenwagen mit Endperrons und Intercommunication. Vom Professor Gross in Stuttgart	XIX	260	XXXV	1—4	—
***Nummerntafeln,** neue Art, — aus Glas für Eisenbahn-Personenwagen von W. Turner, Maschinen-Ingenieur in Potsdam	XVI	214	—	—	—
***Personenwagen.** Die — der Galizischen Carl-Ludwigsbahn. Mitgetheilt von Ant. Ressig, Oberingenieur in Lemberg	XII	1	I	1—7	—
* „ Die — der Berlin-Dresdener Eisenbahn, gebaut von F. Ringhoffer in Schmichow bei Prag	XII	164	—	—	—
„ Amerikanische —. Mitgetheilt vom Ingenieur P. F. Kupka in Wien	XIV	159	—	—	—

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Personenwagen**	der Oesterreichischen Südbahn in Gottschalk's Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterreichischen Südbahn	XV	195	—	—	—
* „	der englischen Eisenbahnen. Auszug aus dem Reisebericht des Obermaschinenmeisters Büte in Cassel	XII	283	M N	18—33 1—30	— —
„	der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ausgestellt in Paris 1878	XVII	77	—	—	—
„	I. Classe von Bernadaki in Sormova (Auf der Moskauer Industrie- & Kunstausstellung 1882.)	XX	201	—	—	—
„	I. Classe der Morschansk-Sysraner-Bahn, umgebaut in der Werkstätte zu Pensa	XX	202	—	—	—
„	I. Classe der Grossen Russischen Gesellschaft (Petersburg-Warschau)	XX	202	—	—	—
„	I. Classe der Finnischen Bahn, gebaut in deren Werkstätten	XX	202	—	—	—
„	I. Classe für die Riga-Dünaburger Eisenbahn, gebaut in der Waggonfabrik in Riga	XX	202	—	—	—
„	I. und II. Classe aus der Fabrik von Struve in Kolomna	XX	202	—	—	—
„	II. Classe der Grossen Russischen Gesellschaft, aus der Petersburger Werkstätte	XX	202	—	—	—
„	II. Classe der Grossen Russischen Gesellschaft, gebaut in der Petersburger Werkstätte	XX	203	—	—	—
„	III. Classe der Moskau-Rjäsan-Bahn, gebaut in der Moskauer Werkstätte	XX	203	—	—	—
Pferdebahnwagen	siehe Tramway-Wagen.					
***Polsterungen.**	Referat über die Beantwortungen der Frage: Welche Mittel werden gegen die Motten in der Polsterung der Personenwagen angewendet und können als erprobt empfohlen werden? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	312	—	—	—
* „	Verfahren, um Motten aus Pferdehaar zu entfernen. Von G. A. A. Middelberg, Obermaschinenmeister der Holländischen Eisenbahn in Harlem	XIV	53	VIII	1. 2	—
„	Verfahren zum Vertilgen der Motten in Eisenbahnwagen	XIX	158	—	—	—
***Retiraden.**	Erscheint es nach den vorliegenden Erfahrungen nothwendig, in sämmtlichen Personen-Zügen Retiraden mitzuführen oder nur in den Courier- und Schnellzügen? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn)	Suppl. V	120	—	—	—
***Kommerll's**	verschliessbares Urinal-Closet für Eisenbahnwagen	XIX	167	XXIII	4—6	—
***Salonwagen.**	Beschreibung des Salonwagens für Se. K. Hoheit den Prinzen Heinrich der Niederlande. Erbaut in den Werkstätten zu Nivelles der Société mettallurgique et Charbonnière belge	XII	273	XX	1—7	—
* „	Vierräderiger Personenwagen I. Classe mit Saloncoupés, Dienercoupé und Toilette für die Kgl. Preussische Ostbahn. Mitgetheilt von Sticher, Director der Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material in Görlitz	XII	153	XI	1—6	—
***Schlafwagen.**	Mann's Schlafwaggon	XI	82	—	—	—
* „	Vorrichtung, um Personenwagensitze in bequeme Schlafstellen umzuändern. Von Hugo Zipperling, Director der Maschinen- und Waggonfabrik-Actien-Gesellschaft in Simmering bei Wien	XI	70	IV	22—25	—
„	Pulmann-Sleeping-Car (Schlafwagen). Mitgetheilt vom Ingenieur P. F. Kupka	XIV	160	—	—	—
„	mit Intercommunication und ohne Etagenbetten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft	XVI	105	XIV	1—5	—
* „	Die neuen Schlafwagen der Comp. internationale des Wagons-lits in Paris, gebaut in der Waggonfabrik Jos. Rathgeber in München. Mitgetheilt von E. Schrauth, Oberingenieur	XIX	240	XXXII	1—7	53—58
„	Die Schlafwagen der Preussischen Ostbahn	XIX	188	—	—	—
„	I. Classe der Grossen Russischen Gesellschaft, gebaut in der Werkstätte in Petersburg, ausgestellt in Moskau 1882	XX	201	—	—	—
„	Sesselschlafwagen der Grossen Russischen Gesellschaft (Nischny-Nowogorod-Bahn), gebaut in der Werkstätte zu Kowrow und ausgestellt in Moskau 1882	XX	202	—	—	—
***Schutzvorrichtung,**	patentirte, gegen das Einklemmen der Finger etc. an Eisenbahnwagen von J. A. Pyritz in Gnesen	XVIII	208	XXII	8—9	—
***Toilette der Personenwagen.**	Waschapparate in Personenwagen, mitgetheilt von Georg Röder, Vorsteher der Central-Wagenwerkstätte der Hessischen Ludwigsbahn in Darmstadt	XIV	197	XVI	17—19	—
* „	Patentirte Waschtoilette mit aufklappbarem Becken und selbstthätigem Zu- und Abfluss für Bureaux, Eisenbahnwagen, Closeträume etc. von C. Wendt, Ingenieur in Marienburg	XIX	224	XXX	8—13	—
***Tramway-Personen-Wagen.**	Constructionsverhältnisse der Personenwagen von 47 Tramway-Bahnen	S. VIII	75	—	—	—
* „	Sommerwagen der Breslauer Strassenbahn	S. VIII	77—99	XVI	1—3	—
* „	Personenwagen der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn	S. VIII	77—99	XVI	1—3	—
* „	Offener Personenwagen der Eisenberg-Crossener Eisenbahn	S. VIII	77—99	XVI	5—7	—
* „	Omnibuswagen der Eisenberg-Crossener Eisenbahn	S. VIII	77—99	XVII	1—6	—
* „	Personenwagen der Breslauer Strassenbahn, gebaut von Gebrüder Hoffmann in Breslau	Suppl. VIII	77—99	XVIII	1—7	—
* „	Personenwagen II. und III. Classe der Kremsthalbahn, gebaut von Gebrüder Schmid in Simmering	Suppl. VIII	77—99	XIX	6—9	—
* „	Zweietagiger Personenwagen II. und III. Classe der Kremsthalbahn, gebaut von Noell & Comp. in Würzburg	Suppl. VIII	77—99	XIX	1—5	—
* „	Wiener Pferdebahn-Personenwagen, gebaut in der Hernalser Waggonfabrik-Actien-Gesellschaft in Wien	XI	10	III	17—20	—
* „	Einspännige Pferdebahnwagen. Mitgetheilt von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätten-Inspector der Kaiser-Franz-Josef-Bahn in Wien	XI	74	IV	5—12	—
„	Englische Pferdebahnwagen	XIII	74	—	—	—
* „	Die offenen Pferdebahn-Omnibus aus den Werkstätten zu Nivelles in Belgien	XIII	96	—	—	22
„	Tramwaywagen	XIII	169	—	—	—
„	Joh Smith's Strassenbahnwagen	XVIII	119	—	—	—
„	Strassen-Omnibus mit comprim. Luft betrieben nach System Mekarski	XIII	112	—	—	—
***Ventilation der Personenwagen.**	Welche Ventilations-Vorrichtungen sind für Personenwagen in Anwendung gebracht worden, und mit welchem Erfolge? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn)	Suppl. VI	325	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Ventilation der Personenwagen.** Fecht's verbesserte Ventilationsapparate für Eisenbahnwagen etc.	XII	289	XXI	1—23	—
Ventilation. Ueber — der Eisenbahnwagen. Von R. Schmidt, technischer Director der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh.	XIV	61	VIII	15—21	—
„ der Eisenbahnwagen. Weitere Bemerkungen über —. Von R. Schmidt	XIV	241	—	—	—
Ventilations-Vorrichtungen der Eisenbahn-Personenwagen. Zusammengestellt im Reichs-Eisenbahnamt	XIV	95	XI XII	4—8 9—13	— —
***Zugfreie Lufterneuerung** für Eisenbahnwagen, von W. Born, Ingenieur in Magdeburg	XX	103	—	—	—
***Wolpert's** Rauch- und Luftsauger	XX	154	XV	10	—
***Wagenkupplung** der Tramway-Gorgonzola-Vaprio	S. VIII	102	XV	4. 5	—
***Kupplung** der Rappoltsweiler Strassenbahnen	S. VIII	102	XV	6	—
***Wagenschlösser.** Sicherheitsschloss für Eisenbahnwagen. Construirt von Fr. Reuschlein, Director der Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Nürnberg	XV	137	XI	15—17	—
„ Maxwell's selbstthätiger Sicherheitsverschluss der Eisenbahnwagen	XV	119	X	9—12	—
***Zug- und Stossvorrichtung** der Tramway-Wagen	S. VIII	94 101	XXI XXII	4—8 4—8	— —
Postwagen und Passagiergepäckwagen.					
***Aufhängung** der Schweizerischen Bahnpostwagen in 3 Punkten. Vom M. Riggenbach, Director der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau	XIII	102	VIII	8—9	—
***Ergebnisse** des Betriebes mit den Schweizerischen Bahnpostwagen nach dem System Riggenbach	XIII	214	—	—	—
Güterwagen, Langholztransportwagen, Küchenwagen, Hilfs- und Werkzeugwagen.					
*Welche Erfahrungen sind mit Einstellung der Güterwagen mit kleinstem zulässigen Radstande (2,5 m) in Züge, die bis zu 1 Kilometer Geschwindigkeit pro Minute haben, gemacht worden? (Referent: Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn)	Suppl. VI	302	—	—	—
*Wie haben sich bis jetzt eiserne Güterwagen gegenüber solchen aus Holz bewährt? Verdienen eventuell Wagen aus Holz mit einem Gerippe aus Eisen den Vorzug? (Referent: Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn)	Suppl. VI	331	—	—	—
*Welche Bedachungsart hat sich bei Wagen am besten bewährt? Liegen über die Anwendung von Dachpappe, oder Filz mit Asphalt präparirt, Erfahrungen vor? (Referent: General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten	Suppl. VI	334	—	—	—
*Welche Anstrichmasse ist für Güterwagen mehrfach verwendet, und welche Erfahrungen liegen darüber in Bezug auf die Dauerhaftigkeit des Anstriches vor? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	336	—	—	—
*Welche Einrichtungen der Güterwagen haben sich für den Transport von Grossvieh als die zweckmässigsten bewährt? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	329	—	—	—
*Ueber schnelles Beladen und Entladen von Güterwagen mittelst rollbarer Kästen (Coupée's) von Güterperrons aus. Von Ernst Sasse	XII	220	XV	11—12	—
Buttertransportwagen der Königlichen Eisenbahn-Direction Bromberg. Gebaut von Killing & Sohn in Hagen	XX	37	—	—	—
***Dachrahmen-Eckverbindung** bei den gedeckten Güterwagen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn. Vom Ober-Ingenieur Sauer in Wien	XII	232	XVI	15—17	—
* „ bei den gedeckten Güterwagen der Westschweizerischen Eisenbahnen. Mitgetheilt von Herm. Gagg, Inspector des Betriebs-Materials in Yverdon	XIII	55	V	8—13	—
***Eisenbahn-Bierwagen.** Deutsches Reichspatent der Eisenwerke und Eisenbahn-Bedarfs-Fabrik „Saxonia" in Radeberg	XVI	105	XVI	9—11	—
„ der Gallizischen Carl-Ludwigsbahn	XII	1—5	I	1—7	—
„ gebaut in der Waggonfabrik in Riga	XX	244	—	—	—
„ der russischen Süd-Westbahn	XX	244	—	—	—
Fisch-Transportwagen der Gräsi-Zariziner-Bahn	XX	244	—	—	—
Fleisch-Transportwagen, neuer — der Great-Western-Bahn	XII	90	—	—	—
„ mit Verbesserungen nach den Angaben des Central-Inspectors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn L. Becker	XV	258	—	—	—
„ Eisenbahnwagen zum Transport frischen Fleisches in Amerika	XVI	107	—	—	—
„ Eisenbahnwagen zum Transport von Fleischwaaren, Fischen etc.	XVII	40	—	—	—
„ Eisenbahnwagen zum Transport der Gallizischen Carl-Ludwigsbahn	XII	1—5	I	1—7	—
„ der Nicolaibahn, gebaut in Petersburg	XX	243	—	—	—
„ der Fabrik Bernadaki in Sormova	XX	243	—	—	—
„ der Fabrik Lilpop, Rau und Löwenstein in Warschau	XX	243	—	—	—
Güterwagen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XI	40	—	—	—
„ amerikanische. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	155	—	—	—
* „ Universal-Güterwagen für Haupt- und Secundärbahnen. (System Heusinger von Waldegg)	XVI	260	XXXV	1—5	—
„ Offener Güterwagen der französischen Nordbahn	XVII	214	—	—	—
* „ Die Güterwagen der Galizischen Carl-Ludwigsbahn. Mitgetheilt von A. Ressig	XII	1—5	I	1—7	—
„ Offene Güterwagen mit beweglichem Dach aus Wellblech, construirt von Edw. Thomas in Oswestry	XX	200	XXVI	17	—
„ von Struve in Kolomna	XX	243	—	—	—
„ der Moskau-Brester Bahn	XX	243	—	—	—
„ der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, gebaut in der Petersburger Werkstätte	XX	243	—	—	—
„ von Malzow in Briansk	XX	243	—	—	—
„ Güter-Plattform-Wagen der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft	XX	243	—	—	—
Heizkesselwagen der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft	XX	244	—	—	—
Hilfswagen mit Krahn der Rheinischen Eisenbahn	IX	137	XI	1—4	—
Kleinviehwagen, zweietagiger, mit unter dem Wagen gelagerter Rampe	XX	244	—	—	—
Kohlenwagen, amerikanischer. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	155	H	1. 2	—
„ der französischen Nordbahn	XVII	214	—	—	—
„ der Kursk-Charkower Bahn	XX	244	—	—	—
„ der Warschau-Wiener Bahn, gebaut von Lilpop, Rau & Löwenstein	XX	244	—	—	—
Küchenwagen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn auf der Wiener Ausstellung	XI	29	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Hofküchenwagen** der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Von C. Becker, Central-Inspector in Wien	XIV	31	VI	1—5	—
Kühlwagen auf den schwedischen Staatsbahnen	XVII	126	—	—	—
Langholz-Plattformwagen (achträderig) von Malzow in Briansk	XX	243	—	—	—
„ der Nicolaibahn (sechsräderig) aus der Petersburger Werkstätte	XX	243	—	—	—
***Luxus-Pferde-Transportwagen,** neuer. Von C. W. Verloop	XIV	307	XXV	1—5	—
Milch-Transportwagen der Finnischen Bahn	XX	244	—	—	—
Naphta-Wagen der Fabrik Lilpop, Rau und Löwenstein	XX	243	—	—	—
„ mit Bremse der Transkaukasischen Bahn	XX	243	—	—	—
***Pferdetransportwagen.** Einrichtung der bedeckten Güterwagen zum Pferdetransport. Mittheilung des Kgl. Bayerischen Ober-Maschinenmeisters Fuchs in München	XVI	60	IX	1—10	—
***Die Pferde-Transportwagen** der Gallizischen Carl-Ludwigsbahn	XII	1—5	I	1—7	—
Pferdebahnwagen für 16—18 Personen, gebaut in Kasan	XX	243	—	—	—
„ für Warschau, gebaut bei Lilpop, Rau und Löwenstein	XX	243	—	—	—
„ für Riga, gebaut in der Waggonfabrik in Riga (Siehe auch Tramwaywagen S. 31)	XX	243	—	—	—
***Transporteur's** der Wülfel-Döhrener Strassenbahn	XIX	261	XXXVI	6—13	—
***Verschluss-Vorrichtungen** der Güterwagen. Bericht des Sub-Comité's für Begutachtung der Verschluss-Vorrichtungen für Güterwagen und der Vorrichtung zur Bezettelung der Güterwagen	XIII	235-41	XVII	1—40	—
a) Wagenplombirungs-Vorrichtung von Gust. Menzel	XIII	238	XVII	1—8	—
b) Der Wagenverschluss von Fromm	XIII	238	XVII	9—11	—
c) Wagenverschluss-Vorrichtung von Moritz Rosenfeld	XIII	239	XVII	16—17	—
d) Patentverschluss für Eisenbahn-Güterwagen von Friedr. Müller	XIII	239	XVII	12—15	—
e) Einfallhaken-Plombir-Verschluss von Albrecht von Quitzow	XIII	240	XVII	18—31	—
f) Vorrichtung zum Verschlusse der Güterwagen von Felix Reifer	XIII	240	XVII	32—38	—
g) Neuer Wagen-Bezettelungs-Vorschlag von Gust. Niemann	XIII	241	XVII	39—40	—
* „ Thürschloss. Erläuterungen zu dem patentirten Güterwagen-Verschluss von J. Thomer und F. Koházy. Prämiirt vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen	XVII	55	X	1—11	—
* „ Controlschloss für Eisenbahnwagen von W. M. Majorkiewicz in Wloclawek (Gouv. Warschau)	XVII	249	XXVIII	1—11	—
***Vieh-Transportwagen.** Vorschlag zur Erbauung neuer — (Viehcoupéwagen) mit rollbaren Kästen für Kleinvieh-Transporte in einzelnen Stücken von A. Brix in Chemnitz	XIV	197	XVII	1—7	—
* „ Preisausschreiben für Viehtransportwagen	XVIII	84	—	—	—
		259	—	—	—
* „ Luschka's neuer Viehtransportwagen. Mitgetheilt von J. Glück, Ingenieur und Commissär der K. K. General-Direction der Oesterreichischen Eisenbahnen in Wien	XII	97	VIII	1—7	—
Waggon-Reservoirs von M. Lepage in Epinal. Nach dem Ausstellungsbericht von E. Stötzer in Linz	XVI	246	XXXII	7	—
Waggons zum Transport von Lebensmittel	XIX	155	—	—	—
Einrichtung der Wagen zu militärischen Zwecken.					
Hospitalzüge auf der Wiener Ausstellung	XI	39	I	19. 20	—
Küchenwagen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn auf der Wiener Ausstellung	XI	29	—	—	—
***Die Lazarethzüge** der Wiener Weltausstellung, nebst allgemeinen Bemerkungen über Lazarethzüge. Von Rud. Schmidt, Director der Waggonfabrik Ludwigshafen	XI	90	—	—	—
		95	—	—	—
		179	—	—	—
***Ueber den Hamburger Lazarethzug** auf der Wiener Ausstellung. Von B. Hennicke, Ingenieur in Hamburg	XI	251	XVI	5. 6	—
***Das Hennicke'sche Transportsystem** für Verwundete. Von Rud. Schmidt, techn. Director der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh.	XII	104	—	—	—
***Die Sanitätszüge** des souverainen Maltheserritter-Ordens. Von Rud. Schmidt in Ludwigshafen	XII	165	—	—	—
***Dr. Helbig's** Eisenbahn-Krankenwagen (nach System Heusinger von Waldegg), gebaut in der Waggonfabrik „Saxonia" in Radeberg	XIII	159	—	—	—
Lazareth-Wagen der Moskau-Brester Bahn	XX	242	—	—	—
„ der Libau-Romny-Bahn	XX	242	—	—	—
„ für Soldaten	XX	243	—	—	—
„ der Moskau-Rjäsan-Bahn	XX	243	—	—	—
Wagen für schmalspurige, resp. secundäre Eisenbahnen und aussergewöhnliche Eisenbahnsysteme.					
***Wagen** für schmalspurige Secundärbahnen mit einfachen Vorrichtungen zum schnellen Ueberladen der Güter bei Wagen verschiedener Spurweite. Vom Herausgeber	XII	183	XIII	1—12	—
***Die Personen- und Güterwagen** der Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell. Vom Herausgeber	XIII	20	—	—	—
Die Wagen der schmalspurigen Montanbahn von Rostoken nach Marksdorf in Ungarn	XIII	70	V	5—8	—
„ der schmalspurigen Gebirgsbahn Reschitza-Szekuli	XIII	165	—	—	—
***Die Transporteurs** der Wülfel-Döhrener Strassenbahn	XIX	261	XXXVI	6—13	—
***Wagen** der Zahnradbahnen	S. VIII	136	—	—	—
		157	—	—	—
***Zahl** der Wagen der Zahnradbahnen	S. VIII	136	—	—	—
Kies- und Erdtransportwagen und Draisinen.					
***Kippwagen** von Rud. Leder in Quedlinburg	XI	32	II	4—9	—
***Muldenförmiger Erdtransportwagen.** Von E. Putzrath, Civil-Ingenieur in Berlin	XIII	90	D	6—15	21
***Doppel-Seitenkipper** (Patent Kayser)	XVI	258	XXXIV	1—3	—
***Profil-Messwagen.** Von Dr. Herm. Fritsche, Directions-Ingenieur in Dresden	XIII	60	C	1. 2	—
***Achtsitzige Draisine,** erbaut in der Maschinen-Locomotiv- und Wagenbauanstalt in Mödling	XIII	59	VI	10—13	—

III. Allgemeine Constructionstheile von Eisenbahnwagen.

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Achsbrüche.**	Giebt es einfache Mittel, Anbrüche an Achsen im Achsschenkel oder hinter der Radnabe zu erkennen, und sind Einrichtungen bekannt, welche bezwecken, die nachtheiligen Folgen von Achsbrüchen zu verhindern? (Referent: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	276	—	—	—
* „	Welches sind seit dem Jahre 1872 die wesentlichsten Ursachen von Schenkelbrüchen gewesen, und ist dabei ein Einfluss der Bremsen auf solche Brüche zu erkennen? (Referent: Direction der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn)	Suppl. VI	278			
* „	Ueber die Achsenbrüche und die Mittel zu deren Beseitigung. Von R. Koch, Vorsteher des technischen Büreaus der Maschinen-Verwaltung der Köln-Mindener Bahn zu Dortmund	XII	276	XX	10—17	—
* „	bei Tramway-Wagen	S. VIII	73. 87	—	—	—
***Achsbüchse.**	Welche Abschluss-Vorrichtungen am Umfange des Achsschenkels sind zu empfehlen, um das Eindringen von Staub oder Sand in die Achsbüchsen und das Austreten von Oel wirksam und dauernd zu verhindern? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	289	—	—	—
* „	Betriebsresultate der Achsbüchsen mit verstellbarem Schmierpolster (System Stous-Sloot) auf den Niederländischen Staatsbahnen	XII	264	—	—	—
* „	Wagen-Achsenbüchsen. Ueber die Behandlung der —, bei welchen mit Oel geschmiert wird, und welche mit elastischen Körpern, als Wolle, Seegras, Hobelspäne etc. ausgestopft sind. Von B. Curant	XIV	190	—	—	—
* „	Achsbüchse für Eisenbahnwagen von Carl Ziegler, Ingenieur der Rhein.-Bahn in Nippes	XV	182	XV	3—6	—
* „	Universal-Achsbüchse mit directer Schmierung und öldichtem Verschlusse für Eisenbahnfahrzeuge. (Patent: Krüzner). Mitgetheilt vom Ingenieur N. Henzel in Prag	XVI	139	XX	11—14	—
* „	P. Scharnberger's verbesserter Wagen-Achsbüchsen-Untertheil	XVIII	253	XXIII	19—21	—
* „	Versuchsresultate mit P. Scharnberger's Achskisten-Untertheil auf der Dux-Bodenbacher Eisenbahn	XX	193	XXVIII	9. 10	—
* „	Schmiedeeiserne Achsbüchse für Wagen. Von Gebrüder van der Zypen in Deutz	XIII	101	VIII	1—7	—
* „	Achsbüchsen mit hängender Schmiervorrichtung. Von J. Schiffers, Ingenieur der Wagenverwaltung der Köln-Mindener Bahn zu Dortmund	XIII	139	XI	6—13	—
* „	Schmiervorrichtung für die Achsbüchsen der Eisenbahn-Fahrzeuge. Von Fr. Reimherr, Betriebs-Inspector der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	XIX	5	I	14—17	—
* „	Vergleich zwischen Schmierung der Eisenbahn-Fahrzeuge von Oben und Unten. Von Fr. Reimherr, Retriebs-Inspector der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn .	XIX	85	—	—	—
* „	für die Normalwagenachse, modificirtes System Dietz, von Ch. Ph. Schäfer, Eisenbahn-Maschinen-Inspector in Trier	XIX	246	XXXIII	1—6	—
* „	Achsbüchsen der Tramway-Wagen	S. VIII	74. 88	—	—	—
* „	Heisslaufen der Wagenachsbüchsen	XI	86	—	—	—
„	Weatherburn's Schmierbüchse für Wagen	XV	221	XVI	11	—
***Achsen.**	Welche Proben erscheinen am geeignetsten bei Prüfung des zu Locomotiv-, Tender- und Wagenachsen und Bandagen verwendbaren Materials? (Referent: Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn)	Suppl. V	131	—	—	—
* „	Welche Erfahrungen liegen vor über die Verwendung verschiedener Stahlsorten zu Achsen und Radreifen, und welche Prüfungen für dieses Material sind vorzuschreiben? (Referent: General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Suppl. VI	232	—	—	—
* „	Achsenstärke der Tramway-Wagen	S. VIII	86	—	—	—
* „	Bedingnisse für Achsen. Vom Oberinspector Emil Tilp, in Wien	XIII	103	—	—	—
Achsenhalter	der Tramway-Wagen	S. VIII	72	—	—	—
***Achslager.**	Weissmetall- oder Zinn-Composition für Locomotiv- und Waggon-Achslager etc. Mitgetheilt von Fr. Fech, Eisenbahnbeamter a. D. in Sumy	XVIII	120	—	—	—
* „	Maschinen zum Erproben der Achsenlager, deren Schmiermittel und Schmierstoffe bei Eisenbahn-Fahrzeugen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn. Von Emil Stötzer, Werkstätten-Chef in Salzburg	XIX	11	III	1. 2	—
„	Reinigen der Achslager und Schmierkissen von Eisenbahnwagen	XIX	189	—	—	—
* „	Ueber Achsenlager. Von Dr. E. Künzel in Blasewitz bei Dresden	XI	131	—	—	—
***Eisenbahnwagen-Lager,**	construirt von L. Gassebner, Inspector der Oesterreichischen Nord-Westbahn in Wien	XVI	228	XXX	8. 9	—
Bandagen	siehe Radreifen.					
***Bremsen.**	Empfiehlt es sich behufs Verhütung von Wagenbeschädigungen beim Rangiren, die Wagen mit einfachen Handbremsen zu versehen? Hat sich eine Bremsconstruction für diesen Zweck bereits als geeignet bewährt? (Referent: Direction der Kaiserin Elisabeth-Bahn)	Suppl. VI	294	—	—	—
* „	Bestehen zuverlässige Controle-Einrichtungen für Bedienung der Bremsen, eventuell was ist zur Erreichung derselben geschehen? (Referent: Königlich Württembergische Staatsbahn)	Suppl. V	124	—	—	—
* „	Welche Arten continuirlicher und Schnellbremsen sind in Anwendung gekommen, und welche Erfahrungen und Resultate sind damit erzielt worden? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	291	—	—	—
„	Continuirliche Bremsen	XI	80	—	—	—
* „	Einseitig wirkende Bremse mit fixen Bremsschuhen. Von Alex Lindner, Oberingenieur in Böhm. Trübau	XI	8	III	4. 5	—
* „	Patentirte Bremse für Eisenbahnwagen. Construirt von Theod. Lange, Ober-Maschinenmeister in Magdeburg	XIII	242	XVIII	1—3	—
* „	F. Sürth's patentirte Bremse für Eisenbahn-Fahrzeuge	XVI	57	X	1. 2	—
„	Zweiwagen-Bremse	XVIII	208	—	—	—
„	Eisenbahnwagen-Bremse ohne Benutzung der Radreifen	XX	104	—	—	—
* „	Neue Bremse für Eisenbahn-Fahrzeuge. (Patent A. Rudolff)	XX	14	IV	1	—
Bremsen-Kuppelung	für Eisenbahnwagen von E. Suchaneck und J. Neblinger . . .	XIX	223	XXX	1—7	—

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Bremsen.	Schnellbremse für Eisenbahn-Fahrzeuge und Tramway-Waggons mit Differentialschraube. Patent Weickum	XX	22	IV	4—10	—
* „	Beschreibung eines Diagramms für die Berechnung der Bremskraft und den Einfluss von Gefällen beim Anhalten. Von Alb. Kapteyn, Ingenieur	XX	136	XXIII	—	—
* „	Ueber die Bestimmung der erforderlichen Anzahl Bremsen in den Zügen der Haupt- und Nebenbahnen. Vom Betriebs-Director H. Tellkampf in Altona	XII	31	—	—	—
* „	Theorie der Bremsen. Von Eugen Ferron, Ingenieur und 2. Regierungs-Commissar der Eisenbahnen des Grossherzogthums Luxemburg	XV	141 204	— —	— —	26—30 37
* „	Theorie der Bremsen (Schluss). Von Eugen Ferron, Ingenieur, Regierungs-Commissair der Eisenbahnen des Grossherzogthums Luxemburg	XVI	135 204	— —	— —	9 —
* „	Ueber die Wirkung der Bremsen auf Eisenbahnzüge. Auszug aus zwei Vorträgen, gehalten von Capitain Douglas Galton in der Institution of Mechanical Engineers	XVI	152	—	—	—
* „	Versuche über die Bremswirkung bei wechselnder Geschwindigkeit der gleitenden Reibungsflächen. Von J. Pippart, Ingenieur	XV	231	G	1	—
* „	Ueber die Theorie der Wirkung der Bremsen auf die Räder eines Eisenbahnzuges. Von Mr. W. R. Browne	XVI	193	—	—	—
* „	Ueber Schlittenbremsen. Von A. L. H. Obereen, Ingenieur und Betriebs-Director in Lüttich	XII	272	—	—	—
„	Ueber Noth- und Schlittenbremsen. Von S. Susenbeth in Frankfurt a. M.	XIII	118	—	—	—
* „	Bremsvorrichtungen der Tramway-Wagen	S. VIII	95 102	— —	— —	— —
„	Siehe auch Bremsen unter Locomotiven Seite 22.					
*Bremsklötze.	Welche neueren Erfahrungen liegen über die Verwendung von Bremsklötzen aus Holz, Schmiedeeisen, Gusseisen, Stahl und Stahlguss vor, und welches der genannten Materialien hat sich unter Berücksichtigung des Radreifen-Materials und des Grades der Bremswirkung als das zweckentsprechendste bewährt? (Referent: General-Direction der Kronprinz-Rudolf-Bahn	Suppl. VI	296	—	—	—
* „	Zusammenstellung der Ergebnisse der fortgesetzten Versuche mit hölzernen, schmiedeeisernen, gusseisernen etc Bremsklötzen, nebst Bemerkungen dazu	XII	15	—	—	16
* „	Gusseiserner Bremsklotz für Eisenbahnräder	XIII	214	—	—	—
* „	Ueber die Vorzüge und Anwendung der Bremsklötze aus Stahlguss	XIV	46	—	—	—
* „	v. Borries' patentirter Bremsklotz	XV	182	XV	7—13	—
* „	Bremsklotz mit Aussparungen. Vom Regierungs-Maschinenmeister von Borries	XVII	105	XII	20—22	—
„	Das Verhalten der Stahlbandagen unter der Einwirkung der Bremsen	XV	41	—	—	—
*Buffer.	Reiffert's doppeltes Bufferfeder-System	XI	70	IV	17. 18	—
„	Nicholson's Patent-Buffer	XI	175	XI	19	—
„	Turton's Buffer	XIII	33	III	20—22	—
* „	Buffer der Strassenbahn von Bergamo nach Lodi	XVIII	84	X	12—14	—
„	Mittelbuffer und Zugapparat von den Wagen der Madeira- und Marmoré-Eisenbahn	XI	263	H	6—10	—
Federn.	Wendt's Torsions-Wagenfedern	XII	261	XVII	14—28	—
* „	Neue Blattfederbefestigung der Hagener Gussstahlwerke (System Correns)	XVII	242	XXVII	10—15	—
* „	Einfaches Mittel zur Erkennung der Qualität von Gummiringen von Zug- und Stossapparaten. Mitgetheilt von Fr. Fecht in Bobrinskaja	XVII	40	—	—	—
* „	Untersuchungen über den Arbeitswerth der Stoss- und Zugfedern der Fahrbetriebsmittel. Von Jähns, Kgl. Eisenbahn-Maschinen-Inspector in Köln	XX	207	XXX XXXI XXXII	1—32	—
* „	der Tramway-Wagen	S. VIII	96 104	— —	— —	—
* „	Vorrichtung zum Probiren der Tragfedern in der Werkstatt der Posen-Creuzburger Eisenbahn. Mitgetheilt von F. W. Eichholz, Eisenbahn-Maschinenmeister in Posen	XVI	258	XXXIV	4. 5	—
*Kuppelung.	Sind weitere umfangreiche Versuche mit gefahrlosen, seitlich zu handhabenden Wagenkuppelungen angestellt worden, und welches sind die Resultate? (Referent: Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. VI	301	—	—	—
* „	Neues Preisausschreiben für die Erfindung einer Sicherheitskuppelung	XII	178	—	—	—
* „	Beschreibung einer neuen Vorrichtung zum gefahrlosen Kuppeln der Eisenbahnwagen. Von Wilh. Volkmar, Kaiserl. Maschinenmeister in Montigny	XI	93	VI	1—6	—
* „	Beschreibung der Heberlein'schen Vorrichtung zum Aus- und Einhängen der Eisenbahnwagenkuppeln	XI	158	F	1—5	—
* „	Beschreibung einer Seitenkuppel für Eisenbahnwagen, construirt von Ch. Ph. Schäfer, Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister in Saarbrücken	XII	5	II	1—8	—
* „	Beschreibung einer Sicherheits-Kuppelung von C. Heinrich, Ingenieur in Sömmerda	XII	80	VII	1—4	—
* „	Vorrichtung zum Kuppeln von Eisenbahnwagen, ohne dass ein Zwischentreten zwischen die Wagen erforderlich ist. Von Berth Curant, Oberingenieur und Werkstätten-Vorstand der Kaiserin-Elisabeth-Eisenbahn in Wien	XII	120	X	1—5	—
* „	Beschreibung einer Vorrichtung, welche ohne Anbringung von besonderen Bestandtheilen an den Wagen und mit Beibehaltung der bestehenden Kuppelungen das Ein- und Aushängen der Schrauben- und Gliederkuppelung, sowie das Spannen oder Lösen der ersteren von Aussen ermöglicht, endlich die Verwendung der Schraubenkuppelung als Nothverkuppelung mit Ausschluss der besonderen Nothketten bei Eisenbahn-Fahrzeugen gestattet. Patent von L. Becker, Centralinspector der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien	XIII	7	II	1—10	—
* „	Modification der Schraubenkuppelung für Eisenbahn-Fahrzeuge zur gefahrlosen Manipulation des Verkuppelns und zur Verwendung als Nothkuppelung mit Ausschluss von Nothketten. (Vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 7. Juli 1876 ausgezeichnet mit dem ersten und alleinigen Preise von 9000 Mark) Patent von L. Becker, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien	XIV	72	IX	1—8	—
* „	Ersatzstücke in der Zugvorrichtung und eine Reserve — für Eisenbahn-Fahrzeuge. Von C. Steinhauss	XIV	177	XV	1—9	49—51
* „	Reserve-Kupplungs-Vorrichtung von Sürth	XIV	230	K	1—4	—
* „	Versuche mit Sicherheitskupplungen auf der Main-Weserbahn. Vom Herausgeber	XV	166	—	—	—

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Kuppelung.**	Doppelhaken-Kuppelung für Eisenbahnwagen als Ersatz der Nothketten. Von Adolf Agthe, Ingenieur in Zürich	XVI	100	XVI	6. 7	—
* „	Neuer Zughaken für fortwährende Benutzung der zwei Schraubenkuppelungen und Abschaffung der Nothketten. Vom Oberingenieur Dietz bei der Central-Verwaltung der europäisch-türkischen Eisenbahnen in Paris	XVI	253	XXXII	10. 11	—
* „	Doppelzughaken für Eisenbahn-Fahrzeuge mit selbstthätigem Sicherheitsverschluss. Von Hiram Turner, Oberingenieur in Potsdam	XVII	17	V	1—4	—
* „	Vorrichtung zur Gangbarhaltung der Kuppelungen bei Eisenbahn-Fahrzeugen. Von Ed. Pohl, Ingenieur in Nippes	XVI	146	XX	15—17	12
* „	Schraubenkupplung der Strassenbahn von Bergamo nach Lodi	XVIII	84	X	12—14	—
* „	Ueber den Werth der Kupplungsbügel für Schlusswagen, um den unruhigen Gang derselben zu beseitigen. Von L. Stösger, Maschinen-Inspector	XIX	137	—	—	—
* „	Kupplung der Tramway-Wagen	S. VIII	94 / 102	—	—	—
* „	Einige Notizen über Unfälle beim Kuppeln der Eisenbahnwagen. Von Ludw. Becker, Central-Inspector	XIII	62	—	—	—
***Nothketten.**	Bei welchen Bahnen ist das Kupplungs-System mit nur einer Nothkette, eventuell mit Benutzung der Reserve-Kuppel eingeführt und welche Erfahrungen sind dort gemacht? (Referent: Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	113	—	—	—
* „	Welche Vorrichtungen sind seit Einführung der technischen Vereinbarungen nach den Beschlüssen von 1871 an Güterwagen getroffen worden, um die bisherigen Nothketten entbehrlich zu machen und welche Resultate sind event. erzielt worden? (Referent: Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	133	—	—	—
* „	Aufhängung der — der Eisenbahnwagen. Mitgetheilt vom Betriebs- und Maschinen-Inspector Fr. Reimherr in Dortmund	XX	53	IX	1—3	—
* „	Doppel-Zughaken-Kuppelung für Eisenbahnwagen als Ersatz der Nothketten. Von Adolf Agthe, Ingenieur in Zürich	XVI	100	XVI	6. 7	—
***Räder.**	Welche neuere Erfahrungen liegen vor über die Gussstahl-Scheibenräder, welche nicht unter Bremswagen laufen? (Referent: Kgl. Direction der Westfälischen Eisenbahn)	Suppl. V	113	—	—	—
* „	Welche Vorzüge bieten die in den letzten Jahren vielfältig von englischen und auch von deutschen Bahnen verwendeten Teakholz-Scheibenräder gegenüber den bisher gebräuchlichen, welche den höheren Preis derselben rechtfertigen können? (Referent: Kgl. Direction der Preussischen Ostbahn	Suppl. V	134	—	—	—
* „	Hat von den im Gebrauch stehenden Räderconstructionen der Eisenbahnwagen die eine Gattung wesentliche Vorzüge vor der andern, und welche?					
	Wie verhalten sich insbesondere hölzerne oder mit hölzernen Unterlagen versehene Räder und Gussstahlscheibenräder gegenüber den eisernen Speichen- und Scheibenrädern unter Bremswagen? (Referent: Generaldirection der Kronprinz-Rudolf-Bahn	Suppl. VI	279	—	—	—
* „	Ueber verschiedene Systeme von Eisenbahnwagenrädern und sichere Befestigung der Radreifen. Vom Oberingenieur W. Clauss in Braunschweig	XII	235	XVI	5—14	49—53
„	Atwood's Eisenbahnwagenrad. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	122	E	5	—
„	Wagenrad von Handyside	XIV	204	XVII	13—14	—
* „	Betriebssichere Eisenbahnräder mit kalt aufziehbarem Radreif nach den patentirten Systemen Heusinger von Waldegg's und Kaselowsky's	XVIII	149	XV	1—14	—
„	Wagenräder, neue Construction von Fr. Krupp	XIV	203	—	—	—
„	Fabrikation schmiedeeiserner Scheibenräder von Fr. Krupp	XVI	195	—	—	—
„	Das Hecla-Gussstahlrad für Eisenbahnen	XVIII	33	VII	9	—
* „	Die ersten in Deutschland fabricirten Wagenräder mit Scheiben aus Papiermasse	XVIII	119	XII	18	—
„	Herstellung der Eisenbahnräder aus Papierstoff	XX	102	—	—	—
„	Eisenbahnwagenräder mit Anwendung von Papierscheiben. Mitgetheilt vom Ing. Dr. Röhrig	XIV	122	—	—	—
„	Schalengussräder	XI	85	—	—	—
„	Ludwig's Eisenbahnwagenrad. Von C. J. Bergmann in Graz	XI	29	III	1—3	—
„	Wagenräder, amerikanische. (Siehe Amerik. Eisenb. von Ingenieur Kupka)	XIV	155	—	—	—
„	Raddin's elastisches Wagenrad. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	122	XII	14. 15	—
„	Notizen über gusseiserne Eisenbahnräder	XIV	76	—	—	—
* „	Rad-Construction der Strassenbahn-Wagen	S. VIII	71 / 83	— / —	— / —	— / —
***Radreifen.**	Welche zuverlässigen Mittel werden empfohlen, um sowohl das Loslösen der Radreifen auf eisernen Radsternen und Radscheiben zu verhindern, als auch das gefährliche Aufwickeln und Fortfliegen der gesprungenen Radreifen unmöglich zu machen? (Referent: Direction der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	121	—	—	—
* „	Hat sich das Radreifenprofil, mit Knick in der Lauffläche auf Flachlands- und Gebirgsbahnen, namentlich bei Curven mit starker Ueberhöhung, welche mit geringer Geschwindigkeit durchfahren werden, bewährt? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)	Suppl. VI	286	—	—	—
* „	Welche Befestigungsweise der Radreifen ist in Anwendung und durch welche ist das Abspringen gebrochener Radreifen am wirksamsten verhütet worden?					
	Welche Mittel (Detailconstructionen) sind erfahrungsgemäss für die Befestigung der Radreifen zu empfehlen, um die Trennung gesprungener Reifen zu verhindern? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	273	—	—	—
* „	Auf verschiedenen Bahnen ist beobachtet worden, dass sich bei Bessemerstahl-Radreifen unter Bremswagen nach und nach auf der Lauffläche feine Einbrüche in der Achsrichtung zeigen, die schliesslich einen Reifenbruch herbeiführen können. Ist diese Erscheinung auch anderwärts und auch bei Radreifen aus anderem Materiale als Bessemerstahl beobachtet worden, und auf welche Ursachen ist dieselbe zurückzuführen?					
	Welches Material hat sich überhaupt für Radreifen der Bremswagen am besten bewährt? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld)	Suppl. VI	285	—	—	—
* „	Giebt es Mittel, lose gewordene Radreifen ohne Anwendung von Blechunterlagen auf dem ursprünglichen Radsterne wieder zu befestigen, ohne dass die Textur der Radreifen leidet? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	288	—	—	—
* „	Welche Erfahrungen (auch mit Rücksicht auf die Bremswirkungen) liegen vor über die Verwendung verschiedener Stahlsorten zu Achsen und Radreifen und welche Prüfungen					

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
	für dieses Material sind vorzuschreiben? (Referent: Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass und Lothringen)	Suppl. VI	232	—	—	—
Radreifen.	Gratton und Beal's Patent-Radreifen	XI	79	IV	19—21	—
„	Burell und Valpy's Patent-Sicherheits-Radreifen	XIII	169	XI	14—15	—
* „	Sicherheits-Radreifen für Eisenbahnfahrzeuge von Ed. Pohl, Maschinen-Ingenieur der Rheinischen Eisenbahn zu Nippes bei Cöln	XVII	115	XV	7—13	—
„	Wiederbefestigung losgewordener Bandagen. Von G. Krauss	XIV	203	—	—	—
„	Radreifen-Befestigung von C. Kesseler	XVI	152	—	—	—
* „	Radreifen-Befestigung von F. Schuler, Werkmeister der Rhein-Nahe-Bahn in St. Wendel	XVII	154	XIX	5—9	—
* „	Hennig's patentirte Radreifen-Befestigung. Mitgetheilt von C. Schaltenbrand, Ingenieur in Berlin	XVII	183	XX	5—7	—
* „	Beitrag zu Radreifenbefestigungen vom Obermaschinenmeister Finkbein in Saarbrücken	XVII	248	XXVIII	16—23	—
* „	Vorrichtungen in den Haupt-Reparatur-Werkstätten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zur Erwärmung der Radreifen, behufs Befestigens und Lösens derselben auf, bezw. von den Radgestellen der Eisenbahn-Fahrzeuge. Mitgetheilt von L. Stössger, Maschinen-Inspector in Berlin	XVII	187	XXI XXII XXIII	1—8 1—3 16—19	— — —
* „	Befestigung der Reifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke. Von Heinr. Schaaf in Stahlwerk Hoesch bei Dortmund	XVIII	15	VII	11	—
„	Radreifen-Versicherung durch Löthung. Von R. Daelen sen.	XVIII	33	—	—	—
* „	Radreifen-Befestigung von Ingenieur Ziegler in Nippes bei Köln	XVIII	74	XI	13—15	—
* „	Beschreibung der Radreifen-Befestigung mit eingeschmiedeten Ringen. Patent Bork. Nach Mittheilung vom Obermaschinenmeister Lochner in Erfurt	XVIII	167	XIV	15—19	44. 45
* „	Beschreibung einer Radreifen-Befestigung für Eisenbahn-Fahrzeuge. Construirt von Fr. Cristandt, Eisenbahn-Werkmeister in Aachen	XX	33	VI	12	—
* „	Ueber verbesserte Radreifen-Befestigung nach Patent Kaselowsky. Mittheilung von H. Gust, Obermaschinenmeister in Berlin	XV	4	A	4—7	1
* „	Beschreibung zweier Radreifen-Befestigungen, durch welche das Abspringen derselben wirksam verhindert wird, von F. Schuler, Kgl. Eisenbahn-Werkmeister in St. Wendel	XX	57	IX	7. 8	—
* „	Ungünstige Erfahrungen mit Sprengriegen zur Radreifen-Befestigung	XX	151 241	XXIV —	16—17 —	— —
„	Ueber die Abnutzung der Radreifen	XVII	76	—	—	—
„	Das Verhalten der Stahlbandagen unter der Einwirkung der Bremsen	XV	41	—	—	—
„	Ueber Fabrikation der Locomotive und Wagenradreifen in Frankreich	XX	104	X	11—15	—
* „	Mohn's Radreifen-Stauchfeuer	XVIII	153 263	XIV	13. 14	43
„	Maschine zur Prüfung der Radreifen	XVIII	39	—	—	—
Radreifen-Brüche		XIV	168	—	—	—
* „	Uebersicht der im Jahre 1877 bei den Fahrzeugen der Berg.-Märkischen Bahn vorgekommenen Radreifenbrüche. Mitgetheilt von der Kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld	XVI	250	—	—	—
* „	Uebersicht der im Jahr 1878 bei den Fahrzeugen der Bergisch-Märkischen Bahn vorgekommenen Radreifenbrüche, Anbrüche und Langrisse. Mitgetheilt von der Kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld	XVI	229	—	—	—
* „	Uebersicht der im Jahre 1879 bei den Fahrzeugen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorgekommenen Radreifenbrüche, Anbrüche, Langrisse	XVIII	105	—	—	—
* „	Uebersicht der im Jahr 1880 bei den Fahrzeugen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorgekommenen Radreifenbrüche, Anbrüche und Langrisse	XIX	86	—	—	—
Radreifen-Brüche		XVII	77	—	—	—
* „	Ueber die Ursachen der Radreifen-Brüche. Von J. Correus, Maschinenmeister a. D. in Waldhausen	XX	90	—	—	—
***Stoss- und Zugfedern.**	Untersuchungen über den Arbeitswerth der — — — der Fahrbetriebsmittel. Von Jähns, Kgl. Eisenbahn-Maschinen-Inspector in Cöln	XX	207	XXX XXXI XXXII	1—32	
Tragfedern siehe Federn.						
Wagen-Achsbüchsen, siehe Achsbüchsen.						
***Zugapparate.**	Das neue Normale für die — der Eisenbahnfahrzeuge	XIV	1	I—IV	—	—
Zugapparat	von den Wagen der Madeira- und Marmoré-Eisenbahn	XI	263	II	6—10	—
***Neuer Zughaken**	für fortwährende Benutzung der zwei Schraubenkuppelungen und Abschaffung der Nothketten. Vom Oberingenieur Dietz bei der Central-Verwaltung der europäisch-türkischen Eisenbahnen in Paris	XVI	253	XXXII	10. 11	—
***Doppelzughaken**	für Eisenbahnfahrzeuge mit selbstthätigem Sicherheitsverschluss von Hiram Turner, Oberingenieur in Potsdam	XVII	17	V	1—4	—
Zugvorrichtung siehe Kuppelung.						
Zug- und Stossvorrichtung	der Tramway-Wagen	S. VIII	95 102	— —	— —	— —

8. Signalwesen.

Ueber Signale im Allgemeinen. Beschreibung von Signalsystemen verschiedener Eisenbahnen.

*Welche Telegraphenleitungs-Anlage empfiehlt sich für die Führung derselben durch Tunnels, zur Vermeidung der oft vorkommenden Beschädigungen der Telegraphendrähte durch Nässe, Eis und Rauch? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn)	Suppl. VI	411	—	—	—
Ueber die Anwendung eiserner Telegraphensäulen in Bayern und Frankreich	XI	41	—	—	—
Kupferstahldraht für Telegraphenleitungen	XIII	75	—	—	—
Bondi's Signalapparat für Eisenbahnen	XIII	263	—	—	—
Automatische Eisenbahnsignale	XIV	123	—	—	—
Benutzung der Eisenbahnschienen zum Signalisiren	XIV	123	—	—	—
***Die festen Eisenbahnsignale** in England. Nach einem Vortrage von R. C. Rapier, mitgetheilt vom Eisenbahn-Baumeister H. Bartels in Berlin	XII	203	G H	1—29 30—60	— —

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Signale auf nordamerikanischen Eisenbahnen	XV	119	—	—	22
Die Telegraphen der Venlo-Hamburger Eisenbahn	XI	44	—	—	—
Telegraphen-Einrichtungen auf der Hannover'schen Staatsbahn	XV	120	—	—	—
***Miscellen** aus der Pariser Weltausstellung 1878 (Signalwesen). Mitgetheilt von Professor Dr. Eduard Schmitt in Darmstadt	XVI	18	V	1—8	—
Die Stellung des Bauingenieurs zur Telegraphie. Von Merling	XVI	196	—	—	—
***Ueber die anzustrebende Erweiterung** der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands	XVI	266	—	—	—
***Zur Frage** der einheitlichen Regelung der Bedeutung und Anordnung der Signale der Bahn- und Gleisabzweigungen bezw. Vereinigungen	XVII	195	—	—	57—60
***Die Ergänzung** der Reichssignalordnung und deren weitere Folgen. Vom Regierungs-Baumeister Blum in Köln	XVIII	71	—	—	15. 16
***Zur Frage** der einheitlichen Regelung und Anordnung der Signale von Bahn- und Gleisabzweigungen. Von F. Magdalinski, Ingenieur im Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn	XVIII	108	—	—	19—31
Rasches Telegraphiren	XVII	78	—	—	—
***Die erste internationale Electricitäts-Ausstellung** in Paris 1881. Reisebericht von J. Baumann, techn. Assistent bei der General-Direction der Bayerischen Verkehrs-Anstalten in München	XIX	1 79	— XV XXI	— 1—7 1. 2	— — —
***Angemeldete deutsche Reichspatente** über Signalwesen vom 1. Juli bis 31. December 1877	XV	86	—	—	—
Optische Signale.					
a. Localsignale.					
*Wie hat sich die Einrichtung bewährt, die optischen Signale für Bahnverzweigungen, sowohl bei Abzweigungen anderer Linien, als auch bei Gütergleisen etc. auf Bahnhöfen übereinander an demselben Mast anzubringen, namentlich bei drei- oder mehrfachen Verzweigungen? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	423	—	—	—
*Haben sich durch das Fortfallen der Ausfahrtssignale und der Streckensignale Uebelstände ergeben, und event. welche? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	425	—	—	—
*Wird durch Beseitigung der Weichensignale, insbesondere in den Nebengleisen, die Betriebssicherheit bei den Rangirbewegungen beeinträchtigt, oder können dieselben unbedenklich entfernt werden? Welche Art von Weichensignale hat sich am besten bewährt, und bezw. welche von beiden Arten, Farben-Signale (weisses und grünes Licht) oder Form-Signale, verdient den Vorzug? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn	Suppl. VI	426	—	—	—
***Optischer Telegraph** aus Winkeleisen, construirt von Max Jüdel in Braunschweig	XI	113	VIII	11. 12	—
Optische Signale auf amerikanischen Eisenbahnen. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	98	—	—	—
***Optischer Telegraph,** den neuesten Bestimmungen entsprechend, von C. Zimmermann in Berlin	XVIII	51	X	1. 2	—
***Pohl's** patentirte Anordnung von Drahtzugleitungen für optische Signale etc.	XV	141	XII	8—11	—
***Zur Frage** über Anordnung der optischen Signale sowohl vor Eisenbahn- resp. Gleise-Verzweigungen, als auch vor Eisenbahn- resp. Gleise-Vereinigungen im Sinne des §. 50 des Bahnpolizei-Reglements. Von H. Weise, Abtheilungs-Baumeister in Berlin	XVI	268	—	—	34—48
***Weichenspitzen-Verschluss** bei centralen Weichen- und Signalstell-Apparaten. Vom Betriebs-Inspector Beemelmans	XIV	273	XXIV	10—12	—
***Weichenverschluss** mit selbstthätigem Sicherheits-Signal zur Angabe, ob die Weiche vollständig schliesst oder nicht (Patent Dunaj)	XVI	132	XIX	1—8	—
***Sicherheits-Vorrichtung** an Weichen auf freier Strecke. Mitgetheilt vom Betriebs-Inspector Beemelmans in Strassburg	XVI	211	XXVIII	1—4	—
Weichen- und Signalsicherungs-Vorrichtungen auf dem Bahnhofe Calau der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener. Von H. Hattemer, Telegraphen-Inspector in Berlin	XIV	148	G	1—9	—
***Beschreibung** eines neuen Weichenstellriegels mit Signal auf der Holländischen Eisenbahn. Mitgetheilt vom Ober-Bahn-Ingenieur R. van Hasselt in Amsterdam	XVIII	187	XXII	1—7	—
Bahnhofsabschluss-Signal mit Unterscheidung der Fahrtrichtungen durch die Anzahl der Flügel resp. Laternen. Construirt von H. Büssing, Ingenieur in Braunschweig	XVIII	196	XXII	10—13	—
Verbindung des Deckungssignals mit einer auf freier Strecke eingelegten Weiche	XVIII	124	—	—	—
***Ueber die practische Ausführung** von Kettengetrieben mittelst adjustirter Flaschenzugketten und verzahnter Rollen (bei Signaltelegraphen etc.)	XVIII	237	—	—	—
b. Distanzsignale.					
*Welche mechanischen Bewegungsvorrichtungen für weit hinausgeschobene Vorsignale, und event. welche Compensations-Vorrichtungen sind in Anwendung und welche Erfahrungen sind dabei gewonnen? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	416	—	—	—
*Ist bei electrischen Motoren der Distanzsignale der constante Strom dem inducirten vorzuziehen, und welche Vor- und Nachtheile wurden bei diesen beiden Systemen beobachtet? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	420	—	—	—
***Bahnhofs-Schluss-Telegraph** mit Vorsignal der Schleswig'schen Bahn. Mitgetheilt vom Bahn-Ingenieur A. F. Petersen in Flensburg	XII	201	XIV	12—15	—
***Ueber die Sicherheits-Vorrichtungen** am Curvendreieck bei Werdau. Vom Maschinenmeister Klien in Chemnitz	XIII	35	B	1—8	—
***Compensations-Vorrichtung** für Signal-Drahtleitungen. Von G. Stockhammer, Ober-Ingenieur und Werkstätten-Vorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn in Jedlersee	XIII	133	X	10. 11	—
Bahnhofs-Abschluss-Signale, Verbindung der — mit den Eingangsweichen auf den Zwischenstationen der Linie Strassburg-Lauterburg. Mitgetheilt vom Betriebs-Inspector Beemelmans in Strassburg	XIV	112	XII	1—4	—
Vorsignal und Compensationsapparate für dessen Drahtleitung. Von Thomas, Maschinenmeister der Magdeburg-Halberstätter Eisenbahn	XIV	15	A	1—8	—
***Haltesignal** für Eisenbahnzüge auf amerikanischen Bahnen	XVII	121	—	—	39—41
Akustische Signale und Telephone.					
Schalltelegraphie	XIII	170	—	—	—
Neues Hornsignal	XIX	190	—	—	—
Ausserordentliche Leistungen der Telephone	XVII	78	—	—	—
Ueber die Verwendung des Telephons zum Eisenbahndienst	XVIII	123	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Telephon im Eisenbahndienst	XVIII	260	—	—	—
Telephonische Verbindung zweier entlegenen Stationen	XIX	157	—	—	—
***Knallkapsel** als Signal für Eisenbahnzüge. Construction Zimmermann	XX	227	—	—	—
Akustisch-electrische Signale.					
*Welche neuere Erfahrungen liegen über die verschiedenen Constructionen der Läutewerke, sowie über die Anwendung von Arbeits- oder Ruhestrom vor und welche Combination hat sich dabei bewährt? (Referent: General-Direction der Kgl. Sächsischen Staatsbahn)	Suppl. V	136	—	—	—
Eisenbahn-Läutesäulen mit Wechselstrom-Auslösung und Hülfssignal-Einrichtung von Siemens und Halske	XI	264	XVI	11—17	—
Electrische Läutewerke der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen	XII	41	—	—	—
Avertissements- und Schutzsignale für Niveau-Uebergänge auf französischen Bahnen	XIX	192	—	—	—
Optisch-akustisch-electrische Signale. — Blockstationen.					
*Welche Systeme der Blocksignale sind auf den Bahnen in Anwendung und welche Erfahrungen sind bezüglich ihrer Zuverlässigkeit, sowie bezüglich ihres Einflusses auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gemacht worden? (Referent: General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. V	150	—	—	—
*Welche neueren Erfahrungen sind mit den verschiedenen Systemen der Blockstationen und den dahin gehörigen Signalen gemacht, und welche Einrichtungen haben sich am besten bewährt? (Referent: General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	413	—	—	—
***Die Blockapparate** für den Eisenbahn-Betrieb von Siemens und Halske in Berlin. Besprochen von Dr. Ed. Zetsche in Chemnitz	XI	53 61	C D	1—7	—
Das Blocksystem der London-South-Western Bahn	XII	91	—	—	—
Rousseau's automatisches Blocksignal	XIII	262	XVIII	16—18	33
„ „ „	XV	85	—	—	—
Französisches Blocksystem für eingleisige Bahnen	XV	86	—	—	—
***Die Blocksignallinie** Kopenhagen-Klampenburg mit Centralweichen-Sicherungen auf den Bahnhöfen Hellerup und Klampenburg. (Nach Siemens und Halske ausgeführt) vom Ingenieur Friedericia in Kopenhagen	XVI	4	I	1—3	—
Selbstthätige Blockstation	XVIII	259	—	—	—
„ „	XIX	111	XV	12	—
Ceradini's automatisches Blocksystem	XIX	190	—	—	—
***Ueber die Anwendung** von Blockapparaten zur Sicherung von Zugkreuzungen. Mitgetheilt von Hattemer, Telegraphen-Inspector der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Berlin	XVI	8	IV	6	—
Blocksystem auf den französischen Bahnen	XIX	191	—	—	—
***Automatischer Blocksignal-Apparat** zur Sicherung des Verkehrs von nahe hinter einander fahrenden Zügen	XIX	89	XV	8. 9	—
Central-Weichen-Stellapparate.					
*Hat sich die mechanische Einrichtung, die Weichen eines grösseren Bahnhofes von einem centralen Weichenthurm aus zu stellen, bewährt, oder ist die Controle der Weichen- und Signalstellung eines Bahnhofes auf electrischem Wege nach Art der Blocksignale irgendwo practisch eingeführt und welche Erfahrungen sind damit gemacht? (Referent: Direction der Braunschweigischen Eisenbahn)	Suppl. V	154	—	—	—
*Welche Einrichtungen sind getroffen und empfehlenswerth, um die Stellung der Weichen, welche ausserhalb der Bahnhöfe liegen, in einer Entfernung von 300 m zu erkennen? (§ 3 des Bahnpolizei-Reglements.) (Referent: Direction der Braunschweigischen Eisenbahn)	Suppl. V	153	—	—	—
*Welche Einrichtungen sind bislang in Anwendung gebracht, um die Bewegung der Züge an allen zu Collisionen leicht Veranlassung gebenden Punkten durch Avertirung der Weichen und Signale sicher zu stellen, und welcher Einrichtung ist der Vorzug zu geben? (Referent: Direction der Braunschweigischen Eisenbahn)	Suppl. V	152	—	—	—
*Welche Signal-Einrichtungen empfehlen sich beim Rangirdienst zur Verständigung des Rangirers und des Weichenstellers für diejenigen Weichen, welche nur vom Centralapparat aus gestellt werden können, und bei welchen wegen ihrer grossen Entfernung vom Apparat der Weichensteller den Zuruf des Rangirers nicht hören kann? (Referent: Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	432	—	—	—
***Hebelapparat** für centrale Signal- und Weichenstellung (System Rüppell)	XI	140	—	—	—
***Erläuterung** und Beschreibung des Hebelapparates für centrale Weichen- und Signalstellung. Ausgeführt von Max Jüdel & Comp. in Braunschweig	XI	141	XI	1—9	—
***Patentirte verticale Gestäng-Compensation** für centrale Signal- und Weichen-Stellung. Von H. Büssing, Ingenieur in Braunschweig	XII	239	XVI	18—22	54—57
***Büssing's** centrale Weichen- und Signalstellung mit electrischem Verschluss der Signal-Hebel. Ausgeführt von Max Jüdel & Comp. in Braunschweig. Mitgetheilt von Prof. Dr. Schmitt in Darmstadt	XVII	142	XVI	3. 4	—
***Drahtzug-Compensation** für Drahtleitungen zwischen Avertissements und Haltesignalen. Von H. Büssing, Ingenieur in Braunschweig	XII	156	XI	11—13	—
***Der Siemens und Halske**'sche centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Apparat auf Bahnhof Buckau der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Beschrieben von C. Thomas, Maschinenmeister in Buckau	XII	157	D E F	1—5 — —	— — —
***Patentirte Compensations-Vorrichtung** für Signal-Drahtleitungen. Von Theod. Lange, Obermaschinenmeister der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in Buckau	XII	202	XIV	3—4	—
***Centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Anlage** für die Gleis-Niveau-Kreuzung der Dux-Bodenbacher Bahn mit der Aussig-Teplitzer Bahn nächst Ladowitz. Mitgetheilt von W. Mixa, Verkehrs-Controleur der Dux-Bodenbacher Bahn	XVII	179	XX	1—4	—
Centrale Weichen- und Signalstellung mit electrischer Sicherung	XVII	171	—	—	—
***Ueber centrale Signal- und Weichen-Anlagen** mit namentlicher der hierbei zur Verwendung gekommenen Transmissionen zwischen Stellapparat und Weichenzungen. Von F. Magdalinski, Ingenieur in Berlin	XIX	262	—	—	64—68

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Apparate zum Geben von Signalen auf den Zügen. Intercommunicationssignale zwischen dem Zugpersonal und den Reisenden.					
*Welche Einrichtungen sind getroffen worden, um eine Communication zwischen Passagieren und den Zugbeamten behufs Anhalten des Zuges während der Fahrt herzustellen, und welches System kann zur Annahme empfohlen werden? Von welchen Einrichtungen darf man sich den besten praktischen Erfolg versprechen, um eine Communication zwischen dem reisenden Publicum und dem Fahrpersonal während langer Fahrt der Züge zu ermöglichen? (Referent: Direction der Anhaltischen Eisenbahn) .	Suppl. V	144	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung von portativen Telegraphen-Apparaten im Gegensatze zu den stationären Strecken-Apparaten vor? (Referent: Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn)	Suppl. V	141	—	—	—
*Welche neueren Erfahrungen liegen über die Anwendung von Communicationsmitteln zwischen Passagieren und Zugpersonal vor? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	406	—	—	—
Telegraph zwischen Reisenden und Zugführer	XIII	118	—	—	—
Robinson's Signalspiegel für Eisenbahnzüge	XIII	40	—	—	—
Die electrische Hülfssignaleinrichtung für Reisende auf der South Eastern Bahn (System Walker)	XIII	170	—	—	—
Die Hülfssignaleinrichtung auf der Nassauischen Bahn von Hilf	XIII	170	—	—	—
Hülfssignal für Eisenbahnzüge von W. Clauss	XVII	127	—	—	—
Signalapparat für Eisenbahnzüge von Sergei Jakowlewitsch Timochowitsch in Troitzkoja . .	XVII	128	—	—	—
Intercommunications-Signal für Eisenbahnfahrzeuge. Von L. Steiner	XIV	170	—	—	—
***Nothsignal** für Personenzüge (Patent Pollitzer, Oberingenieur in Wien)	XVI	50	VI	4. 5	—
***Intercommunications-Nothsignal** der Kaiser-Franz-Josef-Bahn. Vom Central-Inspector Emil Tilp in Wien	XVII	226	XXV	1—5	—
***Ueber Intercommunicationssignale.** Ein Beitrag zur Geschichte und Kritik dieser Signale. Von F. Magdalinski, Ingenieur im Betriebe der Berlin-Hamburger Bahn	XIX	70	—	—	—
***Das Intercommunicationssignal** der Rechte-Oder-Ufer-Bahn	XIX	190	—	—	—
Gattinger's Intercommunicationssignal für Eisenbahnzüge	XIX	112	—	—	—
***Intercommunicationssignale** für Eisenbahnzüge. System Gassebner, Inspector der Oesterreichischen Nord-Westbahn	XX	192	XXVIII	1—8	—
„ auf französischen Bahnen	XIX	192	—	—	—
Controlapparate, Uhren, Laternen- und Alarmsignale.					
Alarmsignal. Lartigny's und Forest's automatische Alarmpfeife	XI	266	H	11—13	—
Ableseapparat. Siehe Bericht über Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn vom Oberingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	297	—	—	65—67
Arbeitsmesser, construirt von H. Killiches, Zugbeförderungschef der Erzh. Albrechtbahn in Lemberg. Mitgetheilt von Julius Glück, K. K. Inspector in Wien	XIV	103	XI	1—3	—
Contactapparat. Siehe Bericht über Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn vom Oberingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	297	—	—	61. 62
***Controlapparat** für die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge. Vom Baumeister Höhmann in Cassel	XI	111	VIII	13—15	—
Messapparat nebst electrischer Uhr. Siehe Bericht über Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn, vom Oberingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	297	—	—	63. 64
Taschenchronograph. Siehe Bericht über Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weser-Bahn, vom Oberingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	298	—	—	68
Electrischer Apparat zum Aufzeichnen der Geschwindigkeiten	XIII	117	—	—	—
***Geschwindigkeitsmesser** für Eisenbahnzüge (Patent Finkbein und Schaefer)	XV	93	VII	1—14	—
***Verbesserter Geschwindigkeitsmesser** für Eisenbahnzüge (Patent Finkbein und Schäfer) .	XVII	142	XIX	1—4	—
Geschwindigkeits-Indicator von Stroudley	XVII	40	V	9. 10	—
***Geschwindigkeitsmesser** für Eisenbahnzüge, Tachophor. (Patent Göbel). Mitgetheilt von K. Lorey in Darmstadt	XVI	55	XI	1—9	—
Beschreibung des Geschwindigkeitsmessers für Locomotiven (Tachophor) von A. Klose, Maschinen-Inspector der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach	XVI	223	XXX	1—7	—
***Pohl's** patentirter Control-Apparat für Eisenbahnzüge	XV	183	XV	14—23	—
***Portativer Apparat** zum Messen der Zuggeschwindigkeit innerhalb bestimmter Grenzen. Von Moritz Pollitzer, Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Wien . . .	XV	100	VIII	1—7	—
***Electrischer Contact-Apparat** zur Controle der Fahrgeschwindigkeit auf Eisenbahnen. System Schellens	XIX	249	XXXIV	8—15	59
***Versuchswagen** der französischen Ostbahn. Nach dem Ausstellungsbericht von Emil Stötzer in Linz	XVI	211	XXVIII	6—9	—
Eine electrische Controle der Fahrgeschwindigkeiten	XIX	157	—	—	—
Electro-magnetische Telegraphie.					
***Das electro-magnetische Stations-Deckungsignal** mit Wechselauslösung von Otto Schäffler in Wien. Beschrieben von Dr. Ed. Zetsche	XII	227	XVII	1—13	—
***Electrischer Control-Apparat** für Stations-Einfahrts-Signale. Von Schellens, Telegraphen-Inspector der Rheinischen Eisenbahn in Köln	XI	67	D	11. 12	—
***Electrischer Weichenstands-Indicator.** Von M. Pollitzer, Oberingenieur	XV	208	XVII	13—18	—
***Morsé-Translation** für constanten Strom mit Walzenwechsel für fünf Linien, ausgestellt von der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn auf der Pariser Weltausstellung 1878	XV	221	XVI	12—14	—
Ueber einen transportablen Morse-Telegraphen auf amerikanischen Eisenbahnen und derartige Einrichtungen zu gleichem Zwecke auf französischen Bahnen	XVII	77	—	—	—
Transportabler Morse-Telegraph von Siemens und Halske	XVII	174	—	—	—
***Electromagnetischer Fahrkartenzähler** der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ausgestellt bei der Weltausstellung in Paris	XV	253	—	—	—
Neue Erdleitungen für electrische Telegraphen. Von J. Grüner	XVIII	114	—	—	—
Zur Statistik der electrischen Eisenbahn-Einrichtungen	XIX	155	—	—	—

9. Betrieb und Allgemeines.

Ueber Reparaturwerkstätten und dahin gehörige Werkzeuge, Arbeitsmaschinen und Einrichtungen.

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Ist die Beleuchtung von Werkstätten durch electrische Mittel bereits mit Vortheil zur Anwendung gekommen? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	356	—	—	—
*Welche Dachconstruction und welches Deckmaterial hat sich für Werkstättengebäude von grossem Flächenraume am besten bewährt, und wie stellen sich die Kosten pro qm Dachfläche? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)	Suppl. VI	343	—	—	—
*Welche Art der Herstellung der Fussböden in den Werkstätten ist besonders in Bezug auf den Gesundheitszustand der Arbeiter und betreffs Billigkeit zu empfehlen? (Referent: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	352	—	—	—
*Welche Arten der Heizung sind für grössere Werkstätten und Remisen in Anwendung und wie haben sich diese bewährt? (Referent: Direction der Kgl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	353	—	—	—
*Welche Art der Oberlicht-Construction empfiehlt sich für Reparaturwerkstätten und Remisen? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover)	Suppl. VI	348	—	—	—
*Welche Hebezeuge zum Hochnehmen schwerer Wagen sind empfehlenswerth, und wie bewähren sich die hydraulischen Winden? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	357	—	—	—
*Welche Einrichtungen zum Aus- und Einbringen der Locomotiv-Achsen in grösseren Werkstätten ermöglichen die schnellste, billigste und sicherste Ausführung dieser Arbeit? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	358	—	—	—
*Welche Einrichtungen zum Erwärmen der Radreifen sind als die besten zu empfehlen, und welche Erfahrungen liegen vor über Oefen zum Anwärmen der Radreifen mittelst Gas? (Referent: General-Direction der Theiss-Eisenbahn)	Suppl. VI	358	—	—	—
*Was geschieht bei den verschiedenen Bahnverwaltungen zur Conservirung der zum Wagenbau verwendeten Nutzhölzer vor und nach deren Bearbeitung? (Referent: Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	360	—	—	—
*Sind im Zusammenhange mit grösseren Werkstätten Schulen für die Arbeiter errichtet, und welchen Einfluss haben dieselben auf die Ausbildung des Arbeiterstandes und der Heranbildung der niederen technischen Beamten gehabt? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	362	—	—	—
*Welche Eintheilung der Maschinen-Verwaltung ist bei grösseren Eisenbahnen am zweckmässigsten? Diejenige nach Zugförderungsdienst, oder diejenige nach Locomotiv- und Wagenverwaltung? (Referent: General-Direction der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. VI	363	—	—	—
***Achsendrehbank** in der Hauptwerkstätte der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, ausgeführt von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Graffenstaden. Mitgetheilt vom Obermaschinenmeister Esser in Karlsruhe	XVI	168	XXII	1—7	—
„ von Fetu und Deliége in Lüttich	XVIII	37	—	—	—
***Anwendung** der Massenträgheit zum Ab- und Aufpressen von Rädern auf Fahrbetriebsmittel. Mitgetheilt vom Oberingenieur Ernest Slávy, Zugförderungs-Chef der K. K. Militärbahn in Banjaluka (Bosnien)	XVIII	59	X	15	—
***Apparat** zum Abschneiden der Druckköpfe an Dampfcylindern. Construirt vom Ingenieur Fournier in Dirschau	XIX	247	XXXIII	7—13	—
* „ zur Aufnahme der Abnutzung der Radreifen. Von Otto Schulz, Maschinenmeister-Assistent in Stendal	XVI	178	XXV	1. 2	—
* „ zur Aufnahme von Radreif- und Schienenprofilen. Mittheilung der Grossh. General-Direction der Badischen Staatsbahnen	XVI	245	XXXII	1—6	—
„ zum Fegen der Röhrenkessel. Von Wernlich	XII	176	—	—	—
„ zum Nachbohren der Locomotivcylinder, construirt von J. N. Smith in New-York	XX	—	XXIX	15. 16	—
***Beleuchtung** von Werkstätten durch electrische Mittel. Mittheilung des Ingenieur A. Borodin, Vorsitzenber der Central-Betriebs-Direction der Russischen Süd-Westbahnen in Kiew	XVI	247	—	—	—
Bördelpresse, Brown's	XVII	257	—	—	—
***Bohrknarre** mit selbstthätigem Vorschub, Patent der Kalker-Werkzeug-Maschinen-Fabrik L. W. Breuer, Schumacher & Comp. in Kalk bei Cöln	XIX	248	XXXIII	17—19	—
Circular-Säge in den Baldwin Works in Philadelphia. Mitgetheilt von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
***Die Dampfheizungsanlage** in der Hauptwerkstätte der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. Mitgetheilt vom Obermaschinenmeister Esser in Karlsruhe	XVI	6	I	4—12	—
***Dorn** zur Erweiterung von Siederohrenden. Mitgetheilt von Gust. Stockhammer, Oberingenieur in Jedlersee	XV	210	XVII	5—12	—
***Einspann-Vorrichtung** für Locomotiv-Dampfkolben. Mitgetheilt von Jac. Neblinger, Werkstätten-Assistent der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in Salzburg	XVII	121	XV	24—26	—
Exhaustoren in den Werkstätten der amerikanischen Eisenbahnen. Mitgetheilt von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
Federglühofen von H. Klinge, Ober-Maschinenmeister in Berlin	XII	216	XV	1—3	—
***Herstellung** zweckmässiger, billiger und dauerhafter Fussböden in Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten. Von L. Stösger, Maschinen-Inspector der Anhaltischen Eisenbahn	XIX	213	XXVIII	21—25	—
***Gewindesystem,** das metrische — für scharfgängige Schrauben (Siehe auch Schraubenscala)	XII	171	—	—	—
***Glühofen** zum Härten der Federn in der Werkstätte der Posen-Creuzburger Bahn. Mitgetheilt von F. W. Eichholz, Eisenbahn-Maschinenmeister in Posen	XVI	222	XXIX	8—10	—
***Gruppe** von Werkzeugmaschinen zur Bearbeitung von Locomotivkesseln in der Eisenbahn-Hauptwerkstätte der Grossh. Badischen Staatsbahnen in Carlsruhe. Mitgetheilt vom Ober-Maschinenmeister Esser	XIX	15 67	IV XIII	1—21 1—14	— —
Handkarren zum Transportiren von Wagenachsen etc. Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	100	XII	7—8	—
***Hobelapparat** für Locomotiv-Stirnzapfen. Von Riedinger	XII	116	X	6—8	—
Kaltsäge, Ehrhardt's patentirte rotirende —	XVI	283	—	—	—
***Kautschukdichtung** für das Erproben der Locomotiv-Siederöhren. Von Alex Lindner, Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Simmering	XII	275	XX	8—9	—
Kurbelzapfen. Werkzeug zum Nachdrehen der Locomotiv- —	XI	263	II	4. 5	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Laufkrahn.** Beschreibung der Laufkrahnen für Montirungs-Werkstätten, erbaut in der Maschinenfabrik Mödling. Mitgetheilt vom Director F. X. Mannhart	XIII	55	V	3. 4	—
Lochmaschinen in den Werkstätten amerikanischer Eisenbahnen. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
***Neuer Locomotiv-Rohrwandbohrer** und Schieber-Unterbohrer aus den Werkstätten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft	XVI	109	XII XV	11—15 11—13	— —
Locomotivwinde, hydraulische	XIII	252	XVIII	11—15	—
***Manometer** zum Controliren des Drucks zum Aufpressen der Räder auf die Achsen. Von R. Koch, Ingenieur in Dortmund	XII	277	XX	10—12	—
***Maschine** zum Probiren der Tragfedern mittelst hydraulischem Druck. Nach Mittheilung vom Obermaschinenmeister Büte in Cassel	XII	65	V	2—5	—
* „ zum Fraisen der Schiebergesichte an montirten Locomotivcylindern	XV	258	—	—	—
„ zur Erweiterung der Siederohrenden	XV	118	X	7 u. 8	—
* „ zur Prüfung der Elasticität und Festigkeit von Eisen und Stahl, construirt in den Werkstätten der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft zu Graffenstaden	XVI	62	—	—	6. 7
* „ zur Prüfung der Elasticität und Festigkeit von Eisen und Stahl. Construirt von Ludwig Stukenholz in Wetter a. d. Ruhr	XV	138	XII	1—5	23—25
* „ zur Prüfung der Elasticität und Festigkeit von Eisen und Stahl. Mitgetheilt von von Baggesen, Kaiserl. Maschinen-Ingenieur in Strassburg	XVIII	112	—	—	32—37
„ zum Hobeln der Schieberspiegel	XVI	195	XXII	11	—
* „ zum Erproben der Achslager, deren Schmiermaterial und Schmierstoffe bei Eisenbahn-Fahrzeugen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. Von Emil Stötzer, Werkstätten-Chef in Salzburg	XIX	11	III	1. 2	—
***Metallbohrer,** neuer. Mitgetheilt von J. Glück, Ingenieur in Wien	XII	156	XI	9—10	—
Ofen zum Anwärmen der Radbandagen nebst Richtplatte für dieselbe	XI	80	V	6—10	—
Doppelte Plandrehbank für Eisenbahnwagenräder von A. Fetu und Deliège zu Lüttich	XVII	77	—	—	—
Radreifen-Aufzieh-Vorrichtungen mit Gaserhitzung. Nach Mittheilung von Kupka	XIV	99	—	—	—
***Vorrichtungen** in den Haupt-Reparatur-Werkstätten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zur Erwärmung der Radreifen, behufs Befestigens und Lösens derselben auf, bezw. von den Radgestellen der Eisenbahnfahrzeuge. Mitgetheilt von L Stössger, Maschinen-Inspector in Berlin	XVII	187	XXI XXII XXIII	1—8 1—3 16—19	— — —
Radreifen. Das Aufziehen der — vermittelst heissen Wassers. Von O. Schubert, Werkstätten-Vorstand der Moskauer Nyschnier Bahn in Kowroff	XIV	54	VIII	3—6	—
* „ **-Bohrmaschine** für Locomotiv- und Wagenräder. Von J. Watzka, Werkstätten-Vorstand der Buschtehrader Eisenbahn in Komotau	XVII	154	XVIII	10—12	—
„ Verfahren zur Wiederbefestigung losgewordener —, von Eisenbahnrädern (von Woytt)	XIV	272	—	—	—
„ Verfahren zur Wiederbefestigung losgewordener —, nach Angaben von Director G. Krauss	XIV	203	—	—	—
„ Maschine zur Prüfung der Radreifen	XVIII	39	—	—	—
***Instrument** zur Aufnahme von Schienen- und Radreifenprofilen vom Betriebs-Inspector Schubert und Telegraphen-Inspector Hattemer, mitgetheilt von Ersterem	XVIII	90	XII	1—4	—
„ zur Aufnahme von Radreif- und Schienenprofilen. Mittheilung der General-Direction der Badischen Staatsbahnen	XVI	245	XXXII	1—6	—
Räderbohrmaschine in den Werkstätten amerikanischer Eisenbahnen. Nach Mittheilung von Kupka	XIV	99	—	—	—
Reihenbohrmaschine mit fünf Bohrern. Construirt von F. X. Mannhart, technischer Director in Mödling	XII	115	VIII	15—18	—
***Röhren-Bördeler.** Von Selkirk	XIV	302	XXIV	6—9	—
„ Siehe auch Bördelpresse.					
Röhrenstopfer. Turner's —	XX	37	—	—	10—12
***Rohrabschneider.** Mannlich's —	XI	263	XVI	8—10	—
* „ Vom Maschinen-Techniker Schneemann	XI	110	VIII	5—8	—
Rosshaarzupfmaschine. Geiger's patentirte —. Von Herm. Pfleiderer & Comp. in Stuttgart	XVI	145	—	—	—
„ Von Sigmund Rödelheimer in Fulda	XVII	215	XX	8 u. 9	—
Säge- und Bohrmaschine zum Abschneiden der Schienen und Bohren der Laschenlöcher. Von Maschinenmeister Oelert in Nippes	XIV	277	XXIV	1—5	—
Scheere, hydraulische — für Eisenbahnschienen	XVI	148	—	—	—
Schmiedefeuer, Rotter's gusseisernes	XII	295	XXI	24. 25	—
Schmirgel-Schleifräder. Mitgetheilt von Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	188	—	—	52. 53
***Schraubenscala.** Zur metrischen —. Von Emil Tilp, Oberinspector in Wien	XII	292	—	—	—
„ Zur metrischen —. Von Emil Tilp, Oberinspector der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn in Wien	XIV	105	—	—	—
„ Zur metrischen —. Von Ingenieur Carl Delisle in Constanz. (S. auch Gewindesystem)	XIII	206	—	—	—
Schraubenschlüssel. Deutscher Universal—. Patent L. Gassebner	XVIII	208	XVII	11	—
Siederohr-Dichtmaschine von M. J. Lovegrove	XIV	203	—	—	—
***Siederohr-Putz- und Fraismaschinen** (System Elbel). Ausgeführt von Zobel, Neubert & Comp. in Schmalkalden	XV	140	XII	6. 7	—
***Die Instandsetzung** gebrauchter Siederöhren. Von F. W. Eichholz, Maschinenmeister in Posen	XV	241	—	—	38—48
***Die Siederohr-Werkstätte** der Grossh. Badischen Staatsbahnen. Mitgetheilt vom Obermaschinenmeister Esser in Karlsruhe	XVI	47 160	VII VIII	1—12 1—9	— —
Ueber die Siederohrwerkstätte der Grossh. Badischen Staatseisenbahn zu Karlsruhe	XVII	257	—	—	—
***Siederohr-Werkstätte** der Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn-Gesellschaft zu Stendal. Mitgetheilt durch den Maschinenmeister-Assistent O. Schulz in Stendal	XVII	169	XVIII	1—9	—
Siederöhren. Vorschlag zur Herstellung dauerhafter Bördel der —. Vom Ingenieur E. Pfeil in M. Ostrau	XIV	107	E	3. 4	—
„ Bördeler von Selkirk	XIV	302	XXIV	6—9	—
„ Dorn zur Erweiterung von —. Mitgetheilt von Gust. Stockhammer	XV	210	XVII	5—12	—
Siederohr-Enden, Maschine zur Erweiterung der —	XV	118	X	7. 8	—
* „ **Dampf-Spritze** mit doppeltwirkender und selbstthätiger Verschluss-Vorrichtung von A. Dülken und E. Glaser	XV	82	VI	25	—
Specialmaschinen für Locomotivfabriken der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Graffenstaden					
a. Maschine zum Fraisen von Keilnuthen	XIII	35	—	—	—
b. Maschine zum Ausbohren der Kurbelzapfenlöcher und Abdrehen der Kurbelzapfen	XIII	35	—	—	—
Specialwerkzeugmaschinen zum Bearbeiten einzelner Locomotivtheile auf der Wiener Weltausstellung (1873)	XII	222	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Stehbolzen-Abschneider** von W. Losehand, Werkstätten-Vorsteher in Leinhausen bei Hannover .	XVI	274	XXXIV	6—8	—
***Universal-Drehbank.** Beschreibung einer —. Patent Rich. Koch und Herm. Müller . .	XIII	5	I	1—11 I—III	—
***Vorrichtung** zum Ausfraisen von Wagenlager-Obertheilen. Construirt von J. Watzka, Ingenieur in Komotau	XV	137	XI	13 u. 14	—
* „ zum Ausfraisen von Lagerschalen. Construirt von J. Watzka, Ingenieur und Werkstätten-Vorstand in Komotau	XV	114	X	13 - 15	—
* „ zum Behobeln sechseckiger Muttern für Shapping-Maschinen. Construirt von J. Watzka, Ingenieur und Werkstätten-Vorstand in Komotau	XV	114	X	16—20	—
* „ zum Schleifen von Locomotivlinealen und Hängtaschen mittelst Schmirgelscheiben. Vom Maschinenmeister Gross in Aalen	XV	74	VI	1—12	—
* „ zum Bearbeiten halbrunder Leit- und Kuppelstangenlager. Von J. Watzka, Ingenieur in Komotau	XV	253	XIX	10—11	—
* „ zum Probiren der Tragfedern in der Werkstatt der Posen-Creuzburger Bahn. Mitgetheilt von Maschinenmeister Eichholz	XVI	258	XXXIV	4 u. 5	—
* „ zum Hobeln in Bogenlinien auf einer gewöhnlichen Gradhobelmaschine. Mitgetheilt von Jul. Glück, Ingenieur in Wien	XIII	17	III	18. 19	—
Wägeapparat für Eisenbahn-Fahrzeuge von L. Gutmann	XX	200	XXVI	23. 24	—
Wagenräder, neue Fabrikation von	XIV	203	—	—	—
Werkstätten. Die North-Britisch-Eisenbahn-Werkstätten zu Cowlais	XVII	173	—	—	—
„ Die neue Central-Werkstätte der Bayrischen Staatsbahn in München	XII	174	—	—	—
* „ Der neue Werkstätten-Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bei Tempelhof. Mitgetheilt vom Regierungs-Baumeister Pinkenburg in Berlin	XIX	43 123 168	VIII IX X XI XIX XX XXIV XXV	1—7 1 u. 2 1—8 1—9 1—10 1—20 1—19 1—5	—
* „ Die neue Wagen-Reparatur-Werkstätte der Köln-Mindener Bahn zu Dortmund .	XIII	209	XV	10	—
* „ Weiteres über dieselbe vom Vorsteher der Wagenverwaltung Sürth in Dortmund .	XIII	245	—	—	—
* „ Anlage und Erweiterung der Reparatur-Werkstätte in Neumünster. Vom Eisenbahndirector H. Tellkampf in Altona	XVII	133	XVII	1—4	—
* „ Regulirung der jährlichen Abrechnung der Reparatur-Werkstätten der Altona-Kieler-Eisenbahn-Gesellschaft. Von H. Tellkampf, Director in Altona	XVII	185	—	—	—
* „ Grundriss der Locomotiv- und Wagen-Reparatur-Werkstätten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft in Simmering bei Wien	XVI	149	XIX	15	—
* „ Die Werkstätten-Anlage in Salzburg	XVI	37	III	8	—
* „ Die Wagen-Reparatur-Werkstätten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft zu Bubna bei Prag	XVI	99	XVI	8	—
* „ Der Werkstätten-Bahnhof Leinhausen bei Hannover für die Hannover'sche Staatsbahn	XV	212	F	1—14	—
* „ Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterr. Südbahn während der Jahre 1876 und 1877 etc. Von A. Gottschalk	XV	144 184	— —	— —	31—32 —
* „ Central-Werkstätte der Rheinischen Eisenbahn zu Nippes bei Cöln. Von Obermaschinenmeister Leonhardi	XIV	270	XXIII	1	—
„ auf den amerikanischen Eisenbahnen. Nach Mittheilung von P. F. Kupka . .	XIV	99	—	—	—
* „ Ueber die Organisation und Vertheilung der Reparatur-Werkstätten grosser Eisenbahncomplexe. Vom Maschinenmeister Eichholz in Stargard in Pommern . . .	XII	59	B	1—6	—
„ Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterreichischen Südbahn, und insbesondere über die Betriebsresultate der Gebirgsstrecken Semmering, Brenner, Pusterthal, St. Peter-Fiume, während der Jahre 1872—75. Vom Maschinendirector Gottschalk in Wien	XIV	280	M	—	—
***Werkstättendienst.** Statistische Mittheilungen aus dem Zugförderungs- und Werkstättendienst der					
a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XI	82	—	—	—
a. Arbeiterstand, Lohn- und Materialaufwand der Werkstätten 1859—1872 . . .	XI	83	—	—	—
b. Wagenreparaturstand	XI	84	—	—	—
c. Feuerröhren-Erhaltungskosten 1861—1872	XI	84	—	—	—
d. Schalenguss-Räder	XI	85	—	—	—
e. Heisslaufen der Wagenlager	XI	86	—	—	—
***Werkstätten-Oefen** von G. L. (Actien-Gesellschaft „Hohenzollern" zu Düsseldorf)	XVI	46	VI	6—9	—
***Werkzeug** zum Abdrehen einseitig abgenutzter Kurbelzapfen an Locomotivrädern, für Maschinen mit innen- und aussenliegendem Rahmen. Von Berth. Curant, Inspector und Werkstätten-Chef der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in Wien	XIII	59 130	VI —	3—9 —	— —
***Winkelmesser** für Locomotiv-Excenter. Vom Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister Oesterreich in Hanau	XV	59	D	17—18	—
* „ Hotop's Reissschiene mit — und Neigungsscala. (Siehe auch Excenter S. 24.) .	XIII	215	—	—	26. 27
Ueber Hebe-, Lade-, Entladevorrichtungen, Krahne etc.					
*Welche Erfahrungen liegen vor über Vorrichtungen zum leichten Ueberladen von Kohlen u. dgl. aus Eisenbahnwagen in Seeschiffe? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	165	—	—	—
*Welche Erfahrungen liegen vor über transportable Krahne mit selbstthätiger Ausbalancirung der jeweiligen Belastung, und welchem Systeme dieser Art ist der Vorzug zu geben? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	163	—	—	—
*Sind an Krahnen Vorrichtungen angebracht, welche eine Ueberlastung derselben wirksam verhüten, und welche Construction hat sich am besten bewährt? (Referent: Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	163	—	—	—
Ueber Beladen der Tender mit Kohlen. Von Sarrazin	XVII	215	—	—	—
Dampfkrahn zum Uebersetzen der Fahrzeuge der North-Shore Railway in Quebeck (Canada), construirt von A. Davis, Maschinendirector	XX	204	—	—	—
Dampflaufkrahn bei den Docks zu Middlesbrough	XII	176	—	—	—
***Differential-Flaschenzug** mit Gall'scher Kette von Zobel, Neubert & Comp. in Schmalkalden .	XX	141	XXIV	6. 7	—
* „ **Schraubenwinde** (Patent Zobel) mit zweifacher Gangart und schnellem Rückgang .	XVI	35	—	—	1

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Beweglicher Eisenbahngleis-Krahn	XIII	36	—	—	—
„ **Eisenbahn-Hafenkrahn**	XI	175	—	—	—
***Patentirter archimedischer Flaschenzug** von Collet und Engelhard in Offenbach	XVI	35	—	—	—
Hebevorrichtungen, Die — von J. W. Spaeth, Maschinenfabrik und Eisengiesserei in Dutzendteich bei Nürnberg	XX	107	—	—	—
***Hilfswagen** mit Krahn der Rheinischen Bahn. Von Heinr. Doll, Ingenieur in Köln	XI	137	IX	1—4	—
***Anwendung** der Injectoren als Kraft erzeugende Motoren auf hydraulischen Hebevorrichtungen. Mitgetheilt vom Maschinenmeister Othegraven in Düsseldorf	XVII	6	III	1—7	—
***Beschreibung** der selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung zum Entladen der Eisenbahnwagen (Patent Rohde & Schmitz)	XVI	58	X	6—9	—
Grosse's fahrbarer Krahn	XI	79	IV	26. 27	—
***Krahn** zum Verladen und Abwiegen von Steinkohlen auf die Tender der Griasi-Zarizin-Eisenbahn. Construirt von Thom. Urguhart in Borizoglebsk	XIII	204	XIV	6—9	—
Zwei Tonnen-Krahnen zum Verladen von Kohlen auf Locomotiven	XVII	173	—	—	—
***Wendt's** Krahn zum Kohlenverladen für Locomotiv-Tender	XVII	215	—	—	—
***Krahn** von 40 Ctr. Tragkraft mit selbstthätigem Ausleger zum Kohlenaufladen für Locomotiv-Tender (Patent Wendt)	XVI	215	XXIX	1—7	—
***Hydraulische Kohlen-Ladevorrichtung** auf Bahnhof Stendal. Von Fr. Meyer, Maschinenmeister in Stendal	XVI	270	XXXVI	1—5	—
***Kohlenauflade-Vorrichtung** für Tender auf der Station der Russischen Südwestbahn in Birsula. Mitgetheilt von Ingenieur A. Borodin, Obermaschinenmeister in Kiew	XX	48	VIII	1—5	—
***Kohlen-Ladekrahn** für Tender auf den dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen von Otto Busse, Obermaschinenmeister in Aarhus	XX	48	VIII	6—8	—
***Beschreibung** der Laufkrahnen für Montirungswerkstätten, erbaut in der Maschinenfabrik Mödling. Mitgetheilt vom Director F. X. Mannhart	XIII	55	V	3. 4	—
Locomotivwinde, hydraulische	XIII	252	XVIII	11—15	—
A. Schimmel's hydraulische Winde	XI	17	—	—	5
Sicherheitssperre für Hebekrahne (System Hohenegger)	XI	71	V	11—14	—
***Ueberlade-Vorrichtung** zwischen schmal- und normalspurigen Bahnen	XVII	57	VIII	7—9	—
Viehrampe für Kopf- und Seitenverladung in zwei Etagen	XIX	37	II	11. 12	—
***Vorrichtungen,** einfache, zum schnellen Ueberladen der Güter bei Wagen verschiedener Spurweite. Vom Herausgeber	XII	183	XIII	1—12	—
Ueber Wiegevorrichtungen, Billetstempelmaschinen und kleineres Stationsinventar.					
Billetschränke. Hartmeyer's runde —	XIV	125	—	—	—
„ „ „ Mitgetheilt von Oberingenieur Heusinger von Waldegg	XIV	164	XIV	10. 11	—
***Ueber Billetschneidemaschinen.** Vom Professor Sonne in Darmstadt	XIII	146	—	—	23. 24
***Brückenwaage.** N. Henzel's patent. — für Eisenbahnfahrzeuge ohne Gleisunterbrechung	XX	97	XV	1—7	—
„	XIX	253	—	—	—
„ auf amerikanischen Eisenbahnen. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	99	—	—	—
* „ von 400 Ctr. Tragfähigkeit mit eisernem Fundamentkasten und schwingenden Hebelmessern auf der Oesterreichischen Nordwestbahn	XI	8	A	5—7	—
***Centesimalwaagen.** Sicherheitsvorrichtung an —, construirt von Fischer & Oesterreich	XIX	139	—	—	23. 26
Eisenbahn-Billet-Zählapparat, construirt vom Stations-Vorsteher Gerke in Dransfeld	XX	142	XXIV	11. 12	—
***Eisenbahn-Velociped** für Bahn- und Telegraphen-Beamte von Sheffield & Comp.	XVIII	257	—	—	51
„	XVI	109	—	—	—
***Ueber eine neue Entlastungs-Methode** grösserer Centesimalwaagen im Eisenbahn-Verkehr. Von H. Bockhacker, Maschinenfabrikant in Berlin	XIX	179	—	—	34. 35
Fahrkartenzähler, electromagnetischer — der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XV	253	—	—	—
***Gepäckkarren** der Breslau-Schweidnitz-Freib. Bahn. Von Blauel, Obermaschinenmeister in Breslau	XV	210	XVII	1—4	—
Gleiskarren mit 3 Rädern von A. Siebel	XVIII	255	XIII	9. 10	—
***Güterwagen-Verschluss.** Bericht des Sub-Comité's für Begutachtung der Verschlussvorrichtungen für Güterwagen und der Vorrichtung zur Bezettelung der Güterwagen	XIII	235	XVII	1—40	—
a. Wagenplombirungsvorrichtung von Gustav Menzel	XIII	238	XVII	1—8	—
b. Wagenverschluss von Fromm in New-York	XIII	238	XVII	9—11	—
c. Wagenverschluss-Vorrichtung von Moriz Rosenfeld	XIII	239	XVII	16—17	—
d. Patentverschluss für Eisenbahn-Güterwagen von Fried. Müller	XIII	239	XVII	12—15	—
e. Einfallhaken-Plombir-Verschluss für Eisenbahnwagen und der zugehörigen Plombirmaschine von Albrecht von Quitzow	XIII	240	XVII	18—31	—
f. Vorrichtung zum Verschlusse von Eisenbahn-Güterwagen von Felix Reifer	XIII	240	XVII	32—38	—
g. Neuer Wagen-Bezettelungs-Vorschlag von Gust. Niemann	XIII	241	XVII	39—40	—
***Kohlenkörbe.** Ueber Construction der —. Vom Eisenbahn-Bauinspector Theune in Kattowitz	XVIII	101	XII	11—13	—
Perron-Gepäckkarren der Paris-Lyon und Mittelmeer-Bahn	XVI	196	XXIII	14—17	—
***Plombengussmaschine** mit continuirlichem Betrieb. Von Alex. Lindner, Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Wien	XIII	17	III	14. 17	—
***Prellbock,** eiserner, der französischen Südbahn-Gesellschaft	XVII	256	XXVII	16	—
***Profilmesswagen.** Von Dr. Herm. Fritsche, Directions-Secretair in Dresden	XIII	60	C	1. 2	—
***Schlusskeil** für Eisenbahnwagen (Patent Westenberger)	XVI	17	III	9—11	—
***Stahl-Bremsschuh** vom Maschinenmeister Trapp in Göttingen	XVIII	102	XII	14. 15	—
Waggon-Bremsschuh (Patent Seemann). Mitgetheilt von Ingenieur Jul. Glück in Wien	XI	108	VII	2—6	—
Wägeapparat für Eisenbahn-Fahrzeuge von Ludw. Gutmann	XX	200	XXVI	23. 24	—
***Waggonschieber.** Borgsmüller & Brückmann's Patent—. Von H. Borgsmüller, Ingenieur	XVI	70	—	—	8
* „ Mechanischer Eisenbahn—. Patent des Kgl. Abtheilungs-Maschinenmeisters Wolfg. Schmid in München	XX	85	—	—	18. 19
„ von Heshuysen in Amsterdam	XIV	123	—	—	—
Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergut. Von Alois Müller	XVII	126	XII	18. 19	—
Ueber Brenn-, Schmier-Beleuchtungsmaterialien. Ersparnissprämien.					
*Hat sich seit Beantwortung der Fragen für die IV. Techniker-Versammlung die Ansicht über die Frage der Einführung der periodischen Schmierung der Wagen in grösseren Eisenbahnverbänden geändert? Welche Verwaltungen sind nunmehr für die periodische Schmierung? (Referent: General-Direction der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen)	Suppl. VI	398	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Anheizen der Locomotiven mit Gas	XVIII	125	—	—	—
Petroleum, rohes, als Brennmaterial der Locomotiven	XV	88	—	—	—
***Prämien.** Reglement der Schleswig-Holsteinschen Bahnen betreffend die Kohlen- und Oelprämien, Fahrgelder, Bespeisungs- und Nachtgelder für das Locomotiv- und Zug-Personal, sowie die Strafen für Zugverspätungen	XI	121	—	—	—
Schmiermaterial. Neue Prüfungsmethode der zum Schmieren von Maschinen gebrauchten fetten Oele auf einen Säuregehalt mittelst Kupferasche von Dr. Wiederhold	XV	87	—	—	—
„ Prüfungsmethode für Schmieröle	XV	176	—	—	—
„ Ueber die Untersuchung der mineralischen Schmieröle. Von Dr. Oskar Brenken	XVII	81	—	—	—
* „ Die Prüfung und Wahl der Schmiermaterialien auf Grund einer mechanischen Prüfungsmethode unter Benutzung einer neuen Probirmaschine Von R. Jähns, Obermaschinenmeister und Vorsteher des maschinen-technischen Büreau der Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (links)	XIX	131	XXI	9—13	16—21
„ Maschine zum Erproben der Achslager, deren Schmiermaterial und Schmierstoffe bei Eisenbahn-Fahrzeugen der Paris-Lyon-Mittel-Bahn. Von Emil Stötzer, Werkstätten-Chef in Salzburg	XIX	11	III	1. 2	—
* „ Apparat zur Erprobung von Schmiermaterialien, construirt von Professor Dr. E. Willigk in Prag, beschrieben von Franz Zach, Ingenieur	XX	11	I	1—3	—
* „ Bemerkungen zu dem Apparat zur Erprobung der Schmiermaterialien von Jähns, Kgl. Eisenbahn-Maschinen-Inspector in Köln	XX	92	—	—	—
* „ Womit sollen die Eisenbahnwagen geschmiert werden? Von J. Grossmann, Ingenieur der Oesterreichischen Nord-Westbahn in Wien	XX	219	—	—	—
Ueber Kesselexplosionen und Kesselsteinbildung.					
*Welche Methoden zur Verbesserung von Speisewasser durch chemische und mechanische Mittel und zur Verhütung des Kesselsteines haben sich bis jetzt am besten bewährt? a. Durch Behandlung des Wassers vor der Verwendung. b. Im Kessel selbst? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn)	Suppl. V	93	—	—	—
*Welche Mittel werden zur Verhinderung der Kesselsteinbildung mit Erfolg angewendet, insbesondere zur Reinigung des Speisewassers vor der Speisung, und welche Anlagekosten verursachen dieselben? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	212	—	—	—
***Dampfkessel-Explosionen.** Vom Oberbaurath Dr. Scheffler in Braunschweig	XIV	141	—	—	—
***Explosion.** Ueber — eines Dampfkolbens. Mittheilung aus dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten	XII	240	—	—	—
* „ Ueber Dampfkolben — besonderer Art. Vom Maschinen-Director Kirchweger	XIV	125	—	—	—
„ Ueber — von Kolbenkörpern. Von R. Meyer	XV	200	—	—	—
* „ Die Explosion der Locomotive „Seesen". Von Dr. Herm. Scheffler, Oberbaurath in Braunschweig	XII	191	XIV	1. 2	—
* „ Bemerkungen über die Abhandlung des Herrn Oberbauraths Scheffler „die Explosion der Locomotive Seesen." Von R. Meyer, Maschinenmeister der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Stendal	XIII	2	—	—	1
„ Die alleinigen Ursachen der Dampfkesselexplosionen. Vom Maschinendirector Kirchweger in Hannover	XII	261	—	—	—
***Ueber Härtebestimmung** der Speisewasser. Mitgetheilt von F. Förster, Ingenieur der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest	XIX	183	—	—	46. 47
Kesselstein. Ueber —. Von Rob. Gross, Hauptwerkstätten-Chef der Ungarischen Nord-Ostbahn	XVII	203	—	—	—
***Reinigen des Speisewassers** für Locomotiven nach der Methode des Dr. de Haen in Hannover	XI	221	—	—	—
Ueber Eisenbahnunfälle, Statistisches über Tödtungen und Verletzungen.					
Anzahl der Eisenbahn-Unfälle in den Vereinigten Staaten	XIII	173	—	—	—
Der Blitz schlug in einen Eisenbahnzug	XV	176	—	—	—
Brücken-Einsturz. Ueber den — von Ashtabula. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	170	—	—	—
Eisenbahnunglück bei Ashtabula auf der amerikanischen Seeküstenbahn im nördlichen Ohio. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	125	—	—	—
Unfälle durch Einsturz von Brücken auf nordamerikanischen Eisenbahnen	XX	204	—	—	—
***Eisenbahnsystem Wetli.** Bericht über das Resultat der Probefahrten auf der nach dem Wetli'schen System ausgeführten Bahnstrecke bei Wädensweil	XII	53	—	—	—
„ Die Catastrophe auf der nach diesem System erbauten Linie Wädensweil-Einsiedeln, am 30. November 1876	XIV	86	—	—	—
* „ Betrachtungen über die Probefahrt vom 30. November 1876 auf der Bahn Wädensweil-Einsiedeln. Von Abt, Ingenieur in Aarau	XIV	113	—	—	36—44
* „ Zur Catastrophe auf der Bahn Wädensweil-Einsiedeln. Mitgetheilt von J. Pippart, Ingenieur der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Berlin	XV	95	—	—	16—21
Eisenbahnunfall auf der Odessaer Bahn nächst Birsula	XIII	170	—	—	—
Eisenbahnunglück in Amerika	XIV	205	—	—	—
„ auf der Midlandbahn	XVII	259	—	—	—
Der Eisenbahn-Unfall bei Hugstetten	XX	38	—	—	—
***Einige Notizen** über Unfälle beim Kuppeln der Eisenbahnwagen. Von Ludw. Becker, Central-Inspector in Wien	XIII	62	—	—	—
Unfälle auf amerikanischen Eisenbahnen. (Siehe Amerik. Eisenbahnen. Von Kupka)	XIV	71	—	—	—
Kürzlich stattgefundene Unfälle auf der Great-Eastern und Great-Northern Bahn	XIX	195	—	—	—
Unglücksfälle auf den deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Jahre 1875. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	123	—	—	—
Ursache eines Eisenbahn-Unfalls in England	XVIII	125	—	—	—
Unglücksfälle auf den amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1880	XVIII	211	—	—	—
„ auf der schmalspurigen Zahnradbahn bei Salgó-Tarján in Ungarn	XX	203 245	—	—	—
***Vergleich** der durch die Eisenbahnen getödteten und verletzten Personen in Deutschland und Nordamerika. Mittheilung vom Ingenieur Häntzschel in Strassburg	XVI	83	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Ueber Rangiren.					
*Empfiehlt es sich, bei der erheblichen Ausdehnung der jetzt vielfach im Bau begriffenen oder auch projectirten Rangir-Bahnhöfe auf ein Rangir-System mit Schiebebühnen und Drehscheiben in geeigneten Fällen überzugehen und hierdurch die Ausdehnung der qu Anlagen etwas zu reduciren und bei der Rangir-Arbeit selbst an der Zeit zu ersparen? Liegen Erfahrungen und welche über das Rangiren mit Dampfschiebebühnen vor? (Referent: General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn)	Suppl. V	159	—	—	—
*Durch welche Maassregeln und Mittel kann den in den letzten Jahren — vorzugsweise beim Rangiren — überhandnehmenden Beschädigungen an Wagen nachhaltig entgegen gewirkt werden? (Referent: Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	163	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind mit der Anlage von geneigten Ablaufgleisen zum Zwecke des Rangirens gemacht worden? Welches ist die vortheilhafteste Neigung und Gesammt-Anordnung solcher Gleise? alleinsteigend, mit hinterliegender Horizontale, oder mit hinterliegendem Gegengefälle? (Referent: Königliche General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen)	Suppl. VI	139	—	—	—
*Welches sind die Erfahrungen beim Rangiren von Zügen mit Schiebebühnen bezw. Drehscheiben und wie stellen sich die Kosten im Verhältniss zum Rangiren in den Weichenstrassen? (Referent: General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten)	Suppl. VI	374	—	—	—
*Welche Verwaltungen verwenden beim Rangiren auf Bahnhöfen Pferde, in welcher Ausdehnung und mit welchem Erfolge? (Referent: Direction der Kaiserin Elisabeth-Eisenbahn)	Suppl. VI	375	—	—	—
*Welche Mittel (Unterlagskeile etc.) sind bei den Bahnen des Vereins in Anwendung, um das Entrollen der Fahrbetriebsmittel von den Stationsgleisen zu verhüten, und welche Vorkehrungen sind in Anwendung, um entrollte Wagen auf der Strecke aufzuhalten? (Referent: General-Direction der Kronprinz Rudolf-Bahn)	Suppl. VI	377	—	—	—
Rangirmethode auf amerikanischen Eisenbahnen. Nach Mittheilung von P. F. Kupka	XIV	98	—	—	—
***Die neueren Rangirmethoden** im Vergleich zu den alten Rangirverfahren mittelst alleiniger Anwendung der Locomotive auf horizontalen Gleisen. Bericht einer Commission der Ober-Beamten des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes	XI	181	XII XIII G	1—4 1—3 1—6	— — —
I. Das Rangiren auf steigenden Ausziehgleisen	XI	181	—	—	—
II. Das Rangiren mit Dampfschiebebühnen	XI	190	—	—	—
III. Das Rangiren vermittelst der Drehscheiben	XI	193	—	—	—
***Schlusskeil** für Eisenbahnwagen (Patent Westenberger)	XVI	17	III	9—11	—
***Stahl-Bremsschuh** vom Maschinenmeister Trapp in Göttingen	XVIII	102	XII	14. 15	—
***Waggon-Bremsschuh** (Patent Seemann). Mitgetheilt vom Ingenieur Jul. Glück in Wien	XI	108	VII	2—6	—
Betrieb der Eisenbahnen im Kriege.					
Ueber die Einrichtungen des Eisenbahn-Bataillons der preuss. Armee	XII	265	—	—	—
Hülfeleistung des deutschen Eisenbahn-Regiments	XIII	216	—	—	—
Militärzüge. Bestimmungen der günstigsten Transportgeschwindigkeiten für —. Von R. Koch	XIV	191	—	—	—
Bahndienst, Bahnbewachung, Diensteintheilung, Controle etc.					
*Auf welche einfachste Weise lässt sich jederzeit eine Controle der Bahnwärter von der Station aus dahin üben, ob dieselben auf Posten sind und nicht schlafen? (Referent: Direction der Berlin-Hamburger-Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	164	—	—	—
*Welches System der Controle des Bahnaufsichtsdienstes auf der currenten Strecke (zwischen den Stationen) hat sich bisher als das einfachste und sicherste erwiesen? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover)	Suppl. VI	371	—	—	—
*Wo und in welcher Weise sind bisher weibliche Personen im Bahnbewachungs- und Signaldienste mit Vortheil verwendet worden? (Referent: General-Direction der Oesterreichischen Südbahn)	Suppl. VI	371	—	—	—
*Empfiehlt es sich, an Zugbarrièren Einrichtungen zu treffen, durch welche dem Locomotivpersonal von Weitem kenntlich gemacht wird, ob die Barrièren geschlossen sind oder nicht und in welcher Weise würden solche Einrichtungen zu treffen sein? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. V	165	—	—	—
*Giebt es mit Rücksicht auf die Unvollkommenheit der bisher construirten Funkenfänger, eine Pflanzenart, welche zum Bepflanzen der Böschungen etc. geeigneter ist, als das bei Dürre leicht entzündliche Gras? (Referent: Königliche Direction der Preussischen Ostbahn)	Suppl. V	168	—	—	—
*Welche Erfahrungen sind mit Petroleum zur Erleuchtung der Signale an Weichen- und Wärterstationen an Stelle des Oels gemacht? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Suppl. V	156	—	—	—
*Welche Mittel (Unterlagskeile etc.) sind bei den Bahnen des Vereins in Anwendung, um das Entrollen der Fahrbetriebsmittel von den Stationsgleisen zu verhüten, und welche Vorkehrungen sind in Anwendung, um entrollte Wagen auf der Strecke aufzuhalten? (Referent: General-Direction der Kronprinz Rudolf-Bahn)	Suppl. VI	377	—	—	—
Bahnbewachung auf amerikanischen Eisenbahnen	XIV	97	—	—	—
***Die Bahnbewachung** auf frequenten Eisenbahnen. Ein Vorschlag zur Verbesserung dieses Dienstes und zur Ersparung von Kosten desselben. Von C. Schilling, Eisenbahn-Bau-Inspector in Frankfurt a/O.	XVIII	1 46 93	I—V VI	— 1—6	— —
Der Bahnüberwachungsdienst im Gotthard-Tunnel	XIX	158	—	—	—
***Ueber Diensteintheilungen** der Eisenbahnbeamten des äusseren Dienstes. Vom Betriebs-Inspector Schubert in Görlitz	XIX	75	XIV	1—3	—
Fahrdienst, Betriebseinrichtungen, Fahrpläne, Zuggeschwindigkeit etc.					
*Auf welchen Bahnen haben die Apparate mit graphischer Darstellung zum Messen der Zugkraft, zur Controle der Fahrzeit und Aufenthalte, sowie zur Ermittelung der Lage des Gleises, das Versuchsstadium überschritten und sind zur dauernden, practischen Anwendung gekommen, mit Angabe der Bezugsquelle der empfehlenswerthen Apparate? (Referent: Königliche Direction der Preussischen Ostbahn)	Suppl. V	147	—	—	—
*Mit welchen Fahrgeschwindigkeiten dürfen bei den stets gesteigerten Anforderungen die Courier- und Schnellzüge die Stationen und Haltestellen sowie Rangirbahnhöfe durchfahren, und welche Sicherheitsanordnungen sind dabei bezüglich Fixirung, der Stellung der Weichen und Handhabung des sonstigen Betriebsdienstes getroffen? (Referent: Kgl. Eisenbahndirection in Wiesbaden)	Suppl. VI	387	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Liegen neuere Erfahrungen vor über Verwendung von Apparaten in den Zügen, bestimmt zur Messung der Zugkraft und Controle der Fahrgeschwindigkeit, und welche Mittel giebt es, um die Fahrgeschwindigkeit an solchen Stellen, wo aus Sicherheitsgründen ein bestimmtes Maass nicht überschritten werden soll, in jedem Falle sicher zu controliren? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	388	—	—	—
*Um wie viel ist die zulässige Maximalgeschwindigkeit einer Locomotive zu ermässigen, wenn dieselbe leer und mit dem Tender voranfährt? (Referent: Special-Direction der Hessischen Ludwigs-Bahn)	Suppl. VI	389	—	—	—
*Welcher Mittel bedient man sich, um die Reibung zwischen Schiene und Rad bei eintretendem Glatteis und Nebel zu vergrössern, welche Apparate stehen, und mit welchem Erfolg, dort in Verwendung, wo die Bahnwächter vor den Zügen auf die Schienen Sand streuen müssen, und welche Vorkehrungen können überhaupt zur Erreichung des angestrebten Zweckes empfohlen werden? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	393	—	—	—
*Wird es für zweckmässig erachtet bei Ersteigung stark geneigter Bahnstrecken den Zügen Vorspann oder Schiebelocomotiven beizugeben? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld)	Suppl. VI	395	—	—	—
*Kann die Zahl der Wagenbremsen bei Anwendung von Schiebelocomotiven reducirt werden, resp. ist die Tender-Bremse der Schiebelocomotive mit in Rechnung zu stellen? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld)	Suppl. VI	395	—	—	—
*Ist die Bestimmung im §. 188 der technischen Vereinbarungen, nach welcher bei Neigungen von mehr als 1 : 200 der letzte Wagen mit bedienter Bremse versehen sein muss, auch für die im Gefälle fahrenden Züge anzuwenden? (Referent: Direction der a p Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Suppl. VI	395	—	—	—
*Bei welchem Grade der Abnutzung von Spurkränzen fängt ein für den Betrieb gefährlicher Zustand an? Hat sich das im Vereins-Wagenregulativ (§. 17 pos. 9) für die Beurtheilung scharf gelaufener Spurkränze vorgeschriebene Verfahren (Nachmessen des Radius der Abrundung der äusseren Kante) bewährt, oder welches andere Verfahren ist für die Praxis vorzuziehen? (Referent: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	Suppl. VI	396	—	—	—
*Welche neueren Erfahrungen liegen vor über offene und gedeckte Bremssitze in Bezug auf den Gesundheitszustand des Bremspersonals und auf die Betriebssicherheit? (Referent: Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn)	Suppl. VI	402	—	—	—
*Welche Instructionen bestehen für das Verhalten der Führer, wenn auf freier Strecke vom Wärter kein Fahrsignal gegeben wird, resp. der Wärter nicht auf Posten ist? Findet die auf mehreren Bahnen bestehende Anordnung, dass der Locomotivführer in diesem Falle anhalten muss, allgemeine Anwendung? (Referent: Königliche Eisenbahn-Direction in Wiesbaden)	Suppl. VI	400	—	—	—
*Ist es dringendes Bedürfniss, die Untersuchung der Betriebs-Beamten auf Farbenblindheit vorzunehmen? (Referent: General-Direction der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft)	Suppl. VI	401	—	—	—
*Bewährt sich derjenige Transport auf Langholzwagen von Holz, Eisen oder anderen Gegenständen, welcher in solcher Weise eingerichtet ist, dass die Wagen nur durch die Ladung und also ohne Anwendung von Steifkuppeln verbunden sind, und unter welchen Umständen? (Referent: Königlich Württembergische Staatsbahn)	Suppl. V	162	—	—	—
*Durch welche Mittel kann dem Rutschen von Schienenladungen während der Fahrt wirksam vorgebeugt werden? (Referent: Königliche Direction der Main-Weserbahn)	Suppl. V	166	—	—	—
*Ist die Verwendung offener Wagen mit Deckplanen mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit und leichte Abnutzung der letzteren von ökonomischem Vortheil? (Referent: Direction der Westfälischen Eisenbahn)	Suppl. V	157	—	—	—
*Wie haben sich die auf mehreren Linien eingeführten Schlafwagen bewährt? (Referent: Königlich Württembergische Eisenbahn-Direction)	Suppl. V	407	—	—	—
***Betriebsausgaben.** Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben (incl. Reserve- und Erneuerungsfonds) auf den Personen- und Güterverkehr. (Kosten pro Personenzug- und Güterzugkilometer.) Zusammengestellt im Königlich Preussischen Handelsministerium	XIII	91	—	—	—
Betrieb der Metropolitanbahn	XV	124	—	—	—
„ der Vicinalbahnen im Königreich Bayern	XVI	284	—	—	—
Erfahrungen im Betriebe von Gebirgsbahnen. Vom Ingenieur M. Steinsberg, Tractions-Chef der Poti-Tiflis Bahn in Tiflis	XI	61	—	—	—
***Zur rationellen Construction** der Fahrpläne der Bahn. Ein Beitrag von Kluge, Regierungs-Baumeister in Frankfurt a/M.	XVIII	155	—	—	—
Einfluss von Dampfstrassenbahnen auf den Betrieb der Eisenbahnen in Italien	XVIII	209	—	—	—
„ der Geschwindigkeit auf die Sicherheit. Vom Oberbaurath Dr. H. Scheffler in Braunschweig	XIV	184	—	—	—
Eisenbahnzug für Localverkehr nach System Krauss	XVII	128	—	—	—
Erinnerungen an die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, aus dem Reisebericht des Maschinenmeisters Brosius in Hannover.					
„ I. Leben in den Personenzügen der amerikanischen Eisenbahnen	XVII	21	—	—	—
„ II. Güter- und Personenbeförderung, Fahrpreise und Fahrgeschwindigkeit	XVII	58	—	—	—
„ III. Betrieb	XVII	116	—	—	39—41
***Die Fahrgeschwindigkeit** und Stärke der Eisenbahnzüge. Vom Oberbaurath Dr. H. Scheffler in Braunschweig	XIX	60	—	—	—
Geschwindigkeit von Eisenbahnzügen	XX	105	—	—	—
***Fahrordnung** für die Locomotivführer der Personenzüge auf der Koslow-Woronesch-Rostover Eisenbahn (Russland) im Maschinen-Dépôt Woronesch. Vom Dépôt-Chef R. Schneider	XVIII	254	—	—	—
Fahrsicherheit, Untersuchung der — in den Kreuzungsstücken Vom Ingenieur Kopka	XIV	236	—	—	54—59
***Die Berechnung** der Fahrzeiten von J. Wilfert, Inspector der Kronprinz-Rudolf-Bahn in Steyer	XIX	121	—	—	—
Ueber Farbenblindheit. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	243	—	—	—
Farbenblindheit bei Eisenbahn-Beamten. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	124	—	—	—
Mittel gegen Farbenblindheit	XVII	42	—	—	—
Gebläseeinrichtungen zum raschen Anheizen der Locomotiven	XX	106	XII	9—13	—
Heizergehülfe von O. Gebauer	XVI	159	—	—	—
***Locomotivdienst,** der continuirliche — auf der Odessaer Bahn. Mitgetheilt von B. v. S.	XVI	52	—	—	—
Personen-Verkehr auf den englischen Bahnen	XVIII	209	—	—	—
***Reinigen** der Viehwagen auf der Köln-Mindener Bahn	XVI	283	—	—	—
Secundärer Betrieb auf Hauptbahnen. Vom Ingenieur Osthoff	XIV	205	—	—	—
Secundär-Personenzüge	XVIII	211	—	—	—
***Sicherheit des Betriebes.** Berathung der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahn-Betrieb zu ergreifenden Massnahmen	XI	238	—	—	27—32

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
Stathmograph, Fahrtenmesser für Locomotiven. Patent Dato	XIV	45	VII	1—10	—
Waggon-Reinigung durch Dampfkraft	XII	266	—	—	—
Wasserauswerfen. Ueber die Ursachen und Beseitigung des — bei Locomotiven. Vom Maschinenmeister H. Ohlert in Nippes bei Köln	XIV	153	XIII	14	—
Allgemeines und Verschiedenes.					
***Asbest-Packungs-** und Dichtungsmaterial	XVI	43	—	—	—
***Balmain'sche** Leuchtfarbe	XIX	31	—	—	—
Electrischer Beleuchtungswagen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	XVI	108	—	—	—
***Beleuchtung** der Werkstätten durch electrische Mittel. Mittheilung des Ingenieurs A. Borodin, Vorsitzender der Central-Betriebsdirection der russischen Südwestbahn in Kiew	XVI	247	—	—	—
* „ electrische der Eisenbahnen	XV	211	—	—	—
***Condensationswasser-Ableiter** (bei Dampfheizungs-Anlagen) von Werkstättenbüreau-Räumen. Von Fr. Schnitzlein, Kaiserl. Eisenbahn-Maschinenmeister in Luxemburg	XVII	244	XXVIII	12—15	—
Concurrenz, russische	XIV	211	—	—	—
Zur Classification von Eisen und Stahl von Dr. Röhrig	XV	125	—	—	—
Dampfkraft auf Strassenbahnen. Vom Ingenieur Osthoff	XIV	205	—	—	—
***Dauer von Eisenconstructionen.** Referat über die muthmaassliche —. Von Dr. H Fritsche, Königlich sächs. Directions-Ingenieur in Dresden	XII	35	IV	7—10	—
* „ Schlussreferat über muthmaassliche Dauer der Eisenconstructionen. Vorgetragen etc. von Dr. Hermann Fritzsche, Königl. Bezirks-Ingenieur in Dresden	XVII	13	—	—	—
Drahtseile, Abnutzung derselben	XIV	124	—	—	—
Dynamit, gefrorner. Mitgetheilt vom Ingenieur Dr. Röhrig	XIV	124	—	—	—
Eigenschaften von Eisen und Stahl.					
I. Abtheilung. 1. Denkschrift der technischen Commission über die Einführung einer staatlich anerkannten Classification von Eisen und Stahl. (Hamburg, den 23. Juni 1877)	VII. Supplementband.	1	—	—	—
2. Einleitung zu dieser Denkschrift. (Nürnberg, den 23. November 1877)		4	—	—	—
3. Bericht der Sub-Commission für die Classification von Eisen und Stahl, vorgetragen in der VIII. Versammlung der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Techniker. (Stuttgart, den 18. Juni 1878)		5	—	—	—
4. Entwürfe zu Lieferungs-Bedingungen von Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl. (Nürnberg, den 29. April 1879)		11	—	—	—
II. Abtheilung. Auszug und Schlüsse aus den Ergebnissen der von der Sub-Commission für Classification von Eisen und Stahl angestellten, sowie der anderweit ihr mitgetheilten Versuche		19	—	—	—
A. Nachweisung einiger wichtigen Bedingungen über die Lieferung von Flussstahlachsen		26	—	—	—
B. Desgleichen von Flussstahl-Radreifen		28	—	—	—
C. Desgleichen von Flussstahl-Schienen		30	—	—	—
D. Durchschnittsresultate der Münchener Materialproben aus Flusseisen und Flussstahl		32	—	—	—
E. Desgleichen aus Schweisseisen		36	—	—	—
F. Desgleichen von Kesselblechen aus Schweisseisen		40	—	—	—
G. Durchschnitts-Resultate der in der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. d. Oder im Jahre 1870 angestellten Festigkeits-Versuche mit Eisen und Stahl der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn		42	—	—	—
H. Mittelwerthe der Versuche mit schwedischen und fremdländischen Blechen		44	—	—	—
I. Mittelwerthe der Kirkaldy'schen Untersuchungen mit Schweisseisenblechen von Krupp und Yorkshire		46	—	—	—
K. Durchschnitts-Resultate der Versuche, welche bei der Abnahme von Lieferungen von Flusseisen- und Flussstahl-Fabrikaten für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Jahren 1878 und 1879 angestellt wurden		48	—	—	—
III. Abtheilung. 1. Resultate der Festigkeits-Versuche, angestellt im Auftrage des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen von Herrn Professor Bauschinger im mechanisch-technischen Laboratorium der technischen Hochschule München mit Probestäben aus Flusseisen und Flussstahl		50	—	—	—
2. Dergleichen mit Probestäben aus Schweisseisen und Schweissstahl		90	—	—	—
3. Graphische Darstellung der Resultate aus 1 und 2 dieser Abtheilung mit Vorbericht		146	—	—	—
4. Nachtrag zu 1 und 2 dieser Abtheilung		150	—	—	—
5. Mittheilungen der Königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg über Festigkeitsversuche mit Flussstahl		164	—	—	—
6. a—d. Mittheilungen der Königlichen Eisenbahn-Direction in Elberfeld über Festigkeitsversuche mit Eisen und Stahl		169	—	—	—
7. Resultate der Festigkeitsversuche, angestellt vom K. K. Bergrath Herrn Professor Jenny im K. K. polytechnischen Institute zu Wien		180	—	—	—
a. Resultate der im Auftrage der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn durchgeführten Festigkeits- und Elasticitätsversuche mit Probestäben von Neuberger Flusseisen- (Bessemer) Blechen		180	—	—	—
b. Dergleichen mit Eisenmaterial der Vordernberg-Köflacher Montan-Industrie-Gesellschaft in Graz		182	—	—	—
8. Mittheilungen der Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg über Versuche mit gebrochenen resp. schadhaft gewordenen Radreifen, Achsen und Schienen		186	—	—	—
9. Mittheilungen der Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin über Festigkeitsversuche mit Eisen und Stahl		192	—	—	—
10. Tabelle über die Festigkeit von gezogenem Eisendraht		198	—	—	—
11. Notizen vom Hüttenwerke Creusot über Classification der Qualitäten und Marken seiner Eisen- und Stahlsorten. (Ausgegeben zu der Weltausstellung in Wien 1873)		199	—	—	—
12. Festigkeits- und Zerreissversuche mit schwedischen Blechen, ausgeführt auf Kosten der Hütten-Verwaltung (Jernkonteret) in Stockholm nebst Erläuterungen dazu. (Ausgegeben zu der Weltausstellung in Paris 1878)		202	—	—	—
13. Resultate der Versuche, welche bei der Abnahme von Lieferungen von Flusseisen- und Flussstahl-Fabrikaten für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Jahren 1878 und 1879 angestellt wurden		223	—	—	—
14. Neue Nomenclatur für Eisen und Stahl		229	—	—	—

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Ueber **Einsetzen** von Maschinentheilen. Von dem Maschinen-Ingenieur und Werkstätten-Vorstand Kunz in Aachen	XV	53	D	1—3	—
Eisenbahn-Material, Versuche über —. Vom Ingenieur v. Hamel	XIV	231	—	—	—
***Eisenbahn-Ausstellung,** internationale, in Berlin im Jahre 1883	XVIII	85	—	—	—
Eisenbahnbau, ein rascher	XVI	37	—	—	—
Eisenbahn-Club in Wien	XV	42	—	—	—
***Das Eisenbahnwesen** auf der Bayerischen Landes-, Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung in Nürnberg Vom Herausgeber	XX	25	—	—	—
Die Entfernung von Schnee von Eisenbahngleisen	XV	42	—	—	—
Die Erhaltung des Eisens	XV	42	—	—	—
***Express-Companies,** Transportgesellschaft für durchgehenden Verkehr und Abfuhr der Güter in Amerika	XV	115	—	—	—
Ferien für Baubeamte	XV	87	—	—	—
Die Herbstversammlung des Iron- and Steel-Institutes am 25.—28. August in Düsseldorf	XVII	252	—	—	—
Herstellung von Eisen aus alten Eisenbahnschienen	XV	211	—	—	—
Korbflechterei als Nebeneinkommen von Bahnwächterfamilien	XX	154	—	—	—
Leistungsfähigkeit einer amerikanischen Locomotivfabrik	XV	174	—	—	—
***Locomotiv-Versuchsstationen.** Mittheilung des Ingenieurs A. Borodin, Ober-Maschinenmeister der russischen Südwestbahn in Kieff	XVIII	197	—	—	—
Ueber die Materialien zu den Locomotivkesseln der Köln-Mindener-Bahn	XVI	283	—	—	—
***Miscellen** aus der Pariser Ausstellung 1878. Mitgetheilt von Ingenieur A. Askenasy	XV	167	—	—	—
***Ueber Mottenvertilgung**	XV	117	—	—	—
***Normal-Profil.** Möglichkeit zur theilweisen Beseitigung der untern Stufen im Normalprofil des lichten Raumes. Vom Centralinspector Ludw. Becker in Wien	XII	295	L	6	—
Phosphor-Zusatz. Ueber den — beim Kupferraffiniren. Von A. Lissmann in München	XV	122	—	—	—
Die Platin-Anstrichmasse von Rometsch & Comp. in Kitzingen	XIX	193	—	—	—
Pulford's magnetische Eisenfarben für eiserne Brücken, Hallen, Maschinen	XV	42	—	—	—
***Ueber Rätter- und Gleis-Anlagen** auf den Kohlengruben in Oberschlesien von Eisenbahn-Bauinspector Theune in Kattowitz	XVIII	176	XVII XVIII	1—10 1—12	— —
Schiffsziehen mittelst Locomotive	XVI	197	—	—	—
Der Schnee und die Schneepflüge von Karl Pascher, Ingenieur der Pilsen-Priesener Bahn	XVII	78	—	—	23—26
Schutz des Eisens durch Verzinkung	XV	212	—	—	—
Schweissmittel für Gussstahl und Schmiedeeisen	XVI	196	—	—	—
***Selbstentzündung** von Baumwolle. Mittheilung von H. Tapezierer, Oberingenieur in Teplitz	XV	72	—	—	—
* „ Bemerkungen zu vorstehendem Artikel. Vom Ingenieur Dr. Röhrig in Hannover	XV	73	—	—	—
„ von Baumwolle	XV	174	—	—	—
Stahl, Anwendung des — bei Eisenbahn-Constructionen. Vom Dr. Röhrig	XIV	211	—	—	—
Stahlbronce. Ueber Anwendung von —. Von R. Paulus	XIV	233	XX	8. 9	—
* „ Ueber Stahlbronce. Von R. Paulus, Oberinspector a. D. in Stuttgart	XIII	140	F	1—3	—
Statistisches von schwedischen Eisenbahnen mit graphischer Tabelle	XVIII	208	XXII	16	—
Statut der Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft	XIV	260	—	—	—
Vorschläge zur Verbilligung der Eisenbahnanlagen	XI	86	—	—	—
***Werkzeugstahl.** Tabelle über die in den Werkstätten der Berg.-Märk. Eisenbahn zu führenden verschiedenen Sorten von Werkzeugstahl (Gussstahl) mit Angabe des Verwendungszweckes, des Härtegrades und der Dimensionen p. p., in welchen dieselben zu bestellen sind. Nach Mittheilung vom Eisenbahn-Director Stambke in Elberfeld	XV	202	—	—	—
Wiener Bergbahnen	XI	45	—	—	—

10. Todtenschau, biographische Skizzen verstorbener Mitarbeiter und hervorragender Eisenbahn-Techniker.

	Band.	Seite.
*Heinrich Eduard **Baucke,** geb. 1843, † Ende 1874	XII	303
*Ludw., Ritter von **Becker,** geb. 1823, † 1880 den 27. October	XVIII	76
*Wolf Philipp **Bender,** geb. 1818, † 1882 den 17. Dezember	XX	195
*Dr. Carl **Culmann,** geb. 1821, † 1881 den 9. December	XIX	99
*Heinr. **Ehrhardt,** geb. 1805, † 1883 den 23. April	XX	197
*Carl von **Etzel,** geb. 1812, † 1865 den 2. Mai	XII	300
*Carl **Exter,** geb. 1816, † 1870 den 30. October	XII	301
*Pius **Fink,** geb. 1832, † 1874 den 16. September	XII	302
*Carl Ritter von **Ghega,** geb. 1801, † 1860 den 14. März	XII	300
*Hermann **Gust,** geb. 1832, † 1882 den 21. November	XX	194
*Jacob **Heberlein,** geb. 1825, † 1881 den 11. Januar	XVIII	202
*Conr. Wilh. **Helwag,** geb. 1827, † 1882 den 4. Januar	XIX	99
*L. **Henz,** † 1860 den 15. Januar	XII	299
*Ludw. **Kargel,** geb. 1846, † 1875 den 18. December	XIII	62
*Ludw. von **Klein,** geb. 1813, † 1881 den 12. April	XVIII	203
*Joh. Ritter von **Kress,** geb. 1817, † 1881 den 14. November	XIX	98
*Julius **Lott,** geb. 1836, † 1883 den 24. März	XX	196
*Alphons **Petzholdt,** geb. 1840, † 1875 den 21. April	XII	303
*Aug. Erich Christ **Prüsmann,** geb. 1823, † 1869 den 8. October	XII	301
*Martin **Riener,** geb. 1807, † 1871	XII	302
*Julius **Rohde,** geb. 1823, † 1880 den 20. December	XVIII	201
*Karl Ritter von **Ruppert,** geb. 1813, † 1881 den 17. Februar	XIX	98
*Eduard **Schinz,** geb. 1812, † 1855	XII	299
*Mathias Ritter von **Schoenerer,** geb. 1807, † 1881 den 31. October	XIX	98
*Oberbaurath **Sorge,** geb. 1816, † 1876 den 2. September	XIV	165
*A. J. **Susemihl,** geb. 1841, † 1882 den 24. Januar	XIX	141
*Georg **Thomas,** geb. 1826, † 1883 den 20. März	XX	196
*Max Maria von **Weber,** geb. 1822, † 1881 den 18. April	XVIII	203
*Gustav **Welkner,** geb. 1822, † 1873 den 13. Januar	XII	302

11. Theoretische Abhandlungen, Experimental-Resultate u. dgl.

		Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
*Bau- und Betriebskosten.	Vergleich der Bau- und Betriebskosten von normal- und schmalspurigen Secundärbahnen vom Ingenieur Jacobsen in Hannover	XVI	261	—	—	33
* „ „ „	Bestimmung der wahrscheinlichen Selbstkosten des Betriebes auf Eisenbahnen. Von Jul. von Szabó, Professor am K. Ungarischen Polytechnikum in Budapest	XII	21	—	—	—
* „ „ „	Summarische Veranschlagung der Betriebskosten von Adhäsions-Eisenbahnen. Von Prof. R. Baumeister in Karlsruhe	XVII	106 155	— —	— —	— —
*Bremsen.	Theorie der Bremsen. Von Eugen Ferron, Ingenieur und Regier.-Commissair der Eisenbahnen des Grossherzogthums Luxemburg	XV	141 204	— —	— —	26—30 37
* „	Versuche über die Bremswirkung bei wechselnder Geschwindigkeit der gleitenden Reibungsflächen. Von J. Pippart, Ingenieur in Berlin	XV	231	G	1	—
* „	Beschreibung eines Diagramms für die Berechnung der Bremskraft und den Einfluss von Gefällen beim Anhalten von Eisenbahnzügen. Von Ingenieur Alb. Kapteyn	XX	136	XXIII	—	—
*Brücken.	Ueber die Diagonalsysteme der eisernen Brücken gegen Winddruck. Von Jebens, Ingenieur in Stade	XV	203	—	—	34—36
* „	Ueber die Diagonalsysteme der eisernen Brücken gegen Winddruck. Vom Professor Dr. E. Winkler in Berlin	XVI	134	—	—	—
* „	Ueber die Diagonalsysteme der eisernen Brücken gegen Winddruck. Von Fr. Jebens, Ingenieur	XVI	178	—	—	21—23
* „	Ueberhöhung der äussern Schiene bei Curven von nicht bekanntem Halbmesser. Vom Baurath von Kaven in Aachen	XI	17	I	19	—
Curven.	Ein Diagramm für Uebergangs —. Vom Ingenieur Vojàcek in Karlstein bei Prag	XIV	48	C	—	31-35a
* „	Die Ermittelung der Curvenwiderstände auf statistischem Wege. Von Herm. Böhme, Ingenieur in Wien	XII	63	—	—	—
* „	Relationen zwischen den Krümmungshalbmessern der Eisenbahncurven und den Radständen der Wagen. Von A. Hallbauer in Dresden	XIII	115	—	—	—
* „	Die cubische Parabel als Uebergangscurve. Von Jebens, Bauführer in Magdeburg	XII	99	—	—	33— 6
„	Der Uebergang vom graden Gleise in die Curve. Von Jebens, Bauführer in Magdeburg	XII	146	—	—	37—43
* „	Das Verhalten der Eisenbahn-Fahrzeuge beim Durchlaufen von Curven. Vom Obermaschinenmeister Franz Hoffmann in Chemnitz	XVII	198 231	XXIV —	1—22 —	— —
* „	Bemerkungen zu der Abhandlung des Obermaschinenmeisters Herrn Hoffmann über das Verhalten der Eisenbahn-Fahrzeuge beim Durchlaufen von Curven im 5. Hefte des Organs 1880	XVIII	84	—	—	—
* „	Theorie der Eisenbahn-Gleise-Curven resp. theoretische Untersuchung der Wirkung der Conicität der Radreifen auf die Bewegung der Bahnfahrzeuge von J. Schlosser, K. Bayer, Oberingenieur in Kempten	XVI	189	—	—	24—28
*Eisenbahn-Oberbau.	Ueber die Kosten der Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues in ihren Beziehungen zu den Verkehrsmassen, Fahrgeschwindigkeiten und Steigungen. Von L. Brennecke, Ingenieur in Magdeburg	XX	215	—	—	—
*Eisen und Stahl.	Die Inanspruchnahme von Eisen und Stahl mit Rücksicht auf bewegte Last. Im Anschluss an die Wöhler'schen Versuche und im Vergleich mit den Resultaten von Gerber, Launhardt, Weyrauch und Winkler, dargestellt von Herm. Lippold, Ingenieur in Wiesbaden	XVI	22	V	9—14	—
* „ „ „	Die bleibenden Spannungen gebogener Stäbe und die Wöhler'schen Versuche. Vom Eisenbahn-Bauinspector Theune in Kattowitz	XVI	224 284	— —	— —	29—32 —
*Eisenbahngleise.	Zur Frage der Betriebs-Sicherheit der —, speciell der wirklichen Anstrengung der Fahrschienen. Von F. Loewe, ord. Professor an der techn. Hochschule in München	XX	126 177	XXII XXVII	1—20 21—36	— —
*Eisenbahnwagen.	Ueber den Lauf der Eisenbahnwagen auf gerader Bahn. Mitgetheilt von Oberbaurath Klingel in Karlsruhe	XX	113	XXI	7—11	20 - 26
* „	Ueber den unruhigen Gang der Eisenbahnwagen und die dagegen anzuwendenden Vorkehrungen. Von L. Stösger, Maschinen-Inspector der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn	XVIII	189	XXI	1—16	46. 47
* „	Womit sollen die Eisenbahnwagen geschmiert werden? Von J. Grossmann, Ingenieur der Oesterr. Nord-Westbahn in Wien	XX	219	—	—	—
*Federn.	Einfluss der Federn und Balanciers auf die Sicherheit des Ganges der Locomotiven. Vom Maschinentechniker von Borries in Hannover	XV	10	—	—	—
*Feuerung.	Betrachtungen über die Feuerung der Locomotivkessel von R. Zumach, Ingenieur und Hülfsarbeiter in der Administration der belgischen Staatsbahnen in Brüssel	XVI	180	—	—	—
*Feuerkasten.	Zur Festigkeit gewölbter Locomotivfeuerkästen. Von R. Zumach, Ingenieur in Brüssel	XVI	274	—	—	49. 50
*Gleichgewichtszustand	im Bahngestänge. Ist der erforderliche — — — zwischen Angriff und Widerstand nicht schon zum Nachtheil der letzteren überschritten, wenigstens bei Eisenbahnen in Hügelland und Gebirge? und was ist eventuell zur Abhülfe zu thun? (General-Direction der Bayerischen Staatsbahn)	Suppl. V	60	—	—	—
Kreuzungsstücke.	Untersuchung der Fahrsicherheit in den Kreuzungsstücken. Vom Ingenieur Kopka in Magdeburg	XIV	236	—	—	54—59
*Laschen.	Die Einwirkung der Laschen auf die Schienen und die Construction des Schienenprofiles von Rud. Kolster, Ingenieur am Finnländ. polyt. Institute in Helsingfors	XX	159	—	—	31—44
*Locomotivkessel.	Ueber die Verdampfungsfähigkeit von Locomotivkesseln. Von Otto Busse, Maschinen-Ingenieur der Dänischen Staatsbahnen in Aarhus	XVII	16 87	— —	— —	— —
* „	Welcher Werth für die Constatirung des betriebssicheren Zustandes eines Kessels ist der Druckprobe gegenüber einer inneren Untersuchung beizumessen. Mitgetheilt vom Ober-Ingenieur und Werkstätten-Vorstand G. Stockhamer in Jedlersee	XV	247	—	—	—
*Radstand.	Die Beziehungen des Radstandes zum Curven-Radius und die zulässige Spurkranzabnutzung. Mitgetheilt von J. Wilfert, Oberingenieur der Kronprinz-Rudolf-Bahn in Steyr	XVIII	69	—	—	12—14

	Band.	Seite.	Abbildungen. Taf.	Abbildungen. Fig.	Hlzschn. Fig.
***Radstand.** Betrachtungen über die Stellung der Räder zweier steif und parallel miteinander verbundenen Achsen gegen deren Laufschienen. Von A. Roschig, Inspector der I. Siebenbürger Eisenbahn in Budapest	XVI	73	XXII	1—10	—
Schieber-. Bestimmung der Weite der Dampfkanäle in den — Kastenflächen von Locomotiven. Von R. Koch, Vorsteher des technischen Bureaus der Maschinen-Verwaltung der Cöln-Mindener Bahn in Dortmund	XIV	27	—	—	—
***Schienenprofil.** Ueber zweckmässige Materialvertheilung bei den Schienenprofilen von Dominik Miller, Ingenieur in München	XX	122	XXI	1—6	—
Schienen-Statistik. Vorschlag zu einer —, behufs Ermittelung eines zweckmässigen Profiles, richtigen Verwendungsdauer und der ökonomischen Ausnutzung der Stahlschienen. Von Moritz Pollitzer, Oberingenieur	XIV	118 162	XVI —	1—4 —	— —
Schraubenscala. Metrische Schraubenscala. Von Emil Tilp, Oberinspector der K. Fr. Joseph-Bahn in Wien	XII XIV	292 105	— —	— —	— —
„ Zur metrischen Schraubenscala. Von Ingenieur Carl Delisle in Constanz	XIII	206	—	—	—
Ueber Spannungen in den Radreifen und Rädern der Eisenbahnfahrzeuge. Von Jul. Spörer, Eisenbahn-Director in Köln	XX	241	—	—	—
Spurkranzrillen. Zur Abhandlung über — in den Ausweichungen. Von W. Semmelroth. Organ f. d. Fortschr. des Eisenb.-Wesens, Jahrgang 1876 Heft II. Von Ingenier Kopka in Magdeburg	XIV	20	A	10—14	—
Stahlschienen-Profil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Von Baumeister Fein	XIV	225	XX	4—7	—
***Stoss- und Zugfedern.** Untersuchungen über den Arbeitswerth der Stoss- und Zugfedern der Fahrbetriebsmittel. Von Jähns, Kgl. Eisenbahn-Maschinen-Inspector in Köln	XX	207	XXX XXXI XXXII	— — —	— — —
***Technische Vereinbarungen.** Das Schweizer-Project zu Internationalen Technischen Vereinbarungen	XVIII	114	—	—	—
***Virtuelle Länge,** virtuelle Steigung und Tariflänge der Eisenbahnen von W. Launhardt, Professor der Ingenieurwissenschaften und Director der technischen Hochschule in Hannover	XVI	216	—	—	—
* „ „ Bemerkungen zu der Abhandlung von W. Launhardt über virtuelle Länge, virtuelle Steigung und Tariflänge der Eisenbahnen. Von A. Schübler, Eisenbahn-Director	XVII	33	—	—	—
* „ „ und Grundgeschwindigkeit. Von F. Magdalinski, Ingenieur im Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin	XX	57	—	—	—
Widerstände der Eisenbahn-Fahrzeuge. Die Versuche der Bayerischen Staatseisenbahn über die Widerstände der Eisenbahn-Fahrzeuge bei ihrer Bewegung in den Gleisen. Von A. Röckl, K. B. Eisenbahn-Director	XVIII	261	—	—	—
* „ Die Widerstände der Locomotiven und Eisenbahnzüge, der Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie der Effect der Locomotiven. Theoretische Abhandlung, gestützt auf praktische Versuche von A. Frank, Professor an der technischen Hochschule in Hannover	XX	3 69	IV XI	1. 2 4	1—4 17
* „ Bemerkungen zu dem Aufsatze des Herrn Professor Frank über den Widerstand der Locomotiven und Eisenbahnzüge von A. Schübler, Eisenbahndirector in Strassburg	XX	226	—	—	—
* „ Entgegnung auf die Bemerkungen des Herrn Eisenbahndirectors Schübler zu meiner Abhandlung über die Widerstände der Locomotiven und Eisenbahnzüge. Von Professor Alb. Frank in Hannover	XX	237	—	—	—
***Zahnstangenbahnen.** Die Grenzen der Zugbelastungen bei verschiedenen Steigungen und die zu deren Beförderung nothwendigen Locomotivgewichte bei verschiedenen Systemen mit besonderer Berücksichtigung der Zahnschienenbahnen. Von Karl Müller in Freiburg	XVI	161 205	XXVI XXVII XXVIII	— — 5	13—16 13—16 —
* „ Ueber die Grenzen der Anwendbarkeit der Adhäsionsbahn und der Zahnstangenbahn in Bezug auf ihren ökonomischen Werth beim Betriebe von Gebirgsbahnen. Von C. Sauer, Ingenieur in Wien	XVII	166 192	XXV	6	—

12. Technische Literatur.

	Band.	Seite.
Verzeichniss der bei der Redaction des Organs eingegangenen neueren technischen Werke	XV	133—134 176 223
Desgl.	XVI	202
Desgl.	XVIII XVIII	39 214
Recensionen	XI	46 87 178
	XII	44 93 137 179 225 266
	XIII	40 78 128 174 216 266
	XIV	42 89 126 174 212

	Band.	Seite.
Recensionen	XV	43
		89
		131
		223
	XVI	44
		110
		159
		198
	XVII	42
		84
		129
		260
	XVIII	41
		85
		127
		215
		263
	XIX	42
		115
		158
		195
		236
	XX	41
		109
		154
		205
		249

Recensirte Werke.

Abt, R., die 3 Rigibahnen und das Zahnradsystem. Zürich 1877	XV	44
Amsler-Laffon's, J. Anwendung des Integrators (Momentenplanimeters) zur Berechnung des Auf- und Abtrages bei Anlage der Eisenbahnen	XIII	129
Arth-Rigibahn, die in der Schweiz	XIII	267
Aucoc, Léon, über die zur Entwickelung des französischen Eisenbahn-Netzes angewendeten Mittel Deutsch von Wilh. von Nördling	XII	268
Azimont, G., die Berechnung des Tragebalkens mit concentrirter Verkehrslast	XIII	82
Bardenwerper, E., Bau- und Gewerkskalender für das Jahr 1875	XII	45
„ „ „ „ „ „ „ 1876	XIII	42
„ „ „ „ „ „ „ 1877	XIV	130
Bartels, H., Betriebseinrichtungen auf amerikanischen Eisenbahnen. I. Bahnhofsanlagen und Signale	XVI	112
Bauhandbuch, deutsches, 1. und 2. Lieferung	XII	93
„ „ I. und III. Band	XVIII	127
	XII	94
Baukalender, Deutscher, 9. Jahrgang	XIII	81
„ „ „ 1881	XVIII	128
Baumeister, R., Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung	XIV	127
Bauschinger, J., Mittheilungen aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der polytechn. Schule in München 1.—4. Heft	XII	267
Bergemann, F., die Stollenförderung im Tunnelbau	XVIII	264
Bibliotheca polytechnika. III. Abtheilung. Carlsruhe 1878	XV	133
Birk, A. Ueber Dampf-Tramway's in Elsass-Lothringen, Frankreich und Ober-Italien	XIX	196
Birk, Fr. Aug., die Zahnradbahn und ihre Locomotiven	XIX	115
Bloch, Jean, les chemins de fer Russes	XIII	79
Bock, von, die Stellung der Provinzial-Verbände zu einem neu anzulegenden Vicinalbahn-Netz	XV	91
Bockhacker, H., über eine neue Entlastungsmethode grösserer Centesimalwaagen	XX	41
Böhlk, A., statische Berechnung der Balkenbrücken einer Oeffnung mit durchbrochenen Wandungen	XV	47
Bronner, C., Hülfstabellen für die Multiplication und Division bei den Rechnungen des Verkehrslebens etc.	XVI	199
Brosius & Koch, die Schule des Locomotivführers. I. Abtheilung	XI	48
„ „ „ „ „ „ III. Abtheilung	XII	266
„ „ das Locomotivführer-Examen	XIII	130
„ „ die Schule für den äusseren Eisenbahn-Betrieb. I. Theil	XVIII	41
„ „ „ „ „ „ „ II. Theil	XIX	116
Brunner, A., die richtige Praxis der Schmalspurbahn von Fr. Fairlie	XI	47
„ Schnellzüge und continuirliche Bremsen und eine sachbezügliche Studie über die Entgleisung auf der Nord-Ostbahn am 20. Juni 1874	XIII	79
Buresch, E., der Schutz des Holzes gegen Fäulniss und sonstiges Verderben. 2. Auflage	XVIII	127
Clark, Kinnair, C. J. Die Strassenbahnen. Deren Anlage und Betrieb einschliesslich einer fassl. Geschichte der bedeutendsten Systeme und eingehender Untersuchung der verschiedenen Arten von Zugkraft, sowie einer Beschreibung der verschiedenen Betriebsmaterialien und Aufstellung der Anlage und Betriebskosten etc. Deutsch von W. H. Uhland. Leipzig. I. Theil	XVII	85
„ „ II. Theil	XVIII	128
Colladon, Dr., die maschinellen Arbeiten zur Durchbohrung des Gotthardtunnels	XIII	266
von Czernin, Rud. Graf. Ideen zum Locomotivbau. Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen in Oesterreich. Prag 1879. Verlag von H. Dominicus	XVII	130
„ Dampfbremse	XVIII	263
von Dambrowski, Eman., Theorie und Anleitung zur practischen Ausführung der rationellen Inhaltsberechnung bei den Erdbauten	XIII	128
Die Eigenschaften von Eisen und Stahl. Mittheilung über die auf Veranlassung der technischen Commission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angestellten Versuche nebst Entwürfen zu den Bedingungen für die Lieferung von Schienen, Achsen und Radreifen. 7. Supplementb. des Organs. Wiesbaden 1880. C. W. Kreidel's Verlag	XVII	260
Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn 1882	XIX	42
Engelhard, Karl und Joh. **Klupp.** Lehrbuch des Eisenbahn-Transport-Dienstes, Wien 1876	XIV	223
Ertheilung, die der Erfindungs-Patente	XII	138
Exner, Dr. W. F. Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirthschaft	XIV	221

	Band.	Seite.
Fairlie, F. Die richtige Praxis der Schmalspurbahnen. Deutsch von Brunner	XI	47
Fehland, H., Ingenieur-Kalender, 1881	XVIII	128
„ „ 1882	XIX	116
Flattich, Wilh. und Franz **Wilhelm.** Der Eisenbahn-Hochbau	XII	137
Franke, Dr. J. H. Die trigonometrische Punktbestimmung	XIII	269
Frauenholz, Wilh., Bauconstructionslehre für Ingenieure	XIII	80
Frei, H. und E. **Tissot,** Schweizerischer Eisenbahn-Kalender für 1877. 2. Jahrgang	XIV	130
Gehörstörungen, die des Locomotivpersonals. Von Dr. S. Moos, Dr. H. Pollnow und Dr. D. Schwabach	XIX	42
von Giese, Otto, die Befestigungsweise der Gegenwart und nächsten Zukunft	XIX	116
Gottgetreu, R. Physische und technische Beschaffenheit der Baumaterialien. 3. Aufl. 2. Bd.	XVIII	217
Grandjean, H. und R. **Williams,** der einspurige Zwillingstunnel, seine Bedeutung im Eisenbahnbau und seine Ausführung	XVI	160
Gütschow, H. A., Betrachtungen über die Tracirung der Zufahrtsrampen der Gotthardbahn	XIV	222
von Gutbier, Fr., Hülfsbuch für den Dampfkesselbetrieb, die Gewichts- und Druckvergleichungen	XII	179
Handbuch der Leistungsfähigkeit der Kleinstaaten Nord-Deutschlands, der süddeutschen Länder und Elsass-Lothringens. I. Serie	XIII	82
Hanhart und **Waldner,** Tracirungs-Handbuch	XI	179
Hartwich, Bemerkungen über Transportmittel und Wege, sowie über Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens	XIII	78
„ Aphoristische Bemerkungen über das Eisenbahnwesen und Mittheilungen über die Eisenbahnen in London nebst Vorstädten	XII	93
„ Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowie über dessen Gestaltung nach Maassgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse. Berlin 1877	XV	132
Haushofer, Dr. M., Grundzüge des Eisenbahnwesens	XI	178
Haushofer, Dr. M., Eisenbahn-Geographie	XIII	82
Heinz, Const., Beiträge zum Bau der Brücken, Durchlässe und Futtermauern der Eisenbahnen	XII	138
Heinzerling, Dr. F. Die Brücken der Gegenwart I. 1—4	XII	138
I. 5	XIV	128
„ Eisenbahn-Hochbau der Gegenwart	XVIII	215
„ Systematisch geordnete Sammlung neuerer eiserner Hochbau-Constructionen	XIV	175
„ Desgl.	XVI	159
„ und O. **Intze.** Deutsches Normalprofilbuch für Walzeisen	XIX	42
Helwag, Wilh., Eisenbahn-Bau-Normalien für die k. k. priv. Oesterr. Nord-Westbahn aus den Jahren 1868—1875	XIII	128
„ Prozess Offenheim	XII	267
„ Die Gotthardbahn Mein Conflict mit der Verwaltung	VI	42
Heuser, Carl, Canäle und Eisenbahnen in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung	XVIII	42
Heusinger von Waldegg, Edm., Kalender für Eisenbahn-Techniker 1874	XI	46
„ „ „ „ 1875	XII	46
„ „ „ „ 1876	XIII	41
„ „ „ „ 1877	XIV	89
„ „ „ „ 1878	XV	43
„ „ „ „ 1879	XVI	44
„ „ „ „ 1880	XVII	43
„ „ „ „ 1881	XVIII	41
„ „ „ „ 1882	XVIII	265
„ „ „ „ 1883	XIX	237
„ „ „ „ 1884	XX	249
„ Muster-Constructionen für den Eisenbahn-Bau und Eisenbahn-Betrieb	XV	44
	XVII	85
Heyne, Wilh., der Erdbau in seiner Anwendung auf Eisenbahnen und Strassen	XIII	129
	XIV	174
Hilf, M., der eiserne Oberbau, System Hilf. Wiesbaden 1876	XIV	42
Hoffmann, Louis, der Langschwellen-Oberbau der Rheinischen Eisenbahn und die bekannten zweitheiligen Oberbau-Systeme der Neuzeit	XVII	131
Holthoff, F., das electrische Licht in seiner neuesten Entwickelung	XX	110
Hostmann, W. und R. **Koch,** Mittheilungen über Localbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen. 1. Heft	XIX	158
Hottenroth, F., die verschiedenen Instrumente für Vermessungen und Nivellements	XIV	218
Hoyer, E., Lehrbuch der mechanischen Technologie. 1. und 2. Lieferung	XIII	81
Huet, A., de Water-Locomotief	XIII	82
Jordan, Dr. W., Deutscher Geometer-Kalender 1874	XI	47
1875	XII	94
„ Kalender für Vermessungskunde für 1876	XIII	81
1877	XIV	131
Intercommunications-Signal. Der im Jahre 1876 von der gemeinsamen Directoren-Conferenz zum Studium der — und einiger anderer Betriebs-Einrichtungen entsendeten Delegirten: Fr. Engel, Ingenieur und Inspector M. Kohn, als Commissäre für England und die Schweiz. Oberingenieur J. Schönbach und Inspector A. Schuler als Commissäre für Deutschland, Frankreich und Belgien. Wien 1877	XIV	221
Kah, K., das Haftpflichtgesetz	XII	45
von Kaven, A., Vorträge über Eisenbahnbau am Polytechnicum in Aachen. II. Stützmauern und Vorarbeiten, Steinbekleidungen. 2. Abdruck	XII	180
„ Vorarbeiten zu Eisenbahnen. Aachen 1876	XIV	130
„ Erdarbeiten bei Eisenbahnen. 37 Tafeln	XV	89
„ Baustatistik einer ausgeführten Eisenbahn	XVIII	42
„ Die Rutschungen und Beschädigungen der Böschungen der Erdarbeiten bei Eisenbahnen und Strassen und die zur Sicherung und Reparatur angewendeten Mittel	XX	42
„ Anleitung zum Projectiren von Eisenbahnen	XV	89
Kaufmann, J., der Bau des Gotthard-Tunnels	XIII	129
Kecker, G., Vergleichende Studien über Eisenbahn-Signalwesen, unter besonderer Berücksichtigung der deutschen, englischen, französischen und belgischen Einrichtungen	XX	205
Keller, Carl, Bewegung und Construction der Triebwerke	XII	93
Klose, G., der Portland-Cement und seine Fabrikation	XI	88
Knoll, E., Taschenbuch zum Abstecken der Curven an Eisenbahnen und Strassen	XI	88
Koch, Rich., das Eisenbahn-Maschinenwesen. I. Abtheilung, die Leistungen der Betriebsmittel	XVI	198
II. Abtheilung, der Betriebsdienst	XVII	85
III. Abtheilung, Werkstätten-Anlagen	XVIII	43

	Band.	Seite.
Kohlenbahnen, die böhmischen und die Fusionsidee	XIII	219
Kohlfürst, L., die electrischen Wasserstands-Anzeiger	XVIII	264
„ und Dr. K. F. **Zetsche,** die electrischen Telegraphen für besondere Zwecke	XIX	115
Kohn, Ign., Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreich-Ungarischen Monarchie. 8. Jahrgang	XIII	79
Kosak, G., die Ursachen der Dampfkessel-Explosionen und die Mittel zu ihrer Verhütung. 3. Auflage	XIV	222
„ Katechismus des Betriebes stationärer Dampfkessel und Dampfmaschinen, für Heizer und Maschinenwärter	XIV	220
Kramer, Viet, der Maschinendienst auf der Brennerbahn	XVII	84
Krauss & Comp. Die Feldabahn	XIX	195
Kreuter's Patent-Tacheometer von Ertel & Sohn in München	XII	225
Krohn, R., Resultate aus der Theorie des Brückenbaues und deren Anwendung. I Theil, Balkenbrücken	XVI	115
Kühne, Ernst, die historische Entwickelung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1838 bis 1881. Herausgegeben vom Königlich Preussischen statistischen Büreau	XX	205
Lang, Carl und Gust. Wolfhügel, Lüftung und Heizung der Eisenbahnwagen	XIV	214
Langer, Jos., Theorie der combinirten Brückensysteme und Dachstühle. 3. Aufl.	XI	88
Lavoine, L. et E. Pontzen, Les chemins de fer en Amerique	XX	109
von Lazarini, O., Baukosten der Eisenbahnen. Wien 1877	XIV	222
„ Die Strassen-Vicinalbahnen mit Locomotivbetrieb. Ihre Bedeutung für die rationelle Vervollständigung unsers Schienennetzes und ihre zweckentsprechende Gestaltung. Eine technisch-financielle Studie	XVII	129 u. 30 175
Lehwald, J. und O. Riese, der eiserne Oberbau	XVIII	129
Lernet, A., die Vicinal-Bahnen, technisch und wirthschaftlich beleuchtet	XIV	212
Lindner, A., die virtuelle Länge und ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Eine Studie	XVI	111
„ und Launhardt, zur Frage der virtuellen Länge	XVI	199
Localbahnen, zur Frage über den Bau von —. Danzig 1877	XV	46
Löwe, Fr., über die variable Belastung der Eisenbahnbrücken	XII	138
„ Feod., Grundzüge zu Vorlesungen über eiserne Balkenbrücken	XV	46
Lorenz, Alfr., First- oder Sohlenstollen bei Tunnelbauten	XIII	129
„ die Förderung bei Tunnelbauten	XIII	129
„ Entwässerungs- und Bauarbeiten bei Eisenbahnbauten in Rutschterrain	XIII	265
Lutz, Normalspurige Transversal-Eisenbahnen mit Locomotiv-Betrieb	XVIII	216
Maas, C. D., Zeitschrift für Locomotivführer	XIV	126
Mahler, Jul., Die moderne Sprengtechnik	XII	179
Makowiczka, Alph., Die Mitwirkung der K. K. Genietruppe bei dem Bau der Kaiser-Franz-Joseph-Hochquellenleitung	XII	45
Maschinenwesen und Transportmittel aus dem amtlichen Bericht über die Wiener Ausstellung 1873	XII	93
Menne u. Dörenberger, Graphische Darstellung der Leistungsfähigkeit einer Güterzug-Locomotive	XII	180
Meyer, Georg, Grundzüge des Eisenbahn-Maschinenbaues, I. Theil die Locomotive	XX	109
„ H., Vergleichung des Personen- und Güterverkehrs auf Wasser- und Landwegen	XVI	114
„ Gustav, Ueber eine neue Methode der Anlage und des Betriebes der geneigten Ebenen für Schiffstransporte. Ein Beitrag zur Canalfrage	XIV	216
Minssen, Zeitschrift des Dampfkessel-Ueberwachungs-Vereins. Breslau	XV	133
zur Nieden, Jul., der Eisenbahn-Transport verwundeter und erkrankter Krieger	XIX	196
von Nördling, Wilh., Ueber das technische Schul- und Vereinswesen Frankreichs	XVIII	264
„ Eisenbahn-Concurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England	XIII	216
Oberstadt, F., Die Technologie der Eisenbahn-Werkstätten	XVIII	263
Osthoff, Georg, Die Materialien, die Herstellung und Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues. Ein Lehrbuch für Ingenieure und Bahnmeister. 1. Heft	XVII	131
„ Hülfsbuch zur Anfertigung von Kostenberechnungen im Gebiete des gesammten Ingenieurwesens	XVI	112
von Ott, Carl E., Vorträge über Baumechanik	XII	180
Ottersky's, Friedr., Specialkarte der Eisenbahn- und Postverbindungen Mittel-Europas	XIII	130
Paradies, L., Eisenbahnbau-Kalender für das Jahr 1876	XIII	41
Pechar, L., und Dr. A. Pecz. Mineralische Kohle	XII	44
„ Bericht über Kohle und Eisen in allen Ländern der Erde	XV	223
Perels, Emil, Handbuch des landwirthschaftlichen Transportwesens	XX	42
Persement du Simplon. Memoire technique à l'appui des Plans et Dévis, dressés en 1881 et 1882	XX	105
Peschka, Dr. Gust. Ad. V., Kotirte Ebenen und deren Anwendung. Brünn 1877	XIV	213
Pestalozzi, Carl, Eiserner Brückenbelag	XIII	219
Petzholdt, Alph., Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb	XIII	174
Pihl, C., The railways of Norway. Christiania 1876	XIV	217
Pintzger, L., Die geometrische Construction der Weichenanlagen für Eisenbahngleise	XI	87
Plessner, Ferd., Noch ein Wort zur Anregung des Baues von Localbahnen	XIII	78
„ Ferd., Die Herstellung der Local- und Secundärbahnen durch Zusammenwirken von Staat und Gemeinden. Mit Wiederbenutzung seiner Fachschrift „Noch ein Wort" zur Anregung des Baues von Localbahnen	XIV	215
Pohl, Joh. und Bor. Widimsky, Eisenbahnkarte des östlichen Europa in besonderer Berücksichtigung des russischen Reichs	XIX	197
Pollitzer, Mor., Der practische Ingenieur und Baumeister. 2 Theile	XIII	80
„ M., Die Bahnerhaltung. 1 Theil	XI	47
von Reiche, G., Die Dampfkessel der Wiener Weltausstellung	XII	179
Reitzenstein, Ueber einige Verwaltungs-Einrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands	XIII	269
Rheinhard, A., Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure pro 1876	XIII	41
„ „ „ „ „ „ „ 1877	XIV	89
„ „ „ „ „ „ „ 1878	XV	43
„ „ „ „ „ „ „ 1879	XVI	44
„ „ „ „ „ „ „ 1880	XVII	44
„ „ „ „ „ „ „ 1881	XVIII	41
„ „ „ „ „ „ „ 1882		265
„ „ „ „ „ „ „ 1883	XIX	238
Rinecker, F., Der logarithmische Rechenschieber und seine practische Anwendung	XVI	201
von Ritgen, Neues System der Secundärbahnen auf normaler Spur. Berlin 1876	XV	45
Rohr, Fr. W., Eisenbahn-Zeit- und Streitfragen. Nr. 1. Welches Eisenbahn-System ist das geeignetste?	XIII	216
Rowan, R., Ein System für Betrieb und Anlage von Localbahnen	XVIII	85
Rübenach, Jul., Eisenbahn-Wörterbuch der deutschen und französischen Sprache	XIX	116
Rziha, Franz, Eisenbahn-Unter- und Oberbau. 3. Bände. Wien 1876	XIV	129
„ „ „ „ II. Band. „ 1877	XV	131

	Band.	Seite.
Sachregister zur Zeitschrift des Architecten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover zu Band XVII bis XXVII	XX	157
Samuelson, Arn., Secundäre Eisenbahnen. Hamburg 1876	XIV	212
Sarazin und Oberbeck, Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbogen	XI	178
Schaltenbrand, Carl, Die Locomotiven. 1. u. 2. Lieferung mit Atlas	XII	268
Schima, Franz, Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. I. Ueber die Beförderung der Züge	XVIII	86
„ Franz, Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. II. Ueber die Ausgaben des Eisenbahn-Betriebes. III. Ueber Ueberlade-Vorrichtungen	XVIII	216
von Schlierholz, J., Die Hochbauten der Kgl. Württembergischen Donau-, Allgäu- und Hohenzollern-Bahn	XIV	130
Schmeidler, Dr. W. F., Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens	XIII	82
Schmidt, Die Verwaltung der Eisenbahnen	XI	178
Schmölcke, A., Die Verbesserungen unserer Wohnungen nach den Gesetzen der Gesundheitslehre	XVIII	129
Schneebeli, Dr., Die electrische Signalscheibe für Eisenbahnen	XIII	268
Schoder's Hülfstafeln zur barometrischen Höhenbestimmung	XII	137
Schübler, A., Ueber Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen	XVII	42
Schwabe, H., Ueber den Kohlenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen	XIII	40
„ Ueber das englische Eisenbahnwesen	XV	131
„ Entwurf eines Eisenbahnplanes für das Königreich Preussen mit besonderer Rücksicht der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung	XVI	110
Schwartze, Theod., Telephon, Microphon und Radiophon. Mit besonderer Rücksicht auf ihre Anwendung in der Praxis	XX	206
Schwartzkopf, Georg, der eiserne Oberbau mit besonderer Berücksichtigung einer rationellen Schienenbefestigung für Lang- und Querschwellen	XX	41
Schweizerische Eisenbahn-Statistik für die Jahre 1874—76. IV. Band. Herausgegeben vom Schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Departement	XVI	198
de Serres u. Battig, Eiserner Oberbau, dreitheiliges Langschwellen-System. Deutscher Text von M. Pollitzer	XVII	84
Siemens, Fr., Bericht über die Smoke Abatement Exhibition London, Winter 1881/82	XX	111
Sönnecken's, Fr., System der Rundschrift	XVIII	216
Specht, Georg, Tafeln der Steigungsverhältnisse von 0,5‰ bis 100‰ für die Entfernungen von 1 bis 100 nebst den entsprechenden Neigungswinkeln nach alter und neuer Theilung. Zum Gebrauche bei Strassen- und Eisenbahnbauten gerechnet	XIV	213
Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. 1. Band, Betriebsjahr 1881/82	XX	154
Steinkohlen des Ruhrgebietes, Die —, Zusammenstellung der bedeutendsten Zechen des Ruhrkohlenreviers, unter Angabe der Qualität der geförderten Kohlen, der Bahnanschlüsse, sowie Zechen- und Hafenfrachten, nebst einer Frachttabelle für Kohlen und Coke von sämmtlichen Zechenstationen nach den bedeutendsten Stationen der Bergisch-Märkischen, Cöln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn. Dritte berichtigte und verstärkte Ausgabe	XIV	214
Strassen- und Zahnradbahnen, die —, Mittheilungen über Erfahrungsresultate über Bau und Betrieb derselben. (8. Suppl.-Band des Organs)	XIX	238
Strippelmann, Leo, Die Tiefbohrtechnik im Dienste des Bergbaues und der Eisenbahntechnik. Halle 1877	XV	132
Studien über die Eisenbahn-Reform in Oesterreich. Von Dr. V. K.	XIII	80
Stück, H., Distanz- und Höhenmessung, Formeln und Tabellen etc.	XII	267
Susemihl, A. J. Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher. 2. Aufl.	XVIII	128
„ „ „ „ „ „ „ 3. Aufl. Herausgeg. v. G. Barkhausen	XX	109
Der Techniker in der Eisenbahnverwaltung. Eine Entgegnung auf die Schrift: „Die Reorganisation der Verwaltung und der Einrichtung der Eisenbahnen". Berlin 1876, Fr. Kortkampf	XIV	217
Technologisches Wörterbuch in deutscher, französischer und englischer Sprache. Mit Vorwort von Dr. Karmarsch. Wiesbaden 1876, C. W. Kreidels Verlag	XIV	126
Textor, H., Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf englischen Eisenbahnen	XIX	196
Tilp, E., Handbuch der allgemeinen und besonderen Bedingnisse für Leistungen und Lieferungen im Eisenbahnwesen	XII XIII	268 82
„ E., Der practische Maschinendienst im Eisenbahnwesen. Wien 1877	XV	43
„ E., Technische Brieftasche pro 1875	XII	94
„ E., Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen	XI	48
Tobler, J., Uetlibergbahn mit Steigungen bis auf 70 pro Mille und Bergbahn-Locomotiven mit einfacher Adhäsion	XIV	216
Trauzl, Isid., Dynamite. Ihre öconomische Bedeutung und ihre Gefährlichkeit	XIII	219
Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands. Bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt	XIX	197
Uhland, W. H., Handbuch für den practischen Maschinen-Constructeur	XVIII XVII	264 131
von Varnbühler, Freiherr, Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876	XIV	131
Wareschon-Jarociewiez, Signal- und technisches Betriebs-Reglement für die russischen Eisenbahnen	XV	46
von Weber, M. M., Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen niederer Ordnung	XV	90
„ Neue Pfade der Volkswirthschaft	XII	45
„ Nationalität und Eisenbahn-Politik	XIII	217
„ Welches Eisenbahn-System ist für Oesterreich das beste?	XV	89
„ Poluläre Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen.		
I. Normalspur und Schmalspur	XIII	79
II. Werth und Kauf der Eisenbahnen	XIV	218
III. Die Praxis der Sicherung des Eisenbahn-Betriebes	XIV	219
IV. Privat-Staats- und Reichseisenbahnen	XIV	219
Wendland, A., Veranschlagung der Betriebskosten von Primär- und Secundärbahnen	XVIII	129
Werner, Die Tacheometrie und deren Anwendung bei Tracenstudien	XI	47
Westhoven, F. J. The Scientific English Reader	XVIII	217
Wetli, K., Die technischen Vorarbeiten der Gotthardbahn	XIII	268
Weyrauch, Dr. J., Allgemeine Theorie und Berechnung der continuirlichen Träger	XI	88
Winkler, Dr. E., Der Eisenbahn-Unterbau. 2. Aufl.	XII	45
„ Der Eisenbahn-Oberbau. 3. Aufl.	XII	269
„ Vorträge über Eisenbahnbau. 11. Heft Signalwesen von Dr. E. Schmitt 1—4 Liefr.	XII	138
„ Vorträge über Brückenbau. 1. Heft	XV	47
„ „ „ „ Eisenbahnbau. 2. Heft, Die Weichen und Kreuzungen. 3. Aufl.	XX	109
Wittmann, Dr., Die graphische Bestimmung der Maximalmomente einfacher, durch bewegliche Lastensysteme beanspruchter Träger. München 1877	XV	91
Woas, Franz, Repertorium der Eisenbahn-Literatur der Eisenbahn-Technik I. Jahre 1880/81	XX	156
Wolf, Heinr., Der Bergsturz bei Unterstein auf der Salzburg-Tyroler Bahn	XIII	216
Ziebarth, R., Gewichtstabellen für Walzeisen etc.	XI	179

2. Autoren-Register.

Originalartikel, Referate und Recensionen nach den Verfassern.

(Die mit * bezeichneten Namen sind diejenigen der Verfasser der Original-Artikel.

A.

*Abt. Betrachtungen über die Probefahrt am 30. November 1876 auf der Bahn Wädensweil-Einsiedeln (System Wetli). XIV. 113.
*Abt, Rom. Notizen über Zahnradbahnen. XV. 1.
— Die drei Rigibahnen und das Zahnrad-System. XV. 44.
*Abt, Rom. Locomotivstärke. XVIII. 31.
*— Die Locomotiven zum Betriebe der Gotthardbahn. XVIII. 131 u. 229.
Abt's Eisenbahn-System. XX. 106.
Achard's electrische Bremse. XIX. 3. 71. XI. 80.
Acklow. Neuer Fleichtransportwagen der Great-Westernb. XII. 90.
Adam's Sicherheitspropfen für Feuerbüchsdecken. XIX. 230.
Ader's Telephon-System. XIX. 3.
Ader, Clém. Apparat zum Heben der Eisenbahngleise. XVII. 255.
*Agthe, Adolf, Doppelhaken-Kuppelung für Eisenbahnwagen als Ersatz der Nothketten. XVI. 100—4.
Aldred, H. u. Spielmann, verbesserte Tramway-Schiene. XVI. 37.
Aldredu. Spielmann, eiserner Oberbau für Strassenbahnen. XVII. 74.
Aldred und Spielmann's Stuhlschiene. VIII. Suppl. 20. 28.
*Alken. Bedingungen für Herstellung und Betrieb der Secundärbahnen auf Landstrassen. XVIII. 53.
Alley's Feder für Eisenbahnwagen. XIII. 33.
Aliger's vierfach gekuppelte Tenderlocomotive mit Truckgestell. XIII. 33.
*Amsler's Momentenplanimeter zur Cubicirung von Dämmen und Einschnitten. XI. 171.
Amsler-Laffon, J. Anwendung des Integrators (Momentenplanimeters). XIII. 129.
*Anton. Notizen über Dampfheizung der Eisenbahnwagen. XIV. 117.
*Antoschin, N. Sectorförmiges Contregewicht für Locomotiven. XI. 118.
Apel. Wasserstation der Köln-Mindener Eisenbahn. XII. 172.
Appleby' Brothers Beweglicher Eisenbahn-Hafen-Krahn. XI. 175. XII. 176. XIII. 36.
Asimont, G. Die Berechnung des Tragbalkens mit concentrirter Verkehrslast. XIII. 82.
*Askenasy, A. Miscellen aus der Pariser Ausstellung. XV. 167—169.
*— Ueber Quellengebiete und Wasserversorgung der Odessa-Baltaer Eisenbahn. XI. 1.
Asthoever's Stahlschiene mit eingeschweisstem Kern. XIII. 160.
Atwood's konische Laschenmutter. XIII. 160.
Atzinger's verbesserter Oberbau für Strassenbahnen. XII. 136.
*Atzinger's Fr. 3theiliger eiserner Oberbau. XIII. 106.
Aucoc, Léon. Ueber die zur Entwickelung des französischen Eisenbahn-Netzes angewendeten Mittel etc. Deutsch von W. von Nördling. XII. 268.
*Ave-Lallemant, Fr. Th. Internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz in Arnheim. XIX. 91.

B.

*Baader, Jos. Excentrischer Kuppelstangenkopf. XVII. 70.
*Bachmann, Jul. Beleuchtung des Locomotivschuppens zu M. Gladbach. XVI. 150.
*Bädeker. Das Holzcementdach bei Güterschuppen. XIV. 53.
*Baer, Herm. Englische Weiche auf dem Personen-Bahnhof in Mannheim. XI. 218.
*— Die neue Perronhalle im Personen-Bahnhofe Mannheim. XII. 271.
Bärland's Gasbeleuchtungs-System. XVIII. 207.
*Bärland, A. O. Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen. XIX. 107.
*von Baggesen. Maschine zur Prüfung von Elasticität und Festigkeit von Eisen und Stahl. XVIII. 112.
Bailey, W. H. Schalltelegraphie. XIII. 170.
Baillhache. Schriftdrucker für Eisenbahn-Stationen. XIX. 3.
Baines' Verfahren zur Schienen-Reparatur. XI. 25.
Baldwin's Eilzuglocomotive. XVIII. 83.
*Balmain's Leuchtfarbe. XIX. 31.
Bansen und Lazar. Laschenbolzen-Versicherung. XIII. 61.
Banter. Dampfbetrieb von Strassenbahnen. XII. 224.
Bardenwerper, E. Bau- und Gewerbskalender für das Jahr 1875. XII. 45.
— Bau- und Gewerbskalender für das Jahr 1876. XIII. 42.
— Bau- und Gewerbekalender pro 1877. XIV. 130.
Barff, Prof. Die Erhaltung des Eisens. XV. 42.
Barker's hydraulische Bremse. XIII. 66.
*Bartels, H. Die festen Eisenbahnsignale in England, nach einem Vortrage von R. C. Rapier. XII. 203.
*— Chemische Zusammensetzung und physikalische Eigenschaften der Stahlschienen, deutsch nach C. B. Dudley. XVI. 235.
— Betriebseinrichtungen auf amerikanischen Eisenbahnen. XVI. 112—14.
Barth's Drahtzug-Barriére. XII. 28.
Barvicius und Ullmann. Das Aufnahme-Gebäude der Franz-Josephbahn in Wien. XI. 27.
*Battig und de Serres. Eiserner Oberbau (ohne Verwendung von Kleineisenzeug. XV. 14.
*Baucke, Heinr. Eduard. Nekrolog. XII. 308.
Bauernfeind, Dr. C. M. von. Bayerisches Präcisions-Nivellement. XX. 27.
*Baumann, J. Erste internationale Electricitäts-Ausstellung in Paris. XIX. 1. 79.
*Baumeister. Notizen über den Bau der Renchthalbahn (Appenweiher-Oppenau). XIV. 46.
— Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung. Berlin 1876. Ernst u. Korn. XIV. 127.
*Baumeister, R. Summarische Veranschlagung der Betriebskosten von Adhäsions-Eisenbahnen. XVII. 106—115 u. 155—166.
*— Kosten der Eisenbahn von Freiburg nach Breisach. XI. 139. 266.
Bauschinger, J. Mittheilungen aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der Kgl. polytechn. Schule in München. XII. 267.
*Becker, L. Locomotivkessel. XI. 9.
*— Vierräderiger Schlafwagen I. Classe auf der Wiener Weltausstellung. XI. 19.
*— Befestigung der Excenterscheiben an den Locomotiv-Treibachsen. XI. 74.
Becker, Ludw. Erster Preis für seitliche Wagenkuppelung. XIII. 220.
*Becker, L. Hofküchenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. XIV. 31.
*— Pat. Schrauben-Kuppelung. XIV. 72.
*Becker, Ludw. Selbstthätige Frictionsbremse. XV. 239.
*Becker, Ludw. Ritter von. (Nekrolog.) XVIII. 76.
Becker, Ludw. von. Ueber das periodische Schmieren der Eisenbahnwagen. XIX. 5.
*— Möglichkeit der theilweisen Beseitigung der untern Stufen im Normal-Profil des lichten Raumes des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. XII. 295.
*Becker, L. Einige Notizen über Unfälle beim Kuppeln der Wagen. XIII. 62.
*— Vorrichtung, welche ohne Anbringung von besonderen Bestandtheilen an den Wagen und mit Beibehaltung der bestehenden Kuppelungen das Ein- und Aushängen der Schrauben- und der Gliederkuppelung, sowie das Spannen oder Lösen der ersteren von aussen ermöglicht, endlich die Verwendung der

Schraubenkuppelung als Nothverkuppelung etc. gestattet. XIII. 7.
*Beemelmans. Verbindung der Bahnhofs-Abschluss-Signale mit den Eingangsweichen auf den Zwischenstationen der Linie Strassburg-Lauterburg. XIV. 112.
— Weichenspitzen-Verschluss bei centralen Weichen- und Signal-Stellapparaten. XIV. 280.
*— Sicherheitsvorrichtung an Weichen auf freier Strecke. XVI. 211.
*Benisch und Schubert. Hobelmaschine für Eisenbahnschwellen. XVII. 219 u. 20.
Beijer und E. Unge. Die Stockholmer Verbindungsbahn. XI. 125.
Belpaire's Locomotiv-Feuerung. XIX. 23.
*Bender, Wolf, Phil. Nekrolog. XX. 195.
*Bergk. Lenkachsen-Construction für dreiachsige Eisenbahnwagen. XX. 10.
— Preis für Lenkachsen-System. XIX. 199.
Bergmann, C. J. Ludwigs Eisenbahnwagenrad. XI. 29.
Bernadaki in Sormowa. Wagen I. Classe auf der Moskauer Ausstellung 1882. XX. 201.
*Bernstein, M. Der excentrische schwebende Stoss beim Eisenbahn-Oberbau. XIII. 246.
Bertrand, Th. A. Apparat zum Auffinden von schwachen Stellen in den Siederöhren. XX. 241.
*von Beszedits, Franz. Sicherheits-Vorrichtung gegen das Herausnehmen der Kuppelstangen-Charnierbolzen. XV. 9.
Bing, E. Erzeugnisse des Waggonbaues auf der Moskauer Industrie- und Kunstausstellung 1882. XX. 201 u. 242.
*— Directionswagen der russischen Süd-Westbahn. XX. 236.
Birk, Fr. Aug. Die Zahnradbahnen und ihre Locomotiven. XIX. 115.
— Alfr. Die Dampftramways. XIX. 196.
*Bischoff, Fr. Apparat zur Messung der Schienenabnutzung. XV. 135.
Blanck, A. Bahnhofsanlagen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas. XV. 78. 173.
*— Bahnhofsanlagen zu St. Louis in Nordamerika. XV. 165.
*— Alb. Bahnhofsanlagen zu St. Louis in Nordamerika. XVI. 10—16.
*Blauel. Gepäckkarren der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. XV. 210.
Blauel's Sicherheitsweiche. Erfahrungen damit. XVII. 171.
*Bleichert'sche Drahtseilbahnen. XIX. 159.
— Draht-Luftbahn. XIII. 77.
Bloch, Jean. Les chemins de fer Russes. XIII. 79.
*Blum. Ergänzung der Reichssignalordnung und deren Folgen. XVIII. 71.
*Bobertag's patentirte Stellvorrichtung für Weichen durch die sie befahrenden Züge. XIII. 198.
von Bock. Die Stellung der Provinzialverbände zu einem neu anzulegenden Vicinalbahnnetz. Magdeburg 1877. XV. 91.
*Bockhacker, H. Ueber eine Entlastungsmethode für Centesimalwaagen. XIX. 179.
*Bodenzweig, Alfr. von. Die mexicanische Central-Eisenbahn. XX. 16. 50.
Bödecker. Ueber die Dauer der Stahlschienen. XIX. 53.
Böhlk, A. Statische Berechnung der Balkenbrücken einer Oeffnung mit durchbrochenen Wandungen. Hannover 1877. XV. 47.
*Böhm, Heinr. Die Ermittelung der Curvenwiderstände auf statistischem Wege. XII. 63.
*Böttcher's eiserner Oberbau für Strassenbahnung. XVI. 192 u. 284.
*— zweitheiliger eiserner Langschwellen-Oberbau. XVIII. 256.
Boisel. Die electrische Eisenbahn in Paris. XIX. 231.
Bolée's Dampfkutsche. XIII. 169.
*Bolée, Amad. Dampfdroschke. XVIII. 33.
Bondi's electrischer Zugtelegraph. XVIII. 124.
— Signalapparat für Eisenbahnen. XIII. 263.
Bonnefond's Hospitalzug auf der Wiener Weltausstellung. XI. 39.
*Borgsmüller und Brückmann's Patent-Waggonschieber. XVI. 70—73.
*Bork. Radreifen-Befestigung. XVIII. 167.
Bormann. Ueber Kohlen-Bahnhöfe. XIX. 229.
*Born, W. Zugfreie Lufterneuerung für Eisenbahnwagen. XX. 103.
*Borodin, A. Einige Bemerkungen über die Wasserversorgung der Eisenbahn-Stationen. XV. 177.
*— Beleuchtung der Werkstätten durch electrische Mittel. XVI. 247—49.
*— Locomotiv-Versuchsstationen. XVIII. 197.
*— Kohlenauflade-Vorrichtung für Tender auf der Station der russischen Süd-Westbahn Birsula. XX. 48.
*von Borries, A. Ueber die Wirkung und Berechnung der Gegendampfbremse von Le Chatelier. XII. 82.
*— Ueber das Voreilen der Schieberventile bei Coulissensteuerungen. XII. 222.
*von Borries. Ueber feste Kuppelungen zwischen Locomotive und Tender. XIV. 55.
*— Einfluss der Federn und Balanciers auf die Sicherheit des Ganges der Locomotiven. XV. 10.
— Patentirter Bremsklotz. XV. 182.
*von Borries, A. Bremsklotz mit Aussparungen. XVII. 105 u. 6.
*— Neues Compound-System für Locomotiven. XVII. 220—5.
*von Borries. Die Betriebsmittel für Local-Personenverkehr auf Hauptbahnen. XVIII. 183 u. 219.
*Borries, A. von. Compound-Locomotiven. XX. 146. 190.
*— Berechnung der Fahrgeschwindigkeit der Züge auf verschieden geneigten Bahnstrecken. XII. 232.
*— Brems-Ventil. XIII. 94.
*— Ueber die Verankerung von Locomotiv-Feuerkasten. XIII. 143.
Borsig's Güterzuglocomotive für die russische Bahn von 1,524 m Spurweite. XIII. 169.
*Brandes, C. Vorrichtung zum Herausnehmen der Kreuzkopfkeile. XVI. 243.
*Brandhoff, Radreifenbrüche der Berg.-Märk. Bahn. XIX. 80.
*Brausewetter, Vict. Notizen über die Construction der Widerlager bei offenen Bahnobjecten. XVI. 45 u. 46.
*Brenken, Dr. Oscar. Ueber die Untersuchung der mineralischen Schmieröle. XVII. 81—84.
*Brennecke, L. Ueber die Kosten der Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues in ihren Beziehungen zu den Verkehrsmassen, Fahrgeschwindigkeit und Steigungen. XX. 215.
*Breuer, Schumacher u. Comp. Bohrknarre. XIX. 248.
*Brix. Vorschlag zur Erbauung neuer Viehtransportwagen (Viehcoupéwagen) mit rollbaren Kästen für Kleinviehtransporte in einzelnen Stücken. XIV. 197.
*Brockmann's Lazarethwagen. XI. 97.
*— Wetli's Eisenbahn-System. XII. 49.
Bronner, C. Hülfstabellen für die Multiplication und Division bei den Rechnungen des Verkehrslebens. XVI. 199.
*Brosius. Erinnerungen an die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. XVII. 21—25, 56—60 u. 116—21.
Brosius, J. und R. Koch. Die Schule für den äussern Eisenbahn-Betrieb. XIX. 42.
— Die Schule des Locomotivführers. XI. 48.
— Die Schule des Locomotivführers. 3. Abtheilung. XII. 266.
— Das Locomotivführer-Examen. XIII. 130.
Brossard. Ueber die Dauer der Stahlschienen. XX. 149.
Brotherhood. Dreicylindr. Maschinen. XIX. 84.
*Brown, W. R. Ueber die Theorie der Wirkung der Bremsen auf die Räder eines Eisenbahnzuges. XVI. 193—95.
Brown's Bördelpresse. XVII. 257.
— Tramway-Locomotiven. XVII. 256.
Brunner, A. Schnellzüge und continuirliche Bremsen. XIII. 79.
Brunon, Barth. Eiserner Langschwellen-Oberbau. XVI. 191.
— Eiserner Querschwellen-Oberbau. XVI. 239.
*Buch, Jul. Neue Laschenverbindung der Schienenstösse. XVI. 180.
*Buch's patentirte Laschen. Belastungsversuche damit in Saarbrücken. XVII. 19 u. 20.
*Buch. Schwere Lastzugmaschinen der Hessischen Ludwigsbahn. XV. 260.
*Büssing's Rillenschiene. VIII. Suppl. 22, 28, 29, 30, 31, 35.
*— Rippenschiene. VIII. Suppl. 23, 28, 30, 33.
*Büssing, H. Drahtzug-Compensation für Drahtleitungen zwischen Avertissements- und Haltesignalen. XII. 156.
*Büssing's Drahtzug-Barrière. XII. 28.
*Büssing, H. Patentirte verticale Gestänge-Compensation für centrale Signal- und Weichenstellung. XII. 239.
*Büssing's centrale Weichen- und Signalstellung mit electrischem Verschluss der Signalhebel. XVII. 142.
*Büssing, H. Compensation für Weichengestänge. XVII. 137.
*— Bahnhofsabschluss-Signal. XVIII. 196.
Büte, Th. Maschine zum Probiren der Tragfedern mittelst hydraulischem Druck. XII. 65.
— Auszug aus den Reisenotizen über englische Eisenbahnen. XII. 240.
— Ueber Bahn-Oberbau und Betriebsmittel der englischen Eisenbahnen. XII. 278.
Burell und Valpy's Patent-Sicherheits-Radreifen. XIII. 169.
*Buresch, E. Bedingungen für Herstellung und Betrieb der Secundärbahnen auf Landstrassen. XVIII. 15.
*— Schutz des Holzes gegen Fäulniss etc. 2. Aufl. XVIII. 127.
Buschmann, M. von. Italiens Dampfstrassenbahnen. XIX. 233.
*Bush's ineinandergreifende Schienenbolzen. XX. 33.
*Busse, Otto. Neue Construction eines Kreuzkopfs bei Locomotiven. XV. 50.
— Neuer Schneepflug für die seeländische Eisenbahn. XV. 233.

*Busse, Otto. Ueber die Verdampfungsfähigkeit von Locomotivkesseln. XVII. 16—17 u. 87.
*Busse, Otto jun. Kohlenladekrahn für Tender auf den Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. XX. 48.

C.

Cail & Comp. Sechsfach gekuppelte Tender-Locomotive für 1 m Spurweite. XVII. 214.
Calons, Fr., Patent-Drehbarrière mit Läutewerk. XVIII. 205.
Cardorf, E. Schmierapparat für bewegliche Maschinentheile. XIX. 248.
Carels frères in Gent. Locomotive auf der Ausstellung in Brüssel. XIX. 26.
Carel's Personenzug-Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 33.
*Carmine und Essig's pat. combinirte Schrauben- und Hebelsteuerung für Locomotiven. XVII. 141 u. 42.
Castor's Betonwürfel. XII. 88.
Ceraldini's, G. Automatisches Blocksystem. XIX. 190.
Chevalier, Cheilus & Comp. Personenwagen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 21.
Chretien, J. Die electrische Eisenbahn in Paris. XIX. 232.
Clarke'sche Kettenbremse. XI. 80. XIII. 65.
Clarke's hydraulische Bremse. XIII. 66.
Clark, Kin. Die Strassenbahnen, deutsch von W. H. Uhland. XVII. 85.
*— Die Strassenbahnen, deutsch von W. H. Uhland. XVIII. 128.
*Claus, Heinr. Zur Frage „Eiserner Lang- oder Querschwellen-Oberbau?“ XVI. 272—74.
Clauss, W. Hülfssignal für Eisenbahnzüge. XVII. 127.
*Clauss. Das Rangiren mit Dampfschiebebühnen. XI. 190.
*— Das Rangiren mittelst Drehscheiben. XI. 193.
Clauss, W. Dritter Preis für Gleisindicator mit Geschwindigkeitsmesser etc. XIII. 220.
*— Ueber verschiedene Systeme von Eisenbahn-Wagenrädern und sichere Befestigung der Radreifen. XII. 235.
— Verbesserte Dampfschiebebühnen. XII. 119.
*Clauss. Graphisch darstellende Gleisindicatoren, Geschwindigkeits-, Ueberhöhungs- und Spurmesser für Eisenbahn-Revisionswagen. XIV. 93.
*Clouth, Franz. Patentirter Gummiring für Zug- und Stossfedern. XX. 214.
*Cochery. Erste internationale Electricitäts-Ausstellung in Paris. XIX. 1.
Coetjes & Schulze. Würfelrost. XIX. 18.
Coetjens & Schulze's Würfelrost. XX. 233.
Cockburn-Muir's neue Schienen-Unterlage. XI. 27.
Cohn, Dr. Gust. Erster Preis für Untersuchungen über die englische Eisenbahn-Politik. XIII. 220.
Colladon, Dr. Die maschinellen Arbeiten zur Durchbohrung des Gotthardtunnels. XIII. 266.
*Collet & Engelhard's patentirter archimedischer Flaschenzug. XVI. 35.
Connelli's Langschwellen-Oberbau. XI. 27.
*Correns. Neue Blattfeder-Befestigung der Hagener Gussstahlwerke. XVII. 242.
*Correns, Jos. Ueber die Ursachen der Radreifenbrüche. XX. 90.
Coulanghon's Apparat zum Kehren und Reinigen der Tramwayschienen. XVI. 159.
Coulomb. Formel für gleitende Reibung. XX. 220.
*Cristandt, Friedr. Radreifenbefestigung für Eisenbahn-Fahrzeuge. XX. 33.
*Culin. Unterlagsplatte und Universallasche für Pferdebahnen. XIV. 234.
*Culmann, Prof. Dr. Carl. Nekrolog. XIX. 99.
*Curant, Berth. Vorrichtung zum Kuppeln der Eisenbahnwagen, ohne dass ein Zwischentreten zwischen die Wagen erforderlich ist. XII. 120.
*— Ueber Funkenfänger-Apparate, Locomotiv-Rauchfänge und einen neuen Funkenfänger-Apparat. XII. 55.
*— Ueber Erhöhung der Betriebssicherheit durch Selbstrückstell-Weichen. XVII. 171.
*Curant, B. Ueber Locomotiv-Funkenfänger. XVIII. 121.
*— Die Bergbahnen der neuesten Zeit mit specieller Darstellung eines billigen, einfachen Seilbahn-Gruppensystems. XIII. 223.
*— Werkzeug zum Abdrehen der einseitig abgenutzten Kurbelzapfen an Locomotivrädern etc. XIII. 59. 130.
Czernin, Rud. Graf von. Dampfbremse. XVIII. 263.
Czernin, Rud. Graf. Ideen zum Locomotivbau. XVII. 130.
*— Tenderlocomotive der Prag-Duxer Bahn. XIX. 117.

D.

Daelen, R. Radreifen-Versicherung durch Löthung. XVIII. 33.
von Dambrowski, Eman. Theorie und Anleitung zur practischen Ausführung der rationellen Inhaltsberechnung bei den Erdbauten. XIII. 128.
*— Beispiel der rationellen Inhaltsberechnung von Erdkörpern. XIII. 135.
Daniels', Wilh. Sicherheitsdichtung für Dampf- und Heissluftröhren. XX. 37.
Darby's Feuerkisten-Deckenanker. XI. 129.
*Dato. Stathmograph, Fartenmesser für Locomotiven. XIV. 45.
David, M. Entwurf einer Eisenbahnstation untergeordneter Bedeutung. XVI. 95.
Davis, A. Dampfkrahn zum Uebersetzen der Fahrzeuge der North-Shore Eisenbahn in Quebeck. XX. 204.
Decauville. Transportable Eisenbahn. XVIII. 251.
*Degreeff, Carl. Neue Befestigungsweise der Schienen auf eisernen Querschwellen, sowie Sicherstellung der Laschenmuttern. XVI. 147—48.
*Deistler, J. Selbstthätiger Schmierapparat für Locomotiven und Dampfmaschinen. XX. 142.
*Delisle. Ueber Gewindesysteme für scharfgängige Schrauben. XII. 171.
*Delisle, Carl. Zur metrischen Schraubenscala. XIII. 206.
*Demerbe's Oberbausystem. VIII. Suppl. 26, 27, 30, 33, 34.
Desgoffes eiserne Telegraphen-Säulen. XI. 43.
*Diefenbach's Locomotivroste aus Flacheisen. XVII. 153.
*Dietz. Neuer Zughaken für fortwährende Benutzung der zwei Schrauben-Kuppelungen und Abschaffung der Nothketten. XVI. 253.
*Doll, Heinr. Hilfswagen mit Krahn der Rheinischen Bahn. XI. 137.
Mc. Donnell's eiserner Langschwellen-Oberbau. XI. 29.
*Dorpmüller's, H. Gleismesser mit graphischer Darstellung zum Revidiren der Spurweite und Ueberhöhung von Eisenbahn-Gleisen. XVI. 259 u. 60.
Dorpmüller. Preis für einen Gleismesser. XIX. 199.
*Dreher, Dr. Eug. Ueber Balmain's Leuchtfarbe. XIX. 31.
*Dreyer, Rosenkranz & Droop. Federmanometer. XIX. 217.
*— Schmierbüchse mit Pumpeinrichtung für Locomotiv-Dampfcylinder. XI. 160.
Duchanoy. Ueber die Westinghouse-Bremse. XIX. 107.
Dudley, C. B. Chemische Zusammensetzung und physikalische Eigenschaften der Stahlschienen. Deutsch von H. Bartels. XVI. 235—39.
Dülken, A. Neuer Injector. XIII. 244.
— Läutewerk für Locomotiven. XV. 220.
*Dülken & Glaser. Patentirte Siederohr-Dampfspritze mit doppeltwirkender und selbstthätiger Verschlussvorrichtung. XV. 82.
Dürr, J. Radflantschen-Benetzer für Locomotiven. XVI. 152.
*Dunaj's patentirter Weichen-Verschluss mit selbstthätigem Sicherheitssignal, zur Angabe, ob die Weiche vollständig schliesst oder nicht? XVI. 132—34.
*Dunaj, Herm. Eiserne Schwellen. XVIII. 137.
— Schienen-Nagelzieher. XVIII. 78.
*Dunaj, H. Eiserne Querschwellen. XIX. 3. 165.
*— Schwellenbohrer. XIX. 145.
*Dunaj & Weber's patentirter Schienennagel-Zieher, Gleisheber und Winde. XX. 173.
Dyle-Bacalan in Löwen. Normaltender der belgischen Staatsbahn. XIX. 27.

E.

Edington. Rasches Montiren einer Locomotive. XIX. 189.
Eger. Das deutsche Frachtrecht. XIX. 199.
Egger, B. Electrische Eisenbahnen. XVIII. 125.
*Ehrhardt, Heinr. Kaltsäge und Schneideapparat für Schienen. XVIII. 91.
*Ehrhardt's patentirte rotirende Kaltsäge. XVI. 283.
*Ehrhardt, H. Patentirter Federbund. XIX. 135.
Ehrhardt, Joh. Heinr. Nekrolog. XX. 197.
Eichholz, F. W. Ueber die Organisation und Vertheilung der Reparaturwerkstätten grosser Eisenbahncomplexe. XII. 59.
*— Glühofen zum Härten der Federn in der Werkstatt der Posen-Creuzburger Bahn. XVI. 222.
*— Vorrichtung zum Probiren der Tragfedern in der Werkstatt der Posen-Creuzburger Bahn. XVI. 258.
*— Niveau-Schiebebühne für Reparaturwerkstätten. XVI. 45.
*— Die Instandsetzung gebrauchter Siederohre. XV. 241.
Eichler. Wasserstation mit Pulsometer-Betrieb. XX. 150.
Eichhorn's Drahtzug-Barrière ohne Gegengewicht. XI. 124.

*Elbel und Kamper's Eilzug-Locomotive. XI. 158. XII. 264.
*Elbel, Ant. Leichte Locomotive für Züge mit geringer Bruttobelastung. XVII. 52—54.
Elwes, R. Gervase. Strassen-Eisenbahnen mit Dampfbetrieb des nördlichen Italiens. XVII. 257—59.
Ely, F. N. Expresslocomotive der Pennsylvania-Bahn. XIX. 188. 229.
Emmerich. Selbstthätige Blockstation. XIX. 111.
Engel und Kohn, Schönbach und Schuler. Reisebericht des im Jahre 1876 von der gemeinsamen Directoren-Conferenz zum Studium der Intercommunications-Signale und einiger anderer Betriebseinrichtungen entsendeten Delegirten. Wien 1877. (Als Manuscript gedruckt.) XIV. 221.
Engelhard und Klupp. Lehrbuch des Eisenbahn-Transportdienstes. Wien 1876. Alfred Hölder. XIV. 223.
*Engelhart's, K., Billetschalter mit Vorrichtung zum Hören durch luftdicht geschlossene Fenster. XX. 49.
*Engesser. Ueber Schienendauer und Schienenauswechslung. XIII. 231.
Eppelsheimer. Strassenbahn in St. Francisco. XII. 265.
*Esser. Die Dampfheizungs-Anlage in der Hauptwerkstätte der Grossh. Badischen Staatsbahnen. XVI. 6 u. 7.
*— Die Siederohr-Werkstätte der Grossh. Badischen Staatsbahnen. XVI. 47—50.
*— Achsendrehbank in der Hauptwerkstätte der Grossh. Badischen Staatsbahnen. XVI. 168.
*— Siederohrwerkstätte der Grossh. Badischen Staatsbahn zu Karlsruhe. XVII. 257.
*— Gruppe von Werkzeugmaschinen. XIX. 15. 67.
*Essig, F. und J. Carmine's pat. combinirte Schrauben- und Hebelsteuerung für Locomotiven XVII. 241 u. 42.
*von Etzel, Karl. Nekrolog. XII. 304.
Evrard's Locomotive auf der Ausstellung in Brüssel. XIX. 26.
Exner, Dr. Das moderne Transportwesen. Weimar 1877. B. F. Voigt. XIV. 221.
*Exter, Karl. Nekrolog. XII. 306.
*Exter's Dampfschiebebühne. XX. 26.

F.

*Fairlie. Locomotive-System auf der Livny-Eisenbahn. XI. 10.
— Die richtige Praxis der Schmalspurbahnen. Deutsch von Brunner. XI. 47.
— Locomotive auf Mexikanischer Bahn. XIII. 77.
Farmer, M. G. und G. Milliken. Kupfer-Stahl-Draht für Telegraphen-Leitungen. XIII. 75.
Farron's Hahn, von Whitley Partners in Leeds. XIII. 33.
Faull's Metallstopfbüchse. XVIII. 35.
Fay's continuirliche Bremse. XIII. 65.
*Fecht, Fr. Selbtthätige Schmiervorrichtung zur Verhütung des Scharflaufens der Spurkränze an den Vorderrädern der Locomotiven. XVII. 8.
*— Einfaches Mittel zur Erkennung der Qualität von Gummiringen für Zug- und Stossapparate. XVII. 40.
*Fecht, Fr. Weissmetall- oder Zinn-Compositions-Lager. XVIII. 120.
*— Verbesserter Ventilations-Apparat in verschiedenen Anwendungen. XII 289.
Fehland, H. Ingenieur-Kalender 1881. XVIII. 128.
— Ingenieur-Kalender 1882 XIX. 42.
*Fein. Das neue Stahlschienen-Profil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. XIV. 225.
*de Féral's Oberbausystem. VIII. Suppl. 25. 32.
*Ferron, Eug. Theorie der Bremsen. XV. 141 u. 204.
*— Theorie der Bremsen. (Schluss). XVI. 135—38.
Fetu und Deliège. Doppelte Plan-Drehbank für Eisenbahn-Wagenräder. XVII. 77.
— Bohrmaschine für Eisenbahnschienen. XVII. 123.
— Achsendrehbank. XVIII. 37.
*Filler, Friedr. Windmotor-Anlage für Wasserstationen. XIX. 164.
Finet's eiserner Oberbau für Pferde- und Secundärbahnen. XVI. 280 u. 81.
Fink, Pius. Locomotiv-Feuerbüchse ohne Deckenanker. XII. 145.
*Finkbein. Eisenbahn-Aussichtswagen. XVI. 7 u. 8.
*— Beitrag zu Radreifen-Befestigungen. XVII. 248.
*Finkbein und Schaefer. Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge (Patent). XV. 93.
*— Verbesserter Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge. XVII. 142.
Fischer von Rösslerstamm. Schmierung der Spurkränze von Locomotiven. XIII. 34.
Flattich, W. und Fr. Wilhelm. Der Eisenbahn-Hochbau. XII. 137.
Flattich, W. Umbau der Aufnahmegebäude der Oesterr. Südbahn in Wien. XIII. 110.
Fliegner. Die Uetlibergbahn. XII. 253.
Focke, A. Selbstthätige Feuerbeschickung bei Locomotiven. XIV. 40.
*Förster, Ferd. Beschreibung der Sicherheitsvorrichtung gegen das Herausfallen der Kolbenstangen-Scharnierbolzen. Construirt von Franz von Beszedits. XV. 9.
*— Dreibolzenkuppelung. XIX. 11. 138.
*— Ueber Härtebestimmung der Speisewasser. XIX. 183.
Forquenot's Güterzug-Locomotive der Paris-Orleansbahn. XI. 176.
*Fournier. Apparat zum Abschneiden der Druckköpfe an Dampfcylindern. XIX. 247.
*Frank, A. Die Widerstände der Locomotiven und Eisenbahnzüge, der Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie der Effect der Locomotiven. XX. 3. 69.
*— Entgegnung auf die Bemerkungen des Herrn Eisenbahndirectors Schübler zu vorstehender Abhandlung. XX. 237.
Franke, Dr. J. H. Die trigonometrische Punktbestimmung im Netz-Anschlusse. XIII. 269.
Fraunholz, Wilh. Bauconstructionslehre für Ingenieure. XIII. 80.
Frei und Tissot. Schweizerischer Eisenbahn-Kalender. Zürich. Selbstverlag. XIV. 130.
Freudenberg's, Franz, eiserner Oberbau. XVI. 148.
— transportable Eisenbahn. XVIII. 78 u. 252.
*Freytag, E. Eignet sich das Mallet'sche System zur allgemeinen Einführung bei Locomotiven? XVII. 25—30.
*Friedericia. Die Blocksignallinie Kopenhagen-Klampenburg mit Centralweichensicherungen etc. XVI. 4 u. 5.
Friedmann's neuster Injector. XVI. 282.
Friedemann's Injector. XIX. 24.
*Friedrich, M. Funkenfänger für Locomotiven nach System G. Hohlfeld. XVII. 239 u. 40.
*Frischen. Ueber die Anwendung der Siemens- & Halske-schen Doppeldrahtzug-Transmission bei centralen Signal- und Weichenstell-Einrichtungen. XX. 54.
*Fritsche, Dr. Herm. Referat über muthmaassliche Dauer von Eisenconstructionen. XII. 35.
*— Profil-Messwagen. XIII. 60.
*— Schlussreferat über die muthmaassliche Dauer von Eisenconstructionen. XVII. 13—15.
*Fromm. Wagenverschluss. XIII. 238.
*Fuchs. Einrichtung der bedeckten Güterwagen zum Pferdetransport. XVI. 60.
Fumée, G. Selbstthätige Schmiervase für Kurbelzapfenlager. XII. 174.
*de Funiak, F. Ueber Oberbau auf amerikanischen Bahnen. XIII. 107.
*Funk, Geh. Reg.-Rath. Ueber die Dauer der Hölzer, insbesondere über die Dauer der Eisenbahnschwellen. XVII. 62—70.
*— Versuche mit Gussstahl-Schienen. XI. 14.
*— Oberbau der Venlo-Hamburger Eisenbahn. XI. 14.
*— Telegraphen der Venlo-Hamburger Eisenbahn. XI. 44.
*— Ueber die Dauer der Schienen, insbesondere der Schienen aus Bessemerstahl. XIII. 177.

G.

*Gagg, Herm. Dachrahmen-Eckverbindung bei den gedeckten Güterwagen der Westschweizerischen Bahnen. XIII. 55.
*Gain. Die neuen Schlafwagen der Comp. internat. des Wagons-lits. XIX. 240.
Galton-Westinghouse. Ueber die Reibung an gebremsten Rädern auf den Schienen. XX. 220.
*Gamber, E. Ueber Dilatation eiserner Eisenbahn-Brücken. XIX. 247.
— Ueber Dilatation eiserner Eisenbahn-Brücken. XX. 93.
Garbe, R. Vertilgung der Motten in Eisenbahnwagen. XIX. 158.
Garnier. Zuggeschwindigkeitsmesser. XIX. 3.
*Gassebner, L. Neuer Wasserstand-Probirwechsel für Locomotiv- und andere Dampfkessel. XI. 251.
*— Eisenbahnwagen-Lager. XVI. 228.
*— Locomotiv-Cylinder-Ausblaswechsel. XVII. 173.
*— Deutscher Universal-Schraubenschlüssel. XVIII. 208.
*— Locomotiv-Dampfpfeifen-Signale. XVIII. 258.
*— Intercommunications-Signal für Eisenbahnzüge. XX. 192.
*— Sandstreu-Vorrichtung für Locomotiven. XII. 155.
Gattinger und Sigm. Mahr. Automatischer Block-Signal-Apparat. XIX. 89.
*Gattinger's Intercommunicationssignal. XIX. 112.
Gear's Tramway-Wagen. XIII. 169.

*Gebauer's Schmierapparat für Schieber und Kolben. XI. 81.
— O. Heizergehülfe. XVI. 159.
*— Leicht bewegliche Regulatoren bei Locomotiven. XVI. 234.
*Geiger's patentirte Rosshaarzupfmaschine von Herm. Pfleiderer & Comp. XVI. 145.
— Wasserstationsanlage mit Sammelbassin. XI. 262.
Gerber. Construction der Hallendächer des Central-Bahnhofs München. XX. 27.
*Gerhard, W. Paul. Die Zahnstangenbahn auf dem Mount Washington in New-Hampshire. XVI. 117—19.
*Gerke. Eisenbahn-Billet-Zählapparat. XX. 142.
von Ghega, Karl. Nekrolog. XII. 304.
Giesse, O. von. Die Befestigungsweise der Gegenwart etc. XIX. 116.
Girdwood's Metall-Stopfbüchsen-Packung aus Drahtgewebe. XII. 41.
Glück, Jul. Dampftramways in Italien. XIX. 113. 233.
— Die schmalspurige Zahnradbahn bei Salgó-Tarján. XX. 203 u. 245.
*— Aussichtswagen der K. K. Pr. Kronprinz-Rudolf-Bahn. XIII. 138.
*Glück. Arbeitsmesser, construirt von H. Killiches. XIV. 103.
*— Eisenbahn-Bremsschuh (Patent Seemann). XI. 108.
*— Luschka's neuer Viehtransportwagen. XII. 97.
*— Neuer Metallbohrer. XII. 156.
*— Vorrichtung zum Hobeln von Bogenlinien auf einer gewöhnlichen Geradhobelmaschine. XIII. 17.
Glück und Curant's Radreifenbefestigung mittelst Sprengring. XX. 151.
*Göbel's patent. Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge (Tachophor). XVI. 55 u. 56.
Götz' sechstheilige Zugbarrière. XVII. 214.
Gold, E. Heizung für Eisenbahnwagen. XX. 151.
Golz. Oberbau der amerikanischen Eisenbahnen. XV. 77.
— Weichen auf nordamerikanischen Eisenbahnen. XV. 80.
— Unterbau auf nordamerikanischen Eisenbahnen. XV. 118.
— Signale auf nordamerikanischen Eisenbahnen. XV. 119.
Gooch's System breitspuriger Locomotiven der Great-Western-Bahn. XX. 150.
Gottgetreu, R. Physische und technische Beschaffenheit der Baumaterialien. XVIII. 217.
*Gottschalk. Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterr. Südbahn und insbesondere über die Betriebsresultate der Gebirgsstrecken Semmering, Brenner, Pusterthal, St. Peter-Fiume, während der Jahre 1872, 1873, 1874 und 1875. XIV. 280.
*Gottschalk, A. Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterr. Südbahn während der Jahre 1876 und 1877 mit besonderer Berücksichtigung der Gebirgsstrecken Semmering und Brenner, nebst einigen Rückblicken auf den Gesammtdienst und die in dem letzten Decennium von 1868 bis 1877 gemachten Fortschritte, ferner Beschreibung jener Zeichnungen, Albums und Gegenstände, welche von Seite der Südbahn zur Pariser Weltausstellung des Jahres 1878 gelangen sollen. XV. 144 u. 184.
Graff. Entwürfe der Bahnhofs-Hauptgebäude zu München und Rosenheim. XX. 27.
Grandjean, H. und R. Williams. Der einspurige Zwillingstunnel. XVI. 160.
Le Grand und Sutcliffs neue Methode des Eintreibens eiserner Pfähle. XVI. 284.
Grantham's Dampfwagen für Strassenbahnen. XII. 41. XIII. 74.
Gratton und Beal's Patent-Radreifen. XI. 79.
*Grau, Ad. Notizen über die Fabrikation und das Verhalten der Bessemer-Stahlkopfschienen auf den Kgl. Bayer. Staatsbahnen etc. XIII. 10.
Grether's Schlauchkuppelung. XV. 260.
*Grether, Jac. Eisenbahn-Schlauchkuppelung. XVIII. 75.
*Gross. Vorrichtung zum Ausspritzen der Locomotivkessel. XIV. 153.
*— Vorrichtung zum Schleifen von Locomotivlinealen und Hängtaschen vermittelst Schmirgelscheiben. XV. 74.
*— Locomotivrost aus Flacheisen. XVII. 12.
*— Rob. Ueber Kesselstein. XVII. 203.
*— Die geänderte Webb'sche Feuerbüchse. XVI. 52.
*— Theod. Principielle und constructive Vortheile der Anwendung des ungleicharmigen Balanciers für Locomotiven mit niederen Rädern und kleiner Fahrgeschwindigkeit bei grosser Zugkraft. XI. 118.
Gross. Ueber Dampfkolben. XIII. 54.
*— Laternenstütze. XIX. 260.
*Grosse's fahrbarer Krahn. XI. 79.
Grossmann. Viehrampe in 2 Etagen. XIX. 37.
*— J. Ueber die Schmierung der Locomotivkolben und Schieber. XX. 66.
*Grossmann. Womit sollen die Eisenbahnwagen geschmiert werden? XX. 219.
*— Ueber die Tilp'sche Sicherheitsvorrichtung gegen das Schlingern von Locomotive und Tender. XIII. 88.
Grover's federnde Unterlagsscheiben für Laschenmuttern. XI. 124.
Groves, W. Electrischer Apparat zum Aufzeichnen der Geschwindigkeiten. XIII. 117.
Grün, J. Die Schmalspur. XIII. 125.
*Grüner, J. Neue Erdleitungen für electrische Telegraphen und Blitzableiter. XVIII. 114.
*Grütefien, E. Ueber die Erfolge, welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues auf Preuss. Staatsbahnen erzielt worden sind. XVIII. 20 u. 64.
*Grund'sche Locomotive mit Begrenzung der Geschwindigkeit auf 1½ Meilen. XI. 52.
Gruner. Ueber den besten Stahl zu Schienen. XIX. 145.
Gütschow, H. A. Betrachtungen über die Tracirung der Zufahrtsrampen der Gotthardbahn. Hamburg 1876. K. Grödener. XIV. 222.
*Gust, H. Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Leuchtgas. XIII. 194.
*— Ueber verbesserte Radreifenbefestigung nach Patent Kaselowsky. XV. 4.
*— Nekrolog. XX. 194.
von Gutbier, Friedr. Hülfsbuch für den Dampfkesselbetrieb, die Gewichts- und Druckvergleichungen. XII. 179.
Gutmann's, L., Wägeapparat für Eisenbahnfahrzeuge. XX. 200.

H.

Haag's Dampfheizung für Eisenbahnwagen. XX. 29.
*Haarmann's eiserner Langschwellen-Oberbau. XVII. 1—5.
*— eiserner Querschwellen-Oberbau. XVII. 184.
*— Doppelschienen-Oberbau für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 25.
*— eiserner Langschwellen-Oberbau für Strassenbahnen mit Vignolesschienen. VIII. Suppl. 25.
*— eiserner Langschwellen-Oberbau. XIX. 35. 49. 142. 173.
*— eiserner Langschwellen-Oberbau. XX. 1. 87.
*— zweitheilige Schwellenschiene. XX. 229.
*Haas, Friedr. Gusseisernes Pflaster für Strassen- und für Eisenbahn-Uebergänge. XIII. 245.
Haddan's Eisenbahn mit nur einer Schiene. XIII. 265.
*Häntzschel. Vergleich der durch die Eisenbahnen getödteten und verletzten Personen in Deutschland und Nordamerika. XVI. 83.
de Haen. Reinigen der Speisewasser der Locomotiven. XI. 221.
*Haeseler, E. Ueber den Haarmann'schen Langschwellen-Oberbau. XVII. 1—5.
*— Ueber den Haarmann'schen Lang- und Querschwellen-Oberbau. XIX. 49. 173.
Hahn, J. Gebläseeinrichtung zum raschen Anheizen von Locomotiven. XX. 106.
Hallbauer, A. Relationen zwischen den Krümmungs-Halbmessern der Eisenbahncurven und den Radständen der Wagen und der Locomotiven. XIII. 115.
*Hambruch, G. Hängender Doppelfeder-Wagen. XI. 157.
*van Hamel. Versuche mit Eisenbahnmaterial. XIV. 231.
*Hamel, J. van. Versuche mit Eisenbahnmaterial (Laschen und Kesselbleche). XV. 20.
— desgl. (Achsen und Bandagen). XV. 101.
Handside's Locomotive für starke Steigungen. XIII. 70.
*Hantschke, W. Excenterwinkelmesser für Locomotiven. XIX. 216.
*Hardy's Patent-Vacuum-Bremse. XVII. 204—10.
*— Verbesserung der Smith'schen continuirlichen Bremse. XV. 155.
Harmignies. Gegendampf-Apparat für Locomotiven. XIII. 69.
*Hartmann. Abortsanlagen mit Desinfection des Centralbahnhofs in Hannover. XVIII. 103.
Hartmann's Locomotive für die Kaiserin-Elisabeth-Bahn auf der Wiener Weltausstellung. XI. 38.
Hartwich. Bemerkungen über den bisherigen Gang der Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowie über dessen Gestaltung nach Maassgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse mit besonderer Rücksicht auf die Zwecke des Vereins zur Förderung der Localbahnen. Berlin 1877. Verlag von L. Simion. XV. 132.
— Aphoristische Bemerkungen über das Eisenbahnwesen und Mittheilung über die Eisenbahnen in London nebst Vorstädten. XII. 93.
— Bemerkungen über Transportmittel und Wege, sowie über Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens. XIII. 78.
*— Oberbausystem für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 25. 33.
*Hasenzahl. Das Manometer-Sicherheits-Ventil. XIV. 240.
*Hasselt's, R. van, neuer Weichenstellriegel mit Signal. XVIII. 187.

*Hattemer. Weichen- und Signal-Sicherungs-Vorrichtungen auf dem Bahnhofe Calau der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorauer Bahn. XIV. 148.
*— Apparat zur Ermittelung der Abnutzung von Eisenbahnschienen. XVI. 75.
*— Ueber die Anwendung von Blockapparaten zur Sicherung von Zugkreuzungen. XVI. 8.
*Hattemer und Schubert. Instrument zur Aufnahme von Schienen- und Radreifen-Profilen. XVIII. 90.
Haushofer, Max. Grundzüge des Eisenbahnwesens. XI. 178.
— Eisenbahn-Geographie. XIII. 82.
Hayes. Ueber Stahlkessel. XIII. 259.
*Hayes und Schlack's Cylinder-Ausblashähne. XVII. 39.
*Heberlein's, J., Vorrichtung zum Aus- und Einhängen der Eisenbahn-Wagenkuppeln. XI. 158.
*— Locomotiv-, Tender- und Wagen-Schnellbremse. XI. 68.
*— patentirte Eisenbahnbremse. XI. 41. 80.
— Preis für Construction der Schnellbremse. XI. 267.
*Heberlein'sche Schnellbremse im Bericht über die Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn. XV. 113.
*Heberlein, Jac. Nekrolog. XVIII. 202.
— Continuirliche Bremsen. XVIII. 258.
Heilmann, J. J. Eisenbahnwagenbremse ohne Benutzuug der Radreifen. XX. 104.
*Heindl. Normalien für einen einheitlichen Holzquerschwellen-Oberbau in Oesterreich. XX. 239.
— Eiserner Oberbau im Arlberg-Tunnel. XX. 240.
*— Franz Ueber eisernen Oberbau. XIX. 141. 239.
*Heinrich, C., jun. Vereinfachte Kopfconstruction für Trieb- und Kuppelstangen. XIII. 212.
Heinrich, C. Ersatz der Sandstreu-Vorrichtungen für Locomotiven. XIII. 214.
*— Beschreibung der Sicherheits-Kuppelung. XII. 80.
Heinz, Const. Beiträge zum Bau der Brücken, Durchlässe und Futtermauern bei Eisenbahnen. XII. 138.
Heinzerling, F., Die Brücken der Gegenwart. 1. u. 2. Heft. XII. 138.
Heinzerling, F., Dr. Die Brücken der Gegenwart. Aachen. Verlag von J. A. Mayer. XIV: 128.
— Der Eisenhochbau der Gegenwart. Aachen 1876. J. A. Mayer. XIV. 175.
— Der Eisenhochbau der Gegenwart. XVI. 159.
Heinzerling. Brücken der Gegenwart. XVIII. 215.
Heinzerling, Dr. F. und O. Intze. Deutsches Normal-Nrofilbuch für Walzeisen. XIX. 42.
*Helbig, Dr. Eisenbahn-Krankenwagen, gebaut in der Waggonfabrik „Saxonia" in Radeberg. XIII. 159.
Helwag, Wilh. Eisenbahn-Bau-Normalien für die Oesterr. Nordwestbahn aus den Jahren 1868—1875. XIII. 128.
*— Conr. Wilh. Nekrolog. XIX. 99.
— Process Offenheim. XII. 267.
*Hennig's patent. Radreifen-Befestigung. XVII. 183 u. 84.
*Hennicke's Transportsystem für Verwundete. XII. 104.
*Hennicke, B. Ueber den Hamburger Lazarethzug auf der Wiener Weltausstellung. XI. 251.
*Henschel's Güterzug-Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 36.
*— Tramway-Locomotive. VIII. Suppl. 108.
*Henz, L. Nekrolog. XII. 303.
*Henzel, N. Universal-Achsbüchse mit directer Schmierung. (Patent Krüzner). XVI. 139.
Henzel's Patentrost. XIX. 18.
*— Patent-Hebelwaage für Eisenbahn-Fahrzeuge. XIX. 253.
*— N., Patent-Brückenwaage für Eisenbahn-Fahrzeuge ohne Gleisunterbrechung. XX. 97.
— Patentrost. XX. 233.
*Heppe's zugfreie Schalter-Communication. XVII. 12.
*— J. Ed., Universal-Billetschalter. XIX. 250.
Hertsch, W., Herstellung von Schienennägel. XIX. 227.
Herzog. Ueber Magnetismus befahrener Eisenbahnschienen. XII. 219.
Heuser, Carl. Canäle und Eisenbahnen in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung. XVIII. 42.
*Heusinger von Waldegg. Patent. zweitheiliger Oberbau für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 26. 35.
*— Skizzen und Hauptdimensionen der Locomotiven der Wiener Weltausstellung. XI. 12 u. 13.
*— Ueber die Ursache der Brüche von Gussstahlschienen. XI. 13.
*— Zweiter Bericht über die Eisenbahnwagen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 18.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker pro 1874. XI. 46.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker. 2. Jahrgang 1875. XII. 46. 3. Jahrgang. 1876. XIII. 41.
*Heusinger von Waldegg. Ueber Anlage von Secundärbahnen auf unsern Landstrassen und einfache Vorrichtungen zum schnellen Ueberladen der Güter bei Wagen verschiedener Spurweite. XII. 183.
*— und Petzholdt. Ueber die Fabrikation der Bessemer-Stahlkopfschienen. XI. 224.
*— Neuer Personenwagen mit Coupé-Abtheilung und Intercommunication durch Seitengang. XI 254.
— Preis für hervorragende Leistungen in der Eisenbahn-Literatur. XI. 267.
*— Erster Bericht über die Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weser-Bahn. XIV. 295.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker pro 1877. Vierter Jahrgang. Wiesbaden. Kreidel's Verlag. XIV. 89.
— Neuere Verbesserung des Hilf'schen eisernen Langschwellen-Oberbaues. XIV. 240.
*— Erfolgreicher Dampfbetrieb der Strassenbahn zwischen Cassel und Wilhelmshöhe. XIV. 302.
*— Die 3 Rigibahnen. XII. 274.
*— Rückblick auf die 30jährige Wirksamkeit der Redaction. XII. 302.
*— Die Zahnstangenbahn nach den Ostermundinger Sandsteinbrüchen. XIII. 52.
*— Patentirter eiserner Oberbau für Strassenbahnen. XIII. 153.
*— Neues System der Secundärbahnen, besonders normal- und schmalspuriger Secundärbahnen mit Dampfbetrieb auf Strassen und Chausséen. XV. 31.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker pro 1878. Wiesbaden. Kreidel's Verlag XV. 43.
— Musterconstructionen für Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb. Hannover 1877. Helwing'sche Verlagshandlung. XV. 44.
*— Versuche mit Sicherheits-Kuppelungen. XV. 166.
*— Eiserner Oberbau für Haupt-, Secundär- und Strassenbahnen nach dem System H. v. W. (Patent). XV. 253.
*— Die Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell. XIII. 18.
*— Fortschritte im Bau und Ergebnisse im Betrieb mit Personenwagen mit Intercommunication durch Seitengang. XIII. 24.
*— Edm. Universal-Güterwagen für Haupt- und Secundärbahnen. XVI. 260 u. 61.
— Kalender für Eisenbahntechniker. VI. Jahrgang. XVI. 44.
— Musterconstructionen für Eisenbahnbau und Eisenbahn-Betrieb. XVII. 85.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker. VII. Jahrgang. XVII. 43.
*— Die Herbstversammlung des Iron- und Steel-Instituts am 25. bis 28. August zu Düsseldorf. XVII 252—54.
*— und E. Kaselowsky's betriebssichere Eisenbahnräder. XVIII. 149.
*— Feldeisenbahn. XVIII. 251.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker. 8. Jahrg. 1881. XVIII. 41.
— „ „ „ 9. „ 1882. XVIII. 265.
*— Locomotiv-Steuerung. XIX. 25.
*— Intercommunicationswagen mit Seitengang. XIX. 72.
*— Die Wülfel-Döhrener Strassenbahn. XIX. 260.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker. XIX. 238.
*— Das Eisenbahnwesen auf der Bayerischen Landes-Industrie-, Gewerbe- und Kunst-Ausstellung in Nürnberg. XX. 25.
*— Betriebssichere Eisenbahnräder mit kalt aufziehbarem Radreif. XX. 152.
— Kalender für Eisenbahn-Techniker. 11. Jahrg. XX. 249.
Hewitt's verbesserte Metallstopfbüchse. XVII. 126.
Heyl. Magnetismus von befahrenen Eisenbahnschienen. XII. 88.
— Einfaches Mittel zur Verhinderung des Fortschiebens der Schienen. XII. 136.
Heyne, W. Der Erdbau in seiner Anwendung auf Eisenbahnen und Strassen. Wien 1876. Alf. Hölder. XIII. 129. XIV. 174.
Hilf, M. Der eiserne Oberbau — System Hilf — für Eisenbahngleise. Wiesbaden 1876. C. W. Kreidel's Verlag. XIV. 42.
*— Notizen über den eisernen Oberbau. XIV. 305.
*Hilf's eiserner Langschwellen-Oberbau. XIX. 33.
— eiserner Langschwellen-Oberbau. XX. 26.
*Hilf. Vergleichende Berechnung der Kosten des eisernen Oberbaues gegenüber Holzschwellen-Oberbau. XI. 258.
— Preis für eisernen Oberbau. XI. 267.
*— Hülfseinrichtung für Reisende. XIII. 171.
Hipp und Bürgin. Erste internationale Electricitäts-Ausstellung in Paris. XIX. 1.
*Hochgrassl, J. Patentirter Spurcontroleur. XV. 99.
Höhmann. Control-Apparat für die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge. XI. 111.
*Höhn, M. Neues Kesselventil für Locomotiv- und andere Kessel. XII. 116.
*Hoffmann, Franz. Das Verhalten der Eisenbahn-Fahrzeuge beim Durchlaufen von Curven. XVII. 198—203 u. 231—39.

Hoffmann, E. Der Langschwellen-Oberbau der Rheinischen Eisenbahn. XVII. 131.
— Friedr. Oberbau für Arbeitsbahnen. XX. 198.
Hofmann. Verbesserter Steuerungshebel. XII. 222.
*Hohenegger's Sicherheitssperre für Hebekrahne. XI. 71.
*— Kreuzungen der Oesterr. Nord-Westbahn. XII. 89.
*Hohenegger, W. Ist das Vorbohren der Schwellen für die Schienennägel erforderlich? XV. 61.
*Hohenegger's patentirter eiserner Oberbau aus Altschienen. XVI. 78—83.
*Hohenegger. Druckproben mit Laschenverbindungen. XIX. 181.
*— Stahlschwellen-Oberbau der Oesterr. Nord-Westbahn. XX. 1. 87.
*— Ueber den Oberbau und die Bahnerhaltung der Oesterr. Nord-Westbahn. XX. 99.
*„Hohenzollern", Locomotiv-Fabrik, Internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz. XIX. 91.
*Hohlfeld, Gust. Funkenfänger für Locomotiven. XVII. 139 u. 40.
*Holzapfel's, Ed. Schmiervorrichtung für bewegte Lager, insbesondere der Locomotivgestänge. XX. 104.
*Horn. Ueber Verwendung der Krauss'schen Tenderlocomotiven auf der Werrabahn. XVII. 244—48.
Hostmann, W. und R. Koch. Mittheilungen über Localbahnen. XIX. 158.
Hottenroth, F. Die verschiedenen Instrumente für Vermessungen und Nivellements. Wiesbaden 1876. Chr. Limbarth. XIV. 218.
Hotop's, E., Reisschiene mit Winkelmesser und Neigungsscala. XIII. 215.
Hoyer, E Lehrbuch der mechanischen Technologie. XIII. 81.
Huberti, M. M. A. und A. und A Flamache. De la constitution des voies ferrées etc. XIX. 32.
Huet, A. De Water-Locomotief. XIII. 82.
Hughes' Patent-Strassen-Eisenbahn-Locomotive. XV. 40.
Hunebelle's zweitheilige Eisenbahnschiene. XIX. 3.

J.

*Jäger's feststehende Weichenlaterne mit beweglichen Dreiecks-signalen. XIX. 69.
*Jähns, R. Die Prüfung und Wahl der Schmiermaterialien. XIX. 131.
*— Apparat zur Erprobung der Schmiermaterialien. XX. 12, 92.
*— Untersuchungen über den Arbeitswerth der Stoss- und Zugfedern der Fahrbetriebsmittel. XX. 207.
*Jacobsen. Vergleichung der Bau- und Betriebskosten von normal- und schmalspurigen Secundärbahnen. XVI. 261—65.
Jakowlewitsch-Timochowitsch, Sergei. Signalapparat für Eisenbahnzüge. XVII. 128.
Ibbotson's stählerne Laschenmutter. XVII. 170.
*Jebens. Der Uebergang vom geraden Gleis in die Curve. XII. 146.
*— Die cubische Parabel als Uebergangscurve. XII. 99.
*— Ueber die Diagonalsysteme der eisernen Brücken gegen Winddruck. XV. 203.
*Jebens, Fr. Ueber Abstecken von Eisenbahn-Curven. XVI. 140—44.
*— Die Diagonalsysteme der eisernen Brücken gegen Winddruck. XVI. 178 u. 79.
*Jebens. Pat. Stossverbindung für zweitheiligen Langschwellen-Oberbau. XIX. 35.
Johann, J. Kesselarmatur für Locomotiven. XX. 242.
Jordan, W. Deutscher Geometer-Kalender pro 1874. XI. 47.
— Deutscher Geometer-Kalender pro 1875. XII. 94.
— Deutscher Geometer-Kalender pro 1876. XIII. 81.
Jordan, W. Dr. Kalender für Vermessungskunde pro 1877. Stuttgart. Verlag von K. Wittwer. XIV. 131.
Jousselin. Zuggeschwindigkeitsmesser XIX. 3.
*Jüdel, Max & Comp. Optischer Telegraph aus Winkeleisen. XI. 113.
*— Hebel-Apparat für centrale Weichen- und Signalstellung (System Rüppel). XI. 144.

K.

*Kähler's Ofen zum Anzünden der Presskohle für Personenwagen-Heizung. XVII. 105.
Kah, K. Das Haftpflichtgesetz. XII. 45.
*Kampers & Elbel's Eilzug-Locomotive. XI. 158.
*Kapteyn, Alb. Diagramm für die Berechnung der Bremskraft und den Einfluss von Gefällen beim Anhalten von Eisenbahnzügen. XX. 136.
*Kargl, Ludw. Nekrolog. XIII. 62.
Kaselowsky's neue Feuerbüchsen-Construction. XIII. 111.
*Kaselowsky's verbesserte Radreifen-Befestigung, beschrieben von H. Gust. XV. 4.
Kaufmann, J. Der Bau des Gotthardtunnels. XIII. 129.
von Kaven, A. Vorträge über Eisenbahnbau. II. Stützmauern und Steinbekleidungen. XII. 180.
— Ueberhöhung der äussern Schiene bei Curven von nicht bekanntem Halbmesser. XI. 17.
von Kaven. Vorarbeiten zu Eisenbahnen mit 5 Tafeln. Vorträge über Eisenbahnbau am Polytechnikum zu Aachen. Aachen 1876. Verlag von J. A. Mayer. XIV. 130.
Kaven, A. von. Baustatistik einer ausgeführten Eisenbahn. XVIII. 42.
Mc. Kay's Bohrer für Rohrlöcher. XIII. 73.
*Kayser's patentirter Doppelseiten-Kipper. XVI. 258.
Kayser. Oberbau mit Kunststein-Pyramiden. XIX. 243.
*Kecker. Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen. XVII. 217—219.
— Gerade oder gebogene eiserne Querschwellen. XX. 31.
*Keifler's Strassenbahnschiene. VIII. Suppl. 24. 33.
Keil's, P. Schlauchkupplung. XX. 37.
Keller, K. Berechnung und Construction der Triebwerke. XII. 93.
*Kernaul's Coulisse mit verstellbaren Gleitbacken. XII. 146.
*— verbesserte Schmierbüchse. XIV. 307.
*— Befestigung der Cylinderdeckel bei Locomotiven. XVI. 9.
*— patentirte Schmierbüchse. XIII. 57.
*— verbessertes Absperrventil für Wasserstandszeiger und Probirhähne. XIII. 243.
Kerschaw's Schienenbohrmaschine. XV. 76.
Kesseler's C. Radreifen-Befestigung. XVI. 152.
*Kessler's Schnellzug-Locomotive der Carl-Ludwigsbahn. XI. 34.
— Personenzug-Locomotive „Veitshöchheim" auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 28.
*Kieffer, G. P. Die practische Ausführung von Kettengetrieben etc. XVIII. 237.
Killing & Sohn. Butter-Transportwagen. XX. 36.
Kincaid. Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. XIII. 64.
*Klaunig. Coulisse mit verstellbaren Gleitbacken nach J. Kernaul's Construction. XII. 146.
*Kleiber, E. Feuerthüre für Locomotiven mit Excenter-Verschluss. XV. 136.
*Klein, Ludw. von. (Nekrolog.) XVIII. 203.
Klien. Ueber die Sicherheits-Vorrichtungen am Curvendreieck in Werdau. XIII. 37.
*— Ueber centrale Rauchabführung in Locomotiv-Heizhäusern. XVIII. 79.
*Klinge, C. Kuppelung zwischen Locomotive und Tender auf der Bergisch-Märkischen Bahn. XII. 116.
*Klinge, H. Federglühofen. XII. 216.
*Klingel. Ueber den Lauf der Eisenbahnwagen auf gerader Bahn. XX. 113.
*Klose, A. Construction der 2achsigen Untergestelle mit radial verstellbaren Achsen von den neuen Personenwagen der Vereinigten Schweizerbahnen. XI. 21.
*— Beschreibung des Geschwindigkeits-Messers für Locomotiven (Tachophor). XVI. 223 u. 24.
— Preis für System radialer Achsen. XIX. 199.
*— System radial laufender Achsen für Eisenbahn-Fahrzeuge. XX. 94. 144.
Klose, H. Der Portland-Cement und seine Fabrikation. XI. 88.
*Kluge. Beitrag zum eisernen Querschwellen-Oberbau. XVII. 89—90.
*— Zur rationellen Construction der Fahrpläne der Bahn. XVIII. 155.
Klunzinger, Paul. Die Wagen der schmalspurigen Montanbahn von Rostoken nach Marksdorf in Ungarn. XIII. 70.
*Knappe, Fr. Einige Erfahrungen mit Locomotiven nach dem System Fairlie auf der Livny-Eisenbahn. XI. 10.
Knölke, L. Flachkeil zur Dichtung von Rissen in Feuerbüchswänden. XX. 37.
*Knoepke's selbstthätige Kolbenringe mit verbessertem Schluss. XV. 107.
Knoll, C. Taschenbuch zum Abstecken der Curven an Eisenbahnen und Strassen. XI. 88.
Koch's Apparat zum Aufnehmen von Querprofilen. XVII. 211.
Koch, Rich. Das Eisenbahn-Maschinenwesen. XVI. 198.
— Das Eisenbahn-Maschinenwesen. XVII. 85.
*— Einfluss der einzelnen Kesselabmessungen auf die Erzeugung des Dampfes. XVI. 63—69.
— Eisenbahn-Maschinenwesen. XVIII. 43.
*Koch, R. Ueber Verankerung der Locomotivkessel. XII. 12.
— Bestimmungen der günstigsten Transportgeschwindigkeiten für Militärzüge. XIV. 191.
Koch & Brosius. Schule für den äussern Eisenbahn-Betrieb. XVIII. 41.

Koch, R. Bestimmung der Weite der Dampfkanäle in den Schieberkastenflächen von Locomotiven. XIV. 27.
*— Ueber Leistungsfähigkeit der Güterlocomotiven in Steigungen. XII. 75, 109, 140.
*— Ueber die Achsenbrüche und die Mittel zu deren Beseitigung. XII. 276.
*Koch, R. & H. Müller. Universal-Drehbank. XIII. 5.
*Koch & Müller. Verbesserter Wasserstandszeiger (Patent). XV. 105.
*Könnecke & Geyer. Verbesserte Federwaage. XV. 136.
*Köpcke. Ueber den Gebrauch des Amsler'schen Momenten-Planimeters zur Cubicirung von Dämmen und Einschnitten. XI. 171.
Köhne, Carl. Die Secundärbahn Hermes-Beaumont. XIX. 100.
Körting's Universal-Injector mit Vorwärmer. XVI. 195.
*Körting. Universal-Locomotiv-Injector für heisses Wasser. XIV. 60.
Körting's Patent-Injector. XI. 175.
Köstlin's Superficial-Eisenbahn-System. XI. 86.
Koházy & Thomer. Patent. Güterwagen-Verschluss. XVII. 55 u. 56.
Kohlfürst & Dr. Zetsche. Die electrischen Telegraphen für besondere. Zwecke. XIX. 115. 199
— Zur Statistik der electrischen Eisenbahn-Einrichtungen. XIX. 155.
Kohlfürst, L. Die electrischen Wasserstands-Anzeiger. XVIII. 264.
*Kohn, J. Weichenzungen-Drehzapfen für zweitheilige Weichen. XVIII. 8.
— Preis für Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterr. Ungar. Monarchie. XI. 267.
— Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterr. Ungar. Monarchie. 8. Jahrg. XIII. 79.
*Kolster, Rud. Die Einwirkung der Laschen auf die Schienen und die Construction des Schienenprofils. XX. 159.
*— Ueber die vortheilhafteste Höhe des Kopfes der Stahlschienen. XIX. 53.
*Kommerll, Th. Verschliessbares Urinal-Closet. XIX. 167.
*Kopka. Untersuchung der Fahrsicherheit in den Kreuzungsstücken. XIV. 236.
— Zur Abhandlung über Spurkranzrillen in den Ausweichungen. XIV. 20.
*— Die geometrische Construction der Weichen-Anlagen. XVI. 84—92.
*Kordina, Sigm. Locomotiv-Excenter-Stellapparat. XVI. 76.
Kosak, G. Die Ursachen der Dampfkessel-Explosionen und die Mittel zu ihrer Verhütung. Wien 1876. Lehmann & Wentzel. XIV. 222.
— Katechismus des Betriebes stationärer Dampfkessel und Dampfmaschinen. Wien. Lehmann & Wentzel. XIV. 220.
*Kovács, Georg. Excenterwinkel-Messapparat. XVI. 34.
Kramer, Diet. Der Maschinendienst auf der Brenner-Bahn. XVII. 84.
Krauss. Eisenbahnzug für Localverkehr. XVII. 128.
*Krauss'sche Tender-Locomotiven auf der Werrabahn. XVII. 244—48.
Krauss & Comp. Die Feldabahn. XV. 222.
*— Internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz in Arnheim. XIX. 7, 9, 91.
*— Die 1000ste Locomotive. XIX. 147.
— Die Feldabahn. XIX. 195.
*— Dampf-Omnibus. XIX. 244.
*Krauss' Tender-Locomotive auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 26. 29.
*— Tender-Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 37.
*— Tramway-Locomotive. VIII. Suppl. 108.
Kress, Jos. Ritter von. Nekrolog. XIX. 98.
Kretschmer's Revisions-Apparat. XIX. 228.
*Kreuter's, Franz, patentirtes Quotir-Instrument für generelle Aufnahmen in coupirtem Terrain. XI. 219.
*— Tabellen zur Umwandlung der neuen (400grädigen) Kreistheilung in die alte (360grädige) und umgekehrt. XII. 218.
*Kreuter's, Fr, patentirter neuer Tacheometer, ausgeführt von Ertel & Sohn. XII 225.
*Kreuter, Fr. Bemerkungen zur Einführung der neuen (400grädigen) Kreistheilung. XIII. 87.
*Kreuzinger, M Construction einer neuen — horizontal beweglichen — selbst schliessenden Wegschranke für Rampenabsperrungen. XIII. 43.
Krohn, R. Resultate aus der Theorie des Brückenbaues und deren Anwendung. XVI. 115.
*Krüzner's patentirte Universal-Achsbüchse mit directer Schmierung und öldichtem Verschluss für Eisenbahnfahrzeuge. XVI. 139 u. 40.
Krupp's, Friedr., Fabrikation schmiedeeiserner Scheibenräder. XVI. 195.
Kühlwetter. Commentar zum Betriebs-Reglement. XIX. 199.
Kühn. Lenkersystem bei Differential-Flaschenzügen. XX. 141.
*Künzel, Dr. C. Ueber Achslager. XI. 131.
*Kunz, M. Ueber Einsetzen von Maschinentheilen. XV. 53.
*Kupka, P. F. Amerikanische Locomotiven. XV. 16 u. 54.
*Kupka. Amerikanische Eisenbahnen. XIV. 57, 96, 155.
*Kupka, P. F. Berichtigung über die Bedford- und Billerica-Eisenbahn. XIX. 115.
*— Kupferüberzug bei Locomotiv-Kesselblechen. XII. 81.
*Kusebauch & Lazar. Patent-Schienenzange und Schienennagel. XIII. 90.
*Kuttileck, Gust. Electromagnetischer Fahrkartenzähler. XV. 253.

L.

Lamm, Dr. Feuerlose Locomotive. XII. 224.
Lampa. Tenderlocomotive der Prag-Duxer Bahn. XIX. 117.
Landolt, Rob. Schienennagel-Spiralbohrer. XIII. 205.
*Lange, Theod. Construction der Locomotiven mit Rücksicht auf billige Unterhaltung derselben. XVIII. 11, 55 u. 96.
*— Patentirte Compensations-Vorrichtung für Signaldrahtleitungen. XII. 202.
*— Patentirte Bremse für Eisenbahnwagen. XIII. 242.
Lang & Wolfhügel. Ueber Lüftung und Heizung von Eisenbahnwagen. München 1877. XIV. 214.
Langer, Jos. Theorie der combinirten Brückensysteme und Dachstühle. XI. 88.
Langhoff, F. Neue Einrichtung der Waggonfenster. XI. 16.
*Lartigne, Tesse & Prudhomme. Blocksignale für eingleisige Bahnen. XV. 86.
Lartigne & Forest's automatische Alarmpfeife. XI. 266.
*Latowski, R. Dampfläutewerk. XX. 96, 242.
*Lauer, J. Spreng- und Zündversuche mit Dynamit und comprim. Schiessbaumwolle. XII. 74.
*Launhardt, W. Virtuelle Länge, virtuelle Steigung und Tariflänge der Eisenbahnen. XVI. 216—22.
*— Lindner's virtuelle Länge. XVI. 201.
*Lazar. Probelegung mit dessen eisernem Oberbau. XVI. 127—29.
*Lazar's patentirter eiserner Oberbau. XIII. 1.
*Lazar. Gleisverbindungen mit schwebenden Stössen. XIX. 271.
Lazarini, Baron. Baukosten der Eisenbahnen. Wien 1877. Lehmann & Wentzel. XIV. 222.
Lazarini, Osc. von. Die Strassen- und Vicinalbahnen mit Locomotivbetrieb. XVII. 129 u. 175.
Lebret's Kettenlocomotive. XI. 86.
Leder's, Rud., Kippwagen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 32.
Lehwald, J. & O. Riese. Der eiserne Oberbau. XVIII. 129.
*Lenz, G. Eine neue Locomotive für Eisenbahn-Omnibus- und Secundärbetrieb. XVII. 101—3.
Leonhard's Zeigertelegraph. XIX. 2.
*Leonhardi, F. Beschreibung der Schiebebühne mit Seilbetrieb. XIII. 85.
*— Central-Werkstätte der Rheinischen Eisenbahn zu Nippes bei Cöln. XIV. 270.
— Seilführung einer Seilschiebebühne. XIV. 152.
*Lepage's Waggon-Reservoirs nach E. Stötzer's Ausstellungs-Bericht. XVI. 246.
Lernet. Die Vicinalbahnen, technisch und wirthschaftlich beleuchtet. Wien 1876. F. Beck. XIV. 212.
Leveaux. Selbstbewegliche Strassenbahnwagen. XII. 136.
*Lichthammer. Oberbau mit eisernen Querschwellen bei der Main-Neckarbahn. XX. 174.
*Lilliehöök's Dampfheizapparat bei Personenwagen der Schwedischen Staatsbahnen. XVII. 96.
*Lindner, A. Plombengussmaschine mit continuirlichem Betrieb. XIII. 17.
— Die virtuelle Länge und ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen. XVI. 111.
*— Zur Frage der virtuellen Länge. XXI. 199.
*— Einseitig wirkende Bremse mit fixen Bremsschuhen. XI. 8.
*— Locomotiv-Feuerbüchse mit unverbohrter Decke. XII. 145.
*— Kautschuk-Dichtung für das Erproben der Locomotiv-Siederöhren. XII. 275.
Linn, S. H. Waggon zum Transport von Lebensmitteln. XIX. 155.
*Lippold, Herm. Die Inanspruchnahme von Eisen und Stahl mit Rücksicht auf bewegte Last. XVI. 22—33.
Lissmann, A. Ueber den Zusatz von Phosphor beim Kupferraffiniren. XV. 122.
Livesey, James. Eiserner Oberbau. XX. 148.
Loebecke. Erste internat. Electricitäts-Ausstellung in Paris. XIX. 2.
Löbl, Max. Befestigung der Schienen in Curven und Geraden auf Secundärbahnen. XIX. 103.
v. Loeben, P. Bemerkungen über Locomotivbau. XIII. 26.

Loewe, F. Ueber variable Belastung der Eisenbahnbrücken. XII. 138.
— Grundzüge zu Vorlesungen über eiserne Balkenbrücken. München 1877. K. Oldenburg. XV. 46.
*— Zur Frage der Betriebssicherheit der Eisenbahngleise, speciell der wirklichen Anstrengung der Fahrschienen. XX. 125. 177.
Long's, Rich. Schienenlasche. XVIII. 256.
Lorenz, Alfr. First- oder Sohlenstollen bei Tunnelbauten. XIII. 129.
— Die Förderung bei Tunnelbauten. XIII. 129.
— Entwässerungs- und Bauarbeiten bei Eisenbahnen im Rutschterrain. XIII. 265.
*Losehand, W. Stehbolzen-Abschneider. XVI. 274.
Losi, Liv. Laschenverbindung der Schienenstösse. XX. 34.
Lott, Jul. Nekrolog. XX. 196.
Loubat-Schiene für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 21. 28. 31. 34.
Ludwig's, R., Planrost. XX. 233.
— Planrost. XIX. 18.
— Eisenbahnwagenrad auf der Wiener Weltausstellung. XI. 29.
*Lüde, C. von. Dampfschieber mit selbstthätiger durch Dampfdruck bewirkter Einölung der ganzen Schiebergleitfläche. XVII. 103 u. 4.
*Lüders, Rich. Ueber Beleuchtung der Eisenbahnen mit comprimirtem Leuchtgas nach System Brock. XIII. 102.
*Luschka's neuer Viehtransportwagen. XII. 97.
Lutz. Normalspurige Transversalbahn mit Locomotivbetrieb. XVIII. 216.
Lynde's neuer Oberbau für Strassenbahnen. XII. 135.

M.

Maader's Zahnradbahn auf den Kahlenberg. XI. 46. XII. 223.
Maass, C. D. Zeitschrift für Locomotivführer. Organ des Vereins deutscher Locomotivführer. Neue Folge. Wunstorf. Selbstverlag des Herausgebers. XIV. 126.
*Macy's verbesserte Luftheizmethode für Eisenbahn-Personenwagen. XV. 81.
*Maffei's Locomotiven auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 29.
*Magdalinski, F. Einheitliche Regelung und Anordnung der Signale von Bahn- und Gleisabzweigungen. XVIII. 108.
*— Ueber Intercommunicationssignale. XIX. 70. 190.
*— Ueber centrale Signal- und Weichenanlagen. XIX. 262.
*— Ueber mechanische Transmissionsmittel der Central-Signal-Weichenstell-Anlagen. XX. 54.
*— Virtuelle Länge und Grundgeschwindigkeit. XX. 57.
*Mahla. Das Schmieren der Spurkränze der Locomotiv-Vorderräder. XIV. 183.
Mahler, J. Die moderne Sprengtechnik. XII. 75. 179.
*Majorkiewicz, W. M. Controlschloss für Eisenbahnwagen. XVII. 249—51.
Makowiczka, Alph. Die Mitwirkung der K. K. Genietruppen bei dem Bau der Kaiser-Franz-Joseph-Hochquellenleitung. XII. 45.
*Malmedie und Schmitz. Feldeisenbahn. XVIII. 118.
*Mallet, A. Compound-Locomotiven. Vergleichung der Systeme v. Borries und Mallet. XVIII. 238.
*Mallet's Compound-Locomotive, ausgestellt in Paris. Beschrieben von C. Schaltenbrand. XVI. 119—27.
Mallet. Ueber Compound-Locomotiven. XX. 190.
Mann's Schlafwagen. XI. 82.
*Mannhart. Verbesserter Steuerhebel in Verbindung mit Steuerschraube. XIV. 33.
*Mannhart's Dampfbremse, combinirt mit Rauchkammer-Einspritzhahn und Schornstein-Dampfhahn. XIII. 15.
*— Laufkrahnen für Montirungswerkstätten. XIII. 55.
*Mannlich's Rohrabschneider. XI. 263.
Manning, Wardle & Comp. Tenderlocomotive für die Docks zu Chatham. XI. 177.
Marin du Mans. Neue Stuhlschiene. XII. 220.
Martorelli. Drehscheibe für Wagen zum Uebersetzen von einem Hauptgleise auf Nebengleise ohne die Schienen zu unterbrechen. XV. 258.
Marseillon's Stuhlschiene für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 21. 32.
Marteau's Flachschiene für Strassenbahnen. XVIII. Suppl. 32.
*Maurer, J. Die Eigenschaften des Heberlein'schen Bremsapparates in theoretischer und praktischer Beziehung. XVIII. 139.
Maxwell's selbstthätiger Sicherheitsverschluss für Eisenbahnwagen. XV. 119.
Mayer, Ernst. Ueber die Westinghouse-Bremse. XI. 80. XIX. 107.
*Meggenhofen, Eduard. Nekrolog. XII. 304.
Menne und Dörenberger. Graphische Darstellung der Leistungsfähigkeit einer Güterzuglocomotive. XII. 180.
*Menzel's Wagenplombirungs-Vorrichtung. XIII. 238.
*Menzel'sche Verschluss-Vorrichtung an Güterwagen. XIII. 236.
Mekarski's Strassenbahn-Omnibus mit comprimirter Luft betrieben. XIII. 112.
Merling. Die Stellung des Bauingenieurs zur Telegraphie. XVI. 196.
Merryweather & Sons. Internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz. XIX. 8. 91.
*Merryweather's Tramway-Locomotiven. VIII. Suppl. 108.
*Mertlitsch, G. Theorie der Injectoren. XI. 148.
*— Ueber die neuen Locomotiv-Injectoren der Wiener Weltausstellung. XII. 9.
*Meyer, Fr. Hydraulische Kohlenladungsvorrichtung auf Bahnhof Stendal. XVI. 270—72.
— H. Vergleichung des Personen- und Güterverkehrs auf Wasser- und Landwegen. XVI. 114.
— Gustav. Ueber eine neue Methode der Anlage und des Betriebs geneigter Ebenen für Schiffstransporte. Berlin 1877. Ernst & Korn. XIV. 216.
*— Eisenbahn-Oberbau mit Kreuzschwellen. XX. 240.
*— R. Ueber die Explosion von Kolbenkörpern. XV. 200.
*Meyer'sche Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 32.
*Meyer. Wasserroste und Schüttelroste bei amerikanischen Locomotiven. XI. 74.
*— Georg. Ueber Längenverschiebung (Wandern) der Schienen auf zweigleisigen Bahnstrecken. XIII. 47.
*— R. Bemerkungen über die Abhandlung des Oberbauraths Scheffler „die Explosion der Maschine Seesen.“ XIII. 2.
Michelsen, C. H. Patent-Stopfbüchsen-Packung. XII. 174.
*Middelberg, G. A. A. Metallische Stopfbüchsendichtung der Niederländischen Staatsbahn. XIV. 33.
*— Mittel, das Verschieben der Tragfedern bei Locomotiven zu verhindern. XIV. 32.
*— Verfahren, um Motten aus Pferdehaar zu entfernen. XIV. 53.
*Miksche, F. Verstellbare Coulissen-Gleitbacke. XIX. 4.
*Miller, Dominik. Ueber zweckmässige Materialvertheilung bei den Schienenprofilen. XX. 123.
*Mixa, W. Centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Anlage für die Gleis-Niveau-Kreuzung der Dux-Bodenbacher mit der Aussig-Teplitzer Bahn. XVII. 179—83.
*Mohn's Radreifen-Stauchfeuer. XVIII. 153.
Moos, Dr. S. Die Gehörstörungen des Locomotivpersonals. XIX. 116.
*Morandière, Jules. Ueber die Westinghouse-Bremse. XIX. 37. 105. 147.
Morin's Reibungs-Coefficient. XX. 220.
*Müller, Carl. Neue Locomotive für Gebirgsbahnen. XV. 220.
*— Die Grenzen der Zugbelastungen bei verschiedenen Steigungen und die zu deren Beförderung nöthigen Locomotiv-Gewichte bei verschiedenen Systemen mit besonderer Berücksichtigung der Zahnschienenbahnen. XVI. 161—64 u. 205—10.
*— A. Ueber Oberbau mit eisernen Querschwellen und die Befestigung der Schienen auf den Schwellen. XVI. 175—77.
— Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergut. XVII. 126.
*Müller'sche Verschluss-Vorrichtung der Güterwagen. XIII. 237. 239.
Mynssen. Electrische Eisenbahn in den Niederlanden. XIX. 235.

N.

*Neblinger, Jac. Einspannvorrichtung für Locomotiv-Dampfkolben. XVII. 121.
*— Condensations- und Oeltropfschmiervasen mit Glasumhüllung. XVII. 143 u. 44.
*Nepilly. Der Locomotivbau auf der letzten Weltausstellung. XI. 71.
*— Locomotiv-Normalien für Deutschland als Resultat der letzten Weltausstellung. XI. 160. 235.
*Nepilly's Locomotivfeuerung. XIX. 17.
*— Locomotivfeuerung. XX. 231.
Nepomucky, Joh. Ueber Holzimprägnirung auf der a. pr. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. XIII. 63.
*de Nerée. Abbalancirte Drahtzug-Barrière. XV. 49.
Neumann. Ueber Schienenbrüche im Eisenbahnbetriebe. XX. 34.
Nicholson's Patent-Buffer. XI. 175.
Nieden, Jul. zur. Der Eisenbahn-Transport verwundeter Krieger. XIX. 196.
Niemann. Hutbolzen oder Schienenschraube (Tirefonds). XII. 219.
*Niemann's Wagenbezettelung. XIII. 238. 241.
Noell & Comp. Waggons auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 29.
von Nördling, W. Eisenbahn-Concurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England. XIII. 216.
Nördling, W. Ueber die zur Entwickelung des französischen Eisenbahn-Netzes angewendeten Mittel. Nach Leon Aucoc. XII. 268.
— Ueber das technische Schul- und Vereinswesen Frankreichs. XVIII. 264.

*Nowotny's lenkbare Locomotivachse. XX. 10.
*— sechsräderige Locomotive mit verstellbarer Vorderachse. XI. 214.
— Preis für Construction einer Locomotive mit drehbarer Vorderachse. XI. 267.
Nydqvist's Tendermaschine für Secundärbahnen. XIX. 181.

O.

Oberstadt. Die Technologie der Eisenbahn-Werkstätten. XVIII. 263.
*Obreen, A. L. H. Ueber Schlittenbremsen. XII. 272.
*Oelert. Säge- und Bohrmaschine zum Abschneiden der Schienen und Bohren der Laschenbolzenlöcher. XIV. 306.
— Ueber die Ursachen und Beseitigung des Auswerfens von Wasser bei Locomotiven. XIV. 153.
Oelwein, A. Ueber einen Pferdeschneepflug. XV. 222.
Oelwein. Ueber electrische Beleuchtung. XIX. 36.
*Oesterreich. Sicherheits-Vorrichtung an Centesimalwaagen. XIX. 140.
*Oestreich. Winkelmesser für Locomotiv-Excenter. XV. 59.
Oesterreicher's eiserner Querschwellen-Oberbau. XIII. 248.
Offenheim's Process. XII. 267.
Olfenius, G. Gebläseeinrichtung zum raschen Anheizen von Locomotiven. XX. 106.
Olmstead's Schienenbürste. XV. 170.
Olmsted'sche Bremse. XI. 80.
Oppermann. Einschrauben der Pfähle bei Fundamentirungen. XVII. 211.
Orenstein's Stossverbindung für transportable Eisenbahngleise. XX. 34.
*Osthoff, G. Ueber Mittel zur Verhinderung des Fortschiebens der Schienen. XIII. 137.
— Hülfsbuch zur Anfertigung von Kostenberechnungen im Gebiete des Ingenieurwesens. XVI. 112.
*Osthoff, Georg. Drahtzug-Barrière, Patent Trouchon. XVIII. 45.
— Die Materialien, Herstellung und Unterhaltung des eisernen Oberbaues. XVII. 131.
*Othegraven. Anwendung der Ejectoren als Kraft erzeugende Motoren auf hydraulische Hebevorrichtungen. XVII. 6—8.
Ott, von. Die Sicherheitsvorrichtungen an Weichen der Bayerischen Ostbahn. XI. 125.
— — K. Vorträge über Baumechanik. XII 180.
Ottersky's, Friedr., Specialkarte der Eisenbahn- und Postverbindungen Mittel-Europas. XIII. 130.
Otto's Gasmotor für eine Schiebebühne. XIX. 146.

P.

Pambour's Reibungs-Coefficient. XX. 223.
Paradies, J. Eisenbahnbaukalender für das Jahr 1876. XIII. 41.
Paschkowsky, M. Intercommunicationswagen III. Classe der Brest-Grajevo-Eisenbahn. XII. 231.
Pascher, Karl. Der Schnee und die Schneepflüge. XVII. 78—80.
*Paulsen, Dr. Schmiergefässe für Dampfmaschinen. XVI 150.
*Paulus. Ueber die Anwendung von Stahlbronce. XIV. 233.
*— Ueber Stahlbronce. XIII. 140.
*— R. Ueber das Entphosphorn des Roheisens und dessen Einfluss auf die Schienenfabrikation. XVII. 31 u. 32.
Pechar, Joh. Bericht über Kohle und Eisen in allen Ländern der Erde. Berlin 1878. XV. 223.
— J. und Dr. A. Peez. Mineralische Kohle. XII. 44.
*Peine, Otto. Die spanische Gebirgsbahn von Leon nach Oviedo. XVIII. 179.
*— Die spanische Gebirgsbahn von Leon nach Oviedo. XIX. 40.
Perkins. Dampfbetrieb der Strassenbahnen. XII. 224.
Peschka, Ad. Kotirte Ebenen und deren Anwendung. Brünn 1876. Buschak & Irrgang. XIV. 213.
Pestalozzi, C. Eiserner Brückenbelag. XIII. 219.
*Petersen, A. F. Bahnhofs-Schluss-Telegraph mit Vorsignal der Schleswig'schen Eisenbahn. XII. 201.
*Petzholdt, A. & E. Heusinger von Waldegg. Ueber die Fabrikation der Bessemer-Stahlkopfschienen. XI. 224.
Petzholdt, A. Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb. XIII 174.
*Petzholdt, Alphons. Nekrolog. XII. 308.
*Petzold. Funkenfänger für Locomotiven. XIX. 216.
*Pfeil. Vorschlag zur Herstellung dauerhafter Bördel der Siederohre. XIV. 107.
*Pfeil, Erich. Die practische Ermittelung und Rectification der Radbelastungen der Locomotive und anderer Eisenbahnfahrzeuge. XV. 108.
*Pfleiderer, Herm. & Comp. Geiger's patentirte Rosshaarzupfmaschine. XVI. 145.
Pihl, C. The Railways of Norway. Christiania 1876. XIV. 217.
*Pinkenburg. Neuer Werkstätten-Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bei Tempelhof. XIX. 43. 123. 168.
*— Seilschiebebühne in der Wagenreparatur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Tempelhof. XX. 64.
*Pintsch, Jul. Waggonbeleuchtung. XVII. 127.
— Beleuchtung der Eisenbahnwagen. XIX. 154.
Pinzger, L. Die geometrische Construction von Weichenanlagen für Eisenbahn-Gleise. XI. 87.
*Pippart, J. Zur Katastrophe auf der Bahn Wädensweil-Einsiedeln. XV. 95.
*— Ueber die Verwendung und Beurtheilung von Bessemer-Producten. XV. 179.
*— Versuche über die Bremswirkung bei wechselnder Geschwindigkeit der gleitenden Reibungsflächen. XV. 231.
Plambeck, H. N. Lazarethwagen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 39, 99, 101.
*Plate's eiserner Oberbau aus Altschienen. XVI. 254—57.
Plessner, F. Noch ein Wort zur Anregung des Baues der Localbahnen. XIII. 78.
— Die Herstellung der Local- und Secundärbahnen durch Zusammenwirken von Staat und Gemeinden. Berlin 1877. Polyt. Buchhandlung (A. Seydel). XIV. 215.
Plessner. Localbahn Eystrup-Hoya. XIX. 114.
Pohl, J. und B. Widimsky. Eisenbahnkarte des östlichen Europa. XIX. 197.
*Pohl's, Ed. patentirte Anordnung von Drahtzugleitungen für optische Signale und Barrièren. XV. 141.
*— Patentirter Controlapparat für Eisenbahnzüge. XV. 183.
*— Vorrichtung zur Gangbarhaltung der Kuppelungen bei Eisenbahn-Fahrzeugen. XVI. 146.
— Dampfläutewerk. XVI. 38.
*— Sicherheits-Radreifen für Eisenbahn-Fahrzeuge. XVII. 115.
Polonceau's Kuppelung. XIX. 12.
Pollitzer, M. Normalschienen-Profil. XIX. 127.
— Sicherheitsvorrichtung bei Weichen. XIX. 214.
*— Vorschlag zu einer Schienenstatistik. XIV. 118. 162.
*— Universal-Egalisator zur Oberbau-Erhaltung. XI. 75.
*— Sicherheits-Vorrichtung bei Weichen. XV. 50.
*— Portativer Apparat zum Messen der Zuggeschwindigkeit innerhalb bestimmter Grenzen. XV. 100.
*— Electrischer Weichenstandsindicator. XV. 208.
*Pollitzer's Nothsignal für Personenwagen. XVI. 50 u. 51.
*Pollitzer, M. Zur allgemeinen Schienenstatistik. XVI. 166 u. 67.
*Pollitzer's, M., Inspectionsstab. XVII. 139.
*— Barrière mit electrischem Motor. XVII. 216.
*Pollitzer, M. Die electrische Barrière. XVIII. 87.
*— Internationale electrische Ausstellung in Wien 1883. XX. 108.
*— Holz- oder Eisenschwellen. XX. 138.
— Die Bahnerhaltung. Brünn 1874. XI. 47.
— Der praktische Ingenieur und Baumeister. XIII. 80.
Pollnow, Dr. H. Die Gehörsstörungen des Locomotiv-Personals. XIX. 116.
Pontzen. Notizen über Strassenbahnen XII. 265.
*Port, Berth. Ausblas-Ventile für Cylinder und Schieberkästen. XIII. 200.
Post, J. W. Abnutzung der Stahlschienen. XIX. 136.
Potthoff und Golf. Zerlegbares Bahnwärterhaus. XIX. 114.
Potts', Jos. Neue Schienenlaschen. XIII. 29.
*Pressler-Thomass'sche Schienenbiegebank. XVII. 94—95.
Prudhomme. Electrische Signale. XIX. 71.
*Prüssmann, Aug. Erich Christ. Nekrolog. XII. 305.
*Pulford's magnetische Eisenfarben für eiserne Brücken, Hallen, Maschinen. XV. 42.
*Putzrath, L. Muldenförmige Erdtransportwagen. XIII. 90.
*Pyritz, J. A. Patentirte Schutzvorrichtung gegen das Einklemmen der Finger etc. XVIII. 208.

Q.

*Querner, K. Ueber Schmierung der Spurkränze bei Locomotiven. XV. 3.
*Quitzow, Albr. von. Einfallhaken-Plombir-Verschluss für Eisenbahnwagen und der zugehörigen Plombir-Maschine. XIII. 240.

R.

*Ranafier. Heizvorrichtung mit Luftcirculation für Eisenbahnwagen. XVIII. 136.
Rapier, R. C. Die festen Eisenbahnsignale in England, deutsch von H. Bartels. XII. 203.

*Rathgeber, Jos. Die Schlafwagen der Comp. internat. des Wagons-lits. XIX. 240.
*Rathgeber's Waggons auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 29.
*— Personenwagen der Verein. Schweizerbahnen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 20.
*Rau, E. Transparente Manometer. XII. 175. 264.
Reese, Henry. Eiserner Oberbau. XIII. 106.
Regnault. Signal- und Blockeinrichtung. XIX. 83.
Regray, L. Heizung der Eisenbahnwagen der französischen Ostbahn. XV. 259.
von Reiche, H. Die Dampfkessel der Wiener Weltausstellung. XII. 179.
Reichert, G. Eisenbahnwagen-Heizung. XI. 11.
*Reifert's Personenwagen auf der Wiener Weltausstellung. XI. 19.
*— doppeltes Bufferfeder-System. XI. 70.
*Reifer'sche Verschluss-Vorrichtung an Güterwagen. XIII. 237. 240.
*Reimherr, Fr. Bemerkungen über die Personenwagen mit Intercommunication durch Seitengang nach System Heusinger von Waldegg. XIII. 145.
*— Schmiervorrichtung für Wagen-Achsbüchse. XIX. 5.
*— Vergleichung zwischen Schmierung der Eisenbahn-Fahrzeuge von Oben und Unten. XIX. 85.
*— Aufhängung der Nothketten der Eisenbahnwagen. XX. 53.
*— Einiges von den Europäisch-Türkischen Eisenbahnen. XIII. 97.
*— Vorrichtung zum Rauchverzehren bei Locomotiven. XIII. 243.
*Reitemeier. Die neueren Rangirmethoden im Vergleich zu den alten Rangirverfahren mittelst alleiniger Anwendung der Locomotiven. XI. 181.
Reitzenstein, Ed. Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. XIII. 269
*Ressig, Ant. Die Fahrbetriebsmittel der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn. XII. 1.
*Reuschlein, Fried. Sicherheitsschloss für Eisenbahnwagen. XV. 137.
Rheinhard, A. Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure pro 1877. Vierter Jahrgang. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. XIV. 89.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure pro 1878. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. XV. 43.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. VI. Jahrg. XVI. 44.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. XVII. 44.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure 1881. XVIII. 41.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. 1882. XVIII. 265.
— Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. XIX. 238.
Ridge's Zugbarrière. XVII. 213.
Riedinger's Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen. XX. 29.
*— Hobelapparat für Locomotivachsstirnzapfen. XII. 116.
*Riener, Mart. Nekrolog. XII. 306.
*Riggenbach, N. Aufhängung der Schweizerischen Bahn-Postwagen in 3 Punkten. XIII. 102 u. 214.
*— Seilbahnen. XIX. 193.
*Riggenbach's Zahnradbahnen. VIII. Suppl. 132.
*Ringhoffer, F. Hotelzug der Libau-Romny-Eisenbahn. XIX. 200.
*— Die Personenwagen der Berlin-Dresdener Eisenbahn. XII. 164.
Rinecker, F. Der logarithmische Rechenschieber und seine practische Anwendung. XVI. 201.
von Ritgen, Hugo. Neues System für Secundärbahnen auf normaler Spur. Berlin 1876. Ernst & Korn. XV. 45.
Robinson, John. Englische Locomotiven der Neuzeit. XII. 90.
*— H. Signalspiegel für Eisenbahnzüge. XIII. 40.
Röckl, von. Versuche über die Widerstände der Eisenbahnzüge. XX. 3. 71. 75. 84.
Röckl, A. von. Versuche über den Widerstand der Eisenbahn-Fahrzeuge. XVIII. 261.
*— Zugschranke. XX. 26.
Rödelheimer, Sigm. Rosshaarzupfmaschine. XVII. 215.
Röder's ganz eiserner Oberbau. XII. 259.
*Röder. Waschapparate in Personenwagen. XIV. 177.
*Röhrig, Dr. Einige Bemerkungen zu den für die Lieferung von Stahlschienen vorzuschreibenden Bedingungen. XIV. 100.
*— Notiz über Schmirgel-Schleifräder. XIV. 188.
*— Ueber die Haltbarkeit der Eisenbahnschienen. XIV. 23.
*— Ueber Farbenblindheit. XIV. 243.
*— Ueber Vorzüge und Anwendung der Bremsklötze aus Stahlguss. XIV. 46.
*— Ueber Selbstentzündung von Baumwolle. XV. 73.
— Zur Classification von Eisen und Stahl. XV. 125.
*Rhode, Jul. Nekrolog. XVIII. 201.
*Rhode und Schmitz. Beschreibung der selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung zum Entladen der Eisenbahnwagen. XVI. 53—60.
Rohr, Fr. Wilh. Eisenbahn-Zeit- und Streitfragen. Nr. I: Welches Eisenbahnsystem ist das geeignetste? XIII. 216.
Rometsch & Comp Platin-Anstreichmasse. XIX. 193.
*Roschig, A. Betrachtungen über die Stellung der Räder zweier steif und parallel mit einander verbundenen Achsen gegen deren Laufschienen. XVI. 73—75.
Rosenfeld'sche Verschluss-Vorrichtung an Güterwagen. XIII. 237 u. 39.
*Roth und Schüler. Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen. XIX. 186.
*— Eiserner Querschwellen-Oberbau. XX. 26.
Rotter, Ed. Gusseisernes Schmiedefeuer. XII. 295.
Rousseau's automatisches Blocksignal. XV. 85. XIII. 262.
Rowald. Empfangsgebäude in Hersfeld und Gelnhausen. XIX. 187.
Rowan, R System für Betrieb und Anlage der Localbahnen. XVIII. 85.
Rubin. Ueber Reparatur von Schienen nach Baines Verfahren. XI. 25.
Rudolff, A. Neue Bremse für Eisenbahn-Fahrzeuge. XX. 14.
Rübenach, Jul. Eisenbahn-Wörterbuch. XIX. 116. 199.
Rüppell. Preis für Combination von Weichen- und Haltesignalen. XI. 267.
*Rüppell's Hebelapparat für centrale Signal- und Weichenstellung. XI. 140.
*Rüppell, E. Ueber allgemeine Anordnung der Zugbarrièren. XV. 225.
Rumpf, Mothes, Unverzagt und v. Albert. Technologisches Wörterbuch in deutscher, französischer und englischer Sprache. Erster Band. Deutsch, englisch, französisch Dritte verbesserte und bedeutend vermehrte Auflage. Wiesbaden 1876. C. W. Kreidel's Verlag XIV. 126.
*Rumschöttel. Die selbtthätige Luftbremse von Westinghouse. XIV. 265.
*Ruppert, Karl, Ritter von. Nekrolog. XIX. 98.
Rziha, Franz. Eisenbahn-Unter- und Oberbau. 3 Bände. Erster Band. Wien 1876. Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei. XIV. 129.
— Eisenbahn-Unter- und Oberbau. II. Bd. Wien 1877. Hof- und Staatsdruckerei. XV. 131.

S.

*Sammann, A. Die gegenwärtigen Eisenbahnwagen-Fabriken in Deutschland, Oesterreich und dem Auslande. XI. 114.
Samuelson, A. Secundäre Eisenbahnen. Hamburg 1876. O. Meissner. XIV. 212.
Sandberg. Ueber das Richten der Schienen. XVII. 123.
*Sander's automatische Vacuumbremse. XVII. 71—73.
Sarazin, O. und H. Oberbeck. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen. XI. 178.
Sarrazin. Construction der Ueberhöhungsrampen. XVIII. 30.
— Ueber Beladen der Tender mit Kohlen. XVII. 215.
*Sauer, C. Ueber die Grenzen der Anwendbarkeit der Adhäsionsbahn und Zahnstangenbahn in Bezug auf ihren ökonomischen Werth. XVII. 166—69 u. 192—95.
*— Dachrahmen-Eckverbindung bei den gedeckten Güterwagen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. XII. 232.
Sasse, Ernst. Ueber schnelles Beladen und Entladen von Güterzügen mittelst rollbarer Kästen, von Güterperrons aus. XII. 220.
Saxby und Farmer. Controlapparat mit electrischer Auslösung. XIX. 3. 83.
*Schaaf, Heinr. Befestigung der Reifen auf den Rädern. XVIII. 15.
*Schäfer, Ch. Ph. Beschreibung einer Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen. XII. 5.
Schaefer, Betriebs-Inspector. Zweiter Preis für die Durchführung eines Central-Güterschuppens. XIII. 220.
*Schaefer's selbsthätiges Läutewerk für Rangirlocomotiven. XV. 75.
*— Ueber Mottenvertilgung. XV. 117.
Schäfer, Ch. Ph. Achsbüchse nach System Dietz. XIX. 246.
Schäffler, O. Electrische Läutewerke. XIX. 3.
— Das electromagnetische Stationsdeckungssignal mit Wechselauslösung. XII. 227.
Schaltenbrand's eiserne Bahn-Querschwellen. XII. 39.
Schaltenbrand, C. Die Locomotiven. Berlin 1875. XII. 268.
*— Amerikanischer Dampfdruck-Oeler. XIV. 152.
*— Compound-Locomotive (System Mallet), ausgestellt in Paris 1878. XVI. 119—27.
*— Die electro-dynamische Locomotive. In Betrieb in der Gewerbe-Ausstellung in Berlin 1879. XVI. 249—53.
*— Hennig's pat. Radreifen-Befestigung. XVII. 183.
*— Compound-Locomotive, System Mallet. XVII. 145—53.

*Schaltenbrand, C. Schnell-Tender-Locomotive der Belgischen Staatsbahn, ausgestellt in Paris 1878. XVII. 96—101.
*— Constructions-Verhältnisse der Tenderlocomotiven. XIX. 230.
*— Radiale und windschiefe Stellung der Endachsen an Tendermaschinen. XIX. 78.
*— Ueber Compound-Locomotiven. XX. 192.
*Scharnberger's verbesserter Wagen-Achsenbüchsen-Untertheil. XVIII. 253.
*— Wagen-Achsbüchse. XIX. 85.
*Scharnberger, P. Versuchs-Resultate mit dessen Achskisten-Untertheil auf der Dux-Bodenbacher Bahn. XX. 193.
*Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Locomotivschieber und Kolben. Neueste Verbesserung. XVII. 243.
— Verbesserungen an dem Oeltropfapparat. XIII. 201.
*Scheffler'sche Drahtzug-Barrière der Braunschweigischen Eisenbahn. XII. 28.
*— H. Die Explosion der Locomotive „Seesen." XII. 191.
*Scheffler, Dr. Einfluss der Geschwindigkeit auf die Sicherheit. XIV. 184.
*— Ueber Dampfkessel-Explosionen. XIV. 141.
*— Dr. H. Eiserner Oberbau der Braunschweigischen Eisenbahn. XIX. 201.
*— Die Fahrgeschwindigkeit und Stärke der Eisenbahnzüge. XIX 60.
Schellens. Electr. Contact-Apparat der Fahrcontrole. XIX. 249.
— Electr. Control-Apparat für Stationseinfahrtssignale. XI. 67.
Schenck. Sicherheitsvorrichtung an Centesimalwaagen. XIX. 140.
Scherenberg's selbstthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser. XIX. 78.
*— Apparat zum Unterstopfen der Eisenbahnschwellen. XV. 38 u. 77.
*Scherenberg. Selbstthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser. XVIII. 54.
*— Wasserstation mit Selbstversorgung. XIII. 89.
*Schichau's Dampfläutewerk. XX. 242.
Schick, Jac. Vorschlag zur Einrichtung einer Nothbremsen-Signalpfeife an der Locomotive. XII. 91.
*Schieffer's Schablone zum Kappen der Eisenbahn-Schwellen. XVI. 17.
*— Spur- und Ueberhöhungslehre. XVI. 54.
Schiffer's, J., Achsbüchsen mit hängender Schmiervorrichtung. XIII. 139.
*Schilling, C. Die Bahnbewachung auf frequenten Eisenbahnen. XVIII. 1. 46 u. 93.
Schima, Franz. Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. XVIII. 86 u. 216.
*Schimmel's, A., hydraulische Winden. XI. 17.
*Schinz, Eduard. Nekrolog. XII. 303.
Schiroky. Schienennagel-Ausziehmaschine. XIII. 31.
von Schlierholz. Hochbauten der Königl. Württembergischen Donau-, Allgäu- und Hohenzollernbahn. Stuttgart. Verlag von K. Wittwer. XIV. 130.
*Schlosser, J. Theorie der Eisenbahn-Gleise-Curven resp. theoretische Untersuchung der Wirkung der Conicität der Radreifen auf die Bewegung der Bahnfahrzeuge. XVI. 189 u. 90.
Schmeidler, Dr. W. F. C. Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens. XIII. 82.
*Schmid, Wolfg. Mechanischer Waggonschieber. XX. 29. 85.
*Schmidt, Heinr. Eiserner Querschwellen-Oberbau. XX. 98.
*— Rud. Die Lazarethzüge der Wiener Weltausstellung. XI. 95. 179.
— Louis. Die Verwaltung der Eisenbahnen und die Buchführung im Eisenbahn-Betriebe. XI. 178.
*— R. Die Sanitätszüge des souverainen Malteserritterordens. XII. 165.
*— Das Hennicke'sche Transportsystem für Verwundete. XII. 104.
*— H. Der excentrische schwebende Stoss beim Eisenbahn-Oberbau. XIV. 71.
*— R. Ueber Ventilation der Eisenbahnwagen. XIV. 61.
*— Weitere Bemerkungen über die Ventilation der Eisenbahnwagen. XIV. 241.
Schmitt, Dr. Ed. Signalwesen. 1.—4. Lieferung. XII. 138.
*— Ed. Miscellen aus der Pariser Weltausstellung 1878. XVI. 18—21.
*— Dr. Ed. Büssing's centrale Weichen- und Signalstellung mit electrischem Verschluss der Signal-Hebel. XVII. 142.
*Schmölke, A. Verbesserungen unserer Wohnungen. XVIII. 129.
*Schnabel und Henning. Locomotiv-Drehscheibe. XII. 55.
Schnebeli, Dr. Die electrische Signalscheibe für Eisenbahnen. XIII. 268
Schneemann's Rohrabschneider. XI. 110.
*Schneider, R. Fahrordnung für die Locomotivführer der Koslov-Woronesch-Rostover Bahn. XVIII. 254.
*— A. Ueber eiserne Querschwellen. XVIII. 9.
*Schnitzlein, Fr. Condensationswasser-Ableiter. XVII. 244.
Schoder, Dr. H. Hülfstafeln zur barometrischen Höhenbestimmung. XII. 137.
*Schönheyder, O. Stationen und Hochbauten auf der Grevskabsbahn in Norwegen. XX. 100.
Schoenerer, Math., Ritter von. Nekrolog. XIX. 98.
Scholtz, A. Preis für 5 Schriften über Eisenbahn-Güter-Beförderung. XI. 267.
Schrabetz, Emil. Neuer patentirter Schienenbieg-Apparat. XI. 172.
*— Neue patentirte Biegevorrichtung für Eisenbahn-Schienen. XVII. 228—31.
*— Schienenkrümmer, Vorrichtung zum Biegen von Eisenbahnschienen. XX. 176.
*— Patent-Schienenkrümmer. XIV. 165.
*Schrauth, E. Die neuen Schlafwagen der Comp. internat. des Waggons-lits. XIX. 240.
*Schröder. Reisebericht über das amerikanische Eisenbahnwesen. XV. 51, 114 u. 170.
*Schubert. Ueber Diensteintheilungen der Eisenbahnbeamten des äusseren Dienstes. XIX. 75.
*— patent. Drahtzugbarrière mit doppeltem Drahtzuge etc. XVII. 177 u. 78.
*— und Benisch. Hobelmaschine für Eisenbahnschwellen. XVII. 219 u. 220.
*— Das Aufziehen der Radreifen mittelst heissen Wassers. XIV. 54.
Schuckert. Locomotiv- und Schiffslampe. XIX. 83.
Schübler, A. Ueber Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen. XVII. 42.
*— Bemerkungen zu der Abhandlung von W. Launhardt über virtuelle Längen, virtuelle Steigung und Tariflänge. XVII. 33.
*— Bemerkungen zu dem Aufsatze des Herrn Professor Frank über den Widerstand der Locomotiven und Eisenbahnzüge etc. XX. 226. 237.
*Schuler, F. Radreifen-Befestigung. XVII. 154.
*— Eiserner Fensterrahmen für Personenwagen. XIX. 107.
*— Radreifenbefestigungen, durch welche das Abspringen derselben wirksam verhindert wird. XX. 57.
*Schulz, Otto. Krahn zum Verlegen des eisernen Oberbaues. XVI. 61.
*— Apparat zur Aufnahme der Abnutzung der Radreifen. XVI. 178.
*— Siederohr-Werkstatt der Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn zu Stendal. XVII. 169.
*Schulz von Straznicki und R. Brendl. Verbesserter Schmierapparat für Trieb- und Kuppelstangen, Excenter etc. XIII. 201.
Schulz, Franz. Dampftramways in Italien. XIX. 113. 233.
*Schulze. Electrische Lampe. XIX. 79. 81.
— Electrische Signalhebel-Auslösung. XIX. 80.
*— Beschreibung des Weichen-Verschluss-Apparates. XIV. 107.
— F. Schmierapparat für Dampfcylinder und Schieber. XI. 258.
Schwabach, Dr. D. Die Gehörsstörungen des Locomotivpersonals. XIX. 116.
Schwabe, H. Ueber den Kohlenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen. XIII. 40.
— Ueber das englische Eisenbahnwesen. Reisestudien. Neue Folge. Wien 1877. Verlag von Waldheim. XV. 131.
— Entwurf eines Eisenbahnplanes für das Königreich Preussen etc. XVI. 110.
Schwarz. Ueber die Vergrösserung des Nordbahnhofs in Wien. XI. 79.
Schwedler, J. W. Verbesserung des Haarmann'schen Langschwellen-Oberbau's. XIX. 49.
*Schweizerische Locomotivfabrik in Winterthur, Internationale Tramway-Locomotiv-Concurrenz. XIX. 8. 91.
*Sedlaczek, H und F. Wilkulill, Locomotiv- und Schiffslampe. XIX. 83.
Seemann's Eisenbahn-Bremsschuh. XI. 108.
Seidel's Entwürfe der Hauptgebäude der Bahnhöfe zu Hof und Bayreuth. XX. 27.
*Selkirk's Röhrenbördeler. XIV. 302.
*Semmelroth, W. Ueber die Spurkranzrillen in den Ausweichungen. XIII. 48
*de Serres und Battig. Beschreibung des eisernen Oberbaues (ohne Verwendung von Kleineisenzeug). XV. 14.
de Serres, A. W. Eiserner Oberbau, dreitheiliges Langschwellensystem de Serres und Battig. XVII. 84.
de Serres und Battig. Eiserner Langschwellen-Oberbau. XIX. 33.
Shaw, Henry F. Viercylindrige Locomotive. XIX. 147.
Sheffield's Eisenbahn-Velociped für Bahn- und Telegraphen-Beamte. XVIII. 257.
Sheward und Gresham. Versorgung der Tender mit Wasser mittetst des Injectors. XVIII. 34.
*Siebel's, A. Gleiskarren mit 3 Rädern. XVIII. 255.
*Siehr, R. Rollen-Drehscheibe von 5,53 m Durchmesser. XI. 7.
*Siemens und Halske. Die Blockapparate für den Eisenbahnbetrieb. XI. 53.

Siemens und Halske's transportabler Morse-Telegraph. XVII. 174.
— Electrische Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock XIX. 194; in Paris 231.
— Erste internat. Electricitäts-Ausstellung in Paris. XIX. 2. 80. 81.
— Electrische Beleuchtung der Bahnhöfe. XIX. 36. 146.
*— Läutebude auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 26.
*— Electrische Weichen- und Signal-Riegelung. XX. 44.
— Beleuchtung des Bahnhofs in Strassburg. XX. 149.
— Die Eisenbahnläutesäule mit Wechselstromauslösung und Hülfssignaleinrichtung. XI. 264.
— Die electrischen Läutewerke der Elsass-Lothringischen Reichsbahnen. XII. 41.
*— centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Apparat auf Bahnhof Buckau der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. XII. 157.
*Slavy, Ernest. Anwendung der Massenträgheit zum Auf- und Abpressen der Räder. XVIII. 59.
*— Neuartige Schneepflugs-Armatur für Locomotiven. XVIII. 148.
Smith's, Jos., Strassenbahnwagen. XVIII. 119.
Smith's Vacuum-Bremse. XIII. 65.
*— Vacuum-Bremse auf der Berg.-Märk. Bahn, aus dem Bericht über die Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn. XV. 207.
— Vacuum-Bremse auf der österr. Südbahn. XV. 154.
— Vacuum-Bremse auf französischen Bahnen. XV. 124.
Smith, J. N. Apparat zum Nachbohren der Locomotiv-Cylinder. XX. 244.
Sönnecken's, F., Rundschrift-System. XVIII. 216.
*de Soignie's eiserner Langschwellen-Oberbau. XVI. 192 u. 93.
*Sonne. Ueber Billet-Schneidemaschinen. XIII. 146.
*Späth, Jos. Wilh. Hebewerkzeuge auf der Nürnberger Ausstellung. XX. 30. 107.
Specht, G. Tafeln der Steigungsverhältnisse von 0,5‰ bis 100‰ für die Entfernungen von 1:100 nebst den entsprechenden Neigungswinkeln. Zürich 1876. Meyer & Zeller. XIV. 213.
Spielmann's und Aldred's verbesserte Tramwayschienen. XVI. 37.
— eiserner Oberbau für Strassenbahnen. XVII. 74.
Spörer, Jul. Ueber Spannungen in den Radreifen der Räder von Eisenbahnfahrzeugen. XX. 241.
*Stambke. Das Verhalten von Stahlbandagen unter der Einwirkung der Bremsen. XV. 41.
*— Tabelle über die in den Werkstätten der Berg.-Märk. Bahn zu führenden verschiedenen Sorten von Werkzeugstahl (Gussstahl) mit Angabe des Verwendungszweckes, des Härtegrades und der Dimensionen, in welchen dieselben zu bestellen sind. XV. 202.
*Steding's, W., patentirte Metall-Stopfbüchse. XVI. 235.
*Steding's verbesserte Metall-Stopfbüchse. XVII. 252.
*Steding. Betrachtungen über die Vorrichtung gegen das Schlingern an den Normallocomotiven. XX. 228.
Steel's Luftdruckbremse. XIII. 65.
*— Luftdruckbremse, aus dem Bericht über die Versuche mit continuirlichen Bremsen auf der Main-Weserbahn. XV. 27.
Steiner, Friedr. Bestimmung der Zuggeschwindigkeit. XX. 97.
*Steinhauss. Ersatzstücke in der Zugvorrichtung und neue Reserve-Kuppelung für Eisenbahn-Fahrzeuge. XIV. 177.
*Steinsberg, M. Erfahrungen im Betriebe von Gebirgsbahnen. XI. 61.
*Sternberg. Ueber Bremsen bei der Katastrophe Wädensweil-Einsiedeln. XV. 96.
Stevens-Schiene statt Vignoles-Schiene. XIII. 30.
Stewart. Rasches Montiren einer Locomotive. XIX. 189.
— A. Construction der Carel'schen Personenzug-Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 33.
Stibb's pat. Schienennagel. XI. 77.
*Sticher. Vierräderiger Personenwagen I. Classe mit Saloncoupé und Toilette für die Kgl. Preuss. Ostbahn. XII. 153.
*Sticht'sche Tramway-Gesellschaft. Preisausschreiben für Tramway-Locomotiven. XVI. 107 u. 8.
Stirling. Dampf-Umsteuerungs-Vorrichtung bei Locomotiven. XIII. 213.
*Stockhamer, Gust. Dorn zur Erweiterung von Siederohrenden. XV. 210.
* - Welcher Werth für die Constatirung des betriebssicheren Zustandes eines Kessels ist der Druckprobe gegenüber einer inneren Untersuchung beizumessen. XV. 247.
*— Bemerkungen über Reinigungsluken und Auswaschlöcher. XIII. 56.
*— Bemerkungen über Stehbolzen. XIII. 95.
*— Compensations-Vorrichtung für Signal-Drahtleitungen. XIII. 133.
*Stössger, L. Vorrichtungen in der Haupt-Reparatur-Werkstätte der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zur Erwärmung der Radreifen, behufs Befestigens und Lösens derselben etc. XVII. 187—91.
*Stösger, L. Ueber den unruhigen Gang der Eisenbahnwagen. XVIII 189.
*— Vorrichtung um das Reissen der Aufzugseile bei Seilschiebebühnen zu verhindern. XVIII. 227.
*— Heizöfen in den Restaurationswagen. XIX. 120.
*— Ueber den Werth der Kuppelungsbügel. XIX. 137.
*— Fussböden für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten. XIX. 213.
*Stötzer, Emil. Ausstellungsberichte (1878).
I. Güterzuglocomotive der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. XVI. 170—72.
II. Versuchswagen der französischen Ostbahn. XVI. 211—14.
III. Waggon-Reservoirs von Lepage. XVI. 246.
*— Die Wärmflaschen-Heiz- und Füllapparate der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. XVIII. 10.
— Maschine zum Erproben der Achslager und deren Schmiermittel. XIX. 11.
*Storckenfeldt, E. von. Dampfheizapparat bei Personenwagen der Schwedischen Staatsbahnen nach System Lilliehöök. XVII. 96.
*Stous-Sloot. Achsbüchsen mit verstellbarem Schmierpolster. XII. 264.
*Stous-Sloot, J. W. Internationale Tramway-Locomotiven-Concurrenz. XIX. 8. 91.
*Stous-Sloot. Apparat zum Auffinden von schwachen Stellen in den Siederöhren. XX. 141.
*Stradal, Rud. Nekrolog. XII. 307.
Stradal's Kuppelung. XIX. 12.
*Strauss, J. Graphische Darstellung der Leistungsfähigkeit einer Locomotive, hinsichtlich der Dampfproduction. XIII. 8.
Streckert. Ueber die gegenwärtige Längenausdehnung der Bahnhöfe in Preussen. XI. 78.
— Ueber den Eisenbahn-Unfall bei Hugstetten. XX. 38.
Strippelmann, Leo. Die Tiefbohrtechnik im Dienste des Bergbaues und der Eisenbahntechnik in Beziehung auf ihren Entwickelungsstandpunkt der Gegenwart, nebst practischen Gesichtspunkten für die Wahl der den localen Verhältnissen anzupassenden Bohrmethode. Halle 1877. Knapp's Verlag. XV. 132.
Stroudley's Locomotive für den hauptstädtischen Verkehr. XI. 40.
— Geschwindigkeits-Indicator. XVII. 40.
— neue Wagen der London-Brighton Bahn für den hauptstädtischen Verkehr. XII. 41.
— Tender für eine Schnellzug-Locomotive auf der London-Brighton Bahn. XIII. 111.
Struve in Kolomna. Wagen I. und II. Classe auf der Ausstellung in Moskau 1882. XX. 202.
Stück, H. Distanz- und Höhenmessung, Formeln von Tabellen. XII. 267.
*Stukenholz, Ludw. Maschine zur Prüfung der Elasticität von Eisen und Stahl. XV. 138.
*Suchaneck, Ed. Apparat zum Messen und Controliren der Voreilwinkel und Excentricitäten der Locomotiv-Excenter. XVI. 138 u. 39.
Suchanek, F. & J. Neblinger. Bremsen-Kuppelung. XIX. 223.
Suck. Wasserstation mit Pulsometer-Betrieb auf Bahnhof Schmiedeberg. XX. 199.
*Sührt, F. Weiteres über die neue Wagen-Reparatur-Werkstätte der Cöln-Mindener Bahn zu Dortmund. XIII. 245.
*Sührt's, F. patentirte Bremse für Eisenbahnfahrzeuge. XVI. 57 u. 58.
*Susemihl, A. J. Ein Wort für die Schienenschrauben. XVI. 166.
*— Die geometrische Construction der Normal-Ausweichungen etc. XVI. 130 u. 31.
*— Drahtzugbarrièren nach dem System Susemihl-Eichholz. XVII. 47 u. 48.
— Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister. XVIII. 128.
*— Gleismesser zum Messen der Stossverbindungen, der Spurweiten, der Zwangschienenlage etc. XVIII. 227.
— Nekrolog. XIX. 141.
— Ueber Schienenbefestigungsmittel. XIX. 225.
*Susenbeth, J. Ueber Noth- und Schlittenbremsen. XIII. 118.
Syke's Telephon. XIX. 3.
*Szabó, Jul. von. Bestimmung der wahrscheinlichen Selbstkosten des Betriebes auf Eisenbahnen. XII. 121.

T.

*Tapezierer, H. Selbstentzündung von Baumwolle. XV. 72.
*— Leicht bewegliche Regulatoren bei Locomotiven. XVI. 169.
Teirich & Leopolder. Electrische Zugbarrière. XIX. 3.
Le Tellier. Apparat zum Reinigen des Wassers für Industriezwecke vor seiner Verwendung, nebst Anwendung desselben in einer Wasserstation. XIII. 202.

*Tellkampf. Untersuchung über die Kosten der Unterhaltung des Oberbaues. XIX. 219.
*— Eiserner Querschwellen-Oberbau. XIX. 3.
*— Anlage und Erweiterung der Reparatur-Werkstatt in Neumünster. XVII. 133—37.
*— Regulirung der jährlichen Abrechnung der Reparatur-Werkstätten der Altona-Kieler Bahn-Gesellschaft. XVII. 185—87.
*Tellkampf, H. Electrische Weichen- und Signal-Riegelung auf den Bahnhöfen Altona, Kiel und Rendsburg. XX. 43.
*— Die gekrümmten eisernen Querschwellen der Altona-Kieler Bahn. XX. 172.
— Zum Eisenbahn-Unfall bei Hugstetten. XX. 249.
*Tellkampf. Der Bau und Betrieb der Altonaer Hafenbahn. XIV. 10.
*— Die Pferde-Eisenbahn von Tornesch nach Uetersen in Holstein. XI. 105.
*— Ueber die Bestimmung der erforderlichen Zahl von Bremsen in den Zügen der Haupt- und Nebenbahnen. XII. 31.
Textor, H. Dienstvorschriften für den äussern Betriebsdienst auf engl. Bahnen. XIX. 196.
*Theune. Die bleibenden Spannungen gebogener Stäbe und die Wöhler'schen Versuche. XVI. 224—27.
*— Zur Statistik der Gussstahlschienenbrüche. XVII. 91 u. 92.
*— Ueber Construction der Kohlenkörbe. XVIII. 101.
*— Ueber Rätter- und Gleisanlagen auf den Kohlengruben in Oberschlesien. XVIII. 176.
*Thofehrn's Eisenbahn-Coupé-Lampe. XV. 173.
*Thomas, C. Der Siemens & Halske'sche centrale Signal- und Weichen-Sicherungs-Apparat auf Bahnhof Buckau. XII. 157.
*Thomas. Vorsignal und Compensationsapparate für dessen Drahtleitung. XIV. 15.
*Thomas, Georg. Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen. Beilage. XVIII. 1—8 u. 257.
*— — Nekrolog. XX. 196.
Thomas, G. Preis für Dampfwagen. XIX. 199.
Thomas, Edw. Offene Güterwagen mit beweglichem Dach aus Wellblech. XX. 200.
*Thomer, J. & F. Koházy. Patent. Güterwagen-Verschluss. XVII. 55—57.
Thurston, R. H. Ermittelung von Reibungscoefficienten bei geschmierten Achsschenkeln. XX. 220.
Tillmann's Spundpfähle aus Wellenblech. XVII. 211.
Tilp, E. Ueber Kolbenringe. XI. 23.
— Officieller Ausstellungs-Bericht der Wiener Weltausstellung. Gruppe XIII. Sect. 4. XI. 48.
*— Grund'sche Locomotive mit Begrenzung der Geschwindigkeit auf 1½ Meilen. XI. 52.
*— Die Kuppelungen von v. Borries, Wilfert und Polonceau. XIV. 154.
— Zur metrischen Schraubenscala. XIV. 105.
*— Dampfschieber von Phosphorbronce. XV. 10 u. 94.
— Der practische Maschinendienst. Wien 1877. Hartlebens Verlag. XV. 43.
*— Neue Eilzugmaschinen der Kaiser-Franz-Josef-Bahn. XVII. 45—47 u. 145.
*— Intercommunications-Nothsignal der Kaiser-Franz-Josef-Bahn. XVII. 226—28.
*— Kuppelung. XIX. 12.
*— Einspännige Pferdebahnwagen. XI. 74.
*— Kampers & Elbel's Eilzuglocomotive. XI. 158.
*— Sicherheitsvorrichtung gegen das Schlingern von Locomotive und Tender. XII. 196.
— Handbuch der allgemeinen und besonderen Bedingnisse für Leistungen und Lieferungen im Eisenbahnwesen. XII. 268. XIII. 82.
*— Zur metrischen Schraubenscala. XII. 292.
*— Apparat gegen das Schlingern. Versuche damit. XIII. 23. 114, 215.
*— Bemerkungen über Locomotivbau. XIII. 94.
*— Bedingnisse für Achsen. XIII. 103.
*— Die Sicherung der Locomotiv-Bewegung. XIII. 147.
*Tobler, F. Die Uetlibergbahn mit Steigungen bis auf 70 pro mille und Bergbahn-Locomotiven mit einfacher Adhäsion. Zürich 1876. Orell, Füssli & Comp. XIV. 216. XII. 253.
Todd's Dampfbetrieb der Strassenbahnen XII. 224.
*Topf, C. Ueber die Verwendung schmiedeeiserner Leit- und Kuppelstangenlager bei Locomotiven. XI. 110.
Tracy's Weichenbock mit Signalvorrichtung. XX. 150.
*Trapp. Stahl-Bremsschuh. XVIII. 102.
*Trouchon's Drahtzug-Barrière. XVIII. 45.
*Tull. Bedingungen zur Herstellung und Betrieb von Secundärbahnen auf Landstrassen. XVIII. 52.
Turner's entlasteter Schieber. XII. 136.
*Turner, W. Neue Art von Nummertafeln aus Glas für Eisenbahn-Personenwagen. XVI. 214.
Tunner, P. R. von. Ueber die Abnutzung der Radreifen. XVII. 76.
*Turner, Hiram. Doppelzughaken für Eisenbahn-Fahrzeuge mit selbstthätigem Sicherheitsverschluss. XVII. 17—19.
Turner's Röhrenstopfer. XX. 37.
Turton's Eisenbahn-Buffer. XIII. 33.
Tyer & Jousselin. Blockapparate. XIX. 3.
Tyrrell, J. J. Rangirlocomotive. XIII. 111.

U.

Uhland, W. H. Handbuch für den practischen Maschinen-Constructeur. XVII. 131.
— Die Strassenbahnen. XVII. 85.
— Handbuch für den pract. Maschinen-Constructeur. XVIII. 264.
*Uhlenhuth. Preis für Construction der Schrauben-Kuppelung. XI. 267.
Ullmann & Baroicius. Aufnahmegebäude der Franz-Josef-Bahn in Wien. XI. 27.
Ulrich, Ant. Die Betriebsmittel der schmalspurigen Gebirgsbahn Reschitza-Szekuli. XIII. 165.
*Urguhart. Neue Construction eines Kreuzkopfs für Locomotiven. XIV. 197.
*— Th. Rohes Petroleum als Brennmaterial für Locomotiven. XV. 88.
*— Entlastungsschieber. XIX. 259.
*— Krahn zum Verladen und Abwiegen von Steinkohlen auf die Tender der Griasi-Zarizin-Eisenbahn. XIII. 204.

V.

Vaesen's Locomotive für Strassenbahnen. XV. 40.
von Varnbüler. Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876. Verlag von C. Hallberger. XIV. 131.
*Vautherin's, J. eiserner Langschwellen-Oberbau. XVI. 190 u. 91.
*Verderber, Stef. Locomotivkessel mit Vorfeuer aus feuerfestem Material. XVI. 173—74.
*Verloop, C. W. Neuer Luxus-Pferde-Transportwagen. XIV. 307.
Vieregge. Ueber Anordnung von Weichenstrassen. XI. 124.
*Vogel, Rich. Räderkuppelung für Gebirgslocomotiven. XV. 59.
*Vogt, J. Ueberlade-Vorrichtung zwischen schmalspurigen und normalspurigen Bahnen. XVII. 57.
*Vojácek, L. Hebeapparat für Bahngleise. XII. 215.
*Vojácek. Ein Diagramm für Uebergangscurven. XIV. 48.
Vojácek, L. Ueber Drahtseilbahnen. XIX. 163.
*— Patentirter Schienenbieg-Apparat. XIX. 166.
*Volkmar's, Wilh., Vorrichtung zum gefahrlosen Kuppeln der Eisenbahnwagen. XI. 93.
Vuillemin, Guebhard & Dieudonné. Formeln über die Widerstände der Eisenbahnzüge. XX. 3, 71, 76, 218, 227, 238.

W.

Wachholz. Vertilgen der Motten in Eisenbahnwagen. XIX. 158.
*Wagemann. Unverschieblicher eiserner Langschwellen-Oberbau. (Verbesserung des Hilf'schen Systems). XV. 25.
*Wagemann's eiserner Langschwellen-Oberbau. XX. 148.
Wagner & Comp. Maschine zum Abrichten der Schienenenden. XI. 77.
— Schienensäge. XI. 123.
Wagner's eiserner Querschwellen-Oberbau aus Altschienen. XVII. 171.
Wagner & Cathry. Die schmalspurige Zahnradbahn bei Salgó-Tarján in Ungarn. XX. 203, 245.
*Waldmann, Jul. Locomotive für gemischte Züge mit einer neuen Anordnung und Verbesserung von Kolbenschiebern. XV. 201.
Walker. Die electrische Hülfs-Signaleinrichtung für Reisende auf der South-Eastern Bahn. XIII. 170.
Wall-Bake, van den. Electrische Eisenbahn in den Niederlanden. XIX. 235.
Waruschon-Jarociewicz, F. Signal- und technisches Betriebs-Reglement für die russischen Eisenbahnen. Weimar 1875. Voigt. XV. 46.
Watkey's Regulator-Ventil. XI. 131.
Watten's Stopfbüchse mit Metallpackung. XI. 31.
*Watzka, J. Vorrichtung zum Ausfraisen von Lagerschalen. XV. 114.
*— Vorrichtung zum Behobeln sechseckiger Muttern. XV. 114.
*— Vorrichtung zum Ausfraisen der Wagenlager-Obertheile. XV. 137.
*— Vorrichtung zum Bearbeiten halbrunder Leit- und Kuppelstangenlager. XV. 253.

*Watzka, J. Beschreibung der Vorrichtung gegen die Schlingerbewegung der Eisenbahn-Fahrzeuge. XVI. 76.
*— Radreifen-Bohrmaschine für Locomotiv- und Wagenräder. XVII. 154.
Weatherburn's Schmierbüchse für Locomotiv- und Eisenbahnwagen. XV. 221.
Webb's Wasserstandglas für Locomotiven. XI. 81.
— Locomotiv-Stahlkessel auf der Wiener Weltausstellung. XI. 28.
— Feuerlöcher für Locomotivkessel. XI. 31.
Webb, E. W. Anwendung von Asphaltpapier als Zwischenlage für eisernen Oberbau. XX. 99.
— Neues Locomotiv-System. XX. 102.
von Weber, M. M. Nationalität und Eisenbahn-Politik. XIII. 217.
— Populäre Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen. I. Normalspur und Schmalspur. XIII. 79.
— Neue Pfade der Volkswirthschaft. Die Secundärbahnen mit normaler Spurweite und langsamer Bewegung. XII. 45.
— Die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Wien 1876. A. Hartleben. XIV. 219.
— Privat-, Staats- und Reichsbahnen. Wien 1876. A. Hartleben. XIV. 219.
— Werth und Kauf der Eisenbahnen. Wien 1876. A. Hartleben. XIV. 218.
— Welches Eisenbahn-System ist für Oesterreich das Beste? Wien 1877. Hartlebens Verlag. XV. 89.
— Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung. Wien 1878. Hartlebens Verlag. XV. 90.
*— (Nekrolog). XVIII. 204.
*Wehrenpfennig, Edm. Ueber Ursachen der Risse in den Ecken kupferner Locomotiv-Feuerbüchsen, der rillenförmigen Ausfressungen der Stehkessel-Mantelplatten in den äussern Stehbolzenreihen etc. XVII. 9—12.
*Weickum's patentirte Kugel-Drehscheibe. XV. 39.
*Weickum, G. Schnellbremse für Eisenbahnfahrzeuge und Tramway-Waggons mit Differentialschraube. XX. 22.
*Weise. Zur Frage über Anordnung der optischen Signale sowohl vor Eisenbahn- resp. Gleisverzweigungen, als auch vor Eisenbahn- resp. Gleisvereinigungen im Sinne des §. 50 des Bahnpolizei-Reglements. XVI. 268—70.
Weishaupt. Anwendung von Holzschrauben statt Hakennägeln auf französischen Bahnen. XI. 123.
*Welkner, Gust. Nekrolog. XII. 307.
Welkner. Formel für den Widerstand, welchen die Locomotive ihrer Fortbewegung entgegensetzt. XX. 218.
*Wendt's Torsionswagenfedern. XII. 261.
*— patentirter Krahn von 40 Ctr. Tragkraft mit selbstthätigem Ausleger zum Kohlenverladen für Locomotiv-Tender. XVI. 215.
*— Krahn zum Kohlenverladen für Locomotiv-Tender. XVII. 215.
Wendt, C. Waschtoilette. XIX. 124.
Werner, C. Die Tacheometrie und deren Anwendung bei Tracestudien. Wien 1873. XI. 47.
*Wernich. Ueber die Länge von Bessemerstahlschienen. XIII. 180.
Wernlich, Ph. Vorrichtung zum Fegen der Heizröhren bei Röhrenkessel. XII. 176.
*Westenberger's patentirter Schlusskeil für Eisenbahnwagen. XVI. 17.
Westhoven, F. J. The Scientific English Reader. XVIII. 217.
Westinghouse. Bremse auf amerikanischen Bahnen. XI. 80.
— Bremse auf der französischen Westbahn. XV. 124.
— Bremse in Anwendung auf der Midland-Eisenbahn in England. XIII. 36 u. 65.
Wetli, K. Die technischen Vorarbeiten der Gotthardbahn. XIII. 268.
*Wetli's Eisenbahn-System. XII. 49.
*— K., Bericht über das Resultat der Probefahrten auf der nach dem Wetli'schen System ausgeführten Strecke bei Wädensweil. XII. 53.
*von Wettstein, A. Electrische Beleuchtung auf Eisenbahnen. XV. 211.
Wetzer, H. in Pfronten. Telegraphen-Läutewerk. XIX. 2. 82.
Weyrauch, Dr. J. Allgemeine Theorie und Berechnung der continuirlichen und einfachen Träger. XI. 88.
*Wickfeld. Auffahrten der Festung Glatz. XIV. 228.
*Wiedenfeld. Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Wittenberg und die kleinen Stationen der Strecke Wittenberg-Falkenberg. XVI. 233 u. 34.
Wiederhold, Dr. Neue Prüfungsmethode der zum Schmieren von Maschinen gebrauchten fetten Oele auf einen Säuregehalt mittelst Kupferasche. XV. 87 u. 176.
*Wiedermann'sche Metalldichtung für Kolbenstangen. XVII. 239.
*Wilfert, J. Beziehungen des Radstandes zum Curvenradius. XVIII. 69.
*— Berechnung der Fahrzeiten. XIX. 121.
Wilkin-Clarke'sche continuirliche Bremse. XI. 80.
Wilke & Comp. Preis für Construction von Zugbarrièren. XI. 267.
*Wilke'sche Drahtzug-Barrière. XII. 28.
*Wilcke, Carl. Berechnung eines eisernen Daches für einen polygonalen Locomotivschuppen. XIII. 196.
*Wilcke, C. Laschen der Bebra-Friedländer Eisenbahn. XII. 8.
Williams, R. Price, Bau- und Erhaltungskosten des Oberbaues der englischen Eisenbahnen. XIII. 207.
— & H. Grandjean. Der einspurige Zwillingstunnel. XVI. 160.
*Winby & Lewik. Oberbau-System für Strassenbahnen. VIII. Suppl. 25. 29.
*Windscheid. Versuche mit Gussstahlschienen. XI. 14.
— Ueber Bessemerstahlschienen und deren Behandlung. XI. 164.
*Winkler, Dr. E. Die Diagonalsysteme eiserner Brücken gegen Winddruck. XVI. 134.
— E. Th. Ueber englische Eisenbahnstationen. XVI. 95—97.
— Dr. E. Vorträge über Eisenbahnbau. 1. Heft. Der Eisenbahn-Oberbau. 3. Aufl. XII. 269.
— Dr. E. Vorträge über Eisenbahnbau. 5. Heft. Der Eisenbahn-Unterbau. 2. Aufl. XII. 45.
— Vorträge über Eisenbahnbau. 11. Heft. Signalwesen von Dr. E. Schmitt. XII. 138.
— Vorträge über Brückenbau, gehalten an der techn. Hochschule in Wien. Wien 1877. Gerold's Verlag. XV. 47.
Winslow. Vorrichtung gegen Lösen der Schraubenmuttern. XI. 124.
Wittmann, Dr. W. Die graphische Bestimmung der Maximalmomente einfacher durch bewegliche Lastensysteme beanspruchter Träger. München 1877. Th. Ackermann. XV. 91.
Wittwer, Dr. W. C. in Regensburg. Verbindung zweier Morsestationen. XIX. 2. 82.
Wöhler, A. Versuche über den Wasserverbrauch der Locomotiven. XX. 82.
— Zur Bestimmung des Aufwandes an Zugkraft bei Eisenbahnen. XX. 227.
Wöhlert's Tender-Locomotive auf der Wiener Weltausstellung. XI. 20.
Woldt, A. Electrische Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock. XIX. 194.
*Wolff. Notizen über die Erdarbeiten beim Bau des Central-Bahnhofs in Frankfurt a. M. XX. 140.
Wolpert's, Dr., Rauch- und Luftsauger. XX. 154.
*Wolters', Rich. Drehscheibensicherung. XVIII. 82.
Wood's eiserner Querschwellen-Oberbau. XVIII. 118.
— eiserner Oberbau. XVI. 192.
*Wostry, Franz. Ueber Dilatation eiserner Eisenbahnbrücken. XX. 93.
Wotten's, J. E., Locomotive. XIX. 109.
*Woytt, A. Heizapparate für präpar. Kohlen an den Wagen der Rhein-Nahebahn. XI. 109.
*— Ueber die Befestigung von Kurbelzapfen. XVI. 146.
*— Ueber Befestigen der vorderen Cylinderdeckel an Locomotiven. XIII. 200.

Z.

Zach, Franz. Apparat zur Erprobung der Schmiermaterialien. XX. 11.
*Zetzsche, Dr. E. Die Blockapparate für den Eisenbahn-Betrieb von Siemens und Halske in Berlin. XI. 53.
*— Das electromagnetische Stations-Deckungssignal mit Wechselauslösung von Otto Schäffler in Wien. XII. 227.
Ziebarth, R. Gewichtstabellen für Walzeisen. XI. 179.
*Ziegler, C. Achsbüchse für Eisenbahnwagen. XV. 182.
*Ziegler. Radreifenbefestigung. XVIII. 74.
*Zimmermann, E. Schienenkopf-Messinstrument zum Messen der Abnutzung der Schienen. XVII. 92 u. 93.
*Zimmermann. Doppel-Drahtzug-Barrière. XVII. 138 u. 39.
*Zimmermann, E. Optischer Telegraph, den neuesten Bestimmungen entsprechend. XVIII. 51.
*— Knallkapsel als Signal für Eisenbahnzüge. XX. 227.
*Zipperling, Hugo. Vorrichtung, um Personenwagensitze in bequeme Schlafstellen umzuändern. XI. 70.
*Zobel, Neubert & Comp. Siederohr-Putz- und Fraismaschine. (System Elbel). XV. 140.
*Zobel's patentirte Differential-Schraubenwinde mit zweifacher Gangart und schnellem Rückgang. XVI. 50.
*Zobel, Neubert & Comp. Differentialflaschenzüge mit Gall'scher Lastkette. XX. 141.
*Zöller. Kleiner schwedischer Schneepflug. XIX. 37.

*Zschocke, O. Tabellarische Zusammenstellung der bis jetzt ausgeführten Local-Bergbahnen mit Zahnstangen und freier Adhäsion, nebst deren Betriebsmittel. XII. 295.
*— Die Zahnstangenbahn Rorschach-Heiden. XIII. 16.
— Die Anwendung des Zahnschienen-Systems auf der Gotthardbahn. XIII. 266.
*Zumach, R. Dampfwaggons (System Belpaire) im Betriebe der Haupteisenbahnen. XV. 227.
*— Betrachtungen über die Feuerungen der Locomotivkessel. XVI. 180—88.
*Zumach, R. Zur Festigkeit gewölbter Locomotivfeuerkästen. XVI. 274—80.
*— Ueber die zweckmässigste Gestaltung der Locomotivkessel. XVIII. 25 u. 60.
*— Locomotiven und Eisenbahnwagen auf der nationalen Ausstellung in Brüssel. XVIII. 168 u. 244.
— Locomotiven und Eisenbahnwagen der nationalen Ausstellung in Brüssel. XIX. 22.
*Zypen, van der, Gebrüder. Schmiedeeiserne Achsbüchse für Wagen. XIII. 101.
Zypen, van der & Charlier. Seilschiebebühne XX. 66.