

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 9

Artikel: Berlin: Fabrication von Eisenbahnbedarf 1873
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2000>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

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

Orvieto-Orte	43 Kilom.	Romane.
Pisa-Colle Salvetti	15 "	
Cariati-Cotrone	56 "	Staatsbahnen.
	114 Kilom.	

Die Eröffnung der Linie Sestri-Sarzano steht bevor, und es wird die offizielle Probefahrt in den ersten Tagen des Monats September stattfinden.

* * *

Staatsbahnen Italiens. Laut einer freundlichen Mittheilung der Direction des „Monitore delle Strade ferrate“ gehören dem Staate folgende Strecken des italienischen Eisenbahnnetzes:

- 1) Die Calabrisch-Sicilianische Bahn, von den Meridionali betrieben.
- 2) Asciano-Grosseto, von den Romane betrieben.
- 3) Die Ligurischen Bahnen Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Pistoja-Florenz, von der Alta Italia betrieben.
- 4) Savona-Bra mit Abzweigung Cairo-Acqui (noch nicht eröffnet).

Nach dem „Indicatore Ufficiale“ haben diese Strecken folgende Längen:

Messina-Siracusa	182 Kilom.	Sardinien.
Catania-Leonforte	78 "	
Palermo-Lercara	77 "	
	337 Kilom.	
Reggio-Monasterace	132 Kilom.	Calabrien.
Taranto-Cotrone	218* "	
	350 "	
Asciano-Grosseto	97 "	
Ventimiglia-Genova	152 Kilom.	Ligurien.
Genova-Sestri	46 "	
Spezia-Pisa	76 "	
Pisa-Pistoja-Florenz	99 "	
	373 "	
	1157 Kilom.	

Für diese Bahnen hat der Staat nach dem „Monitore delle Strade ferrate“ ausgeworfen:

1. für die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen bis Ende December 1873 L. 54,815,425. 17 c. (wovon 23,865,683. 26 für das calabrische Netz und L. 30,949,741. 91 c. für das sicilische); dazu vom 1. Jan. bis 30. Juni 1874 L. 22,008,056. 47 c. (13,944,283. 10 für das calabrische und 8,064,673. 37 für das sicilische); so dass auf 1. Juli 1874 für Arbeiten und Vorräthe ausgegeben waren L. 76,824,381. 64 c. (37,809,966. 36 für das calabrische und 39,014,415. 28 für das sicilische). — Für 1874 waren L. 35,064,097. 72 c. in die Bilanz gesetzt worden. Im ersten Semester 1874 wurden 2,927,106 Tagelöhne auf 156 wirkliche Arbeitstage gezahlt, so dass die mittlere Zahl der Arbeiter gleich 18763.

2. für Asciano-Grosseto wurden bis Ende December 1873 L. 4,505,087. 52 c. ausgegeben, im ersten Semester 1874 L. 149,173. 70 c., zusammen L. 4,654,261. 22 c. In die Bilanz für 1874 waren L. 1,565,188. 43 c. aufgenommen worden.

3. für die Ligurischen Bahnen betrug die Ausgabe auf 31. December 1873 L. 66,664,508. 60 c.; im ersten Semester 1874 L. 5,353,377. 99 c., zusammen L. 72,017,886. 59 c. In die Bilanz für 1874 L. waren gestellt worden L. 8,462,055. 82 c. Auf 181 Arbeitstage wurden 1,077,329 Tagewerke bezahlt, was als durchschnittliche Zahl der Arbeiter 5952 ergibt.

4. für Savona-Bra und Cairo-Acqui waren bis 31. December 1873 L. 22,887,665. 29 c. ausgegeben worden; dazu die Ausgabe des 1. Semesters 1874 macht L. 23,443,983. 19 c. In die Bilanz für 1874 waren L. 4,354,776. 50 c. gesetzt worden. Für 147 Arbeitstage wurden 114,775 Tagelöhne bezahlt, was für das erste Semester 1874 eine durchschnittliche Arbeiterzahl von 781 ergibt.

5. In Summa hatte der Staat bis 31. December 1874 für Eisenbahnen ausgegeben: L. 148,870,686. 58 c., bis 30. Juni 1874: L. 176,940,512. 64 c. Für 1874 waren L. 49,446,118. 47 c. in die Bilanz gesetzt worden, von welchen im ersten Semester etwas über die Hälfte verausgabt wurde. Die Staatsbahnbauten beschäftigten durchschnittlich 25,496 Arbeiter.

* Die Strecke Taranto-Cotrone misst 236 Kilometer, von denen aber ca. 18 Kilometer auch der Strecke Bari-Taranto angehören und daher oben weggelassen worden. Nimmt man die Anfangs Juni eröffnete Strecke Cariati-Cotrone mit 56 Kil. weg, so bleiben 1111 Kil., was so ungefähr mit den oben angegebenen 1092 Kil. stimmt; doch würde dann letztere Zahl nicht, wie man aus einer Mittheilung des „Giornale dei Lavori pubblici“ zu schliessen geneigt wäre, die Länge der Staatsbahnen auf Ende Juni 1874 darstellen, sondern es wäre dieselbe zu 1092 + 56 = 1148 Kilogr. zu setzen.

* * *

Berlin. Fabrication von Eisenbahnbedarf 1873. (Aus dem Berichte der Aeltesten der Kaufmannschaft.) Ueber den Locomotivenbau ist uns von zwei Anstalten berichtet, von denen die eine 162 (gegen 151 im Jahre 1872) und zwar 132 für das Inland und 30 für Russland, die andere 102 Locomotiven fertig stellte. Es wird uns darüber mitgetheilt: die Nachfrage war zuerst lebhaft und erhöhten sich die dafür gezahlten Preise ungefähr bis zur Mitte des Jahres nach Maassgabe der Steigerung der Rohmaterialien. Von dieser Zeit ab, da die Preise der letzteren allmählich zu weichen anfangen, auch die Nachfrage nach Locomotiven schwächer wurde, ermässigten sich auch die Preise für diese, ohne jedoch auf den niedern Stand von 1871 zurückzugehen. Denn die Arbeitslöhne, wie sie seit 1872 eingetreten waren, liessen sich nicht rückgängig machen.

Ausserdem waren unsere Werkstätten bedeutend mit Herstellung von Satzachsen mit Rädern für Eisenbahnfahrzeuge versehen.

Auch die für Eisenbahnwagen beschäftigten Werkstätten waren mit Aufträgen reichlich versehen, rühmen aber den Erfolg des Jahres keineswegs. Schon im letzten Drittel des Jahres liess der Bedarf an Waggons ausserordentlich nach und ist augenblicklich so schwach, dass man bei einer Leistungsfähigkeit der deutschen Waggonfabriken von circa 40,000 Wagen nur mit Besorgniss der Zukunft entgegensehen kann.

Die Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf hatte einen grösseren Total-Umsatz als in irgend einem der vergangenen Jahre seit Bestehen der Fabrik, während der Bruttogewinn wenig über die Hälfte des im Vorjahre erzielten beträgt und ein Viertel des im Jahre 1870 gemachten Bruttogewinnes noch nicht erreicht. Das war die Folge der Submissionen und der Concurrenz von Anstalten, die um jeden Preis Beschäftigung suchten, welches auch immer die Betriebsergebnisse sein mochten. Die grösste Wagenbau-Anstalt am hiesigen Platze beschäftigte durchschnittlich 1686 Mann.

Die Telegraphenfabrication, sowie die wissenschaftliche Mechanik im Allgemeinen können das verflossene Jahr nicht zu den günstigsten zählen. Ausser dem stets zunehmenden Mangel an guten Arbeitskräften, durch welche die Production gelähmt wird, wirkt der ins Stocken gerathene Eisenbahnbau lähmend auf die Telegraphenfabrication. Theilweise wurde dieser nachtheilige Einfluss ausgeglichen durch das immer lebhafter sich geltend machende Bedürfniss der Verbesserung des electrischen Signalwesens der Eisenbahnen, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen und ihrem Betrieb mehr Sicherheit zu geben. Unter solchen Umständen war die Beschäftigung der hiesigen grösseren Telegraphenfabriken noch eine ziemlich ausreichende und die Arbeiterzahl nicht wesentlich geringer als 1872. Auch waren Privatbestellungen auf Apparate besonders in der ersten Hälfte des Jahres noch genügend.

* * *

Bayern. Steinkohlenproduction. Der „Deutsche Reichsanzeiger“ bringt folgende Uebersicht:

Jahr	Productionsmenge. Centner.	Productionswerth. Thaler.	Zahl der Arbeiter.	Durchschnitts- werth pro Ctr. Steinkohle.
1848/49	2,211,926	275,334	1935	3,7 sgr.
1859/60	4,112,961	610,526	2142	4,4 "
1865	5,860,587	922,675	2427	4,7 "
1870	7,225,074	1,109,948	2735	4,6 "
1872	8,248,237	1,524,374	2898	5,5 "

Die Jahresförderung eines Arbeiters, welche 1848/49 nur 1143 Ctr. im Werthe von 142 Thlr. betrug, machte im Jahre 1872 2812 Ctr. im Werthe von 526 Thlr.

* * *

Bund und Cantone. Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 19. Aug. ein Gesuch des Directoriums der schweiz. Centralbahn um Verlängerung der Frist für die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten der Eisenbahn Wasserfallen bis zum 1. Febr. 1876.

Ferner wurde genehmigt der Finanzausweis für die Unternehmung der Bergbahn Rorschach-Heiden, unter Vorbehalt der Genehmigung des Ueberganges der Concession von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen an die Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft durch die Bundesversammlung.

Ebenso erhielten die Genehmigung des Bundesrathes die Catasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der Eisenbahn Sulgen-Gossau in den Gemarkungen Niederbüren, Waldkirch und Hauptwyl, unter Vorbehalt der von der betreffenden Cantonsregierung gestellten und begründet befundenen Bedingungen, und ferner die Catasterpläne und Längenprofile für