Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 25

Sonstiges

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: 23.02.2026

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

Gotthardbahn.

(Früherer Artikel Bd. IV, Nr. 8, Seite 110.)

Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn hateinen wenig sagenden Bericht, unterzeichnet Feer-Herzog, über die Finanzlage der Unternehmung an die Generalversammlung der Actionäre publicirt. Ausser den schon bekannten, von der Direction der Gotthardbahn und dem Bundesrathe eingeleiteten Schritten zur finanziellen Reconstruction der Gesellschaft erwähnt das Referat Ersparnisse, welche aller Wahrscheinlichkeit nach auf dem Voranschlage des Oberingenieurs Hellwag erzielt werden könnten. Der letztere selbst habe in diesen Tagen der Direction eröffnet, dass er nach den Wahrnehmungen, welche er bisher bei der Ausarbeitung des Detailprojectes gemacht habe, annehmen könne, dass die Arbeitsmassen, welche in seinem approximativen Voranschlage vom Februar vorgesehen seien, im Allgemeinen nicht ganz werden erreicht werden; in Bezug auf die Einheitspreise könne dagegen eine Herabminderung nicht bestimmt vorausgesehen werden; er glaube aber, dass sich trotzdem, wenn man sich die dermaligen günstigen Conjuncturen und die gedrückten Löhne und Preise zu Nutze machen und dann anderseits die Bauzeit keine weitere Einschränkung erleiden würde, gegenwärtig durch die Concurrenz an den Bausummen und den Materiallieferungen Abgebote von 8 bis 10 Millionen würden erzielen lassen. Weiter glaubt die Berichterstattung auf den Voranschlägen für die Centralverwaltung, die technische Bauleitung und die Expropriation, rund 3 Millionen ersparen zu können. Endlich dürfte bei den Tessinischen Thalbahnen eine Reduction (?) des Voranschlages von rund 5 Millionen eintreten. Vermindere sich also das von Hellwag eruirte Deficit um rund Fr. 19 Millionen, so werden hiezu noch die weiteren Reductionen hinzukommen, welche die vom Bundesrathe niedergesetzte Expertencommission (?) in den schwer wiegenden Abtheilungen, die vorherrschend technischer Natur sind, vornehmen dürfte.

* * *

Literatur.

On vient de fonder dans la ville de Genève un nouveau journal technique, le Journal suisse d'horlogerie, publié sous les auspices de la classe d'industrie et de commerce, section de la Société des Arts de Genève dont nous avons devant nous le premier numéro et dont il paraissent 12 par an au prix de fr. 10. Libraire-Éditeur H. George, Case postale 78.

Cette publication mérite l'appui moral de tous ceux, qui ont à coeur la prospérité des industries suisses, et cela d'autant plus que ce n'est pas une entreprise particulière mais une oeuvre d'utilité publique qui ne cherche pour tout bénéfice que le bien de l'industrie qu'elle représente.

Ce nouveau journal est publié sous la direction de M. Gardy, professeur à l'Ecole d'horlogerie de Genève et le comité de rédaction: MM. Haas-Privat, président; Lossier, L., secrétaire; Fatio, L; Rambal, J.; avec le concours de 25 fabricants, savants ou spécialistes suisses, par exemple Drs. Hirsch et Hipp de Neuchâtel, professeurs Bertrand, Gautier, Plantamour, L. Soret, Thury et Wartmann de Genève, des directeurs des écoles d'horlogerie de Genève et de Bienne etc.

Sommaire du Ier Numéro: A nos lecteurs. — Des causes de variation dans le réglage des montres, par E. Sordet. — Des spiraux en or allié, par P. & H. — Échappement à cylindre (encoche du cylindre et forme à donner aux lèvres), par E. Gindraux & F. A. Jacot. — Échappement à ancre de M. L. Champod. — Pendules auxiliaires de M. Hipp, directeur de la fabrique de télégraphes à Neuchâtel, par L. L. — Rapport sur le concours international du réglage des chronomètres, par M. le professeur Plantamour. — Variétés. Etude sur les modifications à apporter à l'enseignement de l'horlogerie, par J. H. — Concours. — Annonces. —

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 16. Juni 1876.

Der Bundesversammlung wird die Bewilligung einer Verlängerung der Fristen für die Unternehmung der Eisenbahn St. Moritz-Samaden-Pontresina beantragt: bis 25. Mai 1877 für die technischen und financiellen Vorlagen und die Statuten; bis 1. August 1877 für den Beginn der Erdarbeiten; bis 1. Juni 1879 für die Vollendung und Betriebseröffnung.

Die Ausführung von Personen- und Güterzügen auf der Linie Murten-Payerne wird für die Zeit vom 16. bis 26. Juli und auf den Linien Moudon-Payerne und Freiburg-Payerne für die Zeit vom 20. bis 25. Juni unter folgenden Bedingungen gestattet:

a. dass von der Direction der Bahn alle zur vollständigen Sicherung des Betriebes erforderlichen Massregeln getroffen und von den Regierungen der Cantone Freiburg und Waadt unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit überwacht, nöthigenfalls vervollständigt werden;

b. dass der provisorische Fahrplan und die temporären Tarife von den beiden Cantonsregierungen annehmbar befunden werden;

c. dass die Vorschriften der Bundesgesetze betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 30. März 1875 — mit Ausnahme des Art. 4 — und betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- u. s. w. Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875 auch auf diesen zeitweiligen Betrieb Anwendung finden. B.

Cantone.

Bern. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 18. Juni.

Nachdem die Eisenbahnlinie Lyss-Murten dem Betrieb übergeben worden, wird nach grossräthlicher Ermächtigung vom 15. Mai beschlossen, der Jurabahn den Betrag der vom Canton Bern für die Ausführung der Strecke Lyss-Fräschelz übernommenen Actien mit Fr. 500 000 auszubezahlen.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 17. Juni.

Das eidgenössische Militärdepartement wird um unverzügliche Absendung der Pontonniercompagnie in Brugg mit Brückenmaterial nach Glattfelden ersucht. — Zür Schätzung des Wasserschadens wird zu Handen der ernannten Commissionen eine Instruction erlassen. — Kyburg erhält einen vorläufigen Staatsbeitrag an Strassenbauten von 2000 Fr. Vom Cantonsrath wird ausreichender Credit für vorläufige Wiederherstellung der Schädigungen durch die Ueberschwemmungen, für allfällig nothwendig werdende Unterstützung sowie für Vorbereitung der definitiven Correctionsarbeiten der Flussgebiete etc. verlangt und im Uebrigen über das bisher Geschehene summarischer Bericht erstattet. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche; Göschenen: 13,9 M. Airolo: 15 M. Total: 28,90 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,1 M.

Wegen eines Einsturzes auf der Göschener Seite wurden dort 3 Tage verloren; weitere 14 Stunden wurden von den Ingenieuren der Gesellschaft in Anspruch genommen zur Festsetzung der Tunnelachse.

Gotthardpass. Laut Mittheilung der Kreispostdirection in Basel erfolgte die Oeffnung des Gotthardpasses für Räderfuhrwerke am 16. Juni. B. N.

Suisse Occidentale. Relatif à la publication tardative de l'horaire de la Suisse Occidentale, la Gazette de Lausanne donne les renseignements suivants:

On nous assure que la faute en incombe au département fédéral des chemins de fer. Le projet d'horaire lui a été communiqué le 29 avril et malgré plusieurs recharges, son approbation n'est parvenue à la compagnie que le 27 mai à 4 heures par dépêche télégraphique. Cette dépêche formulait certaines réserves et annonçait une lettre comme devant suivre immédiatement. Or, hier, cette lettre n'était pas encore arrivée à destination. La compagnie, voyant le 1er juin arriver sans avoir reçu une approbation définitive de son horaire, a pris sur elle de s'en passer et de publier l'horaire quand même.

Nous croyons devoir signaler publiquement ces négligences, afin que la résponsabilité des irrégularités qui en résultent incombe à qui de droit, et surtout pour qu'elles ne se reproduisent pas. J. d. G.

* * *

Eisenpreise.

London den 15. Juni 1876.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per lauf. Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
Ordinäre Eisenschienen... ...	24,7 - 29,7 kilogr.	Fr. 141,50	Wales and Tees
Eisenschienen nach continentalen Specificationen	29,7 - 37,3 „	„ 150,00	dto.
Stahlschienen nach continentalen Specificationen... ...	— —	„ 200,00-216,50	Wales&Liverpool

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

1. Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
2. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmaterial geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.
3. Zu augenblicklichem Eintritt: Vier erfahrene Ingenieure für die durch die letzten Hochwasser nöthig gewordenen Arbeiten bei cantonalen Behörden der Ostschweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

1. Ein jüngerer Architect.
3. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das

Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

Vergleichende Tabelle, enthaltend das Capital, die Einnahmen und Ausgaben von Eisenbahnen in Grossbritanien und den Colonien.

Namen der Eisenbahn-Gesellschaften	Für das Jahr welches schliesst mit	Totallänge in Kilometern — Alles auf einspurige Bahn reduzirt	Capital per Kilometer inclusive Betriebsmaterial und Kunstbauten	Anzahl der Locomotiven per Kilometer	Anzahl der Personenwagen per Kilometer	Anzahl der Güter und Mineraltransportwagen per Kilometer	Anzahl der beförderten Reisenden per Kilometer	Gesammtlast in Tonnen an beförderten Gütern und Mineralien per Kilometer	Einnahmen per Kilometer	Unterhaltungs- und Erneuerungskosten für die Linie und die Kunstbauten per Zugskilometer	Locomotiv-Ausgaben per Kilometer	Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Betriebsmaterials per Zugkilometer	Betriebskosten per Zugskilometer	Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Kunstbauten per beförderte Tonne inclusive Reisegepäck	Locomotivkosten per beförderte Tonne inclusive Reisegepäck	Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Betriebsmaterials per beförderte Tonne inclusive Reisegepäck	Betriebskosten per beförderte Tonne inclusive Reisegepäck
			Fr.					Tonnen	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
London and North-Western	December 1868	3 885	338 435	0,39	0,68	6,77	7 077	4 208	43 652	35,6	54,8	17,7	68,5	66,7	102,7	33,1	128,4
Great-Western	„ „	3 593	325 216	0,23	0,74	4,7	6 485	2 289	27 776	42,6	51,3	19,7	59,5	88,2	106,1	40,8	123,0
Great-Northern	„ „	1 514	302 054	0,33	0,87	6,96	5 651	2 885	35 263	35,8	58,3	16,0	52,0	95,3	155,0	42,8	138,5
North-Eastern	„ „	3 267	302 458	0,26	0,62	18,6	4 340	6 509	29 640	39,6	66,0	30,7	41,4	38,3	67,6	29,8	40,4
Great-Eastern	„ „	1 963	323 429	0,21	0,87	4,97	9 249	1 643	27 279	40,7	61,4	19,4	72,7	87,4	131,4	41,5	129,8
London and Brighton	„ „	990	462 681	0,25	1,86	3,9	17 701	1 302	32 063	41,7	71,9	17,8	70,8	87,7	150,9	37,3	148,5
South-Eastern	Januar 1869	982	470 619	0,24	1,93	3,5	19 879	1 014	38 681	44,5	57,9	16,3	73,4	101,7	132,0	37,3	167,5
Cambrian	December 1868	298	290 372	0,13	0,35	4,1	3 334	1 149	12 738	63,5	38,2	17,1	53,9	158,0	95,1	42,7	134,3
Caledonian	Januar 1869	1 836	296 368	0,28	0,62	7,95	5 044	4 587	25 663	38,9	52,2	12,2	45,6	52,4	70,3	16,4	61,5
North-British	„ „	1 841	259 085	0,21	0,62	6,8	4 509	3 409	20 661	48,0	44,3	21,5	54,9	67,8	62,5	30,3	72,3
Highland	Februar 1869	442	177 633	0,12	0,42	2,7	2 065	601	12 241	23,9	40,9	14,9	56,4	97,2	165,5	60,3	228,1
Great Southern and Western	Juni 1870	1 017	153 264	0,12	0,36	1,9	1 688	524	13 484	52,6	64,1	13,5	46,8	193,8	240,8	49,6	172,5
Dublin and Drogheda	December 1868	171	172 123	0,12	0,68	1,5	4 956	559	14 742	43,5	48,9	14,2	39,4	148,4	166,1	48,5	134,1
Grand Trunk of Canada	Juni 1870	2 216	299 887	0,14	0,17	1,8	314	281	7 938	73,4	98,2	33,8	83,9	227,4	626,2	215,3	535,2
East Indian and Jubbelpore	December 1869	2 512	298 512	0,21	0,35	2,6	2 019	525	25 088	66,5	169,6	24,5	53,7	287,4	634,0	142,3	338,2
Bombay and Baroda	„ „	525	351 128	0,12	0,35	5,5	3 521	351	20 878	129,8	159,9	71,8	37,1	481,8	593,6	266,6	275,3
Eastern Bengal	„ „	182	378 344	0,23	0,68	3,5	7 066	979	22 261	78,5	99,9	16,6	52,0	160,4	204,2	33,7	212,4
Festiniog	„ „	22,5	*)114 614	0,26	**)0,62	39,6	4 124	5 716	24 249	31,8	34,6	23,3	67,2	33,2	36,3	24,4	***)70,4

*) Diese Zahl begreift 2 Erneuerungen der Linie, den Umbau eines bedeutenden Theiles derselben für den Personenverkehr inclusive über 700 m/ Tunnel, eine Giesserei, Reparaturwerkstätten und einen Hafen.

**) Diese Zahl steigt auf 1,99, wenn die Wagen zum Transport der Steinbrucharbeiter ebenfalls in Rechnung gezogen werden.

***) Diese Zahl schliesst 25,6 Cts. per Tonne Steuer in sich.