

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 7

Artikel: Der Kohlemarkt im Jahre 1875
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4878>

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: 08.02.2026

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

Dampfkessel-Explosion

auf dem Dampfer „Louise“ in Rüdesheim
am 30. April 1876.

Aus einer Mittheilung der Gesellschaft für Dampfkesselrevision in Offenbach.

(Mit einer Tafel als Beilage.)

Die Kunde von dem erschütternden Unglück in Rüdesheim wurde mir am 2. Mai dieses Jahres mitgetheilt, und da ich durch Empfehlung unserer in Bingen ansässigen Mitglieder der Gesellschaft Zutritt zu den Oertlichkeiten erhielt, ist es mir möglich, über den Vorfall kurz zu berichten.

Der Dampfkessel des Trajectbootes „Louise“ hat nicht unter der Aufsicht einer Revisions-Gesellschaft gestanden.

Er war im Jahre 1869 von der Firma Gg. Utelhofer in Kalk angefertigt, und die Inbetriebnahme desselben s. Z. mit 6 Atmosphären Ueberdruck genehmigt. — Im Jahre 1874 wurde er einer amtlichen äusseren Revision unterworfen; ob dagegen seit 1869 eine innere Revision stattgefunden hat, ist bis jetzt nicht ermittelt. — Er war, wie aus Fig. 3 und 4 ersichtlich, ein Röhrenkessel mit zwei Heerdhöfen, je 1728 $\frac{m}{m}$ lang, 500 $\frac{m}{m}$ inneren Durchmesser, 8 $\frac{m}{m}$ Blechstärke. Die über den letzteren angeordneten 61 Feuerröhren hatten ebenfalls 1728 $\frac{m}{m}$ Länge, 62 $\frac{m}{m}$ äusseren, 55 $\frac{m}{m}$ inneren Durchmesser. Der äussere Kesselmantel hatte 2200 $\frac{m}{m}$ Länge, 1770 $\frac{m}{m}$ Durchmesser, 13 $\frac{m}{m}$ Blechstärke, auf ihm befand sich ein Dampfdom von 900 $\frac{m}{m}$ Durchmesser, 830 $\frac{m}{m}$ Höhe, während die hintere Bodenplatte mit der inneren Feuerbüchse durch einen Einsteigstutzen von 450 $\frac{m}{m}$ Durchmesser, 220 $\frac{m}{m}$ Länge verbunden war. Durch zwei Mannlöcher war das Innere zugänglich; Ausführung und Material — letzteres bis auf die angerosteten Stellen — waren gut.

Das Boot, welches früher den Verkehr zwischen Coblenz und Valendar vermittelte, ging vor einigen Jahren in den Besitz mehrerer Schiffer in Rüdesheim über. Es lag Nachmittags 2 $\frac{1}{2}$ Uhr an der Landungsbrücke in Rüdesheim, hatte 35 bis 40 Passagiere an Bord und sollte nach einigen Minuten die Fahrt nach Bingen antreten. — Personen, welche sich zur angegebenen Zeit in der Nachbarschaft aufhielten, wollen einen dumpfen Knall gehört und ferner gesehen haben, dass die Trümmer des Kessels, in eine Staubwolke gehüllt, ans Land geflogen sind. Der Bootskörper mit der Maschine versank sofort, während die Trümmer des Oberdecks auf dem Rhein schwammen. Zwanzig Personen konnten gerettet werden, fünf wurden als Leichen aufgefunden; der Verbleib der übrigen ist noch nicht festgestellt und werden dieselben wohl auch den Tod im Wasser gefunden haben.

Wie aus dem beiliegenden Situationsplan, Fig. 2, ersichtlich, wurde der — circa 1400 kilogr. schwere — Kesselmantel 83 $\frac{m}{m}$ weit geschleudert, ohne die in seinem Wege befindlichen Telegraphendrähte und Bäume zu beschädigen. Die an der Umbördelung abgerissene hintere Bodenplatte — circa 250 kilogr. schwer — fand sich 94,1 $\frac{m}{m}$ von der Landungsbrücke entfernt in einem Garten vor, während Armaturstücke und kleinere Kesseltrümmer weit zerstreut lagen. — Ob die Speisepumpen und die Ventile vor der Catastrophe richtig functionirten hatten, liess sich aus dem trümmerhaften Zustande derselben nicht feststellen, da die gerichtliche Untersuchung eine Veränderung in der Lage der Trümmer nicht gestattete und da die Speisepumpe im Rhein lag. Die Sicherheitsventile haben beide 58,5 $\frac{m}{m}$ lichten Durchmesser und es war eines derselben direct, das zweite mit Hebel belastet.

Der äussere Kesselmantel, welcher aus vier Blechtafeln zusammengenietet war, fand sich an der linken Auflagerstelle und der dort befindlichen Längennaht — wie bei x auf Fig. 3 angedeutet ist — derartig durch Rost zerstört, dass seine Blechstärke 1 bis 2 $\frac{m}{m}$ betrug und es fast wunderbar erscheint, dass eine Explosion nicht schon früher eingetreten ist. Die Ursache dieser Corrosion ist jedenfalls in den neben dem Kessel lagernden Kohlen zu suchen, welche theils durch das Wasser des Soodraumes, theils vielleicht absichtlich vom Heizer genässt wurden und so das Kesselblech ebenfalls jahrelang feucht hielten.

Die im Publicum verbreitete Meinung, Wassermangel sei die Ursache der Explosion gewesen, trifft meiner Ansicht nach nicht zu, da der Zustand der Feuer- und Heerdhöfen mir unzweifelhaft bewies, dass im Kessel Wasser genügend vorhanden war.

Dagegen lässt sich mit Bestimmtheit behaupten, dass die geringe Blechstärke des Kesselmantels an der erwähnten Stelle nicht mehr genügenden Widerstand besessen und so die alleinige Ursache zur Explosion geboten hat; ferner: dass durch eine rechtzeitige, sachverständige Untersuchung des Kessels dem Unglücksfall hätte vorgebeugt werden können.

Der erste Ingenieur der Gesellschaft
A. ARNOLDI.

Erläuterung der beiliegenden Tafel.

- a) Theile des Manometers.
- b) Theile des Sicherheitsventils.
- c) Roststab.
- d) Probirhahn.
- e) Hahn für den Controlmanometer.
- f) Speiseventil.
- g) Jetzige Lage des inneren Kessels.
- h) Theile des Speise- und Dampfrohres.
- i) Deckel des Ventilkastens.
- k) Probirhahn.
- l) Kessel-Mantel.
- m) Deckel des Einsteigstutzens.
- n) Bodenplatte des Kessels.
- o) Erster Anprall des Kessels, der dann nach seiner jetzigen Lage (g) zurückgeprallt ist.
- p) Roststab.

Dampfhammer.

In Creusot wird ein Dampfhammer gebaut, der zum Schmieden grosser Stahlstücke bestimmt ist und der sich durch seine besondere Grösse auszeichnet.

Der Hammer nebst Stange wird 60 Tonnen (60 000 kilogr.) wiegen. Sein totaler Hub wird 5 $\frac{m}{m}$ sein. Den grossen Krupp'schen Dampfhammer von 50 Tonnen wird er an Wirkung 2 $\frac{1}{2}$ Mal übertreffen. Die Herstellungskosten berechnet man auf zwei Millionen Francs.

St. J.

Der Kohlenmarkt im Jahre 1875.

Aus dem Berichte über Handel und Industrie vom Vorstande des kaufmännischen Vereines in Zürich.

Der Fortschritt der Neuzeit, das gesellschaftliche und geistige Leben, Handel und Industrie sind innig verwachsen mit dem Dampf und der Dampfmaschine. Der Dampf eröffnet nie betretene Wege; doch in derselben Masse, als er dem Handel für seine Producte neue Absatzgebiete verschafft, wird die Concurrenz unter den Producenten auch grösser werden. Um leistungsfähig zu bleiben, wird der Fabrikant immer auf neue Mittel sinnen müssen, die Herstellungskosten seines Productes zu vermindern; denn die Billigkeit desselben hängt nur hievon ab.

Als die beiden wichtigsten in Betracht zu ziehenden Factoren nennen wir nur die Preise der Arbeitskräfte und der Rohproducte; unter den Rohproducten selbst aber die Kohle. Die Kohle ist der heutigen Industrie unentbehrlich; sie erzeugt Kraft, und billige Kohle ist daher gleichbedeutend mit billiger Arbeitskraft.

Die Wahrheit dieses Satzes lässt sich nicht anzweifeln; denn alle die Industriezweige, die Kraft in hervorragendem Maasse bedürfen, siedeln sich mit Vorliebe in der Nähe der Kohlendistricte an, um an dem wichtigen Rohstoffe von vornherein die Transportkosten zu ersparen.

Die Schweiz ist nicht in der glücklichen Lage, dies auch zu können. An sich arm in Bezug auf den Boden, der zu $\frac{1}{4}$ nicht culturfähig ist, wird sie vorzugsweise zur Industrie ge-

KESSEL EXPLOSION DES DAMPFERS LOUISE IN RÜDESHEIM

Fig. 2. Situationsplan

1:1500

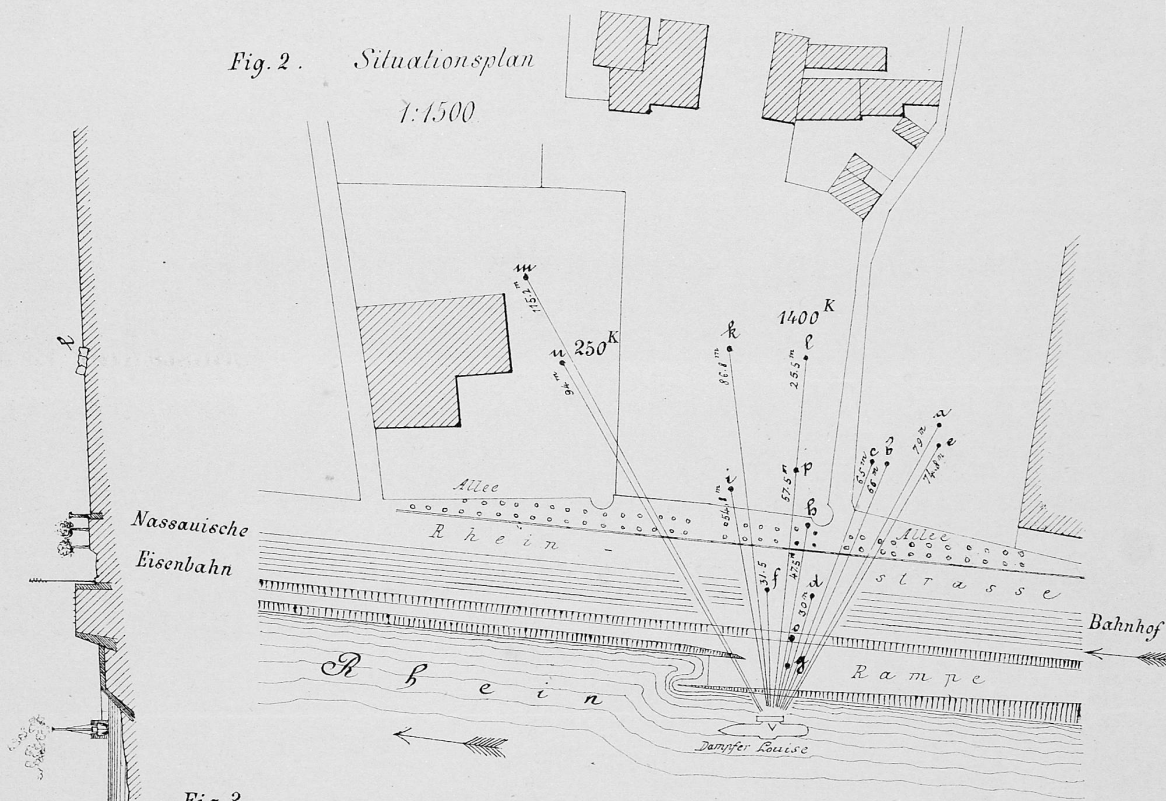
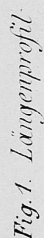
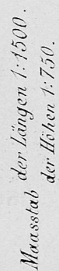
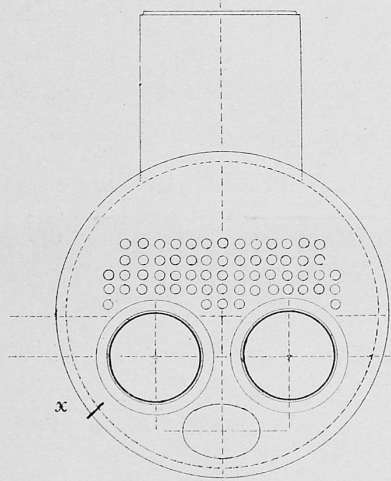


Fig. 3.

Vordere Ansicht des Kessels



1:40 nat: Gr:

Innerer Kessel (siehe g)

Fig. 5.

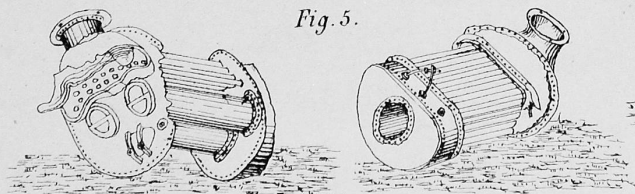
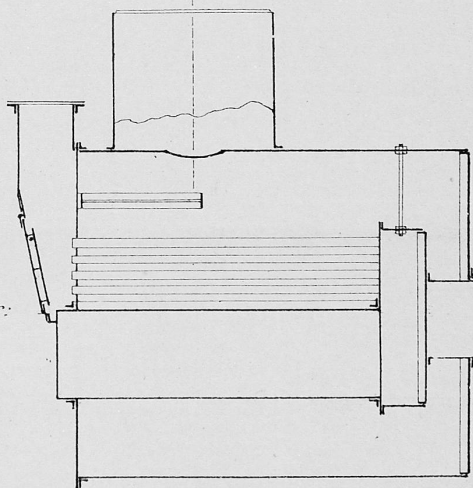


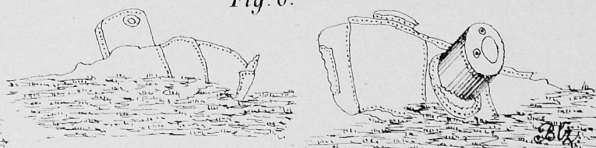
Fig. 4.

Längenschnitt des Kessels



Kesselmantel (siehe *l*)

Fig. 6.



Seite / page

leer / vide /
blank

drängt, ungeachtet dessen, dass ihr die Hauptbedingung dazu, der billige Rohstoff, fehlt.

Die Zolltabellen zeigen für die Einfuhr eine zehn Mal grössere Gewichtszahl als für die Ausfuhr. Unter der Einfuhr nehmen die Consumationsartikel und die Rohstoffe die wichtigste Stelle ein. Soll ein wirthschaftliches Gleichgewicht hergestellt werden, so muss der Mehrwerth der Ausfuhr die Einfuhr decken. Dieser Mehrwerth wird geschaffen durch die Umwandlung respective Veredlung des Rohstoffes; eine Aufgabe, die ausschliesslich der Industrie zufällt. Schon diese eine Betrachtung sollte genügen, auf ihre Wichtigkeit für unser Land hinzuweisen. Es sollte klar erscheinen, dass der Staat alle Mittel aufbieten muss, um das Schwierige dieser Aufgabe zu erleichtern. Der Arbeiter aber muss einsehen lernen, dass er unter allen Bedingungen mehr leisten muss als da, wo der Producent Vortheile hat, die hier zu Lande total mangeln. Nur unter diesen Bedingungen, bei Aufbietung rastloser Thätigkeit und mit Benutzung aller Fortschritte der Wissenschaft wird es dem Fabrikanten möglich bleiben, mit dem günstiger situirten Auslande in Concurrenz zu treten.

Nach diesem Wenigen wird es kaum nöthig erscheinen, noch speciell auf die Wichtigkeit des Kohlenmarktes aufmerksam zu machen.

Die Schweiz verbraucht vorzugsweise Kohlen

1. zur Erzeugung von Kraft,
2. zur Verarbeitung des Eisens und
3. zur Darstellung von Leuchtgas.

Der Verbrauch zur Heizung von Räumen ist verschwindend; der Bedarf hiezu wird grösstentheils durch die Coaks der Gaswerke gedeckt.

Da die Schweiz keine eigenen Kohlenlager besitzt, muss sämtliches Material von dem Auslande bezogen werden, und betrug in Folge dessen die Gesamteinfuhr:

pro 1875	Centner 9 300 000
pro 1874	„ 8 790 000

Mehr für letztes Jahr Centner 510 000

Von dem Gesamt-Quantum mag etwa eine Million Centner zur Gasfabrication verwendet worden sein, während der Rest zur Erzeugung von Kraft und Verarbeitung der Metalle, wahrscheinlich in nahezu gleichen Theilen, verbraucht wurde.

Als Bezugsorte kommen für die Schweiz in Betracht:

Das Saarbecken, das Ruhrbecken und das Loirebecken.

Der grosse Bedarf wird zumeist von Saarbrücken gedeckt und sind die Preise des dortigen Marktes auch stets von Einfluss auf die übrigen hier zur Verwendung kommenden Kohlenarten. Wir haben daher die genannte Bezugsquelle etwas näher in's Auge zu fassen.

Das sogenannte pfälzische Kohlenbecken hat eine Länge von 25 Stunden, eine Breite von 7 Stunden, erstreckt sich zwischen Saarbrücken und Kreuznach und zieht sich am Fusse des Hundsrückens auf einem Flächeninhalt von etwa drei Quadratmeilen hin. Die Ausbeutung geschieht an dem Ufer der Saar und weniger bedeutend an den Ufern der Glan. Die Gruben sind Eigenthum des Staates Preussen, Bayern und einiger Privaten daselbst und in Lothringen. Nur die Kohlen des Staates Preussen gelangen zum Verkaufe in die Schweiz. In früheren Jahren wurde der Umsatz einzig durch die Kohlenhändler bewerkstelligt. Der Umstand, dass hiebei häufig Betrügereien vorkamen, die dem Rufe des Productes schaden, veranlasste die königliche Bergwerksdirection zu unterschiedlichen Massnahmen im Interesse der Consumenten. Jetzt werden die Bezüge meistens durch die bestehenden Consumgesellschaften oder grössere Häuser gegen eine feste Commission vermittelt, da ein directer Kauf wohl auch möglich, indessen immer mit mancherlei Unbequemlichkeiten verknüpft ist. Auch die jetzige Bezugsweise ist nicht frei von Uebelständen. Der Consument muss einen einseitigen Vertrag eingehen. Er muss zum Voraus auf ein Jahr eine Waare bestellen, deren Ankaufspreis und Transportkosten in dieser Zeit erheblich wechseln können. Er wird zu Allem verpflichtet, während der Verkäufer freie Hand hat; ein Verhältniss, wie es wohl nicht mehr in dem Handel vorkommt und nur durch die Noth geschaffen ist.

Ist nun auch der Verkäufer ein Nachbarstaat, von dem

nicht wohl angenommen werden kann, dass er diesen Nothstand zu selbstsüchtigen Zwecken ausbeuten wird, weil er ein Interesse daran hat, sich den Markt für sein Product in der Schweiz offen zu erhalten, stehen auch die Angehörigen des eigenen Landes in keinem andern Verhältniss zu demselben, als wir selbst, so ändert dies Alles doch nichts an dem Thatbestand.

Die königliche Bergwerksdirection unterscheidet bei den Kohlen zwei Hauptarten in verschiedenen Sorten.

a) Flammkohlen:

Grube Louisenenthal	I., II., III. Sorte.
„ Von der Heydt	dito
„ Reden	dito
„ Friedrichsthal	II. Sorte.
„ Itzenplitz	dito
„ Ziehwald	dito
„ Grieshorn	dito
„ Püttlingen	I., II., III. Sorte.

b) Fettkohlen:

Grube Heinitz-Dechen	I., II., III. Sorte.
„ Dudweiler	I., II. Sorte.
„ Sulzbach	dito
„ Altenwald	dito
„ König	I., II., III. Sorte.

Die Flammkohlen dienen speciell zur Kesselfeuerung, die Fettkohlen ausserdem noch zur Gasbereitung.

Sorte II ist diejenige, die die Grube direct liefert, Sorte I sind die ausgesuchten Stücke, Sorte III der zurückgebliebene Gries. Die Leistungsfähigkeit der Sorte I gegen Sorte III verhält sich etwa wie 2 1/2:1. Auf der Grube Heinitz und Dudweiler werden auch Coaks dargestellt, ausserdem noch von 10 Privatanlagen, deren 7 für den eigenen Bedarf in Eisenhütten und 3 für den Verkauf arbeiten. Aus einem Centner Kohlen werden im Durchschnitt 52 Pfund Coaks gewonnen.

Die Saarbrücker-Kohle ist eine Schieferkohle mit deutlicher Schichtung, fällt in grossen Stücken mit bedeutender Festigkeit und erträgt daher den Transport gut. Der grösseren Reinheit wegen ist der Bezug von Sorte I zu empfehlen, doch wird auch diese nicht immer frei von Schiefer geliefert. Die Versendung geschieht in offenen Waggons von 200 Centner. In den seltensten Fällen jedoch ist dieses Gewicht vollständig. Weder das königliche Bergamt noch die Bahnverwaltungen nehmen hierüber Reclamationen an. Wenn nun auch verhältnissmässig wenig Beschwerden darüber einlaufen, so liegt der Grund wohl einzig darin, dass die wenigsten Bezüger in der Lage sind eine Nachwägung vorzunehmen. In früheren Jahren gewährte die königliche Bergwerksdirection ein sogenanntes Nassgewicht als Ueberschuss. Es betrug dasselbe im Mittel etwa 5 Centner pro Waggon. In den neueren Verkaufsbedingungen finden wir darüber nichts mehr erwähnt und müssen annehmen, es sei diese Vergünstigung aufgehoben. Die Kohlen sollen bei ihrer Verladung abgewogen werden; wenn nun doch einzelne Waggons ausnahmsweise mit einem Mindergewicht von 16—19 Centnern ankommen (es ist dies constatirt), so müssen Entwendungen stattfinden. Wir ergreifen gerne diese Gelegenheit, um sowohl das Publicum wie die Bahnverwaltungen auf diesen Missstand aufmerksam zu machen.

Die Qualität der Kohle anlangend, kann dieselbe als nicht sehr backend bezeichnet werden und ist sie in Folge dieser Eigenschaft bei dem Heizpersonal auch sehr beliebt. Ihre Verwendung erfordert eine geringe Aufmerksamkeit, da sie auf dem Roste nicht aufbläht und sich derselbe aus dieser Ursache auch leicht rein erhalten lässt. Die Güte der Kohlen wechselt oft in den einzelnen Schichten und je nachdem bei der Verladung grössere oder geringere Sorgfalt auf Ausscheidung der Schiefer und Steine verwendet wird.

Aus einer Reihe von Beobachtungen ergibt sich, dass ein Pfund Kohle I. Sorte etwa 6,3 bis 10 Pfund Wasser verdampft. Die Verbrennungsrückstände betragen dabei 8,5 bis 10% und können bei Kohle III. Sorte bis auf 19% steigen. Ein Pfund beste Fettkohle liefert 130 Liter Gas und 0,58 Pfund Coaks.

Die Preise der Kohlenarten werden durch das königliche preussische Handelsministerium in Berlin festgestellt. Erwägungen rein mercantiler Natur scheinen dabei nicht einzig massgebend zu sein.

Welche Wandlungen die Preise in dem letzten Jahrzehnt erlitten, ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Kohlenpreise der königl. Bergwerksdirection in Saarbrücken.

		Eisenbahn-Debit.	
		Reden Ia (Flammkohle)	Heinitz (Dechen) Ia (Fettkohle)
1867	1. April	Fr. 147,50	Fr. 147,50
1867	6. Mai	" 143,75	" 143,75
1867	1. September	" 143,75	" 173,75
1868	1. Januar	" 145,—	" 145,—
1868	23. März	" 137,50	" 137,50
1868	1. December	" 137,50	" 137,50
1869	1. Mai	" 130,—	" 125,—
1871	1. December	" 175,—	" 175,—
1872	15. Januar	" 175,—	" 175,—
1872	1. März	" 175,—	" 175,—
1872	1. Juni	" 190,—	" 190,—
1872	1. August	" 210,—	" 210,—
1872	1. October	" 235,—	" 235,—
1872	1. December	" 265,—	" 270,—
1873	1. September	" 275,—	" 280,—
1873	1. December	" 287,50	" 295,—
1874	1. März	" 267,50	" 275,—
1874	1. Mai	" 240,—	" 245,—
1874	1. Juni	" 220,—	" 225,—
1874	1. October	" 195,—	" 195,—
1875	1. Juli	" 175,—	" 182,50

Die Frachten waren in diesem Zeitabschnitte, je nachdem eine Tarifierhöhung oder Eröffnung einer neuen Linie stattfand, auch verschieden.

Es betrugen dieselben z. B. per Waggon von 200 Centner von Grube Reden nach Zürich am:

10. Juli	1867	Fr. 174,25
15. April	1872	" 153,60
10. März	1874	" 153,60
1. August	1874	" 123,55
15. November	1874	" 175,50
20. September	1875	" 168,85

Für den Ankauf ergibt sich bei dem höchsten Preis vom 1. December 1873 gegen den niedrigsten Preis am 1. Mai 1869 z. B. für

Reden I.	ein Aufschlag von 221 0/0
Heinitz I.	" " " 236 0/0

Es sind dies Zahlen, die Anlass zum Denken geben.

In Betreff der Frachten wird eine Steigerung der Sätze, der Concurrenzlinien wegen, kaum mehr eintreten.

Bei dem Rohproduct dürften sie mit dem Wiederaufleben der Montanindustrie, wenn auch nicht wahrscheinlich, so doch möglich sein.

(Fortsetzung folgt).

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 8. August 1876. Der von der Direction der Nordostbahn vorgelegte Finanzausweis für die Bauführung der rechtsufrigen Zürichseebahn im Betrage von 14 200 000 Fr. wird als geleistet anerkannt. Von dem Beginn der Erdarbeiten auf Zürchergebiet wird Vormerkung genommen, hinwieder die Frist für den Arbeitsbeginn auf St. Gallischem Gebiet bis Ende dieses Jahres verlängert. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,00 Meter, Airolo 15,70 Meter. Total 44,70, mithin durchschnittlich per Tag 6,40 Meter.

Suisse Occidentale. Den 25. August wird die definitive Eröffnung der Querbahn Freiburg-Payerne-Yverdon stattfinden. Gleichzeitig wird auch das Theilstück der Broyethalbahn Murten-Avenches-Payerne, das während des Murtnerfestes in Betrieb war, demselben wieder übergeben werden. B. N.

Die zahlreich besuchte Actionärversammlung am 10. und 11. August hat den Antrag des Verwaltungsrathes auf Ankauf der Simplonbahn nach längerer Discussion mit 6159 gegen 2074 Stimmen verworfen. Gegen die Genehmigung des Fusionsvertrages sprach sich einzig Herr alt Bundesrath Ceresole, Director der Simplonbahn, aus. Dagegen hat die Actionärversammlung den Fusionsvertrag mit der Jougnebahn mit grosser Mehrheit genehmigt.

Simplonbahn. Die Simplonbahngesellschaft hat mit der Londoner Gesellschaft „Rail central“ einen Vertrag über die Anwendung des Systems Fell für einen provisorischen Simplonübergang abgeschlossen. Durch denselben verpflichtet sich die besagte Londoner Gesellschaft, die nöthigen Geldmittel herbeizuschaffen und die Bahn bis Ende 1878 zu vollenden. Dem gegenüber hätte die Simplonbahn keine andere Verpflichtung zu übernehmen, als 30 % ihrer künftigen Mehreinnahmen bis zur Eröffnung des grossen Tunnels beziehungsweise während wenigstens 15 Jahren an die Londoner Gesellschaft abzugeben. Dabei ist vorausgesetzt, dass die Simplonbahn die Section Siders-Visp und mit Hilfe des Cantons Wallis und der beteiligten Gemeinden auch die Section Visp-Brieg binnen zwei Jahren vollende, während die „Rail central“ von Brieg über den Simplon bis Feriolo zu bauen hätte.

Aus den Mittheilungen des Herrn Directors der Simplonbahn-Gesellschaft, Ceresole, in der Generalversammlung geht weiter hervor, dass seitens Italien Geneigtheit vorhanden sei, auf eigene Kosten die 77 Kilometer zu bauen, welche die Mündung des künftigen Tunnels bei Isella noch von dem oberitalischen Bahnnetz trenne und die diesbezüglichen Versicherungen seien so ernstlicher Natur, dass gegenwärtig die betreffenden Abmachungen auf officiellen Wege vor sich gehen. Von der schweizerischen Seite sei der Bau der Linie Brieg so zu sagen vertraglich gesichert. Nach den Verträgen mit dem Canton und den betreffenden Gemeinden komme der Kilometer für die Gesellschaft nur noch auf Fr. 15 000 zu stehen. Nachdem nun die Zufahrtslinien sicher gestellt, bleibe der grosse Tunnel und die dazu nothwendigen Subventionen. Mit Bezug hierauf erwähnt Herr Ceresole der „sehr engen“ Beziehungen der Simplonbahn-Gesellschaft mit der bekannten Unternehmung eines Tunnels unter dem Canal, welche für die Solidarität beider Unternehmungen bürge. Die genauen Pläne und Kostenberechnungen werden gegenwärtig aufgenommen und im gegebenen Augenblick werden auch die Mittel sich finden.

Jura-Bern-Bahn. In seiner Sitzung am 5. d. M. hat der Verwaltungsrath die Grundzüge für Abschluss eines Vertrages über den Betrieb der Bodelibahn durch die Jura-Bern-Bahngesellschaft, den Vertrag mit der Westbahngesellschaft betreffend den Betrieb der Section Fräschels-Murten und das Conventionsproject betreffend Regulierung des Personen- und Gütertransportes zwischen der Schweiz und Frankreich durch die Stationen Pruntrut und Delle genehmigt. Die Actionärversammlung der Jura-Bern-Bahn soll am 26. August in Delsberg stattfinden. N. Z. Z.

Gotthardbahn. Nach dem Berliner Correspondenten der „Frankfurter Zeitung“ sollen im deutschen Reichstage, der sich Mitte nächsten Octobers versammelt, von einigen Abgeordneten auch die Verhältnisse der Gotthardbahn zur Sprache gebracht werden. N. Z. Z.

Effretikon-Hinwil. Am 17. d. Mts. wird die Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil dem regelmässigen Verkehr für die Beförderung von Personen, Gepäck, Vieh und Gütern übergeben. N. Z. Z.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masseguuss.

		Cleveland		
		No. 1	No. 2	No. 3
Glasgow	No. 1	81,85	71,85	
Gartsherrie		81,85	71,85	
Coltness		84,35	71,85	
Shotts Bessemer		90,60		
f. a. b. Glasgow				
Westküste	No. 1	No. 2		
Glengarnock	77,50	70,60		
Eglinton	70,60	69,35		
f. a. b. Ardrossan				
Ostküste	No. 1	No. 2		
Kinneil	71,85	67,50		
Almond	72,50	68,10		
f. a. b. im Forth				
		South Wales		
		Kalt Wind Eisen 150,00		
		im Werk		
		Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1,25 angenommen.		

Gewalztes Eisen.

		North of England		South Wales	
South Staffordshire					
Stangen ord.	175,00—212,50	156,25—168,75			
" best	200,00—225,00	168,75—181,25			
" best-best	225,00—240,00	193,75—206,25			
Blech No. 1—20	225,00—250,00	225,00—300,00			
" 21—24	250,00—287,50				
" 25—27	287,00—325,00				
Bandeisen	200,00—225,00				
Schienen 30 Kil. und mehr		150,00 156,25		143,75—156,25	
franco Birmingham		im Werk		im Werk	

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wegen gleichzeitiger vorübergehender Abwesenheit des Chefs der Stellenvermittlung und der übrigen Vorstandsmitglieder muss die Stellenvermittlung für den Monat August sistirt werden.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.