Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner Band: 6/7 (1877)

Heft: 16

Vereinsnachrichten

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: 03.11.2025

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

weniger als geeignet wären, die Prosperität von einzelnen Linien zu heben; es führt dies desshalb nothwendig auf Widersprüche, deren sich der Verfasser dadurch entledigt, dass er an verschiedenen Stellen hervorhebt, dass der Betrieb und nicht der Besitzstand der Angelpunkt sei, um welchen sich der Kreis schweizerischer Interessen dreht. Da vor der Hand durch das zu schaffende Clearing House die Rein-Einnahmen nur an diejenigen Gesellschaften abgeliefert werden können, die wirklich eine solche aufweisen, und die nur dann befriedigend sein kann, wenn sie eben genügend ist, so steht zu erwarten, dass trotz allem Bundesbetrieb der "mehreren, die nichts erhalten, eben

gar viele sein werden." Im centralen Betrieb durch den Bund könnte sich auch ganz leicht die Anomalie einstellen, dass einzelne Gesellschaften durch den Bundesbetrieb theurere Spesen hätten, als diess gegenwärtig im Selbstbetrieb der Fall ist, denn es kann dem Herrn Verfasser nicht entgangen sein, dass der Schlendrian des Betriebswesens denn doch noch nicht durchgehends so acut geworden, dass wir ausschliesslich auf das Ausland, das allerdings durchgängig günstigere Resultate aufweist, angewiesen sind; in nächster Nähe haben wir das gewiss rühmlichst hervorzuhebende Beispiel eines Betriebs-Einheitskosten-Satzes, der in der Weise des Herrn Verfassers auf das Gesammt-Schweizernetz ausgedehnt, nicht nur eine Rendite von 51/3 0/0, sondern noch ein erkleckliches höheres Resultat gewähren würde, denn das Ausgabenbetreffniss inclusive Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials pro Nutz-Kilometer Einheit der Vereinigten Schweizerbahnen vom Jahr 1875 beträgt bloss 3 Fr. 11 Cts., während bei den Bayrischen Staatsbahnen die gleiche Betriebs-Einheit schon das Jahr früher 1874 auf 3 Fr. 15 Cts. gestiegen war, im Jahr 1875 also wahrscheinlich noch höher; (die gleichen Kosten bei der Nordostbahn betrugen im Jahr 1875 3 Fr. 66 Ct., d. h. gegenüber dem Ansatz der Vereinigten Schweizerbahren für die gleiche jährliche Betriebsleistung eine Mehr-Ausgabe von Fr. 1 396 950). Es kann desshalb mit voller Gleichberechtigung der Satz aufgestellt werden, dass bei Inhaltung des Ausgabensatzes pro Einheit der Vereinigten Schweizerbahnen auf alle Schweizerbahnen ausgedehnt, resp. durchführbar, die Hauptcalamität gehoben und das Anrufen der precären Bundeshülfe verstummen müsste. Könnte vollends eine Oeconomie, wie solche bei dem Betrieb der Württembergischen Staatsbahnen, die gleichfalls den Schweizerbahnen betreffend Ausdehnung und Betriebsverhältnisse sehr nahe stehen, florirt (die nutzkilo-metrische Betriebsausgabe steigt dort blos auf 2 Fr. 70 Ct. pro 1874), bei uns Eingang finden, so müsste das Geschäft geradezu brillant stehen. Doch kommen aber bei solchen Vergleichungen wir, wie der geehrte Herr Verfasser, auf Abwege, die uns schöne Theorien vorzeigen, aber leider nicht zu reelen Thatsachen führen. Der Fehler liegt tiefer und lässt sich nicht so leichten Kaufes mit Zahlen eliminiren. - Und doch wird einstens wieder die Morgenröthe einer schönern Zukunft auch im

und zu weitern fruchtbaren Reflexionen vorgearbeitet zu haben. Wir empfehlen desshalb dem Laien wie dem Fachmann angelegentlichst ein recht einlässliches Studium dieser Brochure, und können den erstern zum Voraus versichern, dass er nicht unbefriedigt und hauptsächlich nicht unbelehrt die sonst so trockenen Zahlenreihen aus der Hand legen wird.

Eisenbahnwesen uns entgegenlachen, wenn jeder redlich das Seine thut, und es bleibt das unbestrittene Verdienst des Herrn Verfassers des ersten Heftes der "Schweizer Zeitfragen", hauptsächlich durch die umfangreiche Zusammenstellung einer Reihe massgebender Factoren ein redliches dazu beigetragen zu haben, das wichtige Thema auch einem grössern Leserkreis eröffnet

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 6. und Freitag den 13. April:

Vortrag von Herrn W. Jezler über dessen Aufenthalt in Aegypten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

XIII. Sitzung, vom 11. April 1877.

Anwesend 36 Mitglieder.

Anwesenden 55 Migheder.

1. Tractandum: Vortrag von Herrn Maschinen-Ingenieur Rieder über Root'sche und Belleville-Kessel.

2. Tractandum: Vortrag von Herrn Stadtingenieur Bürkliüber Wolkenbrüche, speciell über den vom Jahre 1875 in Budapest.

Von beiden Vorträgen, die die Anwesenden sehr interessirten, werden Auszüge in der "Eisenbahn" erscheinen.

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Sitzung vom 13. April.

Wahl der Commissionsmitglieder für die Ausstellung in Paris: Ingenieurwesen: S c h u c a n
Architectur: D a v i n e t
Maschinenbau: P r o b st.
Bericht des Herrn T i è c h e und Discussion über die Honorarfrage.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Den 15. diess waren Abgeordnete der Sectionen in Bern versammelt, um die Organisation für die Darstellung des schweizerischen Bauwesens an der Pariser Ausstellung zu begutachten und die systematische Eintheilung der Ausstellungsobjecte und allgemeine Vorschriften zu berathen.

Da die Einladungen etwas spät versandt wurden, waren leider nicht alle Cantone vertreten. Die Organisation und die systematische Eintheilung wurden erst in der Sitzung vertheilt, so dass es den Mitgliedern nicht möglich war, sich vorher über die Vorlagen zu orientiren. — Die Verhandlungen wurden rasch abgewickelt und hoffen wir in nächster Nummer das Resultat derseiben mittheilen zu können. mittheilen zu können.

mutheilen zu können.

Herr J. M. von Lausanne schreibt uns:

Je viendrai demain à Berne. Mais je ne pourrai arriver qu'à 12 ½
grâce à la convocation tardive que je n'ai reçue que hier. On devrait convoquer plus longtemps à l'avance; à l'avenir je ne viendrai plus à une réunion où la convocation n'aurait pas été faite au moins 8 jours à l'avance.

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesraths verhandlungen vom 13. April 1877. Herr Olivier Zschokke übermacht eine Denkschrift betreffend den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. Die Abhandlung

ist dem Eisenbahndepartement zugewiesen.

Zum schweizerischen Generalcommissär für die nächstjährige allgemeint Ausstellung in Paris ist Herr Ed. Guyer, gewesener Commissär für die Ausstellung in Paris ist Herr Ed. Guyer, gewesener Commissär für die Ausstellung in Philadelphia, ernannt.

B.

Gantone.

Graubünden. In Würdigung einer Beschwerdeführung der Stadtgemeinde Ilanz wegen Verzögerung der Ausführung der linksufrigen Glennerüberbauung bei Seewis, wodurch die von der Stadtgemeinde ausgeführten Arbeiten auf dem rechten Ufer ernstlicher Gefährdung ausgesetzt werden, hat der Bundesrath der Regierung von Graubünden erklärt, dass der Canton die Verpflichtung und Berechtigung habe, eine die Vollendung des Werkes sichernde Ordnung der Angelegenheit herbeizuführen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 26,00 m/, Airolo 28,40 m/, Total 54,40 m/, mithin durchschnittlich per

Tag 7,80 m/.

Jura-Bern-Luzern-Bahn. Der Verwaltungsrath der bernischen Jurabahn hat den Vertrag mit dem Staate Bern betreffend die Uebernahme des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn einstimmig genehmigt.

N. Z. Z.

Eisenpreise in England

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

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland No. 1 No. 2 No. 3			
Gartsherrie	77,50	68,75	Gute Marken wie:			
Coltness	81,25	69,35	Clarence, Newport etc. 56,85 55,00 52,50			
Shotts Bessemer	91,85	_	f. a. b. in Tees			
f. a. b.	Glasgow		South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen 143,75 —			
Glengarnock	73,75	67,50	im Werk			
Eglinton	70,00	65,00	The second secon			
f. a. b.	Ardrossan	1 .	g - p 1 // 1 - p // 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1			
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	70,00	65,00	der Tagescurs, sendern 1 Sch. zu			
Almond	68,75	66,25	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b.	im Forth		A STATE OF THE PARTY OF THE PAR			
-		200				

Gewalztes Eisen.

South Staffo	North of England	South Wales		
Stangen ord.	168,75 - 181,25	156,25-168,75	150,00-	-156,25
, best	206,25 - 225.00	168,75—181,25	94 <u>, 22 1 1 1</u>	V 80 - 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10
" best-best	240,60 — —	191,25-206,25	4 4 - 14	_
Blech No. 1-20	212,50 - 231,25	212,50-218,75		
, 21-24	250,00 - 262,50			-
" 25—27	287,50 - 300,00		1 12 10	
Bandeisen	181,25 - 212,50		1 2-01	
Schienen 30 Kil. und mehr francoBirmingham		143,75—150,00 im Werk	143,75—146,85 im Werk	

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne roco Bondon ve	JIII 17.	April		
Kupfer.				
Australisch (Walleroo)	Fr.	1925,00-	1937,50	
Best englisch in Zungen	77	1900,00-1950,00		
Best englisch in Zungen und Stangen	"	2025,00	-	
Zinn.				
Holländisch (Banca)	Fr.	1825,00		
Englisch in Zungen	77	1850,00	I	
Blei.				
Spanisch	Fr.	512,50-	521,85	
Zink.	1 1 1 1 1 1 1		HINGS I DE	
Englisch in Tafeln	Fr.	625,00-	637,50	

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.