

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 18

Anhang: Commerciale Beilage, No. 5
Autor: [s.n.]

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>

Commerciale Beilage

zur „Eisenbahn“ № 18.

№ 5.

4. Mai 1877.

Supplément commercial

au „Chemin de fer“ № 18.

№ 5.

Publicationen

Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen

über

neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen

im April 1877

I.

Gütertarife für den internen und directen schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife und Nachträge.

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Provisorischer Gütertarif gültig mit 1. April 77, für den Verkehr zwischen den Stationen der Broyenthalbahn (Palézieux-Kerzers und Freiburg-Payerne-Yverdon) einerseits und denjenigen der III. Section: Lyss-Fräschels-Grenze anderseits.

Durch diesen Tarif wird der provisorische Gütertarif der Section Lyss-Murten vom 12. Juni 76 aufgehoben und ersetzt.

Von kundiger Seite wird uns mitgetheilt, dass der vollständige neue Tarif der Central- und Westschweizerischen Linien auf 1. Juli 1. J. erscheinen wird. Dieser Tarifband soll sämmtliche Verkehrsgebiete umfassen, welche der Waaren-Classification (System: I. II. III. Classe für Stückgüter und A B C für Wagenladungen) vom October 63 subordinirt sind.

Centralbahn.

Für den Transport von Gütern der Classen I u. II (Einzelsendungen) ab Bremgarten nach Dietikon und östlich von Dietikon gelegenen Stationen, sowie in umgekehrter Richtung, wird eine Ermässigung von 20 Cts. per 100 kilogr. auf der tarifgemässen Taxe bewilligt, welche auf dem Weg der Rückerrstattung stattfindet, insofern vom gleichen Versender innerhalb eines Jahres mindestens 200 Tonnen zur Auflieferung gebracht werden. (S.C.B. 10./IV 77.)

Gütertarif, Aarg. Südbahn-S.C.B. vom 27. Juni 74, VI. Nachtrag gültig mit 15. April 77, enthaltend Frachtsätze nach und von den Stationen der Gäubahn (Olten-Lyss).

Die Stationen Busswil und Lyss erscheinen als S.C.B.-Stationen im Verkehr via Olten-Neu-Solothurn.

Gütertarif Bremgarten-Schweiz. Stationen vom September 76, I. Nachtrag gültig mit 15. April 77, enthaltend Frachtsätze nach und von den Stationen der Gäubahn.

Siehe obige Bemerkung.

Nationalbahn.

Die Schweizerische Nationalbahn hat den Transport v. Eisenbahnrequisiten von Winterthur nach Singen zur Taxe des im Wechselgütertarif Nationalbahn-Bad. Bahn vom 10. April 76 vorgesehenen Specialtariffs unter der Bedingung übernommen, dass die Auflieferung nicht weniger als 350 000 kilogr. ausmache und im Laufe des Monats April vollzogen werde. (N.B. 10./IV 77.)

II.

Gütertarife für den directen schweizerischen Verkehr mit dem Auslande.

Neu erstellte Tarife etc.

Badisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Gütertarif ab Basel S.C.B. nach und von den Stationen der Grossherzogl. Bad. Bahnen d. d. 1./VIII 75, II. Nachtrag gültig mit 1. April 77. (S.C.B. 19./III 77.)

Böh.-Bayer.-Schweizerischer Güterverkehr.

Gütertarif vom 1./XII 73, VII. Nachtrag gültig mit 15. April 77. (N.O.B. 24./III 77.)

Enthält Tarifbestimmungen, wonach Stückgüter verschiedener Natur, welche tarifgemäss in die Classen I und II gehören, in Partien von 5000 kilogr. und darüber im Verkehr mit Genf transit zum Genuss der Wagenladungsklasse A berechtigt sind.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Gütertarif vom 1./X 73, III. Nachtrag gültig mit 1. April 77, enthaltend neue Frachtsätze ab Ulm.

1. Aufhebung der im September 1874 eingeführten (I. Nachtrag) prozentualen Frachtzuschläge im Verkehr Ulm-V.S.B.
2. Neue Frachtsätze von Ulm nach den Rheinthalstationen Altstätten bis Chur, sowie nach Uznach bis Wallenstadt und Glarus.

(V.S.B. 30./III 77.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Gütertarif vom 1./XI 66, VII. Nachtrag gültig mit 1. April 77, enthaltend einen Specialtarif für den Transport von Spiritus in Fässern in Ladungen von kilogr. 10 000 pro Wagen oder dafür zahlend, ab Leipzig nach Genf transit (für Sendungen nach Lyon oder weiter -Marseille). (N.O.B. 15./III 77.)

Bayrisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Gütertarif vom 1./II 73, XII. Nachtrag gültig mit 15. April 77, enthaltend einen Specialtarif für den Export von Getreide etc. in Ladungen von kilogr. 10 000 pro Wagen, aus Bayern nach der Schweiz. (N.O.B. 31./III 77.)

Die Taxen ab Romanshorn in diesem neuen Tarif haben jedoch nur so lange Gültigkeit, als der Schweizerische Getreide-Specialtarif Nr. 5 in Kraft bleibt.

Der seit 1. Januar d. J. gültige Exporttarif für Getreide aus Bayern nach Romanshorn wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

III.

Special- und Steinkohlen tarife.

1. Für den schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife etc.

Steine, rohe, für die Beförderung solcher ab Thayngen (Station der Bad. Bahn) nach Winterthur via Singen-Etzweilen tritt mit 1. April 77 ein Ausnahmetarif in Kraft. (N.B. 23./III 77.)

gleiche Taxe wie solche in der Commerciale Beilage Nr. 4 für die Linie via Schaffhausen (N.O.B.-Bad.-Bahn) erwähnt wurde.

2. Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife.

Nutzhölz. Mit 1. April 77 tritt ein Specialtarif in Kraft, für den Transport von Nutzhölz in Wagenladungen von kilogr. 10 000 ab Bregenz, Hard-Fussach u. Schwarzwach nach Basel, sowie Genf loco und transit. (V.S.B. 28./III 77.)

Getreide. Specialtarif XI B gültig vom 20. März 77 ab, für den Transport von Getreide etc. von türkischen, rumänischen und serbischen Donau-Stationen nach der Schweiz. (N.O.B. 16./IV 77.)

Diese Art „Specialtarife“ sind eigentlich eine blosse Frachtcombination aus den Donauwasserfrachten und den bestehenden Bahnfrachten bis und ab Kaiser-Ebersdorf, Simbach oder Passau, wobei die Bahnen annähernd dieselben Tarifgrundlagen bewilligt haben, wie wenn die Sendungen per Bahn ab der Provenienz abgeführt würden.

Specialtarif III gültig vom 1. April 77 ab, für den Transport von Getreide ab ungarnischen Donau-Stationen, sowie Wien, nach Stationen der elsässischen Bahnen via Lindau-Romanshorn-Basel. (N.O.B. 18./IV 77.)

* * *

Die schweizerische Eisenbahnfrage.

Von H. Dietler, Nationalrath.

(Fortsetzung.)

Schon der Ausdruck „Privatbahnen“ ist nicht richtig, weil die sogenannten Privatunternehmungen nicht in der Verwaltung eines oder weniger Privaten stehen, sondern grossen capitalistischen Genossenschaften, *Actiengesellschaften* gehören. Die Verwaltungseinrichtung dieser Organismen ist derjenigen des Staates ganz analog*).

Der Gegensatz zwischen eigentlicher Privatunternehmung und solchen Gesellschaftsunternehmen wird gerade beim Bahnbau augenfällig. Hier sieht sich die *Actiengesellschaft* mit Vortheil veranlasst, die Ausführung einzelnen Unternehmern zu übertragen. Wenn die Gesellschaft selbst, in Regie baut, so zeigen sich eben die Uebelstände des complicirteren Organismus. Sie gesteht damit zu, dass sie nicht die gewerblichen Vorteile eines einzelnen Privatunternehmers besitzt. In der Botschaft des Bundesrathes vom 7. April 1851 findet sich dieses Verhältniss sehr klar gezeichnet, auch v. W. hat in einem neulichen Artikel der A. A. Z. die ganz falschen Deductionen aus dem Ausdrucke „Privatunternehmungen“ als Schlagworte abgewiesen.

Allerdings haften dagegen neben gemeinsamen Schwächen mit dem Staatsorganismus der *Actiengesellschaft* gegenüber dem Staat noch ganz besondere Schwächen an. Gerade in unserer Zeit sind die Mängel des Actienwesens wieder sehr scharf hervorgetreten. In Folge dessen sind alle möglichen Ansinnen auf Intervention des Staates gestellt worden. Man verlangte verschärft, specielle Gesetze, Vorschriften über Einzelheiten der Verwaltung, z. B. über das Rechnungswesen bei den Eisenbahngesellschaften; einzelne Blätter verlangten, die Actionärversammlungen soliten von staatlichen Commissarien geleitet werden. Solche Organismen sollten nun vorzüglicher sein, als der Staat, den sie gegen ihre offenkundigen Schäden zu Hilfe rufen müssen. Die angeführten Begehren an den Staat kann man bisweilen in den gleichen öffentlichen Organen lesen, welche an einem andern Tag die staatliche Einmischung als Corruption darzustellen belieben.

Anderseits begegnet man dem Vorwurfe, welcher die Inanspruchnahme des Staates einer Verzichtleistung auf eigene selbstständige Thätigkeit gleichstellt, einer patriarchalischen, unrepublikanischen Bevormundung. Dieses widerspricht unserer Auffassung ganz und gar. Der democr. republik. Staat sind wir selbst. An Stelle einer organisierten Anzahl von Personen, die Actionäre sind und die nach bisherigem System Interessen verwalten, welche, wie wir gesehen haben, in einer grossen Zahl von Fällen unsere eigenen, allgemeinen, volkswirtschaftlichen Interessen sind, wobei wir dann nur eine indirekte, beschränkte Einwirkung durch unsere Behörden haben, tritt die Gesamtheit der Staatsbürger. Die Eisenbahnen sind öffentliche Verkehrsanstalten und wir verwalten sie selbst.

Man hat nun allerdings gesagt, dass der Staat dazu das allerungeeignetste Organ sei. Dass man vor 15 Jahren eine solche Behauptung ohne weiteren Nachweis aufstellen konnte, lässt sich begreifen, weil es damals vielleicht schwierig war, dieselbe überhaupt zu widerlegen; heute jedoch erscheint diese Behauptung als zu gewagt. Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass der Staat durch seine Organisation der *Actiengesellschaft* auch für wirtschaftliche Bethätigung keineswegs nachstehe. Wir haben gezeigt, wie er ihr in anderer Hinsicht überlegen sei und fügen noch hinzu, dass die Volksvertretung in ihrer ständigen Zusammensetzung zur Ausübung der obersten Aufsicht und Controlle ohne Zweifel weit geeigneter ist, als z. B. eine Actionärversammlung, welche eine ganz ephemere Zusammensetzung hat. Wir glauben auch nicht, dass es auf die Disziplin und Thätigkeit des Bahnpersonals von nachtheiligem Einfluss sein könnte, wenn sich dasselbe statt als Organe einer *Actiengesellschaft* als Beamte des Landes zu betrachten hätte.

So viel wir zu beurtheilen vermögen, wurde die Berner Staatsbahn so gut verwaltet, als irgend eine andere schweiz. Eisenbahnunternehmung, und aus dem neuesten Berichte der Commission des Verwaltungsrathes der schweiz. Nordostbahn ist zu entnehmen, dass gerade an der Hand von Staatsbahnverwaltungen die Anhaltspunkte zu ökonomischen Reformen, welche bei dieser *Privatgesellschaft* eingeführt werden sollen, gefunden worden sind. Die thatsächlichen Beweise für die grössere Vorzüglichkeit der sogenannten Privatverwaltung gegenüber der Staatsverwaltung scheinen uns dershalb vollständig zu fehlen.

Bei dem Streite, welcher über die Staatsbahnfrage schon geführt worden ist, scheinen uns öfters nicht die wichtigsten Momente von den Freunden des Staatsbahnprinzipes in den Vordergrund gestellt, auf einzelne vielleicht zu grosses Gewicht gelegt worden zu sein. Es dürfte Letzteres z. B. für die immer vorangestellte Frage über die Ersparnisse an allgemeinen Verwaltungskosten der Fall sein. Es ist schon schwierig, über dieselben Vergleiche anzustellen, weil abgesehen davon, dass die verschiedenen Verwaltungen materiell einen grösseren oder kleineren Umfang ihrer Betriebskosten in diese Rubrik verlegen, die verschiedenen Bahnnetze unter verschiedenen Verhältnissen stehen. Warum werden die Staatsbahnen in Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden laut der deutschen Eisenbahnstatistik für 1873 mit 2,96 %, die preussischen Staatsbahnen mit 5,84 %, der Gesamttausgaben verwaltet? Sicher ist, dass trotz dem gewinnenden äussern Anschein, den die Frage der Ersparniss in allgemeinen Verwaltungskosten, namentlich für ein weiteres Publicum, haben mag, dabei viel Täuschung mitunterläuft. Täuschung über die materielle Bedeutung, indem gesagt werden kann, dass diese Kosten in der Regel bei gleichartigen Netzen zwischen engen Grenzen 3—7 % der Gesamttausgaben variieren, dass dieselben erfahrungsgemäss nicht immer mit der Ausdehnung der Netze kleiner werden, Täuschung über die Wirkung, insofern eine zu grosse Centralisation nachtheilige Folgen auf die ökonomische Gesamtverwaltung des Eisenbahnbetriebes haben und daher leicht an einem Ort viel mehr geschadet, als am anderen Orte erspart werden kann. Wir sind zwar weit entfernt, zu behaupten, dass bei allzu grosser Zersplitterung nicht manche Verrichtungen von Vielen gemacht werden müssen, die bei eingetretener Centralisation von Wenigen besorgt werden können; allein die allgemeine Aufsicht und Ueberwachung darf denn doch nicht auf zu wenige Personen concentrirt werden, will man nicht von einem Uebelstand in den andern verfallen.

In der Beweisführung über die Billigkeit der gesammten Verwaltung bei *Actiengesellschaften* und bei Staatsbahnsystem hat man es vornehmlich geliebt, mit statistischen Zahlen zu operiren, welche die Betriebs-Ausgaben in Procenten der Bruttoeinnahmen darstellen.

Mit solchen Zusammenstellungen beweist man in der Regel Nichts. Es mag vorkommen, dass Staatsbahnen in dieser Vergleichung ungünstiger erscheinen als Privatbahnen, ganz einfach, weil die ersten die weniger rentablen Linien verwalten, während die letzteren die besseren, rentablen Bahnen besitzen und es gibt Localbahnen mit geringem Verkehr, bei welchen man wohl ohne Uebertreibung behaupten kann, dass bei der sparsamsten Verwaltung die Betriebsausgaben 100 % der Einnahmen betragen können, so dass mit derartigen Vergleichen nicht im mindesten etwas im Sinne der Beweisstellung erbracht ist.

Es müssen dershalb vor Allem die entscheidenden Momente hervorgehoben werden und wir glauben, es geschieht dieses in der Voranstellung der allgemeinen, volkswirtschaftlichen, nationalen Interessen nach den verschiedenen Richtungen der Entstehung, des Baues und des Betriebes der Eisenbahnen.

Bezüglich der Entstehung haben wir bereits auf einen allgemeinen rationalen Bauplan des Eisenbahnnetzes hingewiesen. Dass beim Staatsbahnsystem dieser Gedanke seine Berücksichtigung vorzüglich finden würde, braucht nicht näher nachgewiesen zu werden. Im Jahre 1852 war die Projectirung eines solchen Netzes eine der ersten Sorgen der Staatsbehörde. Es ist aber mit Rücksicht auf die Reihenfolge der Ausführung auch auf den Zeitplan zu verweisen. Während die *Actiengesellschaft* in dieser Beziehung beinahe willenlos den allgemeinen Zeitverhältnissen unterworfen ist, so dass in Folge davon die periodische, über-

*) Man vergleiche Adolf Wagners „das Eisenbahnwesen“.

hastige Concentration der Bauthätigkeit eines ganzen Landes eintritt, wie wir dieselbe soeben bei uns erlebt und als einen wesentlichen Grund der heutigen Calamität erkannt haben, so wird beim Staatsbahnprincip auch nach dieser Richtung eine gewisse Planmässigkeit nothwendig platzgreifen, welche auf die volkswirthschaftlichen Verhältnisse vom wohlthätigsten Einflusse sein müsste. Gegenwärtig konnten manche Projecte während Jahrzehnten nicht zur Ausführung gelangen; in einem Momente allgemeiner Vertrauensseligkeit wird dann Alles auf einmal realisiert und hierauf in kürzester Frist, gegenwärtig mit einem Male, ruht die Bauthätigkeit im ganzen Lande. Dass eine solche stossweise Entwicklung ungewöhnliche Steigerung der Anlagekosten nach sich zieht, übermässige Anspannung der Kräfte mit Brachliegen derselben abwechseln lässt, liegt dermal klar vor unseren Augen. Mit welchem Vortheil für den Eigenthümer und für das Ganze würde der Bau einzelner Linien im gegenwärtigen Moment ausgeführt, würde überhaupt der stetige, allmähliche Ausbau an Stelle der beschriebenen unstilligen Vorgänge treten. Nicht nur würden dermal grosse Ersparnisse an Baukosten erzielt, sondern es wären derartige Arbeiten geradezu eine Wohlthat in einer Zeit allgemeiner Verdienstlosigkeit.

Beim Staatsbau würde in finanzieller Beziehung die Spekulation in den Hintergrund treten und es wären vielmehr Erwägungen, wie wir sie über die Nützlichkeit und Rentabilität der Bahnen, über die daraus zu folgernden Zumuthungen an das Privatecapital, über die von der allgemeinen Steuerkraft zu übernehmenden Leistungen gemacht haben, welche an Stelle treten würden, was für die öffentliche Moral und in Wahrheit auch in materieller Hinsicht von grossem Vortheile sein müsste.

Nachdem man sich so viel davon versprochen, den Staat von Schulden zu Eisenbahnzwecken frei zu erhalten, so darf man sich fragen, ob heute die Gesamtheit der Bürger, welche den Staat bilden, die allgemeine Creditlosigkeit weniger empfinden, ob in dieser Beziehung der dermalige Zustand ein besserer sei?

Wir haben bereits auf unsere Nachbarländer Bayern und Württemberg verwiesen und glauben, dass die dortigen Eisenbahnfinanzverhältnisse, wenn auch ganz bescheidene, doch weit aus gesündere und bessere seien, als bei uns.

Analysirt man die Raisonemente, welche vom Standpunkte aus, das finanzielle Risico der Eisenbahnen von der Gesamtheit des Landes fern zu halten und sie dem Capital zu überlassen und die daraus gezogenen Folgerungen, dass auf diesem Wege am meisten Eisenbahnen gebaut würden, so gelangen wir zu folgenden einfachen Schlüssen, entsprechend den früheren Auseinandersetzungen:

Von rentablen Linien, welche kein Risico bieten, braucht vorerst nicht gesprochen zu werden. Bei anderen Linien, welche immerhin ihre volkswirthschaftliche Berechtigung durch den indirekten Nutzen, welchen sie dem Lande verschaffen, besitzen, soll das finanzielle Risico durch die Steuerkraft des Landes respective der Localkreise oder durch beide getragen werden. Die Speculation, dieses Risico dem sogen. Privatfleiss, der Privatindustrie zu überlassen und auf diesem Wege sogar viele Linien herzustellen, ist eine falsche. Es wird zwar Staatsmänner der Ausspruch zugeschrieben, man könne Niemanden das Recht absprechen, sich selbst zu ruinieren, allein es genügt wohl diesen Satz auszusprechen, um seine cynische und ungerechte Grundlage zu erkennen. Es ist in der That ein Unterschied zwischen der Pflicht, welche der Staat allerdings ablehnen muss, den Einzelnen vor unklugen Handlungen zu schützen, welche zu vermeiden ihn die eigene Einsicht und die eigene Pflicht des guten Hausvaters gebietet und der Frage, ob in einer öffentlichen Angelegenheit, für ein System zu entscheiden sei, welches wahrscheinlich, ja nothwendig dazu führen muss, dass für Vortheile, welche die Gesamtheit von einer Sache erwartet und in der Regel erhält, Privatpersonen den Schaden tragen werden. Worin anders hesteht die grosse Errungenschaft einer Landesgegend, welche sich freut, eine Eisenbahn ohne eigene Beteiligung erhalten zu haben, als in dem einfachen Geständnisse, grosse Vortheile erreicht zu haben, welche ein Dritter bezahlt? Wenn nun dieser Dritte zufällig eine grosse Finanzmacht wäre, so würde das grosse Bestürzung wahrscheinlich noch nicht hervorrufen. Man

wird es bedauern und sich in die Sache schicken. Dabei vergisst man schon, dass bereits in diesem Falle der Schaden, vor dem wir uns zu schützen suchten, in anderer Form, in dem von Seite des geschädigten Capitals gesunkenen Vertrauen, auf uns zurückfallen muss und wird.

Das nächste Mal sind es die eigenen Familien des Landes, welche unter der Sachlage leiden; wir haben die Krisis und unsere Auffassung derselben wird bereits eine ernstere.

Wir sagen dershalb, das System ist falsch, wonach für Eisenbahnen, als Werken des öffentlichen Nutzens, finanzielle Risiken im Allgemeinen auf Privatbürger übertragen werden.

Wenn das Land dasselbe selbst trägt, so kann es durch seine sachgemässen Entschliessung über die Erbauung neuer Linien, beziehungsweise über die Ausdehnung des Netzes, das Risico beliebig beschränken, durch ökonomische Bauten und eigene ökonomische Verwaltung ebenfalls und in allen Fällen ist es gerecht.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

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.	56,55	55,00	52,50
Shotts Bessemer	91,55	—	f. a. b. in Tees			
			South Wales			
			Kalt Wind Eisen	143,75	—	
Westküste	No. 1	No. 3				
Glenegarnock	73,75	67,50	im Werk			
Eglinton	70,00	65,00	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
			der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
f. a. b. Ardrossan			Fr. 1,25 angenommen.			
Ostküste	No. 1	No. 3				
Kinneil	70,00	65,00				
Almond	68,75	66,25				
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	168,75—181,25	156,25—168,75
„ best	206,25—225,00	168,75—181,25
„ best-best	240,50—	191,25—206,25
Blech No. 1—20	212,50—231,25	212,50—218,75
„ 21—24	250,00—262,50	—
„ 25—27	287,50—300,00	—
Bandseisen	181,25—212,50	—
Schienen 30 Kil. und mehr		143,75—150,00
francoBirmingham		im Werk
		143,75—146,85
		im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 28. April

Kupfer.

Australisch (Walleroo)	Fr. 1912,50—1918,75
Best englisch in Zungen	„ 1887,50—1925,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 2037,50—2075,00

Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. 1775,00—1800,00
Englisch in Zungen	„ 1800,00—1850,00

Blei.

Spanisch	Fr. 509,25—512,50
Englisch in Tafeln	Fr. 625,00—637,50

Zink.

*

*

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

Nr. 21, in Band VI Nr. 9. der „Eisenbahn“.

Nr. 23. Ein Architect auf ein städtisches Baubureau der Ostschweiz.

Nr. 24. Ein Dirigent für eine Fabrik gepresster Steinkohlen in der französischen Schweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Beteiligung.

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.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

N a m e n der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.—31. März								
			Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.			
	1877	1876	1877	1876	Differenz	1877	1876	1877	1876	Differenz	
Nordostbahn			Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröffn. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröffn. den 1. Aug. 1876) Bülach-Regensberg	373	295	905 000	838 820	+ 66 180	34	35	2 426	2 843	— 417	
Zürich-Zug-Luzern	64	64	83 100	87 852	— 4 752	43	47	1 298	1 373	— 75	
Bötzbergbahn	57	57	152 700	145 604	+ 7 096	20	23	2 680	2 554	+ 126	
Effretikon-Hinwil	23	—	9 500	—	—	54	—	413	—	—	
Centralbahn Gäubahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876	299	240	785 000	793 569	— 8 569	33	34	2 625	3 306	— 681	
Basler Verbindungsbahn	5	5	18 600	22 094	— 3 494	91	90	3 720	4 419	— 699	
Aarg. Südbahn	29	29	12 420	13 178	— 758	56	52	428	454	— 26	
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	—	1 610	—	—	56	—	201	—	—	
Suisse Occidentale Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröffn. 1. Juli 1875)	487	367	958 000	1 011 926	— 53 926	36	35	1 967	2 757	— 790	
Ligne du Simplon	80	80	33 390	41 362	— 7 972	58	64	417	517	— 100	
Bulle-Romont	19	19	15 700	14 700	+ 1 000	25	27	826	742	+ 84	
Lausanne-Echallens	15	15	6 191	5 830	+ 361	—	—	412	360	+ 52	
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	413 600	477 138	— 63 538	50	48	1 504	1 735	— 231	
Toggenburgerbahn	26	26	18 100	18 601	— 501	59	58	696	715	— 19	
Wald-Rüti	7	—	4 300	—	—	58	—	614	—	—	
Jura-Bernbahn.											
Bern-Biel-Neuveville	50	50	108 800	110 882	— 2 082	39	41	2 176	2 217	— 41	
Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds	53	53	58 000	56 963	+ 1 037	61	65	1 094	1 075	+ 19	
Jura Industriel	38	38	44 000	50 668	— 6 668	59	57	1 115	1 333	— 218	
Glovelier-Basel eröffn. 25. Sept. 1875, Glovelier- Délémont eröffn. 15. October 1876	75	39	49 000	31 939	+ 17 061	45	50	653	819	— 166	
Bern-Luzern... (Langnau-Luzern 59 Kil. eröffn. 11. Aug. 1875)	95	95	79 000	75 602	+ 3 398	44	43	832	796	+ 36	
Lyss-Fräschels eröffnet den 12. Juni 1876	12	—	5 600	—	—	55	—	467	—	—	
Gotthardbahn:											
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	22 400	36 874	— 14 474	69	67	546	899	— 353	
Lugano-Chiasso	26	26	16 000	14 660	+ 1 340	88	90	615	564	+ 51	
Appenzeller-Bahn:											
Winkeln-Herisau	15	15	12 030	12 827	— 797	62	61	802	855	+ 53	
Herisau-Urnäsch	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tössthalbahn eröffn. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November	40	26	22 527	16 064	+ 6 463	53	55	563	617	— 54	
Uetlibergbahn.											
Zürich-Uetliberg	9,1	9,1	1 764	2 425	— 661	93	59	195	269	— 74	
Rigibahnen:											
Vitznau-Staffel	5,1	5,1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Staffel-Kulm	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kaltbad-Scheideck	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	
Arth-Rigibahn	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
Emmenthalbahn.											
Solothurn-Burgdorf	24	24	14 900	13 639	+ 1 261	48	46	620	568	+ 52	
Schweiz. Nationalbahn. eröffn. 17. Juli 1875.	75	75	43 500	38 007	+ 5 593	51	57	580	507	+ 73	
Bödelibahn.	9	9	13 400	9 995	+ 3 405	14	26	1 488	1 110	+ 378	