

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 24

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: 23.02.2026

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

so spreche man doch auch von der amerikanischen Arbeitsweise! Dass diese Verhältnisse nicht etwa nur in Herrn Leely's Phantasie existiren, beweist uns das völlig übereinstimmende Urtheil von Leuten, welche die amerikanischen Werkstätten aus langjähriger Erfahrung kennen.

Den Bericht des Herrn Göldy über die Maschinenindustrie haben wir schon oben summarisch abgefertigt.

Seine beiden andern Berichte haben die Stickerei und die Baumwollindustrie zum Gegenstand. Insoweit sie sich auf die Ausstellung selber beziehen, sind sie äusserst dürftig; werthvoller sind die Aufschlüsse über die Zustände der ostschweizerischen Stickerei in dem einen, und die statistischen Notizen über die Baumwollindustrie der wichtigsten Länder im andern Bericht.

Der Bericht des Herrn Favre-Perret über die Uhrenindustrie gibt zunächst einen Ueberblick über die Ausstellungen der verschiedenen Länder.

Die Ausstellung der Vereinigten Staaten war mit grossem Pomp und gewaltiger Reclame in Scene gesetzt. Die Fabriken hatten nicht bloss Muster, sondern ganze Magazine auf den Platz gesandt. So hatte z. B. die American Watch-Co. in Waltham 2200 verschiedene Uhren, das Product von sechs Arbeitstagen zu zehn Stunden ausgestellt. Diese Fabrik soll im Bedürfnissfalle sogar 425 Uhren, die Elgin Watch-Co. nahezu 300 im Tag herstellen können.

Die in Philadelphia zu Tage tretende Entwicklung, welche die amerikanische Uhrenindustrie in einem Zeitraum von höchstens 25 Jahren genommen hatte, musste die europäischen Fabrikanten in das höchste Erstaunen setzen; denn obwohl schon früher von verschiedenen Seiten auf das rapide Wachsen der amerikanischen Industrie auch in dieser Beziehung aufmerksam gemacht wurde, blieb man im Allgemeinen in Europa bis zum letzten Augenblicke gänzlich im Unklaren darüber. Es ist indessen nicht bloss die Quantität, welche die Aufmerksamkeit auf sich zog, sondern ebenso sehr die Art der Fabrikation, das sogenannte Interchangeable System, wobei durch ausgedehnte Anwendung der Maschinenarbeit eine so vollkommene Gleichheit der einzelnen Bestandtheile erstrebt wird, dass die Theile von verschiedenen Uhren von derselben Nummer beliebig ausgetauscht werden können. Wenn auch dieses „vertauschungsfähige Entsprechen“ nicht so weit geht, als man glauben machen wollte, wenn es sich auch im eigentlichen Sinne des Wortes nur auf ordinäre Uhren anwenden lässt, während um so mehr Nacharbeit von Hand nöthig wird, je besser die Qualität des Productes sein soll, so besitzt doch die amerikanische Industrie in der weitgetriebenen Maschinenarbeit ein enormes Hilfsmittel für die Massenproduction, gegen welche wir in Europa mit unserer Handarbeit nicht aufkommen können. Auf dem Gebiete der Präcisionsuhren hingegen ist Europa entschieden Sieger geworden und wird es allem Anschein nach noch lange bleiben, und einzelne Misserfolge sind mehr scheinbar, beispielsweise entstanden durch die ungerechte Vergleichung amerikanischer einfacher Chronometer mit viel billigeren complicirten Schweizeruhren.

Die Schweiz hatte in complicirten Uhren und Chronometern vorzüglich ausgestellt; zu bedauern war, dass die gute currente Uhr so gut als gar nicht vertreten war. Es waren zwar ordinäre Uhren vorhanden, dann aber kamen gleich die complicirten und theuren Uhren. Die Lücke war um so schlimmer, als dadurch die falsche Meinung hervorgerufen werden musste, die Schweiz produziere diesen Artikel nicht, und weil dagegen gerade die Amerikaner mit ihren gewaltigen Massen in den Zwischenraum traten.

Frankreich war verhältnissmässig schwach vertreten, am besten noch in Pendeluhrn, unter denen namentlich die Pariser Pendulen sich durch Eleganz auszeichneten.

Auch England's Ausstellung entsprach durchaus nicht dem Stand seiner Industrie, indessen hatten doch wenigstens die wichtigsten Firmen ausgestellt, und zwar vorwiegend Chronometer.

Deutschland war vertreten durch die Taschenuhren von Glashütte in Sachsen und durch die Schwarzwälder Uhren.

Die allgemeinen Betrachtungen, welche Hr. Favre-Perret an den Rapport anknüpft, führen, was den gegenwärtigen Zustand und die Zukunft unserer Uhrenindustrie anbelangt, so ziemlich zu denselben Resultaten, welche Herr Oberst Rieter bezüglich unserer ganzen Industrie ausgesprochen hat. Man behauptet zwar, dass Hr. Favre etwas zu schwarz gesehen habe, und in der That scheint ein beginnendes Wiederaufleben der Uhrenindustrie dies zu bestätigen. Indessen muss man Hr. Favre unbedingt Recht geben, wenn er folgende Forderungen als Schlüsse aus seinem Berichte

zieht: Einführung der Erfindungspatente, der Fabrikmarken und der amtlichen Controlle der edeln Metalle, und die Uhrenfabrikanten auffordert, gemeinsam auf rasche Einführung der vollkommensten Maschinen und Gründung einer höheren Uhrenmacherschule hinzuwirken.

* * *

„Une absence de notre correspondant l'a empêché de nous retourner à temps, pour en pouvoir tenir compte, les épreuves corrigées. Nous ne relevons dans l'errata qui suit que les corrections des fautes qui pourraient altérer le sens du texte.“

Errata.

page 180 1ère colonne 10ème ligne d'en bas, au lieu de: „aiguille inférieure récepteur“, mettez: „aiguille inférieure du récepteur.“
2ème colonne 24ème ligne d'en haut, au lieu de: „train en même sens“, mettez: „train de même sens.“
page 181 1ère colonne 8ème ligne d'en haut, au lieu de: „signal formé“, mettez: „signal fourni.“
18ème ligne d'en haut, mettez: „Enfin un poste peut se mettre à voie libre sans que le suivant puisse intervenir.“
24ème ligne d'en bas au lieu de: „s'adoptant“, mettez: „s'adaptant.“
19ème ligne d'en bas, au lieu de: „attaquée“, mettez: „attaqué“,
page 181 2ème colonne, 9ème ligne d'en haut, au lieu de: „il a moins“, mettez: „y entre“.

* * *

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 30. November.

Anwesend 29 Mitglieder.

Vortrag von Herrn Nationalrath Forrer, über das „Project einer Eisenbahnschule“.

Schon im December 1875 hatte Herr Forrer die Anregung zur Besprechung dieser Frage in Winterthur gegeben und hatte sich der hiesige Stadtrath mit dem Projecte befasst, am Technikum eine Abtheilung für Eisenbahnbeamten's Leben zu rufen. Aus ökonomischen Schwierigkeiten wurde damals die Ausführung verschoben. Das Bedürfniss einer Eisenbahnschule für die Schweiz scheint sich trotz der schwierigen Finanzlage wieder vielerorts geltend zu machen und benutzte deshalb Herr Nationalrath Forrer einen unserer Vereinsabende, um uns das in Winterthur bereits für die Sache Geschehene vorzutragen. Herr Forrer wünschte in der Discussion noch speciell, es möchte der schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein die Eisenbahnschulfrage zu einem seiner Tractanden für die nächste Fachversammlung machen. Er verspricht sich von dieser Seite die wirksamste Anregung. Herr Director Autenheimer wünschte, es möchten die Vorstände vom Ingenieur- und Architekten-Verein Winterthur und dem technischen Verein Winterthur die Frage prüfen und vielleicht im Auslande sich informieren, was dort für die Sache geschehen ist.

Der Präsident theilt dem Vereine schliesslich noch mit, dass sich in Winterthur eine Section des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gebildet und freut sich über die freundschaftlichen Beziehungen zum technischen Verein, welche schon in der constituirenden Versammlung eingeleitet wurden.

Der Actuar.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 12,8 m, Airolo 6,6 m, Total 19,4 m, mithin durchschnittlich per Tag 2,8 m.

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.		
Australisch (Wallaroo)	Fr.	1862,50 —
Best englisch in Zungen	„	1775,00—1800,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„	1875,00—1900,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	„	1812,50 —
Blei.		
Spanisch	Fr.	493,75— 500,00
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	562,50 —

* * *

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. PAUR, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz, Nr. 4, Zürich, einzusenden.

Offene Stellen.

Ein Ingenieur zur Aufsicht über Instandhaltung der Werkstätten und Maschinen in ein Eisenwerk in Elsass-Lothringen (128).

Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Stellen suchende Mitglieder.

Maschineningenieure, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (291).

„ für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).

„ für Eisenbahn-Maschinenendienst (32).

Eisenbahnningenieure früher beim Bahnbau (590, 676).

Ingenieure für Civilbau (255, 710).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.