Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 8/9 (1878)

Heft: 16

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: 29.07.2025

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

nisse und Verhältnisse entstandenen Missgriffe ein vollständiges Aufgeben des bisherigen Verfahrens erheischen, wenn eine gedeihliche Entwickelung möglich werden soll, so wird allseitig zu erwägen sein, durch welche Mittel und Wege man zu günstigen Resultaten gelangen kann.

Es sind keineswegs nur die neuzubauenden, sondern auch die bestehenden Bahnen, bei welchen durch Anwendung ganz veränderter Principien grosse Vortheile erreicht werden können".

Wenn nun also von den verschiedensten Seiten anerkannt wird, das die Deutschen Bahnen, um zu einer weiteren gedeihlichen Entwickelung zu gelangen, nicht lediglich als Hauptbahnen und Secundärbahnen unterschieden, sondern in mehrere Classen eingetheilt werden müssen, und dass die verschiedenen Classen, welche den bisherigen Hauptbahnen angehören, nicht nach vollständig übereinstimmenden Grundsätzen behandelt werden dürfen, so folgt daraus, dass auch die Grundzüge für die Gestaltung der Hauptbahnen Deutschlands diesen neuen Anforderungen angepasst werden sollten, um in Zukunft für die verschiedenen Classen, in welche die bisherigen Hauptbahnen einzutheilen sind, massgebend sein zu können. Eine solche Umarbeitung müsste, nach der Ansicht des Verfassers, in einer Einschränkung und Vereinfachung der bezüglichen Vorschriften bestehen, so dass die dann noch verbleibenden Grundzüge auf alle Classen von Hauptbahnen Anwendung finden könnten, und in der Entwerfung verschiedenartiger Bestimmungen für verschiedene Classen von Hauptbahnen, wenn man sich den bisherigen Grundzügen thunlichst annähern und nicht auf das allgemein Erforderliche beschränken will. Es dürfte sich empfehlen, in diesem Fall die Hauptbahnen nach den Maximal-Geschwindigkeiten, womit dieselben im regelmässigen Verkehr befahren werden, in verschiedene Classen zu theilen.

Ein bezüglicher Antrag wurde bereits im Jahre 1874 Seitens der Direction der Altona-Kieler-Eisenbahn-Gesellschaft an die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet, aber von der technischen Commission des Vereins derzeit abgelehnt.

In jetziger Zeit dürfte vielleicht ein ähnlicher Antrag mehr Aussicht auf Erfolg haben.

* * *

Das Strassenwesen des Cantons Bern.

Errata.

Auf Seite 112 der Nummer 14, erste Spalte, 11. Linie von unten, lies: 1852 anstatt 1872.

Ebendaselbst, zweite Spalte, 14. Linie von unten, lies: 1863 anstatt 1873.

* * *

Concurrenzen.

Protestantische Kirche in Leipzig.

Bezüglich der Leipziger Kirchenconcurrenz entnehmen wir der „Deutschen Bauzeitung" 3. April, dass nach Rücktritt des durch Krankheit verhinderten Oberbaurath Professor Dr. Semper, Wien, und des nach Olympia verreisten Geh. Baurath Professor Adler, Berlin, die Herren Oberbaurath v. Hansen, Wien, und Professor Nicolai, Dresden, zu Preisrichtern erwählt worden sind und die Wahl angenommen haben. Dieselben waren mit Herrn Oberbaurath Professor Schmidt, Wien, am 7. April zur Beurtheilung der Entwürfe in Leipzig zusammengetreten. 17. April. Die 80 eingesandten Projecte sind einschliesslich der drei prämirten von 12.—15. April in der Aula der Universität öffentlich ausgestellt von 9 Uhr früh bis 5 Uhr Nachmittags. Eintritt unentgeltlich.

* * *

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

43. und 44. Sitzung, vom 5. und 12. April 1878.

Haupttractandum: Entwurf der neuen Bauordnung Bern's. Nachdem das Memorial der Commission, enthaltend mehrere Abänderungs-Vorschläge mit der bezüglichen Begründung, gedruckt und den Mitgliedern des Vereines zum Studium zugeschickt worden war, erfolgte in den beiden Sitzungen die artikelweise Berathung und Discussion. Schliesslich wurden diese Modificationen der Commission mit geringen Abänderungen durch den Verein angenommen und beschlossen, auf Ersuchen des Regierungsrathes demselben unsere Abänderungs-Vorschläge mitzutheilen. A.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 12. April.

Vortrag von Herrn Ingenieur Hirzel-Gysi über die „Brandt'sche Steinbohrmaschine".

Nach einigen einleitenden Worten über die Steinbohrerei im Allgemeinen und den Vortheilen der Brandts'chen Maschine gegenüber den Percussions-Maschinen, beschrieb Herr Hirzel ihre Construction an Hand aufgelegter Zeichnungen und verwies, was ihre Leistungsfähigkeit und Haltbarkeit anbetrifft, auf einen in der Zeitschrift des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins" veröffentlichten Vortrag, gehalten von Herrn Professor Rud. Ritt. v. Grimburg, welcher, als Unternehmer der „Salzkammergut-Bahn" diese Maschinen zum ersten Male beim Bau des Sonnenstein-Tunnels am Traunsee in Anwendung brachte. Z.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,3 m/, Airolo 18,7 m/, Total 46,0 m/, mithin durchschnittlich per Tag 6,6 m/.

* * *

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
Gartsherrie	73,75	68,10
Coltness	79,70	70,00
Shotts Bessemer	85,60	—
f. a. b. Glasgow		
Westküste	**No. 1**	**No. 2**
Glengarnock	70,60	65,30
Eglinton	64,70	—
f. a. b. Ardrossan		
Ostküste	**No. 1**	**No. 2**
Kinneil	—	62,50
Almond	57,25	63,75
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	53,75	51,85	50.00
f. a. b. in Tees			
South Wales			
Kalt Wind Eisen im Werk			

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	156,25 — 175,00	140,60 — 146,85	125,00 — 137,50
„ best	206,25 — 212.50	153,10 — 159,35	— —
„ best-best	212,50 — 228.10	178,10 — 184,35	— —
Blech No. 1—20	193,75 — 212,50	187,50 — 200,00	— —
„ „ 21—24	231,25 — 250,00	— —	— —
„ „ 25—27	268,75 — 275,00	— —	— —
Bandeisen	168,75 — 193,75	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		137,50 — 143,75 im Werk	143,75 — 150,00 im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.		
Australisch (Wallaroo)	Fr.	1850,00 —
Best englisch in Zungen	„	1700,00—1750,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„	1850,00—1950,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	„	1687,50 —
Blei.		
Spanisch	Fr.	431,25—437,50
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	550,00—556,25

* * *

Stellenvermittelung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums

in Zürich.

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

Offene Stellen.

Ein praktisch erfahrener Ingenieur, zur Organisation und Betrieb eines Steinbruches, wo möglich mit Betheiligung (144).

Le ministre des travaux publics de ..... désire engager une dixaine d'Ingénieurs pour le service des ponts et chaussées. Les candidats doivent avoir le diplome (145).

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

Ein Maschinen-Ingenieur, im Construiren und in französischer Correspondenz bewandert (137).

Stellen suchende Mitglieder.

Architecten,	seither bei einer Bahngesellschaft (402).
„	gegenwärtig auf einem städtischem Bauamte (403).
Eisenbahningenieure	früher beim Bahnbau (847, 856, 853).
Ingenieure	für Civilbau (255, 710, 825, 730, 64, 869).
Maschineningenieure,	für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).
„	für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).
„	für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.