

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 4

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: 08.01.2026

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

Fernere Mitglieder:

Herr Egger, Maschinenmeister der Schweizer. Central-Bahn in Olten, und
 „ E. G l u t z, Architect.

Section Winterthur.

2. Constituirung. Mitgliederzahl 41.

Vorstand: Herr F. Autenheimer, Director des Technikums, Präsident.

„ A. S t u d e r, Architect, Actuar.
 „ W. G i e s s e, Stading., Quästor.

Section Bern.

3. Neuwahl des Vorstandes:

Herr Hugo v. Linden, Ingenieur, Präsident.
 „ A n s e l m i e r, Ingenieur, Secretär.

Im Fernern haben wir noch die Mittheilung zu machen, dass die Ausstellungs-Commission an Stelle des in einen andern Wirkungskreis übergetretenen Herrn Waldner, den Herrn Maschinen-Ingenieur Schellhaas zum Secretär für die Ausstellung gewählt hat.

Für das Central-Comité: Der Secretär: A. Geiser.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 9. Januar 1878.

Anwesend 36 Mitglieder, 3 Gäste.

Das Haupttractandum der heutigen Sitzung bildete ein äusserst interessanter Vortrag des Herrn Ingenieur Müller, über die Zustände in Bulgarien und Rumänien während einer Episode des russo-türkischen Krieges. Herr Müller hatte nämlich von seinem Hause, den Herren Näff und Zschokke, den keineswegs leichten Auftrag erhalten, sich wegen einer Lieferung von hölzernen Baracken mit den Bevollmächtigten der russischen Regierung ins Einvernehmen zu setzen und an Ort und Stelle zu unterhandeln, hauptsächlich aber zu untersuchen, ob die Verkehrsverhältnisse eine prompte und nicht allzu kostspielige Lieferung einer allenfallsigen Bestellung gestatten würden. — Die betreffenden Untersuchungen führten zwar, wie wir nachher sehen werden, zu einem negativen Resultate; dagegen hatte der Vortragende Zeit, sich während die notwendigen Verhandlungen länger hinausgezogen wurden, gelegentlich mit den an der untern Donau bestehenden abnormen Zuständen bekannt zu machen.

Wir müssen uns leider darauf beschränken, aus dem interessanten Bericht nur Einzelnes hervorzuheben.

Herr Müller trat seine Reise am 27. October v. J. an und befand sich bereits am 1. November in Bukarest. Gleich in den ersten Tagen sah er die grossen Schwierigkeiten, welche sich einem Transport von Baracken nach dem Kriegsschauplatz entgegenstellten. Die einzige Route, welche ihm als einermassigen practicable erschien, war der bedeutende Umweg von Wien über Lemberg - Czernowitz nach Bukarest. Aber auch diese Linie war mit einem ganz kolossalen Verkehre überladen, so dass ein rechtzeitiges Liefern sehr zweifelhaft erschien und ausserordentliche Unkosten im Gefolge gehabt haben würde, da bei diesen Bahnen nicht nur die Achsenlager, sondern auch die Bahnangestellten einer nachhaltigen Schmierung bedürfen. Aus diesem Grunde verzichtete Herr Müller auf das sonst glänzende Aussehen bietende Geschäft.

Hervorzuheben ist die fast unglaublich erscheinende Thatsache, dass die Bahn durch Rumänien, welche den Hauptverkehr von Russland nach dem Kriegsschauplatz zu bewältigen hat, nur einspurig angelegt ist und dass es den Russen nicht eingefallen war, auf eine zweispurige Anlage hinzuwirken, oder nachträglich eine solche erstellen zu lassen.

Der Verkehr auf dieser Bahnstrecke ist in Folge dessen ein ganz abnormer, und dass derselbe überhaupt bewältigt werden kann, ist einzig den unermüdeten Beamten zuzuschreiben.

Der Vortragende hielt sich längere Zeit in Bukarest auf. Er schilderte mit treffenden Worten die dortigen Verhältnisse. Wie daraus hervorging, scheint diese Stadt ein Sammelpunkt aller möglichen heruntergekommenen Individuen zu sein. „Schöner aber als Alles und mehr noch dazu“, muss ein Aufenthalt in Simnitza gegenüber dem vielgenannten Sistowa sich anlassen, wo in Baracken, von Strassenkoth construirt, die nobelste und theuerste Unterkunft gefunden werden musste, andere Baracken sind in die Erde gegraben. Einer Beschreibung dieser Wohnstätten mit allen damit im Gefolge befindlichen Unzukömmlichkeiten müssen wir uns hier enthalten!

Herr Müller traf bei seinen Streifzügen durch Bulgarien und Rumänien auch einen Schweizer Militär, Herrn Major Colombi, an, der über seine Erfahrungen in militärischer Beziehung einen Bericht abgeben wird.

Was nun die sehr werthvollen militärischen Winke anbetrifft, die uns der Berichtersteller gab, so schien derselbe einen nicht ungünstigen Eindruck von der russischen Armee, besonders von dem Geniecorps erhalten zu haben. Besonders wird die gute Bewaffnung und die tüchtige Artillerie gerühmt. Dagegen sollen nicht alle höhern Militärs den Eindruck grosser Fähigkeit und Intelligenz auf ihn gemacht haben. Sehr geringes Lob wird indessen der allerwärts aufs höchste berüchtigt gewordenen Unordnung in der Verpflegung gespendet und mit vollem Recht. Die Russen scheinen in dieser Beziehung absolut Nichts gelernt zu haben. Die Lieferungsgeschäfte für die Armee liegen, nach den Mittheilungen des Herrn Müller, der eine Anzahl markante Beispiele, die wir der Kürze halber nicht citiren wollen, aufgeführt, sehr im Argen. Wir beschränken uns nur darauf hinzuweisen, dass auch an der untern Donau der Grundsatz: „Ein Ingenieur kann Alles“ seine vollste Anwendung findet, indem ein dortiger Fachgenosse die Lieferung von ein paar Tausend — Stiefeln! übernommen hatte.

Mit dieser Erörterung möge die Wiedergabe des sehr verdankenswerthen Vortrages seinen Abschluss finden.

W.

Technischer Verein in Winterthur.

Die Jahresversammlung bestellte den Vorstand aus den Herren:

Hirzel - Gysi, Maschineningenieur, Präsident.
 C. Diethelm, „ Actuar.
 J. J. Reifer, „ Quästor.
 Dr. Annahaim, Chemiker.
 Springer, Ingenieur.

Freitag den 11. Januar hielt Herr Ingenieur Bosshard einen Vortrag über „Spinnerei“.

Anwesend waren 29 Mitglieder, welche dem anziehend gehaltenen Vortrag mit Interesse folgten.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,6 m/, Airolo 10,7 m/, Total 27,3 m/, mithin durchschnittlich per Tag 3,9 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	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	75,00	68,10	Gute Marken wie:			
Coltness	81,25	69,35	Clarence, Newport etc.	56,25	53,75	51,25
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	71,85	65,00	im Werk			
Eglinton	66,25	63,10				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinneil	66,85	63,75				
Almond	66,85	63,75				
f. a. b. im Forth						

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

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 175,00	140,00 — 150,00
„ best	206,25 — 212,50	153,10 — 162,50
„ best-best	212,50 — 228,10	178,10 — 187,50
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	137,50 — 150,00	—
franco Birmingham	im Werk	im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

	Kupfer.	Fr.
Australisch (Wallaroo)	Fr. 1875,00 — 1887,50	
Best englisch in Zungen	„ 1750,00 — 1762,50	
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 1925,00 — 1950,00	
	Zinn.	Fr.
Holländisch (Banca)	Fr. —	
Englisch in Zungen	„ 1700,00 — 1750,00	
	Blei.	Fr.
Spanisch	Fr. 462,50 — 468,75	
	Zink.	Fr.
Englisch in Tafeln	Fr. 575,00 — 587,50	

* * *

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. P a u r, 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 (25).
 „ für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).
 „ für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).
 Eisenbahningenieure früher beim Bahnbau (847, 856).
 Ingenieure für Civilbau (255, 710).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.