

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 23

Artikel: Der Eisenhandel im Jahre 1879/80
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8648>

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: 12.02.2026

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

von vier Linien mit dem Kataster zeigte folgende Uebereinstimmung:

Linie Nydegg-Kreuzgasse (Oppikofer)	402,21 m	Kat. 404,35 m
Kreuzgasse-Zeitglocken	341,49 "	343,50 "
Zeitglocken-Käfigthurm	294,30 "	294,20 "
Käfigthurm-Hl. Geist	242,87 "	242,80 "
Zusammen	1280,37 m	Kat. 1284,89 m

$$\text{Differenz} = 4,52 \text{ m} = 0,35\%$$

Eine Vergleichung der Oppikofer'schen Planmaasse der Polygonseiten mit den in's Netz eingeschriebenen Zahlenangaben der gleichen Route ergab folgendes:

Oppikoferplan (Bernmaass)	Oppikofernetz (Bernmaass)
Spitalgasse	769,0
	769,8
Marktgasse	813,5
	814,8
Kramgasse	682,5
	682,4
Gerechtigkeitsgasse	1297,0
	1305,9
	598,5
	599,5
	463,5
	466,2
	4124,0
	4138,6

$$\text{Differenz } 14,6 \text{ m} = 0,35\%$$

Diese Zusammenstellung erzeigt evident, dass die Netzlegung eine ganz vorzügliche war, indem sie mit dem Kataster gleichwertige Resultate erzeugt, dass Oppikofer aber in der Plan-aufnahme Fehler beging ohne die Controlle des Netzes zu beachten und seine Arbeit streng darnach einzurichten.

Der ganzen Arbeit fehlt auch eine feste, auf die practische Verwendbarkeit bezügliche Grundlage, woran freilich der Mangel einer einschlägigen Gesetzgebung, sowie der erst mit der weiteren Entwicklung des Vermessungswesens im Laufe der Zeit sich bildenden Erkenntniss des vielseitigen Nutzens Schuld waren.

Der Werth derselben beschränkt sich daher auf das mit Wissenschaftlichkeit und Sorgfalt hergestellte geometrische Abbild unserer Stadt, mehr wurde damals aber nicht verlangt, es wäre daher ungerecht, Ansprüche an dieselbe zu stellen, die weit über das Ziel der ursprünglichen Begriffe hinausgingen.

Wir lassen sowohl Trechsel als Oppikofer das Verdienst ungeshmäler, ein Werk zu Stande gebracht zu haben, das in jenen Zeiten zu den fortgeschrittensten dieser Art zählen konnte, ja durch Anwendung der Triangulation für Detailvermessungen geradezu in der Geschichte des Vermessungswesens Epoche machte.

Das Aufnahmsverfahren bestand laut mündlicher Ueberlieferung in der Anwendung des Messtisches, verbunden mit directen Messungen von Einzeldimensionen.

(Schluss folgt.)

Der Eisenhandel im Jahre 1879/80.

Die Handelsbewegung in der Eisenbranche während der letzten zwölf Monate war so ausserordentlich und anhaltend, dass sie einigen Erörterungen über ihre Ursachen und mutmasslichen Folgen ruft.

Im Septemper des verflossenen Jahres hat die amerikanische Nachfrage, welche dann in der Folge von progressiver Einwirkung auf den Eisenmarkt war, die öffentliche Aufmerksamkeit zum ersten Mal auf sich gelenkt und seither hat diese Nachfrage immer grössere Dimensionen angenommen. Zuerst war sie nur die natürliche Consequenz der Verhältnisse, in denen sich der Markt der Vereinigten Staaten befand: die niedrigen Preise von damals animirten den Käufer. In der Folge jedoch hat sich die Speculation eingemengt und der Verkehr hat eine Ausdehnung gewonnen, welche die Grenzen des Natürlichen übersteigt.

Die Einschiffungen von Eisen und Stahl erreichten vom 1. September 1879 bis zum 31. August 1880 das enorme Quantum von 1 623 333 t, gegen 260 573 t im Vorjahr. Das für die Eiseneinschiffungen Amerikas bedeutendste Jahr war 1871 gewesen mit einer Zahl von 1 036 829 t.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Zusammenstellung des amerikanischen Imports während der beiden Jahre 1871 und 1879/80:

	1871	1879/80
Roheisen	190 183	770 373
Alte Schienen etc.	190 815	329 122
Neue Schienen	512 277	190 566
Weissblech	86 929	169 410
Barren, Stahl	137 625	163 682
Total	1 036 829	1 623 333

Die anormale Entwicklung der Nachfrage musste Schwankungen herbeiführen, die zu signalisiren nicht ohne Interesse sind: Im Juli 1879 stand der Curs auf 40 sh., stieg dann bis auf 70 sh. 6 d. im Februar 1880, um im Mai wieder auf 44 sh. 4½ d. zu sinken. Kurz darauf finden wir ihn wieder bei 56 sh., bis ihn eine neue Baisse wieder auf 49 sh. zurückführte. Hierbei darf nicht übersehen werden, dass mittlerweile die Production bedeutend zugenommen hat. Die Eisenproduction Englands pro 1879 wird auf 6 000 000 t geschätzt, jetzt erreicht sie 7½ Millionen Tonnen per Jahr.

Aus den Tabellen des „Board of Trade“ geht hervor, dass die Ausfuhr nach den übrigen Ländern während der letzten zwölf Monate nicht stark zugenommen hat im Vergleich zu dem Mehrimporte Nordamerikas, welche Erscheinung hauptsächlich auf den schlecht regulirten Markt und die theuern Preise zurückzuführen sein dürfte. Seit man denn zu mässigeren Preisen zurückgekehrt ist, nimmt auch die Nachfrage der anderen Länder zu, wie dies aus folgenden Zahlen hervorgehen dürfte.

Verschiffungen von Eisen und Stahl vom	1. September bis 31. August	1879	1879/80
Im Ganzen	2 449 780	3 982 316	t
Nach den Vereinigten Staaten	260 573	1 623 333	t
Nach andern Ländern	2 189 207	2 268 983	t
Vom 1. Januar bis 31. August		1879	1880
Im Ganzen	1 693 053	2 705 485	t
Nach den Vereinigten Staaten	201 635	1 117 550	t
Nach andern Ländern	1 491 418	1 587 935	t

Der Import in den andern Ländern hat demgemäss eine Zunahme von 96 517 t in 8 Monaten erlitten.

Offenbar hat die amerikanische Nachfrage die Eisenproduktion bedeutend stimulirt, jetzt aber, wo die amerikanischen Aufträge zum grössten Theile ausgeführt sein dürften, wird eine ruhigere Periode eintreten, wie dies denn auch aus den Cursen der letzten Wochen genügend erhellt.¹⁾

¹⁾ Es betrugen die Notirungen für Mixed Numbers Warrants in Glasgow am 16. November 52/10, am 23. November 52/9 und am 30. November 51/8.

Red.

Revue.

L'Hôtel de ville de Paris. Les travaux de l'Hôtel de ville, écrit la „Gazette des Architectes et du Bâtiment“, sont poussés avec activité.

Le gros œuvre de maçonnerie est presque entièrement terminé. La façade qui borde la place de l'Hôtel de ville est achevée; on s'occupe en ce moment de poser les solives de fer qui doivent recevoir le campanile où sera installée l'horloge monumentale.

La partie qui longe la rue de Rivoli, et où se trouveront les bureaux du secrétaire particulier, du directeur des travaux, du service judiciaire, sera terminée dans peu de temps. Il en est de même pour la partie qui se trouve sur le quai et où seront installés les salles de commission, les salons de réception, au nombre de trois, et la salle à manger: c'est dans cette partie que se trouveront les appartements du préfet de la Seine.

La partie qui borde la rue Lobau n'est pas aussi avancée, par suite d'un changement qui a été fait dernièrement et qui modifie le plan primitif.