

# Bund

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 26

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2204>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Märkisch - Posener, Magdeburg - Halberstätter, Mecklenburgischen Friedrich - Franz-, Rechte - Oder - Ufer-, Rheinischen, Rhein - Nahe- und Tilsit - Insterburger Eisenbahn. Die Heizung erfolgt durch:

- a) Dampf aus der Locomotive bez. aus besonderem Dampfkessel auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- b) präparirte Kohlen auf 33 Eisenbahnen = 67,3 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- c) Wärmflaschen mit heissem Wasser gefüllt auf 26 Eisenbahnen = 53,1 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- d) Wärmflaschen mit heissem Sande gefüllt auf 6 Eisenbahnen = 12,9 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- e) eiserne Oefen mit Steinkohlen auf 25 Eisenbahnen = 51,6 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- f) eiserne Oefen mit Holzkohlen auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- g) eiserne Oefen mit Holz auf 3 Eisenbahnen = 6,1 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- h) anderweite Einrichtungen auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns).

Auf den einzelnen Bahnen und Wagenclassen wird auf die unter a—h angegebene Weise geheizt von:

Zu a. Bad. Staatsb. I.—III. Cl., Berlin-Hamb. I.—IV., Bresl.-Freib. I.—IV., Elsass-Lothringen I., Hessische Ludwigsb. I. u. II., Niederschles.-Märk. I. und II., Oberschles. I. und II., Ostbahn I.—IV., Sächs. Staatsb. und Württemb. Staatsb. I.—III. (bei den in durchgehenden Eilzügen vorhandenen Wagen).

Zu b. Altona-Kiel I. und II., Badische Staatsb. I. und II., Berg.-Märk. und Berlin-Anhalt I.—III., Berlin-Görlitz I. und II., Berlin-Hamb. und Berlin-Potsdam-Magdeb. I.—IV., Braunsch. I.—III. (bei durchgehenden Zügen), Breslau-Freiburg I. und II., Elsass-Lothr. I.—III., Frankf.-Bebra und Hannov. Staatsb. I.—III., Hessische Ludwigsb. und Homburg I. und II., Köln-Minden I.—III., Märk.-Posener I. und II., Magdeb.-Leipzig III., Magdeb.-Halberstadt III., Main-Weser, Mecklenb. Fr.-Fr., Nassauische I. und II., Niederschles.-Märk., Oberschles., Ostbahn und Ostpr. Südbahn I.—IV., Rechte-Oder-Uferbahn I.—III., Rheinische I. und II., Saarbr. mit Rhein-Nahe, Sächs. Staatsb., Thüring., Werrab. und Tilsit-Insterb. I.—III., Westfälische I.—IV.

Zu c. Altona-Kiel I.—III., Badische, Berg.-Märk., Berlin-Anh. und Berlin-Stettin I. und II., Braunsch. I.—III. (bei den Localzügen), Elsass-Lothr. I., II. und Damen-Coupés III., Eutin-Lübeck I. u. II. (nur in den durchgehenden Zügen von und nach Neumünster), Glückstadt-Elmsh. I.—III., Hess. Ludwigsb., Köln-Minden u. Leipzig-Dresd. I. u. II., Lübeck-Büchen I. u. II. und Damencoupés III., Magdeb.-Leipzig, Magdeb.-Halberstadt, Main-Neckar, Mecklenb. Fr.-Franz, Nassau, Nordhausen-Erfurt u. Oberschles. I. u. II., Oberlausitzer u. Cottbus-Grossenh. I.—III., Rhein. u. Saalb. I. u. II., Saarbrücker I., Sächsische Staatsb. I.—III., Tilsit-Insterb. II. u. III.

Zu d. Altona-Kiel, Homb. u. Märk.-Posener I. u. II., Berlin-Görlitz u. Halle-Sorau-Guben I.—III., Thüringische I.

Zu e. Altona-Kiel IV., Badische III., Berg.-Märk. I.—IV., Berlin-Anh. I. u. IV., Berlin-Görlitz III. u. IV., Frankf.-Bebra I., III. u. IV., Glückstadt-Elmsh. IV., Halle-Sorau-Guben III. und IV., Hannov. Staatsb. I.—IV., Leipz.-Dresd. III. und IV., Märk.-Posen III., Magdeb.-Leipzig III. u. IV., Main-Neckar III., Main-Weserb. II., III u. IV., Nassau, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenh. und Oberschles. III. und IV., Ostbahn u. Ostpreuss. Südbahn IV., Rhein. I., Saalb. III. u. IV., Saarbrücker IV., Thüringische u. Werrab. III. u. IV., Westfälische I., III. IV., Württemb. III.

Zu f. Altona-Kiel, Badische I., Berlin-Hamb., Märk.-Posener, Mecklenb. Fr.-Fr. u. Oberschles. I. u. II., Niederschles.-Märk., Ostbahn, Saarbrücker, Thüringische u. Werrabahn I.

Zu g. Ermsthalb. I.—III., Kirchh. II. u. III., Württemb. I. u. II.

Zu h. Berg.-Märk. u. Berlin-Görlitz I. u. II., Berlin-Hamb. I., III. u. IV., (der Kienast'sche Patent-Heizapparat mit loser präparirter Kohle), Elsass-Lothringer I.—III. (dasselbe patentirte System Kienast), Ostpreuss. Südbahn I.—III. (Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller), Rechte-Oder-Uferb. I. u. II. (desgl.), Rheinische I. u. II. (ausser Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller und Kienast & Schütze ist Dampfheizung vorhanden, die bei einigen Wagen mit der Heizung durch präparirte Kohle combinirt ist), Westfälische I.—III. (Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller), Oberschles. I.—IV. (Luft- und Warmwasserheizung).

**Bund.**

Ständerath. Sitzung vom 10. December. Das Präsidium theilt mit, dass folgende neue Tractanden eingegangen seien:

- 1) ...
- 2) Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Bahn Wohlen-Bremgarten.
- 3) Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Tössthalbahn.
- 4) Fristverlängerung für die Bahn Stäfa-Wetzikon.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 11. December. Es werden der Bundesversammlung zur Genehmigung empfohlen zwei Concessionsgesuche:

- 1) Für eine Verbindungsbahn zwischen der Brünig- und der Zürichsee-Gotthardbahn, für welche die Baukosten mit Einschluss der über den Vierwaldstättersee zu erstellenden Trajectanstalt auf Fr. 2,400,000 veranschlagt sind. Die Länge der Linie beträgt 8.6 Kilometer.
- 2) Für eine Dampfomnibusbahn auf dem rechten Limmatufer, Zürich-Unterstrass-Weid-Högg, auf einer Strecke von 5.6 Kilometer, für welche die Baukosten auf Fr. 94,000 per Kilometer veranschlagt sind.

Sitzung vom 16. December. Die für die linksufrige Zürichseebahn auf dem Gebiete der Kantone Zürich, Schwyz und Glarus zu Anfang v. J. bestellte eidg. Schatzungscommission ist, soweit die vom Bundesgericht und vom Bundesrath zu treffenden Wahlen in Betracht kommen, auch für das auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen zu erstellende Theilstück bestätigt worden. Die Regierung von St. Gallen wird eingeladen, die ihr zustehende Wahl des dritten Mitgliedes und seiner Ersatzmänner vorzunehmen. — Zwei Eingaben des Genfer Handels- und Gewerbevereins betreffend die bei den eidg. Räten liegenden Gesetzesentwürfe über das Transportwesen auf Eisenbahnen und über Ausgabe und Einlösung der Bankbillete werden den betreffenden Commissionen des Nationalrathes zugewiesen.

Postwesen. Der Entwurf des neuen Postregalgesetzes, das nächstens in den Räten zur Behandlung kommen soll, erhöht die Entschädigungspflicht der Postverwaltung um ein sehr Erhebliches, und man berechnet bereits eine Mehrausgabe von Fr. 200,000, die daraus resultiren soll. Um nun dieser Calamität zu begegnen, taucht im „Bund“ wieder der Vorschlag auf, die amtliche Portofreiheit sammt dem Missbrauch, der damit getrieben wird, aufzuheben. Da die jetzt bestehende Portofreiheit dem Bunde mehr als Fr. 400,000 entzieht, so ist die Frage schon nach ihrer finanziellen Seite aller Beachtung werth.

**Eisenpreise.**

		London, den 19. December 1874.			
Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£	7. 5.0	bis	7.10.0	f. o. b. Tyne u. Tees o. Wales.
66 bis 75 lb. do.	„	7.10.0	„	0. 0.0	„
Strassen-Tramwayschienen	„	7.10.0	„	8. 0.0	„
Stahlschienen	„	10.15.0	„	11.15.0	Liverpool.
„	„	10. 5.0	„	11. 0.0	Wales.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**  
des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

**Angebot:**

Folgende Techniker werden gesucht:

**I. Ingenieur-Fach:**

- 1) Zwei junge Ingenieure auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
- 2) Ein Ingenieur auf das Bureau des Betriebs-Ingenieurs einer schweizerischen Bahngesellschaft.
- 3) Ein junger Ingenieur zur Aushilfe bei einer Fluss-Correction.

**II. Maschinenbau-Fach:**

- 1) Ein Zeichner auf das Bureau einer Locomotiv-Reparatur-Werkstätte.
- 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.
- 3) Ein Docent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.

**III. Hochbau-Fach:**

- 1) Mehrere Architekten u. Zeichner.

**IV. Lehr-Fach:**

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

**Nachfrage:**

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

**I. Ingenieur-Fach:**

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**II. Maschinenbau-Fach.**

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**Bemerkungen:**

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der  
Stellen - Vermittlungs-  
Commission,  
Nr. 66, Mühlebachstrasse,  
Neumünster bei Zürich.