

Ueber Verwaltungseinrichtungen und Tarifwesen in England

Autor(en): **Cohn, G.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 26

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4846>

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.

simple du piston est parfaitement délimitée sur le papier. Enfin, un petit mécanisme d'horlogerie fait, toutes les secondes, ou fractions, ou multiples de secondes, jaillir une étincelle du traceur de la ligne atmosphérique. Il suffit donc de voir combien de courses et fractions de courses correspondent à l'intervalle de deux de ces étincelles pour avoir la vitesse de rotation des roues motrices.

On a ainsi sur le diagramme tout ce qu'il faut pour obtenir le travail de la vapeur développé, et cela, sans autre peine que d'établir le contact électrique à distance au moment et pendant le temps où l'on veut avoir les tracés; on voit également que si on laisse fermé le robinet du cylindre de l'indicateur l'appareil pourra servir encore à constater et enregistrer les vitesses de fonctionnement." A. I.

* * *

Ueber Verwaltungseinrichtungen und Tarifwesen in England

von

Prof. G. C o h n in Zürich.

Vor wenigen Wochen ist stillschweigend ein 50jähriges Jubiläum vorübergegangen, welches denjenigen Tag hätte bezeichnen sollen, an dem das erste Concessionsgesetz einer mit Dampfzügen zu befahrenden Eisenbahn durch das englische Parlament ging. In diesem halben Jahrhundert, welches seit dem mühsamen Durchdringen jenes ersten Projectes für das Eisenbahnwesen Englands verfloßen ist, sind in dem Mutterlande der Eisenbahnen eine Reihe der merkwürdigsten Erscheinungen zu Tage getreten, welche, wie es in der Natur der Sache lag, zuerst von derjenigen Seite her in's Auge gefasst wurden, die dem unmittelbaren Bedürfnisse am nächsten lag. Diese Seite war die technische Herstellung der nothwendigsten Bestandtheile der Bahn, des Bahnkörpers und der Betriebsmaterialien. Eine andere Seite obwohl auch zunächst sich lediglich an das tägliche Bedürfniss wendend, nämlich die administrative Seite des Eisenbahnverkehrs, ist schon weit langsamer einer Aufmerksamkeit gewürdigt worden, welche die Erfahrung des einen Landes der Praxis der andern Länder dienstbar machte. Aber noch viel weniger ist von einer wissenschaftlichen Durchdringung der administrativen Veranstaltungen im Sinne eines principiellen national-öconomischen Verständnisses lange Zeit die Rede gewesen. Ich habe andeutend Aehnliches bereits bemerkt in dem vor einigen Monaten in der „Eisenbahn“ veröffentlichten Aufsätze: „Ueber eine akademische Vorbildung zum höhern Eisenbahnverwaltungsdienste“ und weil eine in diesen Tagen erschienene Schrift von einem preussischen Eisenbahnverwaltungsmann besondere Gelegenheit gewährt, mich näher über das damals Angedeutete zu äussern, während sie gleichzeitig so mancherlei sehr bemerkenswerthe Mittheilungen macht, so will ich mir gestatten, ein paar Worte darüber an dieser Stelle zu sagen.

Der Titel der Schrift lautet: „Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands,“ von Eduard Reitzenstein, Regierungsassessor und Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. (Berlin. Franz Vahlen 1876.)

Der äussere Anlass zu dieser Schrift war eine amtliche Commission, welche im Auftrage des preussischen Handelsministeriums im Sommer des verflossenen Jahres sich nach England begab, um die Einrichtungen des dortigen Eisenbahnwesens zu studiren. Herr Assessor Reitzenstein war ein Mitglied derselben und die vorliegenden Mittheilungen über einige Verwaltungseinrichtungen sowie über das Tarifwesen und das Clearinghaus sind das Ergebniss dieser Reise, welches er für seine Person als Mitglied jener Commission heimgebracht hat.

Die Mittheilungen, welche der Verfasser macht, sind beachtungswerth genug, dass wir dieselben in folgendem näher in's Auge fassen; freilich nicht um seine Bemerkungen als unbedingt richtig anzupfehlen, sondern vielmehr um sie auf ihre Zuverlässigkeit und ihren principiellen Zusammenhang mit dem englischen Eisenbahnwesen etwas näher zu prüfen.

In der Vorrede sagt Herr Reitzenstein, seine Beobachtungen seien im Wesentlichen auf administrative Einrichtungen, auf die eigentliche Verkehrsverwaltung, insbesondere das Tarifwesen,

gerichtet gewesen mit der ausgesprochenen Absicht der practischen Nutzenanwendung des in England Gefundenen auf deutsche Verhältnisse, und gewiss mit Recht meint er, dass die englischen Zustände in administrativer Hinsicht nicht weniger als in technischer Beziehung die Aufmerksamkeit verdienen, zumal seitdem auch in Deutschland mit der stärkeren Entwicklung des Verkehrs und der grössern Complicirtheit des Eisenbahnnetzes die Schwierigkeit der Verkehrsverwaltungen grösser und ihre Aufgaben wichtiger geworden sind. Er hat namentlich Recht, wenn er sagt, dass es ein Irrthum sei, wenn man aus meinen Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik hie und da hat entnehmen wollen, dieselben wollten jene relative Ueberlegenheit der englischen Eisenbahnverwaltungen gegen die Deutschen in Zweifel ziehen oder gar bestreiten. Das ist, wie Herr Reitzenstein selber in der Vorrede des längern sehr richtig hervorhebt, gar nicht der Gegenstand meiner Untersuchungen gewesen und konnte es auch gar nicht sein. Niemand kann mehr als ich abgeneigt sein dem gemeinnützigen Unfug sogenannter Volkswirthe, welche sich berufen fühlen in ein Detail des practischen Lebens mit ihrem Urtheil einzugreifen, das sie weder durch Studium noch durch Lebenserfahrung irgend beherrschen. Was die Eisenbahnverwaltungen dieses oder jenes Landes leisten, sowohl technisch als administrativ, darüber hat durchaus in erster Reihe derjenige zu urtheilen, welcher durch eingehende Erfahrung die Eisenbahnverwaltungen verschiedener Länder kennt. Diess ist die erste Qualification, welche für ein competentes Urtheil verlangt wird, aber keineswegs die allein genügende. Ein hinreichendes Verständniss der Verwaltungseinrichtungen und Leistungen der Eisenbahnen hier und dort, welches die öconomischen Principien in all den Einzelheiten versteht, welches die einzelnen Leistungen fasst im Zusammenhange mit dem besonderen volkswirtschaftlichen Leben des Landes, welches aber namentlich sich auch stützt auf eine regelrechte Methode, die ein wohlbegründetes Urtheil verbürgt — das ist nicht zu erreichen durch den blossen Sammelfleiss eines Empirikers und Practikers, und wenn derselbe auch ein geprüfter preussischer Regierungsassessor und wenn er auch im Auftrage seiner Excellenz des preussischen Handelsministers Studien halber nach England gesandt wäre. Als ein Beweis dieser negativen Wahrheit darf die Arbeit des Herrn Reitzenstein um so mehr gelten, weil sie unzweifelhaft über dasjenige Mass hinausgeht, welches irgend ein durchschnittsmässiger Beamter von seiner Stellung zu leisten im Stande wäre.

Wenn nun aber bei der gänzlichen Verschiedenheit der Ausgangspunkte, der Zwecke und der Voraussetzungen zweier auf einen ähnlichen Stoff gerichteten Kräfte, mehrere wesentliche Ergebnisse gefunden werden, in denen sich die beiden unabhängig von einander zusammenfinden, so wird das wohl als eine wünschenswerthe Bestätigung der Richtigkeit jener Ergebnisse betrachtet werden dürfen. Diese Bestätigung wird der vorangegangenen Arbeit des Theoretikers insbesondere erfreulich sein, wenn er findet, dass die Wahrnehmungen des Praktikers ihm nachträglich gerade an solchen Punkten zu Hülfe kommen, wo er sich durch den Gegenstand seiner Untersuchungen gezwungen sah, an ein ihm schwer verständliches privatökonomisches Vielerlei von practischen Einzelheiten sich heranzuwagen. In diesem Falle befinden sich meine „Untersuchungen“ gegenüber der Schrift Reitzensteins: und zwar an dem Punkte, wo es sich um die Gütertarifclassification und Verwandtes handelt, namentlich aber in der viel erörterten alten Principienfrage der Organisation, ob Concentration oder Concurrenz.

Es war in letzterer Hinsicht, dass ich aus dem Gange der englischen Gesetzgebung, sowie aus der gegenwärtigen Praxis des englischen Eisenbahnbetriebes den Nachweis lieferte wie alle jene Concurrenzprojecte, die bald in der einen oder andern Form sich in Deutschland während der letzten Jahre hervorgebracht haben, vorgeblich als Heilmittel für die Zukunft, in England längst der Vergangenheit angehören. Ich habe gezeigt, dass die Fiction der Eisenbahn als freier Strasse, die — man sollte es kaum glauben, heute immer noch wie ein neuer grosser Reformgedanke angepriesen wird, ein alter Irrthum der englischen Gesetzgebung ist, welcher einfach daraus entsprang, dass man vor einem halben Jahrhundert, als man die Liverpool-

Manchester Acte, die erste der englischen Eisenbahnconcessionen verfasste, keine irgend zureichende Vorstellung von der technischen Natur der Eisenbahnen besass. Dieser Irrthum hat sich in dem Buchstaben des englischen Verwaltungsrechts mit echt englischer Zähigkeit conservirt, aber auch nur in dem Buchstaben. Bekanntlich ist er in das preussische Eisenbahngesetz vom Jahr 1838 übergegangen. Ich habe gezeigt, dass die Zukunftsidee einer Trennung von Fahr- und Fracht-Verkehr in England sich als ein überwundenes Stadium der ersten Anfänge des Eisenbahnwesens wiederfindet — seine letzten Spuren liegen ein volles Menschenalter hinter der Gegenwart. Ich habe ferner gezeigt, dass die gesetzlich erzwungene Fahrberechtigung zu Gunsten der einen Eisenbahngesellschaft auf den Schienen der andern Eisenbahngesellschaft (zur gegenseitigen Concurrenz) sich in England als undurchführbar erwiesen habe, obwohl man in Deutschland den Muth besitzt, sich auf englische Erfahrungen zu berufen, wenn man der Abwechslung halber nach diesem Mittel greift, um das Phantom der freien Concurrenz in das Eisenbahnwesen einzuführen. Ferner habe ich an den englischen Erfahrungen nachgewiesen, dass die durch den Eisenbahnverkehr bedingte einheitliche Organisation der verschiedenen Leistungen, welche mit dem Eisenbahntransport zusammenhängen, sich an den mannigfaltigen Einzelheiten durchsetzt in dem Masse als die zu bewältigende Verkehrsmasse gross, die Verkehrsorganisation grossartig wird. Das gilt von der An- und Abfuhr von den Bahnhöfen, das gilt namentlich von dem Kohlentransport, das gilt auch von der Stellung der Güterwagen.

In allen diesen Richtungen hat man bekanntlich das Unglück gehabt etwas für die Zukunft anzupreisen, was in England theoretisch und practisch der Vergangenheit angehört. Sonst begnügt man sich damit, gelungene Versuche aus dem englischen Wirthschaftsleben dem Festlande anzupreisen, und wenn auch hiermit gar mancher Missbrauch getrieben wird, so stellt man doch wenigstens die Dinge nicht geradezu auf den Kopf und knüpft an eine Art von Erfahrung an. In diesem Falle aber redet man von Reformen im Widerspruche mit allen Erfahrungen und man hat den Muth wider die Natur des Eisenbahnbetriebes Reformen anzuempfehlen, weil sie so sein sollten nach den Grundsätzen der freien Concurrenz. Man wagt Dinge zu reden, welche in England bereits vor einem Menschenalter unmöglich waren und welche freilich von nicht wenigen sachkundigen Männern auch auf dem Festlande längst widerlegt sind. Ich erinnere z. B. an den vortrefflichen Mehrheitsbericht der Eisenbahncommission des schweizerischen Nationalrathes vom Jahr 1852. Diese Arbeit (welche, wenn ich nicht irre, von dem gegenwärtigen Präsidenten der schweiz. Nordostbahn verfasst ist) wiegt gleich so mancher andern Arbeit practischer Männer ein Dutzend von jenen oberflächlichen Brochuren auf, von welchen eben wieder die Eisenbahnfrage des deutschen Reiches einzelne ans Licht zu rufen die bedauernswerthe Veranlassung geboten hat. Wenn vollends diese weder wissenschaftlich noch practisch nützlichen Brochuren mit dem sonderbaren Namen einer „Enquête“ sich präsentiren, so fällt es ernsthaften Männern schwer, dabei ernst zu bleiben.

Jene Ergebnisse aus der englischen Gesetzgebung und der englischen Praxis, welche ich wegen ihrer unmittelbaren Wichtigkeit für das Leben auch in einem besonderen Hefte (Streitfragen der Eisenbahnpolitik in der Sammlung deutscher Zeit- und Streitfragen, herausgegeben von Holzendorff und Oncken) veröffentlicht habe, werden durch die Schrift Reitzensteins vollauf bestätigt und zwar mit einer Lebhaftigkeit, welche um so bemerkenswerther ist, da sich im Ganzen der Verfasser, abgesehen von einzelnen unten zu erwähnenden Ausnahmen, aus guten Gründen vor allgemeinen Behauptungen hütet und sich vorsichtig an das gesammelte Detail hält.

Wenden wir uns diesem Detail zu, so wird zunächst jeder Eisenbahnverwaltungsmann mit Interesse das erste Capitel, nämlich die Verwaltungseinrichtungen der englischen Eisenbahnen, lesen. Der Beamtenapparat, die Stellung der Beamten, ihre Thätigkeit, ihr Verhältniss zu einander, ihre Qualification, darüber giebt der Verfasser eine Reihe interessanter Notizen, nur dass leider, was er giebt, nicht über die Notizen hinausgeht. Das Vollständigste bietet er da, wo er etwa eine Tabelle der Beamtengehälter oder der Tarife, die er mitgebracht hat, einfach

abdrucken lässt; dagegen bleibt die Mittheilung einzelner Bemerkungen immer gerade an dem Punkte stehen, wo durch eine tiefergehende Betrachtung erst der Reiz einer principiellen Frage entsteht. Statt dessen deckt die Art des Verfassers mit seinen empirischen Notizen die Probleme vielmehr zu, als dass dieselben zum Bewusstsein gebracht würden. Ein Beispiel: er spricht von der grossen Zahl der Personenzüge und bemerkt, was gewiss Niemand jemals bezweifelt hat, dass dieselbe auf den Verkehr belebend wirkt (Seite 17). Nun sollte man meinen, hier wäre für einen Eisenbahnverwaltungsmann, der Reisetudien über das englische Eisenbahnwesen schreibt, ein anziehender Punkt, nämlich zu untersuchen auf Grund der Daten der einen oder der andern englischen Eisenbahn, wie der thatsächliche Zusammenhang zwischen Fahrgelegenheit und Personenverkehr sich gestaltet hat, mit Rücksicht auf die höchst interessanten Probleme, für welche noch so viel zu thun ist, die Zweckmässigkeit kleinerer oder grösserer Züge in technischer und öconomischer Hinsicht, die Ausnutzung des Wagenraumes, die unter gegebenen Umständen zweckmässigste Häufigkeit und Schnelligkeit der Züge, wobei immer Technisches und Oeconomisches mit einander berücksichtigt sein will. Alles das aber auf Grund zuverlässiger Angaben und nach den Grundsätzen einer strengen Methode, welche auf bestimmte Grössen und Verhältnisse hinarbeitet und sich nicht mit einigen unbestimmten Redensarten begnügt. —

Wenn dann weiter Herr Reitzenstein sich mit einem französischen Beamten, der ebenfalls von seiner Regierung nach England gesandt war, um die Eisenbahnen zu studiren, sich in der Bemerkung zusammenfindet, dass an der Spitze der englischen Eisenbahnen gegenwärtig wo der Eisenbahnbau vor der Verkehrsverwaltung in den Hintergrund getreten ist, nicht mehr solche Männer zu stehen pflegen, welche ursprünglich Ingenieure gewesen sind, so wäre doch gerade die Frage ein interessanter Gegenstand der Erörterung gewesen, ob darin eine besondere Qualification für die Eisenbahnverwaltung liegt, dass man für dieselbe überhaupt keine Vorbildung mitbringt, sondern vorher in einem kaufmännischen Bureau oder in einer Gerichtsbehörde thätig gewesen ist. Man sollte annehmen, dass solche Männer, welche wenigstens einer Seite des Eisenbahnwesens ihr Studium zugewendet haben, sich in die principienlose Routine der heutigen Eisenbahnverwaltung vollkommen ebenso gut hineinsetzen verstehen wie diejenigen, welche gar kein Studium der Art mitbringen.

Mit demselben französischen Beamten findet sich Herr Reitzenstein in der Bewunderung der neuen Eisenbahncommission vom Jahr 1873 zusammen. Wer einigermaßen den Zusammenhang kennt, in welchem sich die Entstehung dieser Behörde und des sie schaffenden Eisenbahngesetzes vom Jahre 1873 mit der Entwicklung und dem Zustande des englischen Eisenbahnsystems befindet, wie sie nur ein Verlegenheitsact war, um irgend etwas zu thun, in einem Augenblicke, wo von Gesetzes wegen etwas gethan werden sollte und man nicht konnte, was man wollte, was in der Geschichte der englischen Eisenbahngesetzgebung sich so oft wiederholt hat — wer das kennt, sage ich, der wird in diesem Urtheil der beiden Fremden weniger die wahre Sachlage wiedergegeben finden, als die Mittheilungen, welche ihnen die betreffenden englischen Beamten, an welche sie adressirt waren, über diese Dinge etwa gemacht haben. Im Jahr 1872 trat die alte verhängnisvolle Frage abermals an das Parlament, die ihm seit 30 Jahren nur zu sehr bekannt war, die Verschmelzung des englischen Eisenbahnnetzes zu immer grösser werdenden Einheiten — eine unwiderstehliche Erscheinung, weil sie die Consequenz der Zweckmässigkeit des Eisenbahnwesens ist, welche Einheit, Ordnung, Systematik, Concentration verlangt. Zwar handelte es sich auch diessmal noch nicht, wie es Fürst Bismark dem Herrenhause letzthin in etwas fabelhafter Form schilderte, um die Schaffung einer einzigen grossen Einheit für ganz England, an deren Spitze ein Eisenbahnkönig hätte treten sollen: aber die Principienfrage war dieselbe. Es fragte sich, was bereits 30—40 Jahre früher in England eine Anzahl bedeutsamer Stimmen prophezeit hatte, wie es möglich sei, diesem unwiderstehlich wachsenden Monopol im Dienste der Gesammtheit durch deren geordnete Vertretung — nämlich den Staat — die Spitze zu bieten. Weil man nach der politischen Lage der Dinge etwas Ernsthaftes nicht

zu thun im Stande war, so griff man zu dem Mittel, ein altes Gesetz zu ergänzen, welches sich zwanzig Jahre lang in der Hauptsache unwirksam erwiesen hatte — nämlich gegenüber dem Monopole der grossen Eisenbahngesellschaften eine Art von Concurrenz gesetzlich zu erzwingen. Die Aeusserungen in England bei Einsetzung jener Commission Seitens der Eisenbahnverwaltungen wie Seitens des Publicums, in dem Parlamente wie ausserhalb desselben, waren eine vielfältige Bestätigung der Ansicht, dass es sich hier nicht um eine wesentlich einflussreiche Behörde handelte. Die Aeusserungen der Oeffentlichkeit, welche seitdem gethan sind und die von dem neuen Tribunal veröffentlichten beiden Jahresberichte stimmen damit überein. Auch liegt das ganze Problem des englischen Eisenbahnwesens viel zu tief, um von dieser Behörde, die aus drei Männern zusammengesetzt und auf fünf Jahre versuchsweise ins Leben geführt ist, in irgend einem wesentlichen Theile gelöst werden zu können; während es ja wohl wahr sein mag, dass in einzelnen untergeordneten Beschwerdefällen eine schnellere Abhilfe dadurch geleistet wird, als durch die alten Gerichtshöfe. Nur nebenbei mag erwähnt werden, dass Reitzenstein die beiden Jahresberichte jener Behörde, obwohl sie leicht zugänglich und von so geringem Umfange sind, dass ihre Lectüre selbst einem Practiker zugemuthet werden kann, bei den Mittheilungen, welche er über die Wirksamkeit der Behörde macht, gar nicht in Hand gehabt hat. Er würde, wenn er diese amtlichen Actenstücke vor sich gehabt hätte, mehrere Behauptungen, die er macht, nicht haben machen können.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Imitationsleder

von T. Thomson, Glasgow.

Man erhitzt ein Gemenge von

Leim	16	Gewichtstheile
Wasser	16	"
Rapsöl	4	"
Glycerin	8	"
Leinöl (gekochtes)	18	"

bläst atmosphärische Luft durch die geschmolzene Masse, um das Leinöl zu oxydiren und das Wasser so viel als möglich auszutreiben, streicht dann die Masse auf Papier oder Leinwand auf, lässt an der Luft kühlen und trocknen und taucht schliesslich in Gerbsäurelösung. Vor dem Trockenwerden presst man, wenn es gewünscht wird, Ornamente und dergleichen auf die Composition.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 26. Juni 1876.

Es werden genehmigt die Pläne:

1) für die Stationen Glattfelden, Eglisau, Zweidlen, Rümikon-Mellikon, Sekingen und Zurzach der Eisenbahn Winterthur-Coblentz;

2) für die von der Nordostbahn zu erstellende zollfreie Strasse bei Constanz;

3) für die Oberbau-Normalien für die Simplonbahn;

4) für die Detailzeichnungen über die mechanischen Errichtungen zum Seilbahnbetrieb der Bahn Lausanne-Ouchy. N. Z. Z.

Aus den Ständerathsverhandlungen vom 24. Juni.

Die Nordostbahn hat ein neues Fristverlängerungsgesuch für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen eingereicht, welchem ohne Weiteres entsprochen wird. Die technischen und finanziellen Vorlagen sollen bis zum 1. Januar 1877 eingereicht, mit den Erdarbeiten bis zum 1. April 1877 und mit dem Betrieb der Bahn bis zum 1. Juli 1879 begonnen werden. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardbahn. Ueber die Reconstructionsprojecte der Gottharddirection zu Händen des Bundesrathes vernehmen wir folgendes:

Es sind drei Lösungen vorgeschlagen:

1. Vollendung des ganzen Programms mit einer möglichen Ersparnis von 17 Millionen gegenüber Hellweg's Voranschlag; Beschaffung des restirenden Baucapitals mittelst 50 Millionen Subvention von Deutschland und Italien, sowie Vermehrung des Obligationscapitals und Ausgaben von Prioritäten.

2. Weglassung der Zweiglinien (Monte Cenere, Zuger- und Immensee-Luzernerlinie) mit einer Ersparnis von 37 Millionen. Beschaf-

fung des restirenden Baucapitals von 30 Millionen mittelst Subventionen von Deutschland und Italien, nebst Vermehrung des Obligationscapitals und Creirung von Prioritäten.

3. Webersches Project einer Trajectverbindung; über das Gesellschaftscapital hinaus wären dann nur noch 7 Millionen nöthig; Dauer der Trajectverbindung bis zu einem bessern Stand der Gesellschaft und Weglassung der nördlichen Anschlussbahnen.

Das Reconstructionsproject von Blotnitzki wird in Druck gegeben, dasselbe schlägt eine bloss einspurige Erstellung der Linie und der noch nicht gemachten Tunnels vor und glaubt mit einem Mehrbedarf von 30 Millionen das Unternehmen durchführen zu können. B. N.

Simplonbahn. Laut dem Jahresberichte pro 1875 stellt der Verwaltungsrath zu Händen der am 28. Juni stattfindenden Actionärversammlung den Antrag, von den sich auf 147 729 Fr. belaufenden Nettoerträgen pro Actie eine Dividende von 7 Fr., gleich 5% des einbezahlten Capitals, auszu zahlen, dem Reservefond 90 000 Fr. zuzuweisen und 1729 Fr. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wird vorgeschlagen, es sei der Verwaltungsrath zu bevollmächtigen, das Gesellschaftscapital durch Ausgabe von Actien, Prioritätsactien und Obligationen um 4 Mill. Fr. zu vermehren. Diese Summe ist nothwendig zum Ausbau der Linie Siders-Leuk-Visp, an welcher fleissig gearbeitet wird und welche man laut dem vorliegenden Berichte auch innert der concessionsgemässen Fristen fertig zu bringen hofft. N. Z. Z.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 26,5 Meter, Airolo 6,2 Meter. Total 32,7, mithin durchschnittlich per Tag 4,7 Meter.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 2	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	82,50	73,10	Gute Marken wie:			
Coltness	87,50	73,10	Clarence, Newport etc.	62,50	61,25	57,50
Shotts Bessemer	93,75	—	f. a. b. im Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	156,25		
Glengarnock	78,75	71,25	im Werk			
Eglinton	71,25	70,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnell	74,35	68,75	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	86,85	72,50	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	181,25 — 212,50	156,25 — 168,75	— —
best	212,50 — 225,00	168,75 — 181,25	156,25 — 162,50
best-best	225,00 — 237,50	193,75 — 206,25	— —
Blech No. 1—20	231,25 — 256,25	237,50 — 300,00	— —
" " 21—24	262,50 — 287,50	— —	— —
" " 25—27	300,00 — 325,00	— —	— —
Bandisen	206,25 — 231,25	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr		154,35 — 156,25	150,00 — 156,25
franco Birmingham		im Werk	im Werk

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

1. Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
2. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmateriale geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.
- 3-6. Zu augenblicklichem Eintritt: Vier erfahrene Ingenieure für die durch die letzten Hochwasser nöthig gewordenen Arbeiten bei cantonalen Behörden der Ostschweiz.

Stellensuchende Mitglieder.

1. Ein jüngerer Architect.
3. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen:

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

Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.