Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

aber keineswegs wohlfeil. Aus welchen Gründen erwartet man nun, dass diese alte Erfahrung bei Eisenbahnen in ihr Gegenheil umschlagen soll? Man weist auf die Vereinfachung hin, welche durch die einheitliche Verwaltung des weit ausgedehnten Bahnnetzes entstehen soll und übersieht dabei, dass in die Stelle der jetzigen Privatdirectionen mit geringen Ausnahmen Staatsdirectionen eintreten müssen, die jedenfalls nicht billiger sind. Die Direction der preussischen Ostbahn hat sich in mehrere Abtheilungen spalten müssen. Ganz dasselbe würde geschehen, wenn man mehrere Directionen der jetzigen Privatbahnen zu einer Staatsdirection vereinigte. Nur kleine Zweigbahnen könnten angeschlossen werden. Es ist auch nicht anzunehmen, dass der Staat viel weniger Directionsmitglieder nöthig haben würde, als die jetzigen Privatdirectionen. Bei Verwaltung aller Bahnen durch den Staat treten dann noch die grossen Kosten der Centralverwaltung hinzu, die bei den Privatbahnen ganz fehlen. Auf keinen Fall kann daher auf sehr grosse, den Reinertrag erheblich steigernde Ersparnisse gerechnet werden.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Das Eidgenössische Verwaltungsgebäude.

Concurrenz.

Der Bundesrath hat das Preisgericht für den Project-Concurs betreffend das eidg. Verwaltungsgebäude in Bern wie folgt bestellt:

- 1) Architect Goss in Genf;
- 2) „ Brunner-Staub in Zürich;
- 3) „ Tièche in Baden;
- 4) „ Stehlin-Burkhard in Basel;
- 5) Kantonsbaumeister Salvisberg in Bern.

Das eidg. Departement der Innern (Abtheilung Bauwesen) wird vor der definitiven Beschlussfassung des Bundesrathes über das Programm, dasselbe dem Preisgericht vorlegen, um demselben Gelegenheit zu geben, sich über die Zweckmässigkeit der darin aufgestellten Bedingungen auszusprechen. Die daherige Conferenz war auf Dienstag den 22. d. nach Bern festgesetzt.

* * *

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

1. Tractandum. Berathung der Honorarfrage, welche in Nr. 4 und 5 Bd. IV der „Eisenbahn“ besprochen und angeregt wurde. Die dort vom Verfasser, Hrn. Architect Koch, Seite 45 aufgeworfenen zwei Fragen werden mit Ja beantwortet. Anstatt dem vorgeschlagenen Procentsatz für Liquidirung wird derjenige der deutschen und österreichischen Architekten angenommen, dagegen die Eintheilung in Bauclassen nach dem Vorschlag Koch acceptirt.

An den Abstimmungen nahmen nur etwa $\frac{1}{3}$ der Anwesenden Theil. 2. Tractandum, Vorweisung und Besprechung der Cementsteine von Hrn. Ingenieur Ruge in Altstetten bei Zürich, über welche wir hoffen nächstens ausführlich zu berichten.

Zum Schlusse zeigte das Präsidium an, dass in nächster Sitzung Herr Oberingenieur Hellwag die Gefälligkeit haben wird, über den Bau der Gotthardbahn vorzutragen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 19. Februar 1876. Nachdem letzter Tage der Raumbedarf für die ausserhalb des Bundesrathshauses zu verlegende Verwaltungsabtheilung abschliesslich festgestellt worden ist, hat der Bundesrath beschlossen, die Festsetzung des Bauprogramms, Genehmigung seinerseits vorbehalten, einer Commission zu übertragen, welche auch als Preisgericht über die nach Ausscheidung des Programms eingehenden Pläne für die Ausführung des neuen eidg. Verwaltungsgebäudes ihren Spruch abzugeben haben wird. Diese Commission (oder Preisgericht) wird nächsten Dienstag zusammentreten. Sie besteht aus den HH. Architecten Brunner-Staub in Zürich; Goss in Genf; Salvisberg in Bern; Stehlin-Burkhardt in Basel; Tièche in Baden.

Cantone.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 19. Februar. Die Strasse von Rafz über Balzersweil nach Wilchingen (II. Cl.) wird nach dem Antrage des Bezirksrathes Bülach bestätigt. — Das Gewächshaus im botanischen Garten wird an Hrn. J. R. Rieter in Winterthur um die Summe von Fr. 17 500 vergeben. — Als Experten über die Frage, ob der eingereichte revidirte Kostenvoranschlag für den Ausbau und Betrieb der Linie Winterthur-Zofingen ausreichend sei, werden die Herrn Cantonsingenieur Wethli in Zürich und Oberingenieur Bürgi in St. Gallen bestellt.

— Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 19. Februar. An die Erstellung eines Fussgängersteiges längs der in der Walche zu erstellenden Bahnbrücke anerbiethet die Stadt einen Beitrag von 3000 Fr. — Die (letzte) Bauabtheilung XX. im Bahnhofquartier wird zum Verkauf ausgeschrieben. — Die jetzige Eigentümerin der Staatskanzlei beabsichtigt, dieselbe umzubauen und das Haus auf die neue Flucht der Strasse obere Zäune zurückzusetzen. Um diese sehr erhebliche Verkehrsverbesserung zu ermöglichen, wird der Eigentümerin die Uebernahme des vorliegenden Landes zu 5 Fr. per Quadratfuss und ein Beitrag an die Umbaukosten zugesichert. — An die Kosten der Ankäufe antiker Terracottafiguren aus Tanagra, welche Herr Professor Ditley in Athen für die Hochschule Zürich gemacht, wird ein Beitrag von 400 Fr. verabfolgt.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 6,6 M. Airola: 22,1 M. Total: 28,7 M. mithin durchschnittlich per Tag: 4,1 M.

Gotthardbahn. Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn ist zur Behandlung des Antrages der Direction betreffend Erlassung eines an den Schweizerischen Bundesrath hinsichtlich der Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft zu richtenden Schreibens auf den 3. März l. J. einberufen worden.

Bei der Station Chiasso ereignete sich am 13. d. Mts. ein Unglück. Ein Materialzug bewegte sich über eine provisorische Brücke, um abzuladen. Da fiel ein Theil derselben zusammen und mit ihm 6 oder 7 Wagen in die Tiefe, wobei 8 Arbeiter verschüttet wurden. Glücklicherweise konnten sie bald wieder ausgegraben werden. Vier sind schwer, vier leichter verwundet.

Nordostbahn. Die im verflossenen Jahr aufgelegten Pläne für Umgestaltung und Erweiterung des Güter- und Rangirbahnhofes Zürich sind von der Gemeindecommission für Zürich und Ausgemeinden in sehr wesentlichen Punkten beanstandet und von der Regierung weitere Studien derselben gewünscht worden. Da hierdurch eine definitive Erledigung der Bahnhofprojecte in die Ferne gerückt wird, hält die Direction der Nordostbahn für unzulässig, die Grundeigentümer, welche nach den aufgelegten Plänen Abtretungen zu machen hätten, noch länger in der Verfügung über ihr Grundeigenthum zu beschränken. Sie hat daher dem Gemeinderath Aussersihl und zugleich dem Bundesrath mitgetheilt, dass die ihr eingereichten Pläne für die Bahnhofserweiterung zurückgezogen werden. Selbstverständlich werden hierbei nicht nur die Anregungen der Gemeindecommission zu berücksichtigen sein, sondern auch die in der jetzigen Lage des Geldmarktes begründete Wünschbarkeit, Capitalverwendungen für Bahnhöferweiterungen, welche für die Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes nicht unbedingt nothwendig sind, thunlichst zu vermeiden, ferner die neueste Wandlung der Angelegenheit der Gotthardbahn, welche wichtige Voraussetzungen der bisherigen Projectes der Bahnhöferweiterung wieder ungewiss macht. N. Z. Z.

Linksufrige Zürichseebahn. Das definitive Project für die neue Station Horgen ist festgestellt und befindet sich in Händen des Gemeinderathes Horgen zur Auflage behufs Expropriation. Der Bahnhof mit Zufahrtsstrecken liegt nun so viel landeinwärts gerückt, dass sie auf den durch Bohrung ermittelten festen Felsen zu liegen kommen. Die neue Station kommt in den Thalacker, also seeraufwärts vom Orte zu liegen; als Personen-Aufnahmsgebäude wird einsteilen das ehemals Stapfer'sche Institut verwendet. Durch dieses Emplacement wird der grosse Nachtheil einer Zerreiung der Station in zwei Theile, für den Personen- und den Güterdienst, vermieden, welcher mit dem Verbleiben der Personenstation in der Gegend des Meiershofes verbunden wäre, indem die Güterstation unter allen Umständen seeraufwärts gelegt werden müsste. Auch wird sich die neue Station für den Güterverkehr mit den Schiffen ganz zweckmässig einrichten lassen.

Schweizerische Centralbahn. Der am 18. Februar in Olten versammelte Verwaltungsrath hat eine Anzahl Verwaltungsgeschäfte genehmigt und sodann vom Vertrage zwischen der aargauischen Südbahn und der schweiz. Nationalbahn betreffend den gemeinsamen Bau und Betrieb der Stationen Othmarsingen und Lenzburg und der angrenzenden Bahnstrecken Kenntniss genommen. Ein Nachtragscreditbegehren für die Vollendung der Aar- und Zulgcorrection bei Thun im Betrage von Fr. 17 000 bis 22 800 Fr. wurde bewilligt und der Ankauf der Liegenschaft Nr. 36 am Leonhardsgraben in Basel zur Erweiterung der Verwaltungslocalitäten genehmigt. Die Dividende pro 1875 wird auf 5% festgesetzt und der Vertrag betreffend Regulirung des Verkehrs auf der Linie Bern-Langnau-Luzern mit den Linien beider Gesellschaften genehmigt.

Nationalbahn. Zur Lösung der durch Beschluss der politischen Gemeinde Winterthur vom 16. März 1873 übernommenen Verpflichtung, für die Eisenbahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen, über das einbezahlte Actiencapital und das Obligationencapital von 5 resp. $4\frac{1}{2}$ Millionen das Bau-capital auf effectiv 12 Millionen Geld zu vervollständigen, hat der Stadtrath von Winterthur, gestützt auf die gemachten Erhebungen einer stadträthlichen Commission vom 29. December 1875, nach welchen für das genannte Eisenbahnstück an Actien- und Obligationencapital Fr. 10 764 942. 86 Rp. einbezahlt sind, die Bahndirection mit Rücksicht auf die noch restirenden Actieneinzahlungen von circa Fr. 5000 sich mit einer Einzahlung von Fr. 1 230 000, eventuell Fr. 1 235 000 begnügt, woran bereits 1 Million geleistet ist, der Rest von Fr. 230 000 eventuell Fr. 235 000 gegen Uebergabe von 5% Obligationen II. Hypothek auf das Theilstück Winterthur-Singen-Kreuzlingen, und gegen die weitere unbedingte Erklärung der Direction der Nationalbahn zu bezahlen beschlossen, dass damit allen, aus dem citirten Gemeindebeschluss abzuleitenden Verpflichtungen gänzlich Genüge geleistet und die Stadt von allen diessfälligen Anforderungen befreit sei.

Herr Oberingenieur Bridel hat im Auftrage der eidgenössischen Bank eine bauliche Expertise über das Stück Winterthur-Oerlikon-Zofingen mit Abzweigung nach Aarau angestellt. Aus derselben soll hervorgehen, dass das Baubudget für Winterthur-Zofingen von Herrn Rottensteiner richtig angesetzt worden sei; um die von ihm bezeichnete Summe lasse sich die ganze Linie vollständig ausbauen.

Die Minderheit der Gemeinde Baden, welche s. Z. mit ihrem Recurse gegen die Uebernahme der Garantie des Obligationencapitals der Nationalbahn abgewiesen worden ist, hat der Regierung von Aarau notificirt, dass sie angesichts der jetzigen Situation dieses Unternehmens den Gemeinderath von Baden, die Bank von Winterthur und die eidg. Bank in Bern, letztere durch rechtliche Anzeigen darauf aufmerksam gemacht habe, dass laut Statuten das Obligationencapital nicht versirt werden dürfe, bis 90% des Actien-capitals eingezahlt, verbaut und wieder für den Bau ausbezahlt seien und dass jede Entgegen-Handlung Verantwortlichkeit nach sich ziehen werde.

Bern-Luzern-Bahn. Die Direction der Centralbahn hat den beteiligten Cantonsregierungen die Offerte gemacht, den Betrieb der Bern-Luzernbahn à forfait um 11 000 Fr. per Kilometer und per Jahr zu übernehmen und im Winter täglich vier, im Sommer täglich fünf Züge nach jeder Richtung auszuführen.

Eisenpreise in England

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

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	91,25	80,00	Gute Marken wie:			
Coltness	93,00	80,00	Clarence, Newport etc.	68,12	66,25	62,50
Shotts Bessemer	102,50	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	150,00		
Glegarnock	85,62	78,75	im Werk			
Eglinton	77,50	76,25				
f. a. b. Adrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	81,25	77,50	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	81,25	77,50	Fr. 1. 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	203,125—218,75	181,25—184,375
best	240,625—250,00	193,75—196,875
best-best	253,125—268,75	218,75—225,00
Blech No. 1—20	281,25—300,00	268,75—275,00
" 21—24	318,75—337,50	—
" 25—27	350,00—375,00	—
Bandeisen	250,00—275,00	275,00—300,00
Schienen 30 Kil. und mehr	168,75—175,00	156,25—168,75
franco Birmingham	im Werk	im Werk

Linie Stäfa-Wetzikon. Das Comité dieser Bahnlinie hat in seiner Sitzung vom 15. d. Mts. den vom Hause Krauss & Comp. in München vorgelegten Uebernahmsvertrag in Berathung gezogen. Nach demselben verpflichtet sich genanntes Haus zur Uebernahme von 1/3 der zu 2 700 000 Fr. veranschlagten Kosten (Breitspurbahn) in Obligationen zu 4 1/2 %, ohne Zinsengarantie; für richtige Innehaltung und Ausführung des Vertrages würden sofort 200 000 Fr. in Baar erlegt. Das zweite Drittel im Betrage von 900 000 Fr. hätten die Gemeinden zusammenzusteuern und das letzte Drittel würde durch Staatssubvention gedeckt.

Das Comité hat nun den ernern Ausschuss beauftragt, die Unterhandlungen mit den Uebernehmern fortzusetzen und wenn immer möglich noch günstigere Conditionen auszuwirken. Die vereinbarte Vorlage ist sodann wieder dem Comité und schliesslich jedenfalls den beteiligten Gemeinden zum Entscheide zu unterbreiten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

1. Zwei junge Ingenieure als Geometer nach Pruntrut.
2. Zwei junge Ingenieure nach Paris.
3. Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.
4. Ein junger Maschinenzeichner nach Genf.
5. Ein im Wollen- und Baumwollendruck erfahrener Colorist als Dirigent einer Druckerei in Oesterreich.
6. Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer chem. Fabrik in Genf.
7. Ein Professor für Strassen- und Wasserbau an ein österreichisches Polytechnikum.

Nachfrage:

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein jüngerer Landwirth.
5. Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

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: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

Cement-Arbeiten

Marion & Beaugiraud,

Unternehmer in Perlen, (Luzern)

empfehlen sich für Uebernahme jeder Art von Cementarbeiten mit Garantie, als: Fundamente, Mauern, Gewölbe, Dohlen, Kanäle, Reservoirs, Gasometer, ganze Turbinenanlagen, etc. in Betonmauerwerk, Trottoirs, Cementböden in Ställen, Gängen, Kellern, Küchen, Magazinen, etc.; Brunnenröge, Futtertröge, Bassins, Weinkufen etc.; alle Arten Verputzarbeiten, Kellertrockenlegungen, Wasserleitungen in Cementröhren; einfarbige und Mosaik-Cementbodenplatten und Tischplatten in beliebigen Mustern, feine geschliffene und polirte Cementarbeiten.

Ausgeführte grössere Arbeiten im Jahre 1875:

Erstellung des grossen Reservoirs im Gütchwald für die Wasserversorgung der Stadt Luzern; Bedeutende Arbeiten für die Papierfabrik Perlen, Bassins und Büten von allen Grössen und Formen, Holländerschaalen, Deckgewölbe zwischen Doppel-T-Balken, Fussböden, Sockel, Verputzarbeiten; Erstellung einer 1000 Fuss langen Wasserleitung in Cementröhren von 2 Fuss im Lichten für Hrn. Knüsel in Inwil (Neumühle in Waldibrugg.) Erstellung der Turbinenanlage nebst Zu- und Abflusskanälen für die Kunstmühle in Alberswil, u. s. w.

Langjährige Erfahrungen, sowie Verbindungen mit den ersten Cementfabriken setzen uns in den Stand, alle Aufträge auf das Beste auszuführen. Perlen, März 1876. (1238)

Marion & Beaugiraud.

Lager-Catalog

von

Orell Füssli & Co.

32, Marktgasse — ZÜRICH — Marktgasse, 32

über

Prachtwerke

und

Geschenk-Literatur im Allgemeinen.

Schweizerische Centralbahn.

Für den Transport von Gütern aus dem mittäglichen Frankreich und Italien (via Mont-Cenis) mit Bestimmung Aarau loco und der Ostschweiz oder umgekehrt, tritt für die Transportstrecke Genf transit-Aarau loco und transit oder vice-versa mit dem 1. März nächsthin ein neuer Tarif in Kraft. Demselben ist à titre de renseignement der bestehende Tarif der Station Aarau im Verkehr mit der Ostschweiz nebst bezügl. Transportbestimmungen beigedrukt.

Exemplare dieses Tarifes sind sowohl auf Station Genf als auf Station Aarau zum Kostenpreise zu beziehen.

Basel, den 12. Februar 1876.

Directorium

(H-379-Q)

der Schweiz. Centralbahn.

Mechanische Werkstätte & Eisengiesserei

von

Ad. Marcuard, Muesmatte, Bern.

Specialitäten.

Locomobilen von 6 bis 8 Pferden, mit oder ohne Feuerbüchse für Torf- oder Holzheizung.

Locomoteurs von 2 à 4 Pferden. (1207)

Horizontale Dampfmaschinen von 4 bis 20 Pferden.

Papierschnidmaschinen neuester Construction, **Alles meistens vorrätbig** oder in kürzester Zeit lieferbar.

Erstellung von Transmissionen, Mühle- und Sägeeinrichtungen jeder Art.

Eisenbahnmateriale, Weichen, Kreuzungen, Signale, Drehscheiben, Schiebebühnen etc.

Für Bauunternehmer.

Letestu-Pumpen, Krähnen, Winden, Flaschenzüge etc. jeder Art und Stärke.

Für Turnvereine.

Verstellbare eiserne Turnbarren.

Meine Eisengiesserei liefert prompt schönen, fehlerfreien Eisenguss in jeden Stücken nach eigenen oder erhaltenen Modellen.