

Eisenbahnstatistik: der internationale Congress zu Rom

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 21

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5874>

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.

möglich machte, sondern Amerika zwang, uns auf anderen Marktplätzen, selbst im eigenen Lande, Concurrrenz zu machen. Herr Rieter führt diese Untersuchung des Näheren durch für unsere hauptsächlichsten Exportindustrien: für die Seiden-, Baumwoll-, Uhren- und Maschinenindustrie, von denen zwar letztere, welche ja nie nach Amerika exportirt hat, nur indirect — durch Ablenkung des englischen Exportes in andere Bahnen — aber nicht weniger schwer durch diese Verhältnisse betroffen wird. Es wird sodann gezeigt, wie durch eigenes Verschulden: schwindelhaftige Ueberproduction, Verschlechterung der Arbeit u. s. w. der Schaden noch verschlimmert wurde, und mit Nachdruck betont, dass die grössten Anstrengungen dazu erforderlich sind, uns um die Klippe herum zu bringen.

Der Bericht des Herrn Ed. Guyer ist, soweit er die Verwaltung während der Ausstellung betrifft, wie bereits erwähnt, in dem Administrativbericht des Herrn Rieter enthalten. Ein zweiter Theil gibt nach einer kurzen Charakteristik der allgemeinen Anordnung der Ausstellung noch einen Ueberblick über einige Theile derselben, für welche von Seite der Schweiz keine Specialberichtersteller aufgestellt worden waren: so über die keramischen Gewerbe, über die Hartwaaren (unter welcher Bezeichnung der Amerikaner alle jene Artikel zusammenfasst, welche wir gewohnt sind, beim Eisenhändler zu finden). Dass die Amerikaner auf diesem Gebiete Bedeutendes leisten, ist bekannt; man denke an die vielen originellen und practischen Maschinen und Apparate, die wir für Haus und Küche schon von dort erhalten haben. Die Preise erscheinen nach unserem Masstabe ausserordentlich billig. Herr Guyer nimmt hier Gelegenheit, unseren Handwerkern und Arbeitern einige scharfe, gewiss nicht unverdiente Ermahnungen zu ertheilen.

Die Möbelfabrikation wird durch den Holzreichtum Amerika's sehr unterstützt; ihre Producte leiden indessen häufig an Geschmacklosigkeit und Schablonenhaftigkeit. In denselben Fehler verfallen die amerikanischen Tapezierarbeiten.

Den nämlichen Verwurf macht Herr Guyer der Bernerländer Holzschnitzerei, die trotz guter Technik sichtbar gegen jene der meisten anderen ausstellenden Länder zurückstehe. Die amerikanischen Gold- und Silberwaaren müssen sich im Allgemeinen — rühmliche Ausnahmen abgerechnet — ein ähnliches Urtheil gefallen lassen, an welchem indessen die Schweiz nicht participirt, da sie in dieser Branche fast gar nicht vertreten war. Dafür thaten sich deren Strohwaaaren, — sogar neben den italienischen — rühmlichst hervor.

In einem besonderen Pavillon war versucht worden, die Leistungen der Frauenarbeit in geordneter Weise vor Augen zu führen. Das Experiment scheint indessen nicht besonders glücklich ausgefallen zu sein, denn, anstatt einen Begriff davon zu bekommen, „in welchen Berufszweigen das weibliche Geschlecht vollständig berechtigt, seinen eigenen Weg gehen könne und unabhängig auftreten dürfe“, „hatte man vielmehr das Gefühl, eine Menge ausgezeichnete Leistungen von Dilettantinnen vor sich zu sehen“. Die ganze Ausstellung war von Frauen organisirt und verwaltet.

In der äusserst interessanten und reichhaltigen Ausstellung des Erziehungswesens zeichneten sich unter den Vereinigten Staaten namentlich Pennsylvanien und Massachusetts aus, von fremden Staaten die Schweiz, Schweden, Belgien, Canada und — allerdings nicht gerade im Volksschulwesen — Spanien und Russland.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte eine ungemein instructive Ausstellung veranstaltet, in welcher sie die Thätigkeit ihrer verschiedenen Departemente zur Anschauung brachte. So war z. B. das Postdepartement durch ein vollständiges Bureau, das überdies den Dienst in der Ausstellung besorgte, ferner durch die Fabrication der Franco-couverts vertreten; das Schatzamt brachte die Münzfabrication, das Kriegsdepartement die Fabrication der Waffen zur Anschauung u. s. w.

In einem letzten Theil gibt Herr Guyer die Resultate seiner Beobachtungen und Studien über das amerikanische Schutzollsystem. In kurzen Zügen wird die Entstehung des Systems, sein Einfluss auf die commercellen, industriellen und

politischen Verhältnisse und Zustände geschildert. Auf die Frage nach einer bevorstehenden Wendung zum Besseren in der amerikanischen Zollpolitik weiss Herr Guyer wenig Tröstliches zu antworten, und auch er sieht sich veranlasst, seinen Bericht mit den eindringlichsten Mahnungen an unsere Gewerbetreibenden zu schliessen.

* * *

Eisenbahnstatistik.

Der internationale Congress zu Rom,

vom 8. bis 11. October 1877.

Die grosse Verschiedenheit des für die Zwecke der Statistik von den Eisenbahnen der verschiedenen Länder gesammelten und veröffentlichten Materials, welche in Verbindung mit der bei einer nicht geringen Anzahl von Staaten mangelhaften oder noch gar nicht erfolgten Veröffentlichung einen Vergleich zwischen den Eisenbahnen verschiedener Länder ausserordentlich erschwert, hatte den internationalen statistischen Congress schon zu wiederholten Malen im Jahre 1855 zu Paris, im Jahre 1860 in London, im Jahre 1863 in Berlin, im Jahre 1872 in St. Petersburg und endlich in seiner letzten Sitzung im Jahre 1876 in Budapest mit der Frage beschäftigt, in welcher Weise das nicht allein für die Eisenbahnen, sondern nicht minder für den Welthandel wichtige Ziel einer internationalen Eisenbahnstatistik erreicht werden könne.

Ungeachtet bereits in Paris Mr. de Franqueville dem Congress ein Programm, welches den technischen, finanziellen und commercellen Theil der Eisenbahnstatistik umfasste, vorgelegt hatte und dasselbe auch von dem Congress angenommen worden war, und ungeachtet sich demnächst die Congresse in London und in Berlin mit dieser Frage weiter beschäftigt hatten, sind jedoch diese Bestrebungen bisher von keinem sichtbaren Erfolge begleitet gewesen.

Der im vorigen Jahre in Budapest abgehaltene IX. internationale statistische Congress hat daher bei der grossen Wichtigkeit einer internationalen Eisenbahnstatistik diese Frage wieder aufgenommen, zur weiteren Behandlung dieser Angelegenheit eine Commission berufen und zu deren Präsidenten den Hofrath Dr. Brachelli im K. K. österr. Handelsminist. in Wien,

sowie zu Vice-Präsidenten die Herren:

Luigi Bodio, Director der stat. Abth. im königl. ital. Minist. für Ackerbau, Industrie und Handel in Rom
und Louis Perl, Decernent beim Verwaltungsrathe der Grossen Russ. Eisenb.-Ges. in St. Petersburg

gewählt.

Die vorgenannte Commission ist in Folge Einladung ihres Präsidenten Anfang October d. J. in Rom, verstärkt durch folgende Mitglieder, zusammengetreten:

Ministerialrath Keleti, Vorstand des königl. ungar. stat. Landesbureaus in Budapest,

Ivánka, Generaldirector der ungar. Nordostbahn in Budapest,

Jenke, Finanzrath und Mitglied der Gener.-Dir. der königl. sächs. Staatseisenbahn in Dresden.

von Wenderich, Geniecapitain, Betriebschef der Baltischen Eisenbahn in St. Petersburg;

durch Cooptation waren anwesend:

Für Deutschland: Schrader, Eisenbahndir. für die geschäftsführende Dir. des V. D. E.-V.; Schwabe, Regierungs- und Baurath, Directions-Mitglied der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Für Oesterreich: Dr. Mannheimer, von der österr. Südbahn.

Für Frankreich: Mr. le Comte de Vassart d'Hozier, Charles Baum, Ingenieur des ponts et des chaussées. Maurice Block, aus Paris.

Für Belgien: Julien Janssens, membre du Comité chargé de la Direct. gén. d. ch. d. f. de l'Etat.

Für Russland: N. Annensky, Redacteur en chef à la section

de statistique au ministère des voies de communications à St. Petersbourg *)

Für Italien: Pasquale Valsecchi, General-Director der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Comandatore Ed. D'Amico, Deput. al Parlamento. B. Perucca, Ober-Inspector der Oberit. Eisenbahnen.

Nach feierlicher Eröffnung wurde die Berathung des von Hofrath Dr. Brachelli vorgelegten Programms in Plenum vorgenommen.

Dieses Programm: „Programme des délibérations de la Commission d'experts pour la statistique internationale des chemins de fer“ umfasst, anschliessend an die von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichte Eisenbahn-Statistik, drei Abschnitte.

Diese drei Abschnitte sind nach sehr eingehenden, zu lebhaften Debatten Veranlassung gebenden Berathungen, welche, wie schon erwähnt 4 Tage in Anspruch genommen haben, im Wesentlichen angenommen worden, während das Tableau IV: „Chemins de fer d'intérêt privé“, als über den Rahmen einer internationalen Statistik herausgehend, weggelassen wurde.

Hofrath Dr. Brachelli hat es übernommen, auf Grund der in der Conferenz vorgenommenen Modificationen und Erweiterungen ein neues Programm aufzustellen, welches als Grundlage für die erste Eisenbahnstatistik dienen soll, die im Jahre 1878 zum ersten Male für alle Staaten der Welt, in welchen Eisenbahnen vorhanden sind, zusammengestellt und veröffentlicht werden wird.

Wir behalten uns vor, dieses Programm nach seiner endgültigen Redaction mitzuthellen.

Nach dem Schluss der vorzugsweise in französischer Sprache, theils auch in italienischer und deutscher Sprache geführten, sehr anstrengenden Verhandlungen, welche im nächsten Jahre in Paris fortgeführt werden sollen, vereinigte im Hôtel de Rome ein von der italienischen Regierung veranstaltetes Festmahl die Mitglieder der Conferenz.

Aus Nr. 86 der Z. d. V. d. Eis.-V.

Vereinsnachrichten.

Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Notre Société a eu sa première séance ordinaire de l'hiver le samedi 10 novembre dernier. Voici les sujets qui nous ont occupé pendant cette séance visitée par un bon nombre de membres:

Mr. l'ingénieur de Molin nous a entretenus avec beaucoup de détails de la situation actuelle des études entreprises pour le percement d'un tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre, de la configuration géologique des couches qui forment la croûte du sol dans le détroit et dans lesquelles il s'agirait de creuser le souterrain, du degré des chances d'infiltration et des méthodes employées pour le sondage.

Mr. l'ingénieur M. Fraisse, inspecteur fédéral des Eaux du Jura et du Rhin nous a entretenus des travaux maritimes en exécution à Trieste pour la construction de docks et de quais, travaux qu'il a visités lui même cette année.

De grands affaissements de terrain ont ralenti considérablement la marche de cette entreprise, et ont dû faire introduire des modifications importantes dans les profils adoptés.

Mr. Fraisse a accompagné ses explications d'une riche collection de photographies qu'il a bien voulu mettre sous nos yeux et qui représentent les différents sites du port de Trieste, des quais, des carrières et des engins de diverses espèces employés dans les travaux.

MM. Piccard, Gateuil, Meyer et Gonin ont fait rapport sur les travaux en préparation pour l'exposition de Paris, pour laquelle nous espérons obtenir la collaboration d'un certain nombre d'architectes parmi nos collègues.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 16. November.

Anwesend 20 Mitglieder, 8 Gäste. Vortrag von Herrn Ingenieur Springer: Die grossen Brückenbauten der Schweiz.

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Verhandlungsgegenstände der am 3. December zusammen tretenden Bundesversammlung:

1. Botschaft vom 2. October 1877 zur Vereinbarung vom 25. Juli zwischen der Schweiz und Grossbritannien über gegenseitigen Schutz der Fabrik- und Handelsmarken.
2. Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti mit den Vereinigten Schweizerbahnen.
3. Recurs der Regierung des Cantons Zürich vom 1. September 1877 be-

*) Die Namen der Vertreter von England, sowie anderer Anwesender sind uns leider unbekannt geblieben.

treffend Kompetenz für Concessionirung von Strassenbahnen, einbegleitet vom Bundesrath mit Schreiben vom 7. gl. Mts.

4. Genfer Strassenbahnen, Concessionsänderung.
5. Fristverlängerung für die Simplonbahnsection Leuk-Visp, Cantone.

Graubünden. Berichtigung. Die Lukmanierstrasse wurde nicht, wie Seite 162 angegeben ist, den 14. October, sondern am 15. September colaudirt.

Der Bau dieser Strasse ist von Seite des Cantons Graubünden durchaus ohne Bundes-Subsidien zu Stande gekommen, wohl aber hat der Canton Tessin Fr. 130 000 Beitrag erhalten.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 17,4 m, Airolo 7,9 m, Total 25,3 m, mithin durchschnittlich per Tag 3,6 m.

Centralbahn. Wir entnehmen der „Schweiz. Grenzpost“, dass ein Mitglied des Verwaltungsrathes der Centralbahn bei Anlass der letzten Sitzung die Motion stellte, das Directorium sei zu beauftragen, durch das statistische Bureau eine Aufstellung über die mittelst Fusionirung der 4, beziehungsweise 5 grösseren schweizerischen Eisenbahnen zu realisirenden Ersparnisse und Mehreinnahmen anfertigen zu lassen. Die Berathung, ob diese Motion erheblich zu erklären sei oder nicht, wurde auf die nächste Sitzung verschoben.

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
Gartsherrie	76,25	68,75	Gute Marken wie:		
Coltness	83,75	70,00	Clarence, Newport etc.	55,00	52,50 50,00
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees		
f. a. b. Glasgow					
Westküste	No. 1	No. 2	South Wales		
Glangarnock	73,75	66,85	Kalt Wind Eisen		
Eglinton	67,50	63,75	im Werk		
f. a. b. Ardrossan					
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht		
Kinnell	68,10	63,75	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu		
Almond	67,50	63,75	Fr. 1, 25 angenommen.		
f. a. b. im Forth					

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire		North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 175,00	143,75 — 153,10	150,00 — 156,25
„ best	206,25 — 212,50	156,25 — 165,00	— —
„ best-best	212,50 — 228,10	181,25 — 190,60	— —
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	193,75 — 200,00	— —
„ 21—24	212,50 — 231,25	— —	— —
„ 25—27	250,00 — 268,75	— —	— —
Bandisen	175,00 — 200,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr	franco Birmingham	140,00 — 150,00	143,75 — 150,00
		im Werk	im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

	Kupfer.	Fr.
Australisch (Walleroo)	—	1862,50
Best englisch in Zungen	—	1775,00 — 1800,00
Best englisch in Zungen und Stangen	—	1875,00 — 1900,00
	Zinn.	Fr.
Holländisch (Banca)	—	—
Englisch in Zungen	—	1812,50
	Blei.	Fr.
Spanisch	—	493,75 — 500,00
	Zink.	Fr.
Englisch in Tafeln	—	562,50

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. Paur, 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 Maschineningenieur, der französischen Sprache mächtig, eventuell mit finanzieller Betheiligung nach der Westschweiz (132).
- Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).
- Ein Ingenieur-Adjunct auf ein cantonales Baubureau für Ausführung zweier Brücken und einer grösseren Wasserleitung (136).

Stellensuchende Mitglieder.

- Maschineningenieur, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (291).
- „ für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).
- „ für Eisenbahn-Maschinendienst (32).
- Eisenbahningenieur früher beim Bahnbau (590, 676).
- Ingenieur für Civilbau (255, 710).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.