Objekttyp: **Advertising**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 15

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

der combinirten Strassen aus dem Neuwiesenquartier, von Wülflingen und Schaffhausen entschieden günstiger als an der Zürcherstrasse sind, und zwar: eines Theils nach der negativen Seite hin, insofern als:

1) Hier die Bahngeleise nicht nur um zwei, sondern sogar um 3 (resp. 4), d. h. auf 6 (Paar) vermehrt werden und man daher auf eine Verdoppelung der Frequenz — nicht nur eine Zunahme im Verhältniss von 3 : 5 — schliessen lassen;

2) Die Placirung der Wagen- und Locomotiv-Remisen der Tössthal- und Singer-Bahn mit hinein in das St. Galler-Bahnhof-Dreieck ein wesentlich vermehrtes Manövriren hinüber und herüber bedingen wird;

3) Die 5 verschiedenen herkommenden Züge wahrscheinlich je und je zu gleicher Zeit anfahren werden; allein da sie nicht gleichzeitig, wohl aber ziemlich unmittelbar — wenigstens so schnell nach einander in den Bahnhof einfahren dürfen, dass ein Aufschliessen der Barrieren beim Uebergang nach dem Einfahren jedes einzelnen Zuges nicht anginge, — solches in diesen Fällen eine Zeit erfordern würde, welche die concedirte Dauer des einzelnen Abschlusses um ein Merkliches überschreiten dürfte, — —

und anderen Theils auch, mehr nach der positiven Seite betrachtet, indem die Unterführung des Bahngebietes durch die Strassen hier — abgesehen von den zu ca. 1/2 Million Franken veranschlagten Minderkosten — mit keiner Eulach in Conflict kömmt, weniger Inconvenienzen für das ganze Verkehrsleben mit sich führt, auch weniger tief in's Regime ganzer Häusercomplexe eingreift, resp. mindere Verunstaltungen und Umschaffungen zum Nachtheil grösserer Quartiertheile zur Folge hat.

Der Experte vereinigt sich also hier mit dem Vorschlag, der Unterführung der Strasse und deutet nur auf eine allfällige kleine Modification des Weiss'schen Projectes hin, wornach mit einer theilweisen Richtungsänderung der confluirenden Strassen zugleich eine Reduction ihrer Gefällsverhältnisse in der Gesammtlänge von ca. 3000 resp. 4000' (Fuss) von 3 auf 2—2,7% verbunden würde, was allerdings eine entsprechende Kostenvermehrung zur Folge hätte.

Ich habe bisher die finanzielle Seite der vorliegenden Frage nicht, oder wenigstens nur andeutungsweise berührt, einerseits, weil dieselbe unser Gemeinwesen zunächst wohl nicht berührt, und anderseits, weil ich die projectirten Auskunftsmittel auch dann in Vorschlag bringen würde, wenn sie in öconomischer Beziehung den andern Projecten nachständen. Nun ist aber das gerade Gegentheil der Fall, und wenn auch hierüber noch keine genauern Berechnungen vorgelegt werden können, so geht doch aus einer oberflächlichen Schätzung hervor, dass, je nachdem die Eulachcorrection mehr oder weniger weit ausgedehnt werden wollte, nur an den Kosten für den Strassenübergang nach Töss und all' dem, was damit zusammenhängt, sofern jene wirklich nach dem Weiss'schen Project, wie mir versichert worden, auf Fr. 700,000 veranschlagt sind, eine Ersparniss von Fr. 350/m bis Fr. 400,000 erzielt werden könnte.

Wenn nun aber zugegeben werden wird, dass jede unproductive Arbeit und Ausgabe, zumal wenn sie solche Dimensionen annimmt, vermieden, dagegen jede vernünftige diessfällige Ersparniss begrüsst werden sollte, so dürfte denn doch auch dieser Umstand geeignet sein, einen Stein zu Gunsten meiner Vorschläge in die Wagschaale zu legen und damit Etwas zur Ausgleichung der verschiedenen Interessen und allseitiger Verständigung beizutragen.

ANZEIGEN.

Schweizerische Nordostbahn.

Bekanntmachung betreffend den Winterfahrtenplan.

Künftigen Freitag den 15. October tritt der Winterfahrtenplan der Schweiz. Nordostbahn in Kraft.

Derselbe wird auf den Stationen angeschlagen und kann daselbst (in Zürich überdiess im Centralbureau der Gesellschaft, Bleicherweg, No. 145) vom 14. l. Mts. an bezogen werden.

Zürich, den 11. October 1875.

Die Direction
der Schweiz. Nordostbahn.

(1071)

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Bekanntmachung.

Die Direction beehrt sich dem Puhlicum anzuzeigen, dass der Winterfahrplan 1875/1876 am 15. October nächsthin in Kraft tritt und man sich denselbeu von diesem Tage an auf allen Stationen ihres Bahnnetzes verschaffen kann.

Bern, den 13. October 1875.

(H-3823-Y) **Die Direction.**

Zeichner-Gesuch.

Auf das Sectionsbüreau in Frick ein junger Mann, der im Zeichnen gewandt ist und auch zu Absteckungen im Felde verwendet werden kann.

Persönliche Anmeldungen unter Vorlage von Zeugnissen nimmt der Unterzeichnete entgegen.

Frick, den 9. October 1875.

Der Sectionsingenieur:
Buzengeiger.

Geschäftsverkauf.

Eine mittelgrosse, gut eingerichtete und im Betriebe sich befindende

Mechanische Werkstätte und Eisengiesserei

in sehr günstiger Lage der Westschweiz wird zu verkaufen gesucht.

Gefällige Offerten beliebe man sub. Chiffre W. C. 1063 an die Expedition dieses Blattes zu richten.

III.
Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten

zu beziehen durch

Orell Füssli & Co. in Zürich.

Downing, Elements of Practical Construction. Part. 1. 8. cloth. 1875 21. —
— — of Practical Hydraulics. Part. 1. 3. edit. 8. cloth. 1875. 8. 25

Ducuing et Brunfaut, assainissement de Paris. Des eaux d'égoût et des vidanges. Leur utilisation à l'agriculture par irrigation dans leur parcours jusqu'à la mer. Mémoire présenté au conseil municipal de Paris. gr. in-4. av. une grande carte du cours de la Seine et 1 planche. 3. 30

Dürre, wissenschaftl. techn. Handbuch d. gesammten Eisengiesserei-betriebes 2. Bd. 2. Hälfte. 2. Abthl. (od. 13. Schluss.) Lfg. 8. (complet 56. 35) 13. 35

Dürre, d. Drehofen v. Perrot als Puddelofen f. Stabeisen und Stahl sowie als Gussstahlschmelzofen betrachtet. Mit 2 Taf. Abbildgn. 3. 35

Einbeck, theoret. Untersuchg. d. Constructionssysteme d. Unterbaues v. Locomotiven. Mit 11 lithogr. Tafeln. 6. —

Einrichtungen, die, zum Besten der Arbeiter auf den Bergwerken Preussens. Im Auftrage d. Ministers f. Handel, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten nach amtl. Quellen bearb. Anh.: 14 Text-Beilagen u. 12 Tab. gr. 4. 5. 35

Eisenindustrie, die, u. d. Zolltarife. Denkschrift d. Vereines d. Montan- u. Eisen-Industriellen in Oesterreich. gr. 8. m. 2 Tab. in qu. gr. 4. u. qu. gr. Fol. 3. 50

Entwürfe der Studirenden d. Baufaches am Polytechnikum in Aachen, angefertigt unter Leitung der Professoren der Anstalt H. Damert u. F. Ewerbeck. 1. und 2. Heft,. Fol. (à 12 Photolith. mit 1 Bl. Text). 4. —

Essenwein, Atlas d. Architectur. 53 Tafeln in Stahlst. nebst erläut. Texte. (Aus Brockhaus Bilder-Atlas. 2. Auflage.) qu. Fol. 20. —
gebunden 25. 35

Flattich, der Eisenbahn-Hochbau in seiner Durchführung auf den Linien der k. k. Südbahn-Gesellschaft. Unter Mitwirkg. v. Wilhelm. II Serie. I. Heft. (Des ganzen Werkes 6. Heft.) Ausschlussstation Franzensfeste. Text in gr-8. nebst Atlas mit 14 Bl. in gr. Fol. 26. 70

Forney, Catechism of the Locomotive: a Treatise on the Construction and Management of the American Locomotive. cloth. 18. 75

Franke, d. trigonom. Punctbestimmung in Netz-Anschluss u. bes. Rücksicht auf eine rationn. Fehler-Ausgleichg. 2. 15

Franqueville, Ch. de, Eisenbahn-Concurrenz u. Eisenbahn-Fusionen in England. Auszug a. d. Werke: „Du Régime des travaux publics en Angleterre." Herausg. v. W. v. Nördling. gr.-8. 5. 35

Frick, d. Feuerspritze. Anltg. z. der. Bau, Berechng., Behandlg. und Prüfg. Mit 259 Holzschn. 2. verm. u. verb. Aufl. 10. 70

Grashof, theoret. Maschinenlehre. In 4 Bdn. I. mech. Wärmetheorie, Hydaulik, Heizg. Mit Holzsch. 5. Lfg. 7. 20
(I. Bd. cplt. 28. —)

Gurlt, d. Darlington-Gesteinsbohrer, e. neue Bohrmaschine z. Betriebe v. Bergwerken, Tunneln und Steinbrüchen. Mit Abbildgn. 1. 35