Objekttyp: **AssociationNews**

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

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

Heft 23

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

die Unrichtigkeit der Anschauung hingewiesen, dass der Besitz der kürzesten Linien um jeden Preis erkauft werden müsse [1]). Hätte man die Bahn nach Waldshut in den Händen des Feindes belassen, so würde er höchstens noch nach Singen und Constanz, niemals nach der Westschweiz den Weg gefunden haben. Wollte man ihm aber den Weg nach Basel verlegen, so durfte man den Bötzberg nicht unternehmen, der ja der jetzigen Linie Stein-Coblenz-Winterthur Concurrenz macht. Und die Uebernahme des ganzen neuen Netzes im Norden des Cantons Zürich hat die Nordostbahn doch nicht vermeiden können. War übrigens die Nationalbahn so schlecht fundirt, wie man in Zürich zu glauben vorgab, so konnte man ja aus einem allfälligen Concurs diese Linie viel billiger an sich ziehen.

Der Hauptschlag gegen die Nationalbahn ist nicht von der Nordost- sondern von der Centralbahn geführt worden. Durch den Vertrag vom 16./18. Februar 1873, ging die Gäubahn in die Hände der Centralbahn über. Alle Anstrengungen die Nationalbahn nach Westen hinzuführen, waren von diesem Augenblicke an für die alten Bahnen ungefährlich und der vom Gäubahncomité an der Berner-Winterthurer Politik begangene Verrath (der vielleicht allerdings im Interesse des Cantons Solothurn lag) war um so empfindlicher, als er auch die Jurabahnen zu schädigen drohte [2]). Aber auch dieser entschiedene Sieg ist vielleicht über seinen Werth bezahlt worden, er war an die Bedingung geknüpft, dass die Schweizerische Centralbahn die Wasserfallenbahn übernehme, eine Verpflichtung „von der sie nur die Gnade, nicht das Recht" erlösen kann und die unter Umständen den Ruin der ganzen Unternehmung nach sich ziehen wird.

Für die Freunde einer energischen Aufsicht der Eisenbahnen durch den Staat war der Ausgang nicht zu bedauern, denn alle Anzeichen deuteten darauf hin, dass die Protectoren der Nationalbahn (mit Ausnahme Dr. Sulzers, der sich consequent blieb) für ihre Bestrebungen die nämlichen Vortheile suchten, die sie dem Gegner als staatsgefährlich bestritten. Und wenn der ganze Feldzug mit der Hinzufügung einer neuen mächtigen Gesellschaft zu den alten hätte enden sollen, so blieb den Unbetheiligten weder für die eine noch die anderen eine grosse Sympathie übrig.

Nur die Nachwehen, an denen wir jetzt alle leiden, lassen uns erkennen, in welchem Eisenbahntaumel sich in jener Zeit das ganze Land befand, „eine Stunde Eisenbahn ist mehr werth als zehn Verfassungsparagraphen" hatte damals ein aargauischer Jurist ausgerufen; die Nordostbahn kannte keine Grenzen ihrer Wirksamkeit mehr, Linie um Linie wurde unternommen, das eine mal um eine erträumte Concurrenz zu verhindern, das andere Mal um einen noch directern Weg zum Gotthard zu eröffnen, das dritte Mal um die liberale Partei im Canton Zürich zu kräftigen oder den Freunden in der Stadt einen Gefallen zu erweisen [3]). Durch die im Zeitraume von drei Jahren übernommenen Bauverpflichtungen ist der Nordostbahn die Beschaffung eines Capitals von 120 Millionen überbunden. Sie steht in Folge dessen in der furchtbarsten Bedrängniss. Aber während die Landsgemeinden der innern Schweiz mit „jubelndem Mehr" alles verwerfen, was ihnen vorgelegt wird, hatte die Actionärversammlung jede neue Last mit Jubel auf ihre Schultern genommen, daraus folgt: Die Actionärversammlung und nicht blos der Verwaltungsrath oder die Direction ist für das jetzige Unglück verantwortlich.

Aber auch auf weitere Kreise dehnt sich die Schuld aus, kein Kopf blieb kühl genug, als alle Staaten des Continents der Krisis entgegengingen, zur rechten Zeit die Nothsignale zu geben. Trage darum auch jeder seinen Antheil an der Verantwortlichkeit. Wahrlich, nicht diejenigen sollen jetzt den Stein auf die Sünderin werfen, die in den vergangenen Jahren und bis zum Hereinbrechen der Catastrophe die verhängnissvolle Politik unterstützten, namentlich wenn ihre persönlichen oder die Interessen ihrer speziellen Landesgegend in Betracht kamen, denn dies würde derjenigen Stufe der Selbsterkenntniss entsprechen, die der *-Correspondent der „N. Z. Ztg." (9. April 1877) einnahm, als er die Winterthurer Politik und nicht seine eigene oder diejenige seiner Genossen für den Niedergang der einst so blühenden Nordostbahn verantwortlich machen wollte.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

[1]) Das Minoritätsgutachten von 1852 hatte es geradezu als unmöglich bezeichnet, dass in der Schweiz je ein Concurrenzkampf entstehen könne.

[2]) Wie sehr unsere schweizerische Politik von Eisenbahninteressen bedingt wird, zeigt sich in der Bemerkung, dass durch die Abschliessung jenes Vertrages einem der Contrahenten der Eingang in den Bundesrathsaal verschlossen wurde.

[3]) Die linksufrige Zürichseebahn mit der Fortsetzung nach Glarus war gewiss berechtigt, doch hätte sie zu einer Zeit ausgeführt werden sollen, da der Gesellschaft die Wahl des Tracé noch frei stand. Die Uebernahme der rechtsufrigen war durchaus ungerechtfertigt.

Zur Sanirung der Nordostbahn.

Vor acht Tagen wurde in einer freien Versammlung von Mitgliedern des grossen Stadtrathes die schlimme Situation der Nordostbahn und deren Rückwirkung auf die betheiligten Gemeinden besprochen und man einigte sich, in der nächsten Sitzung der Behörde folgende Motion einzubringen:

Der Grosse Stadtrath,

in Erwägung,

1. dass sowohl der Concurs der Nordostbahn, als auch der Uebergang des Betriebes derselben in die Hände einer französischen Gesellschaft für die direct und indirect betheiligten Landesgegenden als ein nationales Unglück zu betrachten wäre;
2. dass zur Abwendung dieser der Nordostbahn in naher Zukunft drohenden Gefahren vor Allem angestrebt werden muss:
   a) die Erzielung eines Moratoriums für alle eingegangenen Bauverpflichtungen,
   b) die sofortige Beschaffung des zur Lösung der Pariser Schuldverhältnisse und zur Reconsolidation der Finanzlage des Unternehmens nöthigen Capitals;

möge beschliessen:

1.

Der Stadtrath Zürich ist eingeladen, an seinem Orte und mit allen Mitteln darauf zu wirken, dass das in Bern vereinbarte Moratorium auch für die rechte Seeuferbahn von den betheiligten Interessenten acceptirt werde.

2.

Der Stadtrath Zürich ist eingeladen, zu prüfen, ob und auf welcher Basis die von der Nordostbahn berührten oder an deren Existenz betheiligten Corporationen, Gesellschaften, Gemeindewesen und Cantone gemeinsam mit der Stadt Zürich die Garantie für ein von der Nordostbahn zu emittirendes Anleihen von höchstens 40 à 50 Millionen aussprechen könnten, — nachdem einerseits die gegenwärtige Finanzlage und die Betriebsverhältnisse der Unternehmung unter Beiziehung eines Fachexperten geprüft und anderseits vollkommen sichernde Bedingungen für das diesfällige Uebereinkommen von der Nordostbahn erlangt worden sind.

3.

Es wird dem Stadtrath behufs Ausführung vorstehender Beschlüsse eine Commission von 5 Mitgliedern beigeordnet und sind demselben die nöthigen Credite zur Verfügung gestellt.

H. Wild-Wirth. A. Faesy.
H. C. Kerez-Kramer. Joh. Horber.
Conrad Meyer. Joh. Wehrli, Müller.
Dr. J. Ryf. J. C. Meyer.
H. Ulrich-Gysi.

Zur nähern Begründung dieser Motion verweisen wir unsere Leser auf die in heutiger Nummer beginnende Serie von Artikeln, betitelt „die Krisis der Nordostbahn".

* * *

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Section Graubünden.

In Chur hat sich unterm 31. Mai d. J. auf Veranlassung des Herrn Nationalrath S. Bavier eine Section Graubünden des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins gebildet, der für einmal aus folgenden Mitgliedern besteht:

Herr Nationalrath S. Bavier in Chur,
„ Architect Ludwig sen. „ „
„ Baumeist. Alex. Kuoni „ „
„ Ingenieur G. Gilly „ „
„ „ E. Münster „ „
„ „ Mengold „ „
„ Bezirksingen. Albricci „ „
„ Oberingen. Fr. Salis „ „

Herr Architect J. U. Salis in Chur
„ Masch.-Ing. J. U. Rascher „ „
„ Ingenieur Peterelli „ „
„ „ Conradin „ „
„ Architect A. Ludwig jun. „ „ und
„ Masch.-Ing. L. P. Laake „ „

Der Vorstand wurde bestellt aus den Herren:

Nationalrath S. Bavier, Präsident.
Oberingenieur Fr. Salis, Vicepräsident.
Architect Ludwig, sen., Beisitzer.
Maschin.-Ingen. Hämmerli, in Landquart, Beisitzer.
Ingenieur Münster, Actuar.

Der Präsident theilt mit, dass der Vorstand nächstens eine Einladung an sämmtliche in Graubünden wohnenden Ingenieure und Architecten zum Eintritt in die Section und in den schweizerischen Verein richten und sich mit dem Central-Comité wegen der Pariser Ausstellung in Verbindung setzen werde.

Der Präsident befürwortet die Betheiligung an der Pariser Ausstellung und es werden von den Herren Ingenieur Laake und Architect Ludwig sen. bereits Beiträge zugesichert; von ersterem: Modelle und Zeichnungen von Drahtseil-Förderungsanlagen für Holz und Bausteine, von letzterem: Pläne, Beschreibung und Kostenberechnung der neuen Planta'schen Villa und des projectirten Schulhauses in Chur.

Ein definitiver Beschluss hierüber wird noch nicht gefasst, sondern vereinbart, sich betreffend einer Betheiligung an der Pariser Ausstellung das Weitere vorzubehalten. M.

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

XV. Sitzung, vom 9. Mai 1877.

Anwesend 44 Mitglieder. 1 Gast.

1. Tractandum. Bericht und Antrag der Commission für die Jahresversammlung des schweizerischen Vereins. Auf Grund eines den Mitgliedern gedruckt zugestellten Programmes referirt der Präsident der Commission, Herr Fr. Locher, und es stimmt der Verein den Vorschlägen der Commission, soweit es den wissenschaftlichen Theil und die Veranstaltung von Ausstellungen betrifft, im Allgemeinen zu.

Die Mittheilung, dass für Abhaltung der Versammlung und der Ausstellungen die Räume des Polytechnikums in freundlichster Weise zu Gebote stehen, wird mit bestem Danke angenommen, ebenso dass der mit dem Gewerbsmuseum zusammenhängende Theil der Ausstellung in dessen Local seinen Platz finde.

Im Anschluss an das vorgelegte Programm ist der Verein der Ansicht, dass mit allen Mitteln darauf hingewirkt werden solle, um die dem Polytechnikum gehörende Festigkeitsmaschine bis auf den Zeitpunkt der Versammlung endlich wieder aufzustellen und in Thätigkeit zu setzen.

Bei Behandlung des gesellschaftlichen Theiles wurde als Ansicht des zürcherischen Vereins mit Mehrheit der Wunsch ausgesprochen, dass als erster Versammlungstag der Sonntag statt des Montags festgesetzt werden möchte. Die Preise der Festkarten sollen so gestellt werden, dass dadurch die Kosten der in genügender Zahl zu veranstaltenden geselligen Zusammenkünfte respective Mahlzeiten gedeckt werden, und soll von Beiziehung freiwilliger Beiträge einzelner Mitglieder Umgang genommen werden.

Schliesslich wurde der Commission ihre eingehende Arbeit bestens verdankt und die sämmtlichen Mitglieder auch für die Zukunft seitens der Section Zürich dem von der Delegirtenversammlung als Bestandtheil des Local-Comités bezeichneten Central-Comité beigegeben, um zusammen das vollständige statutengemässe Local-Comité zu bilden.

2. Tractandum. Mittheilung des Herrn Baumeister E. Locher über Anlage einer Turbinenkammer in Schlammboden (ausgeführt in Vorarlberg).

3. Tractandum. Vorweisung von Modell und Zeichnung zu Zahnschneidmaschinen von Herrn Professor Veith.

Schliesslich ladet das Präsidium zu zahlreicher Betheiligung an die Zusammenkunft mit der Section vier Waldstätte nach Zug auf 13. Mai ein.

Der Präsident: *Bürkli-Ziegler.* Der Actuar: *C. C. Ulrich.*

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen.

Verhandlungsgegenstände der am 4. Juni zur ordentlichen Sommersession zusammentretenden Bundesversammlung (Fortsetzung von letzter Nummer):

6. Botschaft nebst Entwurf zu einem neuen Zolltarif.
7. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend Ergänzung des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen.
8. Recurs der Regierung von Aargau gegen einen das Bahnpolizeireglement der Nordostbahn genehmigenden Bundesrathsbeschluss (Anhängig beim Nationalrath).
9. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Bern-Ins-Cornaux (Anhängig beim Nationalrath).
10. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Concession einer Eisenbahn Genf-Annemasse.
11. Botschaft und 4 Beschlussentwürfe betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahnlinien: Langenthal-Wauwyl, Solothurn-Schönbühl, Vivis-Palézieux und Bulle-Thun.
12. Botschaft über das Postulat des Ständerathes vom 17. März 1876 betreffend schweizerische Waarenstatistik. (Anhängig beim Ständerath).
13. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend Modification des Telegraphen-Taxsystems (für den telegraphischen Verkehr im Innern der Schweiz) (Anhängig beim Nationalrath.)
14. Strafnachlassgesuch des wegen Eisenbahngefährdung verurtheilten Heinrich Schneider von Jona, Cantons St. Gallen.
15. Motion von Herrn Nationalrath Dr. Escher vom 16. December 1876 betreffend die Frage, ob dem eidgenössischen Handelsdepartement und dem Departement des Innern nicht Fachcollegien beigegeben werden sollten.
16. Motion von Herrn Nationalrath Vonmatt von 27. März 1877, betreffend Sonntagsruhe der Eisenbahnangestellten.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 30. Mai 1877.

Die von der Regierung des Cantons Zürich unterm 13. Februar 1877 erlassene Vollziehungsverordnung zum eidgenössischen Forstgesetz hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten, mit der Erläuterung, dass Artikel 20 des Forstgesetzes auch auf Privatwaldungen Anwendung finde, die nicht zu den Schutzwaldungen gehören. N. Z. Z.

Vom 2. Juni 1877.

Der Bundesrath beantragt bei den eidgenössischen Räthen die Bewilligung von Fristverlängerungen für die Eisenbahnen Vivis-Palézieux (Frist bis 21. Juni 1878, zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst Statuten, bis 1. November 1878 zum Beginn der Erdarbeiten), Bulle-Thun (Frist bis 30. Juni 1878, zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen nebst Statuten, bis 31. Juli 1878 zum Beginn der Erdarbeiten, bis 1. Juli 1881 zur Vollendung und Uebergabe der Bahn an den Betrieb) und im Wynenthal (Frist bis 12. Juni 1879 zur Leistung des Finanzausweises und zum Beginn der Erdarbeiten).

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche Göschenen 29,0 m/, Airolo 21,8 m/, Total 50,8 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,35 m/.

* * *

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
Gartsherrie	78,75	69,35
Coltness	85,00	70,60
Shotts Bessemer	88,75	—
f. a. b. Glasgow		
Westküste	**No. 1**	**No. 3**
Glengarnock	74,35	67,50
Eglinton	69,35	65,00
f. a. b. Ardrossan		
Ostküste	**No. 1**	**No. 3**
Kinneil	70,00	65,60
Almond	70,00	65,60
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	56,25	55,00	51,85
f. a. b. in Tees			
South Wales			
Kalt Wind Eisen im Werk			

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50 — 175,00	153,10 — 162,50	150,00 — 156,25
„ best	187,50 — 225,00	165,60 — 175,00	— —
„ best-best	225,00 — 240,60	190,60 — 200,00	— —
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	200,00 — 212,50	— —
„ „ 21—24	212,50 — 231,25	— —	— —
„ „ 25—27	250,00 — 268,75	— —	— —
Bandeisen	175,00 — 200,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr francoBirmingham		146,85 — 150,00 im Werk	143,75 — 150,00 im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 26. Mai.

Kupfer.		
Australisch (Walleroo)	Fr.	1900,00—1912,50
Best englisch in Zungen	„	1862,50—1887,50
Best englisch in Zungen und Stangen	„	2012,50—2050,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	1837,50—1850,00
Englisch in Zungen	„	1825,00—1875,00
Blei.		
Spanisch	Fr.	512,50— 525,00
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	600,00— 625,00

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

Nr. 23 und 24 in Nr. 17 der „Eisenbahn".
Nr. 26. Ein geübter Maschinenzeichner nach Süddeutschland.
Nr. 27. Ein Chef eines technischen Bureaus in der österreichischen Filiale einer schweiz. Maschinenfabrik.
Nr. 28. Ein Werkstätten-Chef in ein Eisenwerk in Elsass-Lothringen.
Nr. 29. Ein Ingenieur für Beaufsichtigung der Ausführung einer Wasserversorgung mit Pumpwerk.
Nr. 30. Ein Ingenieur oder Geometer (womöglich Schweizer) auf ein Cantons-Ingenieur-Bureau der Westschweiz für eine Entsumpfungsarbeit.

Stellen suchende Mitglieder.

Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Betheiligung.

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.