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

ihre Antheile aus, allfällige Anstände werden mündlich rasch beglichen und endlich die Monats-Saldi den Rechnungs-Controlen am Directionssitz, zur Verrechnung und Ausgleichung mit den übrigen Verwaltungen mitgetheilt.

Weitere Vereinfachungen im Controldienst werden sich von selbst ergeben und wird überdies die, wie wir vernehmen, in naher Aussicht stehende Reform des schweizerischen Tarifwesens, ebenfalls viele bisherige Complicationen vermeiden lassen.

Für den Anfang halten wir Trennung der Betriebs-Controlen nach ihren respectiven Directionen zweckmässiger, erst aus den hiebei sich ergebenden praktischen Erfahrungen, könnte sich später eine Central-Abrechnungsstelle entwickeln.

Die Wagen-Controlen erhalten in bisheriger Weise von den betreffenden Dienststellen die Tagesrapporte zugesandt und werden dieselben nach gegenseitiger Ausgleichung allfälliger Differenzen, zur Ausfertigung der Rechnungen etc. benützen.

Die Wagen-Controlen sind jedoch unseres Erachtens gerade diejenigen Verwaltungsabtheilungen, welche mit grossem Nutzen für sämmtliche Gesellschaften jetzt schon fusionirt werden könnten.

Wir denken uns die Ausführung in folgender Weise:

Sämmtliche schweizerischen Normalbahnen vereinigen sich zur Gründung einer schweizerischen Wagenmiethe-Gesellschaft (oder welche andere Firma hiefür angewandt werden mag).

Einzige Antheilhaber sind die vorgenannten schweizerischen Bahngesellschaften.

Verwaltungssitz ist derjenige Ort, an welchem die Betriebs-Controlen vereinigt sind.

Der Wagenpark jeder Verwaltung wird zu demjenigen Werthe übernommen, welchen derselbe am Tage der Uebergabe repräsentirt. Der Gesammtwerth des Wagenparks bildet das Betriebs-Capital der Gesellschaft. Jeder der theilnehmenden Verwaltungen wird ihr Antheil am Betriebs-Capital hypothekarisch versichert.

Die Personenwagen werden ihrer jetzigen Verschiedenheit wegen bis sur gänzlichen Abnützung unter Beibehaltung der Eigenthumszeichen in der Regel nur auf den Linien der betreffenden Verwaltungen benützt. Successive Neuanschaffungen erfolgen nach einem vereinbarten, bestimmten Normalprofil.

Die Gepäck- und Güterwagen werden unter Streichung der bisherigen Eigenthumszeichen neu classificirt und angeschrieben. Successive Neuanschaffungen erfolgen ebenfalls nach einem vereinbarten Normalprofil.

Die Reparatur- beziehungsweise Hauptwerkstätten nebst Inventar, gehen zu abgeschätztem Werth in den Betrieb der Gesellschaft über.

Die Wagenmiethe wird nach vereinbartem Tarif berechnet, ebenso die Leistungen der Reparaturwerkstätten.

Die Vorstände der Betriebscontrolen jeder Verwaltung sind zugleich auch an der Geschäftsleitung der Wagenmiethe-Gesellschaft betheiligt.

Die Netto-Einnahmen derselben werden in erster Linie zur Verzinsung und Amortisation des Betriebscapitals verwendet. Die Ueberschüsse bilden den Fond für Neuanschaffungen, an welchen jede Bahnverwaltung nach vereinbarter Proportion genügend versicherten Antheil hat.

Es darf angenommen werden, dass der schweizerische Wagenpark unter centraler Leitung auch für den Betrieb der in den nächsten Jahren noch zum Ausbau gelangenden Strecken hinreichen wird. Eine Ausnahme bildet die Gotthardbahn. Wir denken uns jedoch, dass dieselbe für ihren Wagenbedarf, soweit derselbe aus dem vorhandenen Park nicht gedeckt werden könnte, also für die hiedurch bedingten Neuanschaffungen, der Gesellschaft die nöthigen Fonds anzuweisen hätte.

Auch über die gemeinschaftliche Benützung der gewöhnlichen Locomotiven werden sich unschwer die nöthigen Vereinbarungen treffen lassen. Alles Uebrige sind Organisationsfragen von untergeordneter Bedeutung, deren zweckentsprechende Lösung keine Schwierigkeiten bieten kann.

Innert diesen Grundzügen denken wir uns die Fusion der schweizerischen Wagencontrolen beziehungsweise die Verschmelzung des Wagenparks ausführbar.

Eine Gefahr für den unbehinderten Betrieb der einzelnen Gesellschaften kann hieraus nicht erwachsen, indem ja jede derselben Miteigenthümerin und Mitverwalterin des gesammten Parkes ist.

Wir halten jedoch dafür, dass der Nutzen einer Vereinigung sehr bedeutend sein wird.

In erster Linie könnte jedenfalls die Wagentragkraft besser ausgenützt werden, sodann müssen nothwendigerweise die Kosten der Centralleitung geringer sein, als diejenigen der bestehenden acht Separat-Controlen.

Neuanschaffungen nach einem einheitlichen Profil können ihrer Bedeutung wegen vortheilhafter vergeben werden.

Es darf sogar die Frage aufgeworfen werden, ob nicht unter diesen Verhältnissen Neuanschaffungen speciell nur durch die hiezu wo nöthig erweiterten schweizerischen Bahnwerkstätten erstellt werden könnten.

Schliesslich bedenke man die Wichtigkeit eines einheitlich verwalteten Wagenparks bei allfälliger Mobilmachung der schweizerischen Armee.

Diese Vorschläge sind das Resultat empirischer Forschung und können dieselben auf erschöpfende Gründlichkeit keinen Anspruch machen; im Interesse der Sache möchten wir aber dennoch wünschen, dass dieselben von statistischer Grundlage aus, zur Aufklärung der fernerstehenden Eisenbahn-Interesenten einer eingehenden Werthung unterzogen würden C. M.

* *
*

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Aus dem Protocoll des Central-Comités.

Von den Sectionen Genf und Luzern sind officielle Anzeigen über die Neubestellung des Vorstandes eingegangen.

Derselbe besteht in der Section Genf aus den Herren:

Ad. Reverdin (père), Architect, Präsident
Henri Veyrassat, Ingenieur, Vice-Präsident
John Moschell, Ingenieur, Secretär
Jules Faesch, Ingenieur, Quästor.

Die Section Luzern bestellte den Vorstand wie folgt:

Herr H. V. Segesser, Architect, Präsident
„ Struppler, Maschinen-Ingenieur, Vice-Präsident
„ P. Wuest, Stadtrath, Actuar.

Die constituirende Sitzung der Section Luzern wurde zum grössten Theile den fröhlichen und ernsten Reminiscenzen des Zürcherfestes gewidmet und beschlossen, das Jahresfest 1877 in allen seinen Erscheinungen und Leistungen zum Gegenstand einer eigenen Discussion zu machen und hiefür der 1. December festgesetzt.

Die Section, welche auch die Cantone Uri, Schwyz und Unterwalden umfasst, zählt gegenwärtig 27 Mitglieder.

Betreffend die Ausstellungsangelegenheit ist zu berichten, dass die Unterhandlungen mit dem schweizerischen General-Commissariate betreffend Ausstattung und Möblirung der uns zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten im Ausstellungspalast in Paris beinahe zu Ende geführt sind. Dank der freundlichen Unterstützung des Herrn General-Commissärs Ed. Guyer ist es der Ausstellungs-Commission möglich geworden, für sämmtliche Einrichtungen, sowie auch für die Einrahmung der Pläne sehr annehmbare Offerten zu erhalten.

Die specielle Ausführung dieser Arbeiten leitet Herr Architect Jaeger in Paris.

Bei diesem Anlasse bemerken wir noch, entgegen einer da und dort irrthümlich bestehenden Ansicht, als ob die einzelnen Aussteller unseres Vereines noch grosse finanzielle Opfer zu tragen haben, dass nach den früher gefassten Beschlüssen der Gesammtverein für die Kosten aufkommt und dass, wenn überhaupt die Aussteller zu einem Beitrage herangezogen werden müssten, derselbe ein ganz geringer sein wird.

Schliesslich ist zu bemerken, dass der Ablieferungstermin, entgegen dem früher mitgetheilten Zeitpunkte, bis Anfang Februar verlängert werden kann.

Der Secretär: *A. Geiser*, Architect.

* *
*

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,3 m/, Airolo 8,5 m/, Total 24,8 m/, mithin durchschnittlich per Tag 3,5 m/.

* *
*

Stellenvermittelung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittelungs-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 Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Stellen suchende Mitglieder.

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

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.