Chemins de fer d'intérêt général en France

Autor(en): **S.d.C.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-6769

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

Es folgen nun die *Beschlüsse der Berner Conferenzen* (Capitel XII), welche in dem sogenannten Schlussprotocoll (13. October 1869) niedergelegt sind und das Material zu dem Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz (15. Oct. 1869) bilden, dem dann Deutschland (28. October 1871) ebenfalls beitrat. Wir werden den internationalen Vertrag, ergänzt mit den *Beschlüssen und Zusätzen der Luzerner Conferenz* (Cap. XIV), unsern Lesern gelegentlich mittheilen.

Die Zusammenstellung schliesst mit Anführung der *Beschlüsse der bundesräthlichen Gotthard-Expertise* (Cap. XIII), deren Sitzungen zwischen dem 21. Juli und 22. November 1876 stattfanden. Das Protocoll der Plenar-Commission sowohl als das voluminöse der von ihr bestellten technischen Subcommission bietet des Interessanten genug zu einer gelegentlichen selbstständigen Besprechung.

In den *Schlussbemerkungen* (Capitel XV) wird aufmerksam gemacht, wie die definitive Bewilligung der Subventionen wenigstens in der Schweiz auf Schwierigkeiten stosse, und wenn diese auch beigebracht seien, immer noch eine schwierige Aufgabe zu lösen bleibe, die ausserdem fehlenden Gelder zu annehmbaren Bedingungen zu erhalten. Zu Ende 1876 waren 82 Millionen verbaut, welche per Jahr mehr als 4 Mill. Zinsverlust repräsentiren und es könne die Verzögerung der Bauvollendung jetzt schon auf zwei Jahre angesetzt werden.

Der Verfasser tritt nicht auf die Gründe der heutigen schlimmen finanziellen Lage ein, aber erwähnt doch die Leichtfertigkeit, mit welcher 1872 auf Grund eines acht Jahre alten Voranschlages vorgegangen wurde und rechnet es Herrn Oberingenieur Hellwag als nicht geringes Verdienst an, dass er mit Aufstellung seines generellen Voranschlages radical vorgegangen sei.

Mit Hinweisung auf die wichtigsten eingangs (Cap. VIII) resumirten Voranschläge, denen als höchste Schätzung im Durchschnitt für die ersten zehn Jahre ein Reingewinn von 7 Mill. (?) gegenüberstehen, wird der Schluss gezogen, dass es kaum möglich sei, die nöthigen Summen zur Reconstruction des Gotthard-Unternehmens aufzubringen und desswegen die äusserste Sparsamkeit geboten sei. Es werden nochmals die bezüglichen drei Vorschläge resümirt:

1. Reduction der Zufahrtslinien. — 2. Ausführung von Trajectanstalten auf dem Vierwaldstättersee, eventuell Lago maggiore (Ersparniss 17 Mill.), da ja durch dieselben nur das Schienengeleise unterbrochen, dagegen keine Wagenladungen alterirt werden. — 3. Empfiehlt er dringend Anwendung des Zahnschienensystems, indem seine Betriebssicherheit nicht fraglich sei und die Trennung der Züge zur Beförderung auf den Steilrampen nicht so sehr auf die Gesammtbetriebskosten influiren können, um einen Grund für Verwerfung des Systems zu bilden. Durch dieses würde eine Verkürzung der theuersten Strecke um 15 Kilometer und eine Ersparniss von 18 Millionen erreicht. Diese Vorschläge, mit einem Verlust von 1 Mill. auf dem Betrieb der tessinischen Thalbahnen während der Bauzeit, schliessen gegenüber dem Capital von 187 Mill. mit einem Deficit von bloss 6 Mill.

Wenn es schwer falle, sich mit derartigen Vorschlägen zu befreunden, so vergesse man nicht, dass heute nur eine Radicalcur Erfolg haben könne, und Vertröstungen, Abstriche an den Voranschlägen, Hinaufschrauben der Hoffnungen auf höhere Einnahmen, Palliativmittel sind, welche die Krisis nur auf kurze Zeit hinausschieben. — Es wird schliesslich auf die unausweichliche Nothwendigkeit einer dritten internationalen Conferenz hingewiesen. P.

* * *

Chemins de fer d'intérêt général en France.

Recettes de l'exploitation.

D'après la statistique officielle, on constate les résultats suivants pour les années 1876 et 1877.

Ancien réseau.

	1876	1877
Longueur totale exploitée au 31 décembre	9 554 kil.	9 669 kil.
Recette totale pour l'année	647 372 355 fr.	632 036 546 fr.
Recette kilométrique	68 462 „	65 988 „

Nouveau réseau.

Longueur totale exploitée au 31 décembre	8 680 kil.	9 191 kil.
Recette totale pour l'année	183 590 824 fr.	181 840 479 fr.
Recette kilométrique	21 415 „	20 600 „

Réseau spécial et Compagnies diverses.

Longueur totale exploitée au 31 décembre	2 126 kil.	2 177 kil.
Recette totale pour l'année	27 259 416 fr.	28 322 575 fr.
Recette kilométrique	53 121 „	54 504 „

Ensemble du Réseau.

Longueur totale exploitée au 31 décembre	20 360 kil.	21 037 kil.
Recette totale pour l'année	858 222 595 fr.	842 199 600 fr.
Recette kilométrique	42 766 „	41 005 „

Au lieu de l'augmentation normale, on constate donc une légère diminution de recette, qui n'atteint pas 2 % pour la recette totale, mais qui est de 4 1/2 % sur la recette kilométrique. S. d. C.

* * *

Nécrologie.

Georg Gilbert Scott. England hat einen seiner berühmtesten Architecten, den hervorragendsten Gothiker der dortigen Schule, verloren. Am 28. März ist Sir Gilbert Scott im Alter von 67 Jahren einem Herzübel erlegen und am 6. April wurde sein Leichnam in dem Pantheon britischen Ruhms, der Westminster-Abtei, neben der Grabstätte Stephenson's beigesetzt. Die Menge der aus seinem Atelier hervor gegangenen Werke ist zahllos und beschränkt sich nicht allein auf Europa, sondern umfasst auch nicht wenige Bauten in fast allen britischen Colonien. Sein Andenken wird, weit über seine Heimath hinaus, fortleben als das eines Architecten ersten Ranges. D. B.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 34,0 m/, Airolo 21,1 m/, Total 55,1 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,9 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	73,75	67,50
Coltness	78,75	69,35
Shotts Bessemer	86,85	—
f. a. b. Glasgow		
Westküste	**No. 1**	**No. 2**
Glengarnock	70,60	65,00
Eglinton	64,35	62,50
f. a. b. Ardrossan		
Ostküste	**No. 1**	**No. 2**
Kinneil	—	62,50
Almond	66,25	63,75
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	53,45	51,55	49,70
f. a. b. inTees			
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.	150,00 —162,50	137,50—146,85	125,00—137,50
„ best	206,25 —212.50	150,00—159,35	— —
„ best-best	212,50 —228.10	175,00—184,35	— —
Blech No. 1—20	193,75 —206,25	187,50—200,00	— —
„ „ 21—24	231,25 —250,00	— —	— —
„ „ 25—27	268,75 —275,00	— —	— —
Bandeisen	168,75 —193,75	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		137,50—143,75 im Werk	143,75—150,00 im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.		
Australisch (Wallaroo)	Fr.	1825,00 —
Best englisch in Zungen	„	1700,00—1725,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„	1825,00—1875,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	„	1675,00—1687,50
Blei.		
Spanisch	Fr.	425,00—431,25
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	550,00—556,25

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.