

# Die Gesellschaft ehemal. Studirender des Schweiz. Polytechnikums

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2056>

## **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.

automatischen Backen festgehalten werden. Sobald die ungefähr 300 Fuss lange Kette abgelaufen ist, schliesst der Führer den Dampf ab und lässt durch Auslösung des Hebels die Quetschschuhe auf die Schienen herab. Dann bringt er die Trommel in Eingriff mit dem Paar Hilfszylinder und es beginnt das Aufwinden der Kette und das Heben des Zuges über die schiefe Ebene hinauf. Wenn die Maschine die Steigung selbst hinauf geht, so ist es gleichgültig, ob der Maschinist die Backen oben hält, oder wie bei den Wagen schleifen lässt. So wie der Zug bis zur Maschine emporgehoben ist, fährt diese weiter unter Abwindung der Kette, und so fort, bis die Höhe erklommen ist.

Mit dieser Art, starke Steigungen zu befahren, sind noch zwei Uebelstände verbunden, gegen welche vorgesorgt werden muss; es kann die Kette zu weit ab- und zu weit aufgewunden werden. Im ersten Fall fällt dieselbe einfach ab der Trommel und muss neu eingehängt werden. Der Maschinist wird aber bald lernen, einen Blick durch das Gitter der Fussplatte auf die Trommel zu werfen und dieselbe rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Dem zweiten Uebelstande ist in folgender sinnreicher Weise abgeholfen: Wenn Maschine und Zug um die Länge der Kette getrennt sind und das Nachziehen beginnt, so wird durch dieselbe Bewegung des Regulator-Handgriffes, der die Zugänge zum Hilfszylinder öffnet, eine Stange, die an ihrem Ende einen kleinen Buffer trägt, auf kurze Distanz über die gewöhnlichen hintern Buffer der Locomotive vorgeschoben. So wie der Leitwagen bei der Maschine ankommt, stösst er auf diesen Buffer, schiebt dessen Stange hinein und schliesst damit den Dampf von den Hilfszylindern ab. Dann hört die Trommel auf, sich zu drehen, und wird, wenn das nicht vorher gemacht wurde, nun ausser Eingriff gesetzt. Ein Modell dieser Maschine ist in London ausgestellt.

\* \* \*

**Betriebsresultate schweiz. Bahnen im Monate August 1874.** Wie die am Schlusse dieser Nummer angefügte Tabelle zeigt, ergeben die Betriebseinnahmen in diesem Monate August bei allen schweiz. Bahnen einen Ueberschuss, verglichen mit dem August des Vorjahres, mit Ausnahme der Zürich-Zug-Luzern-Bahn und der Ligne du Simplon. Die Betriebseinnahme der Rigi-Bahn lässt sich nicht eigentlich mit derjenigen im August 1873 vergleichen, da seit der Zeit ein neues Stück dazu getreten ist, was die Verhältnisse immer ändert. Wir bemerken, dass die Personenfrequenz auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern ziemlich grösser war als letztes Jahr, und werden den Grund der Mindereinnahme entweder in der zweitägigen Gültigkeit der Retourbillets oder in dem Vorwiegen des Localverkehrs gegenüber dem Touristenverkehr, verglichen mit demjenigen des Vorjahres, zu suchen haben.

Nehmen wir die acht ersten Monate dieses Jahres zusammen, so ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine kilometrische Mehrresp. Mindereinnahme in Franken, wie folgt:

Nordostbahn	+	2,2 0/0
Zürich-Zug-Luzern	-	0,5 0/0
Bülach-Regensberg	+	31,4 0/0
Centralbahn	+	5,3 0/0
Suisse Occidentale	+	0,8 0/0
Vereinigte Schweizerbahnen	+	14,5 0/0
Jura-Berne (ancien réseau)	+	3,3 0/0

\* \* \*

**Die Gesellschaft ehemal. Studirender des Schweiz. Polytechnikums** hielt am 27. und 28. September ihre Jahresversammlung in Luzern. Nach Verlesung des Protocolls der letztjährigen Sitzung gab Hr. Waldner, Präsident des Comité für Stellenvermittlung, eine Uebersicht über die Thätigkeit dieses Comité. Wir entnehmen demselben, dass durch das Comité im Jahre 1871: 6, 1872: 7, 1873: 10, 1874: 27 (wovon 14 Ingenieure und 13 Maschinenbauer) Stellenvermittlungen definitiv zu Stande gebracht wurden.

Während im vorigen Jahre 19 offene Stellen gegen 4 gesuchte beim Comité angemeldet waren, sind diessmal nur 9 offene gegen 30 gesuchte vorhanden. Diese letztern vertheilen sich wie folgt:

Ingenieurstellen	1	offen	16	gesucht
Geometerstellen	3	"	1	"
Maschinenbauerstellen	—	"	18	"
Architektenstellen	3	"	—	"
Lehrerstellen	2	"	—	"
Chemikerstellen	—	"	—	"

Das Anerbieten der Wochenschrift „Die Eisenbahn“, den Anzeigen des Comité für Stellenvermittlung eine eigene Columnne unentgeltlich zu öffnen, in der Meinung, dass dagegen die Mitglieder sowohl durch Beiträge und Mittheilungen, als durch Abonnements das Blatt unterstützen werden, wurde angenommen.

Die vom Quästor Hrn. Prof. Fliegner vorgelegten Vorschläge für 1874 und 1875 wurden genehmigt. Für 1875 stellt sich derselbe folgendermassen.

Cassa	Fr. 407
Einnahmen von 690 Mitgliedern (zu 5 Fr., die aber nur zu 4/5 eingehen)	2760
Allerlei	50
<b>Total</b>	<b>Fr. 3217</b>

Ausgaben für Verwaltung	Fr. 600
„ „ Bulletins	250
„ „ Adressverzeichniss	900
„ „ Wissenschaftliche Beilage	400
„ „ Stellenvermittlung	600
„ „ Allerlei	100
<b>Total</b>	<b>Fr. 2850</b>

Schliesslich wurden dem Vorstand von den HH. Director Dieler und Architect Périer verschiedene Anregungen zum Studium empfohlen. Es solle gesucht werden, die Einnahmen zu vermehren und die Ausgaben zu verringern; das Adressverzeichniss sei die dafür ausgelegten 900 Fr. lange nicht werth; die wissenschaftliche Beilage erfülle ihren Zweck auch nicht recht, und wäre es viel zweckmässiger, die Wochenschrift „Die Eisenbahn“ geradezu als Vereinsorgan zu adoptiren; die Bülletins könnten ebenfalls ausgelassen und die betreffenden Mittheilungen den Mitgliedern durch diese Wochenschrift bekannt gegeben werden.

Wir können nur wünschen, dass der Vorstand diese Anregungen angelegentlichst prüfe, und würden es als sehr im Interesse des Vereins liegend betrachten, wenn diese Fragen im Sinne der gemachten Anregungen entschieden würden. Wir vermögen wirklich nicht recht einzusehen, warum man die 1500 Fr., die der Verein jährlich an Drucksachen ersparen kann, nicht lieber einer nützlicheren Verwendung zuführt.

Nach den kaum zwei Stunden dauernden Verhandlungen folgte ein gemeinschaftliches Mittagessen im Schweizerhof. Der Nachmittag wurde durch eine Fahrt auf den Rigi ausgefüllt. Eine ziemliche Anzahl von Mitgliedern verwandte den Montag noch zu einem Besuche am Gotthard.

Die nächste Jahresversammlung findet in Biel statt.

\* \* \*

**Bund und Cantone.**

Unterm 21. Sept. genehmigte der Bundesrath die Hochbaupläne für die Stationen Bischofszell, Hauptweil, Kradorf und Arnegg der Bischofszeller-Bahn.

Aus dem Tractandenverzeichniss der am 5. October zusammentretenden eidg. Räte notiren wir:

13. Botschaft vom 1. Juni 1874 betreffend Zollbegünstigungen für Eisenbahnmateriale. (Beim Nationalrath anhängig.)
14. Rekurs der Regierung des Cantons Tessin gegen den Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, in Anständen mit der Gotthardbahngesellschaft über den Bezug von Zollgebühren auf eingeführten Eisenbahnbaumaterialien. (Beim Nationalrath anhängig.)
15. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Beim Ständerath anhängig.)
16. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. (Beim Ständerath anhängig.)
17. Bericht über die Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, dahin gehend: „Neue Eisenbahnconcessionen und Erneuerungen ablaufender Concessionen, sowie Bewilligungen von „Concessionsübertragungen und Fusionen werden nur unter „der Bedingung erteilt, dass die betreffenden Gesellschaften „binnen einer vom Bundesrathe festzusetzenden Frist auf „alle ihre noch inne habenden Prioritätsrechte Verzicht „leisten.“ (Beim Nationalrath anhängig.)
18. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.
19. Botschaft und Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn Stühlingen-Beringen.
20. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex.
21. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Rorschach-Heiden.
22. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Betriebsverpachtung der Arther-Rigibahn.
23. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Betriebsverpachtung der Regina Montium.
24. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem Gebiete.
25. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Thun-Konolfingen.