

# Petroleumgewinnung in Russland

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 14

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3742>

## **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.

la compétence et l'influence pourront contribuer à l'éclairer, lorsque le moment viendra de solliciter l'opinion de l'Académie."

M. Dupuy de Lôme, après avoir entendu la communication de M. de Lesseps, a demandé la parole et s'est exprimé ainsi:

„Pour parler d'abord du bâtiment à voiles, il est évident que, s'il a à faire de petites traversées dans la belle saison, il peut, sans imprudence, être chargé jusqu'à ce que son pont soit très-près de la surface de flottaison, et que, si ce même navire doit faire une longue navigation qui l'expose aux éventualités d'un grand voyage, il sera nécessaire de ne lui donner qu'un chargement bien plus modéré, en même temps qu'il faudra faire des prélèvements plus importants pour les vivres et les approvisionnements divers sur les espaces destinés aux marchandises à fret, ainsi que sur le poids total du chargement. Si l'on considère le bâtiment à vapeur dans lequel l'importance variable du combustible nécessaire à telle ou telle traversée, indépendamment des autres approvisionnements, prend une part si grande dans la place et le poids réservés au chargement total, on verra que la quantité maximum de marchandises que peut prendre le même navire à vapeur, varie dans des proportions énormes. Par exemple, tel paquebot à vapeur doit prendre, pour des traversées du Havre à New-York, plus de 1200 tonnes de charbon et à peine 600 tonnes de marchandises à fret, et si ce même navire faisait la traversée de Marseille à Alger, il lui suffirait de se munir de 200 tonnes de charbon au lieu de 1200, et il pourrait porter 1600 tonnes de marchandises au lieu de 600. Quel rapport exact et constant peut-on rechercher entre le tonnage légal de ce navire et sa faculté de porter tel nombre de tonnes de marchandises?"

„Il ne faut pas perdre de vue que le tonnage légal est une mesure de capacité intérieure servant de base à la perception des droits sur le corps du navire, mesure applicable seulement à telles ou telles parties consacrées aux marchandises et aux passagers, en laissant en dehors les espaces nécessaires à l'équipage, aux machines et aux approvisionnements de toutes sortes. Quant à l'unité de la mesure de capacité, qui correspond à une tonne de tonnage, elle ne peut être fixée que par le législateur qui, pour être équitable, doit avoir en vue une moyenne des chargements possibles et si variables, suivant la nature des marchandises et des voyages.

A. J.

\* \* \*

**France.** Il résulte des documents officiels publiés ces jours derniers, que 222 ponts ou ouvrages d'art ont été détruits ou dégradés pendant la guerre.

La réparation de ces ouvrages d'art a nécessité une dépense de 5,413,620 fr. 61 c. pour les frais à la charge de l'État.

Ces chiffres se répartissent de la manière suivante entre les seize départements ci-après:

		fr.	ct.
Aisne ... ..	27 ouvrages d'art ...	170,183.	28
Ardennes ... ..	24 „ ...	137,403.	79
Doubs ... ..	19 „ ...	312,550.	60
Eure ... ..	8 „ ...	426,955.	39
Jura ... ..	7 „ ...	50,607.	14
Loir-et-Cher ... ..	14 „ ...	173,563.	46
Loiret ... ..	6 „ ...	111,004.	42
Mayenne ... ..	5 „ ...	32,612.	01
Meuse ... ..	5 „ ...	27,573.	45
Nord ... ..	3 „ ...	22,279.	87
Haute-Saône ... ..	9 „ ...	122,986.	66
Seine ... ..	15 „ ...	2,408,666.	29
Seine-Inférieure ... ..	3 „ ...	26,295.	08
Seine-et-Marne ... ..	10 „ ...	385,878.	53
Seine-et-Oise ... ..	9 „ ...	765,391.	56
Somme ... ..	10 „ ...	57,397.	03
Dans 14 départements ... ..	51 „ ...	142,272.	05

Le total des dépenses qui précèdent, ajouté à 6,312 fr. 19 c. de dépenses diverses, donne le total égal de 5,413,620 fr. 61 c.

A. J.

\* \* \*

**Pétroleumgewinnung in Russland.** Pétroleum wird im Kaukasus hauptsächlich in Baku in ungeheuren Quantitäten angetroffen. Seit die Abgabe auf Pétroleum in 1872 abgeschafft wurde, hat der Ankauf vieler Quellen durch Private und die Baku-Pétroleum-Gesellschaft dieser Industrie bedeutenden Aufschwung gegeben. In der kurzen Zeit von 8 Monaten nach Aufhebung der Abgabe entstanden 80 Etablissements für die Zubereitung des Pétroleums für den Handel in der

Umgegend von Baku. Die Gesellschaft beabsichtigt eine Röhrenleitung von Baku bis zum Caspischen Meere zu legen und in jeder grössern Stadt an der Wolga Reservoir für das rohe Oel zu erstellen. Ferner sollen Raffinerien, Anlagen für Herstellung von Maschinenölen und für Leuchtgas errichtet werden. Die Dampfschiffgesellschaft auf der Wolga wird, nachdem sie einige Jahre durch die Concurrenz der Bahnen darniederlag, sich wieder bedeutend heben, und es sollen specielle Schiffe für den Petroleumtransport erbaut werden, welche die Fässer überflüssig machen. Die Gesellschaft wird im Anfange etwa 1700 Tonnen Oel in 24 Stunden gewinnen.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen. Die HH. Inspectoren Blonitzky und Seifert sind als Experten abgeordnet zur Collaudation der untern Section der Tössthalbahn und der Uetlibergbahn, welche beide Bahnen auf 1. Mai nächsthin dem Betrieb übergeben werden sollen.

Situationsplan und Längenprofil für die Bauausführung der Gäubahn haben, ersterer von Nr. 263 bis Olten, letzteres von Nr. 291<sup>60</sup> bis ebendahin, nebst den Specialplänen für den Aarübergang bei Olten die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Postunion. Nachdem die Ratification des Postvereinsvertrages vom 9. October 1874 von den Regierungen aller Vertragsstaaten, den 1. April war auch noch die letzte Beitrittserklärung, diejenige der Türkei eingegangen, angezeigt worden ist und auch die französische Regierung dem Bundesrathe durch ihren Botschafter die Erklärung hat zugehen lassen, dass sie vorbehaltend die Genehmigung der Nationalversammlung dem Vertrage unter einigen, den Vertragsbestimmungen nicht weiter als in Bezug auf die Inkraftsetzung für Frankreich mit dem 1. Januar 1876 — statt 1. Juli 1875 — entgegenstehenden Vorbehalten beizutreten bereit sei, hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 31. v. M. beschlossen:

1) den Zusammentritt der Abgeordneten der Regierungen der Vertragsstaaten zur Auswechslung der Ratificationsurkunden auf den 3. Mai nächsthin festzustellen;

2) als Vertreter der Eidgenossenschaft bei dieser Zusammenkunft, bei welcher die Beitrittserklärung Frankreichs ebenfalls zu Protokoll genommen werden soll, die HH. Bundespräsident Scherer, Vorsteher des politischen Departements, und Vicepräsident Borel, Vorsteher des Post- und Telegraphen-departements, zu bezeichnen.

Uri. Da der Unternehmer des Gotthardtunnels das Dynamitmagazin in Göschenen innert der durch Beschluss des Regierungsrathes vom 25. Jan. abhin festgesetzten Frist von gegenwärtiger Stelle nicht entfernte, und zudem stotfort bei Auflagerung des Dynamitvorrathes das erlaubte Maximalquantum überschreitet, so hat der Regierungsrath Strafüberweisung beschlossen.

Bern. Die Actionärversammlung der Fabrik für Eisenbahnmateriale hat den Jahresbericht der Verwaltung nach einer lebhaften Discussion, in der weder die Direction noch die Verwaltung geschont wurden, mit Stimmenmehrheit genehmigt. Zu Censoren wurden die HH. Schmid, Lommel, welche beiden über die Geschäftsführung die schärfste Kritik ausgeübt hatten, und Wih. Lauterburg gewählt.

Tessin. Eine gerichtliche Untersuchung über das angebliche Attentat gegen die Eisenbahn an der Tessinbrücke hat laut „Gazz.“ ergeben, dass ein Arbeiter ein Stück Holz und einen Stein auf der Bahn liegen liess, da er, von einem ankommenden Zuge überrascht, die Hindernisse nicht mehr zu beseitigen sich getraute. Am Paradisotunnel hatte ein junger, blödsinniger Mensch Steine auf die Bahn geworfen, um, wie er eingestand, zu sehen, wie der Zug in den See fahren würde.

St. Gotthard. Der Fortschritt in der Bohrung des Tunnels auf der Seite von Göschenen betrug 22,6 Meter, auf der Seite von Airole 22,5 Meter. Gesamtfortschritt 44,35 Meter. Mittlerer täglicher Fortschritt somit 6,22 Meter.

Graubünden. Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Erstellung eines neuen Bahnhofes in Chur beschlossen.

Nationalbahn. Wenn von öffentlichen Angelegenheiten im Canton Aargau gesprochen wird, so darf die Nationalbahn nicht unerwähnt bleiben. Freund und Feind sagen, es ist gut, dass sie unter Dach ist und wirklich ist es so. Den betheiligten Landesgegenden ist die Bahn zu gönnen und dem ganzen Canton ist die Ruhe nach endlosem Streit und Hader, der sein Gift bis in die obersten Landesbehörden verbreitet hatte, auch zu gönnen. Den 27. diess haben die aargauischen Interessenten eine Vorversammlung in Aarau gehalten, hauptsächlich zur Besprechung der an der Generalversammlung vom 5. April in Winterthur zu treffenden Wahlen. Man betrachtet es als zweifellos, dass der Canton Aargau in der ernern Direction vertreten sei; man nennt schon den Namen, jedoch ist auch hier Discretion am Platz.

Eine brennende Frage soll auftauchen darüber, ob die öffentliche Landstrasse (alte Bern-Zürichstrasse) der Nationalbahngesellschaft als Bahnkörper zu überlassen sei oder nicht. Die Regierung hat ein bezügliches Gesuch abgewiesen. Diese Frage ist einleuchtend eine sehr wichtige.

Nationalbahn. Bei der Generalversammlung den 5. d. im Stadthaus zu Winterthur waren 25-26,000 Actien vertreten. Die Statuten wurden ohne weitläufige Discussion genehmigt; dem Verlangen der zürch. Regierung nach zwei Vertretern im Verwaltungsrathe wurde bereitwillig entsprochen. Anlässlich der Wahl der Direction geriethen die Vertreter der zürcherischen Regierung (HH. Pfenninger und Ziegler) und Hr. Stadtpräsident Ziegler hart an einander. Die ersteren, so erzählt der „Landbote“ dieses Intermezzo, beantragten, dass vorerst zwei von den drei ständigen Directoren (Minister mit Portfeuille) gewählt, eine dritte Stelle einstweilen noch unbesetzt belassen werde, damit man Zeit habe, sich noch umzusehen und nicht ausschliesslich an die gedruckte Wahlliste gebunden sei. Es waltete über die betreffende Candidatur von Anfang an Differenz der Ansichten, auch war eine andere Nomination angeregt, jedoch in den letzten Tagen mit einer Ablehnung beantwortet worden. Da nun die Regierung fand, man sei dergestalt in einer Zwangslage, so griff sie zu obigem Ausweg und Ordnungsantrag. Zugleich verlangte sie geheime Abstimmung (nach Actienvertretung) über ihren Antrag, was natürlich bewilligt wurde.

Stadtpräsident Ziegler vertheidigte die Wahlliste und die Person des angefochtenen Candidaten (Hrn. Farnet), und ging dabei etwas scharf auf die Regierung los, indem er den gestellten Antrag als unerhört bezeichnete. Das veranlasste Regierungsrath Ziegler, seinem Collegen Pfenninger zu secundiren und dem Herrn Stadtpräsidenten die Censur „unerhört“ zurückzu-