

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 24

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

vorlag, wonach die Bahn ohne Opfer der beteiligten Gegend zu erreichen war, so wäre die Verantwortlichkeit des Comites ohne Zweifel eine schwierigere gewesen. Wenn der Herr Verfasser hierüber im Zweifel sein sollte, so rathen wir ihm, einmal bei den genannten Gemeinden Nachfrage zu holen und er wird bald in's Klare kommen.

Der Herr Verfasser gibt sehr ungenau an, dass nur Solothurner Interessen an der Gäubahn theilhaftig sind, indem von der 59 Kilometer langen Bahn sich 20 Kilometer im Canton Bern befinden, so dass beinahe eben so viele bernische als solothurner Interessen durch eine glückliche Lösung der Gäubahnfrage berücksichtigt worden sind. Das wird aber doch nicht als die Politik des Cantons Bern hingestellt werden wollen, die nicht alle Landestheile als gleichberechtigt anerkennen, also unter Umständen die Interessen gewisser Landestheile denjenigen der Jurabahn opfern würde.

Wir schliessen, indem wir dem Herrn Verfasser empfehlen, nicht selbst in die gleiche Befangenheit zu verfallen, vor der er am Schlusse seines eigenen Artikels so treffend die warnende Stimme erhebt.

* * *

Nachschrift.

Der Verfasser der Artikel „Die Krisis der Nordostbahn“ bittet uns um die Aufnahme folgender Notiz:

Dass meine Aufsätze über eisenbahnpolitische Fragen auf Widerspruch stossen würden, konnte ich vor Publication derselben wissen. Ich muss dieselben sogar wünschen, zunächst um die Beruhigung zu gewinnen, wirklich gelesen worden zu sein, dann aber hauptsächlich, um allfällig mein Urtheil berichtigen zu können.

Was nun speziell die Erwähnung der Gäubahn anbetrifft, so bildet die Uebernahme derselben durch die Centralbahn und die daran sich knüpfenden Konsequenzen ein so wichtiges Glied in der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik, dass es in meinem Ueberblicke nicht fehlen durfte. Die Führer und Anhänger der Bern-Winterthurer Partei betrachteten aber die damals eintretende Wendung als einen Verrath an ihrer Sache*), das weiss der Herr Einsender der „Abwehr“ ebensogut als ich; die Möglichkeit und Berechtigung einer andern Auffassung habe ich zudem ausdrücklich angedeutet.

Ein weiteres Eintreten würde übrigens nur zu neuen Meinungsverschiedenheiten führen, wie ich aus frühern Gesprächen mit dem Einsender entnehmen kann; möge er zum Schlusse trotz alledem meine freundlichsten Grüsse entgegennehmen.

*) Die damalige Stimme der Berner-Regierung, die sich doch als berufenen Vertreter der Berner-Interessen betrachten durfte, geht aus der Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juli 1873 betreffend die Uebertragung der Concession hinreichend deutlich hervor.

* * *

Vereinsnachrichten.

St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 17. Mai.

Herr Ingenieur Dardier hält einen Vortrag über das Project für Versorgung der Stadt St. Gallen mit Seealpeewasser.

Gelegentlich wird des kürzlich gemachten Vorschlages erwähnt, das Wasser von Alt St. Johann in Obertoggenburg herzuleiten.

Herr Maschineningenieur Faller übernimmt auf gestelltes Ansuchen für nächste Sitzung die Vorlage des ziemlich durchgearbeiteten Projects für allgemeine Versorgung mit Sitterwasser.

Die projectirte gemeinsame Rheinfahrt mit dem Zürcher Verein kam nicht zu Stande, da dieser schon eine Zusammenkunft in Zug mit den Central-schweizern verabredet hatte.

Nach kurzer Krankheit verschied unser Mitglied, Herr Architect Philipp Wartner, ein allgemein beliebter, biederer Colleague.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,4 m, Airole 23,3 m, Total 50,7 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,25 m.

Gotthardbahn. Die internationale Conferenz in Luzern arbeitet in grösster Stille und Zurückgezogenheit fleissig an der Lösung der ihr gesetzten schwie-

rigen Aufgabe. Anwesend sind als Vertreter Deutschlands die HH. General von Röder und Geheimrath von Kinnel; — von Italien die HH. Valsocchi, Generalsecretär des Ministeriums der öffentlichen Bauten; Massa, General-director der oberitalienischen Bahnen; Boccardo, Senator und Professor in Genua; Ritter Martuscelli, Vertreter der italienischen Gesandtschaft in der Schweiz; — von der Schweiz die HH. Bundesräthe Heer, Schenk und Welti; beigeordnet Hr. Gotthardbahninspector Koller; als Secretäre und Uebersetzer die HH. Dapples und Elie Ducommun.

Am Nachmittag des 4. Juni trat die Conferenz im „Hotel Bellevue“ zusammen und einigte sich über die Geschäftsordnung. Am 5. Juni: Allgemeine Umfrage über die gesammte Angelegenheit und gegenseitiger Meinungsaustausch. Anerkannt wurde, dass die erste Conferenz den Devis zu niedrig gegriffen, dass aber die Verwaltung auch Fehler begangen habe, doch müsse unbedingt das Unternehmen zu Ende geführt werden.

Am 6. Juni: Ausführung des ganzen Programms ist zur Zeit unmöglich, das Bauprogramm ist also zu reduzieren.

Am 7. Juni: Beschaffung der Hilfsmittel resp. des Mehrbedarfs; Zinsengarantie verworfen, dafür eine Combination von Subventionen und Privatcapital in Aussicht genommen.

Am 8. Juni: Reduction des Bauprogrammes; Steilrampen und Traject-schiffe vorläufig abgelehnt, Immensee-Pino in Aussicht genommen. — Wie die 45—50 Millionen Mehrbedarf aufzubringen sein werden, ist Sache weiterer Berathung. Die internat. Conferenz hat den 13. d. ihre Sitzungen geschlossen.

* * *

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	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	78,75	69,35	Gute Marken wie:			
Coltness	82,50	69,35	Clarence, Newport etc.	55,60	53,75	51,85
Shotts Bessemer	88,75	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	74,35	67,50	im Werk			
Eglinton	68,75	65,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnel	70,00	65,60	der Tagescours, sondern 1 Sch. zu			
Almond	70,00	65,60	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50 — 175,00	153,10 — 162,50
best	187,50 — 225,00	165,50 — 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	144,25 — 150,00	143,75 — 150,00
franco Birmingham	im Werk	im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 7. Juni.

Kupfer.	Fr.	1925,00	—
Australisch (Walleroo)		1862,50	— 1887,50
Best englisch in Zungen		2012,50	— 2050,00
Best englisch in Zungen und Stangen			
Zinn.	Fr.	—	—
Holländisch (Banca)		1837,50	— 1850,00
Englisch in Zungen			
Blei.	Fr.	506,25	— 512,50
Spanisch			
Zink.	Fr.	612,50	— 625,00
Englisch in Tafeln			

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Offene Stellen.

- Nr. 23 und 24 in Nr. 17 der „Eisenbahn“.
- Nr. 26 bis 20 „ 31 „
- Nr. 31. Ein Geometer, guter Zeichner als Gehülfe bei einer grösseren Katasterarbeit der Westschweiz.
- Nr. 32. Ein Maschinen-Ingenieur, der französischen Sprache mächtig, eventuell mit finanzieller Betheiligung nach der Westschweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

- Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.
- Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Betheiligung.

Bemerkungen:

- 1) Ankunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.