

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 16

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

nisse und Verhältnisse entstandenen Missgriffe ein vollständiges Aufgeben des bisherigen Verfahrens erheischen, wenn eine gedeihliche Entwicklung möglich werden soll, so wird allseitig zu erwägen sein, durch welche Mittel und Wege man zu günstigen Resultaten gelangen kann.

Es sind keineswegs nur die neuzubauenden, sondern auch die bestehenden Bahnen, bei welchen durch Anwendung ganz veränderter Principien grosse Vortheile erreicht werden können.

Wenn nun also von den verschiedensten Seiten anerkannt wird, das die Deutschen Bahnen, um zu einer weiteren gedeihlichen Entwicklung zu gelangen, nicht lediglich als Hauptbahnen und Secundärbahnen unterschieden, sondern in mehrere Classen eingetheilt werden müssen, und dass die verschiedenen Classen, welche den bisherigen Hauptbahnen angehören, nicht nach vollständig übereinstimmenden Grundsätzen behandelt werden dürfen, so folgt daraus, dass auch die Grundzüge für die Gestaltung der Hauptbahnen Deutschlands diesen neuen Anforderungen angepasst werden sollten, um in Zukunft für die verschiedenen Classen, in welche die bisherigen Hauptbahnen einzutheilen sind, massgebend sein zu können. Eine solche Umarbeitung müsste, nach der Ansicht des Verfassers, in einer Einschränkung und Vereinfachung der bezüglichen Vorschriften bestehen, so dass die dann noch verbleibenden Grundzüge auf alle Classen von Hauptbahnen Anwendung finden könnten, und in der Entwerfung verschiedenartiger Bestimmungen für verschiedene Classen von Hauptbahnen, wenn man sich den bisherigen Grundzügen thunlichst annähern und nicht auf das allgemein Erforderliche beschränken will. Es dürfte sich empfehlen, in diesem Fall die Hauptbahnen nach den Maximal-Geschwindigkeiten, womit dieselben im regelmässigen Verkehr befahren werden, in verschiedene Classen zu theilen.

Ein bezüglicher Antrag wurde bereits im Jahre 1874 Seitens der Direction der Altona-Kieler-Eisenbahn-Gesellschaft an die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet, aber von der technischen Commission des Vereins derzeit abgelehnt.

In jetziger Zeit dürfte vielleicht ein ähnlicher Antrag mehr Aussicht auf Erfolg haben.

**Das Strassenwesen des Cantons Bern.**

*Errata.*

Auf Seite 112 der Nummer 14, erste Spalte, 11. Linie von unten, lies: 1852 anstatt 1872.

Ebendasselbst, zweite Spalte, 14. Linie von unten, lies: 1863 anstatt 1873.

**Concurrenzen.**

*Protestantische Kirche in Leipzig.*

Bezüglich der Leipziger Kirchenconcurrentz entnehmen wir der „Deutschen Bauzeitung“ 3. April, dass nach Rücktritt des durch Krankheit verhinderten Oberbaurath Professor Dr. Semper, Wien, und des nach Olympia verreisten Geh. Baurath Professor Adler, Berlin, die Herren Oberbaurath v. Hansen, Wien, und Professor Nicolai, Dresden, zu Preisrichtern erwählt worden sind und die Wahl angenommen haben. Dieselben waren mit Herrn Oberbaurath Professor Schmidt, Wien, am 7. April zur Beurtheilung der Entwürfe in Leipzig zusammengetreten. 17. April. Die 80 eingesandten Projecte sind einschliesslich der drei prämirten von 12.—15. April in der Aula der Universität öffentlich ausgestellt von 9 Uhr früh bis 5 Uhr Nachmittags. Eintritt unentgeltlich.

**Vereinsnachrichten.**

*Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.*

43. und 44. Sitzung, vom 5. und 12. April 1878.

Haupttractandum: Entwurf der neuen Bauordnung Bern's. Nachdem das Memorial der Commission, enthaltend mehrere Abänderungs-Vorschläge mit der bezüglichen Begründung, gedruckt und den Mitgliedern des Vereines zum Studium zugeschiedt worden war, erfolgte in den beiden Sitzungen die artikelweise Berathung und Discussion. Schliesslich wurden diese Modificationen der Commission mit geringen Abänderungen durch den Verein angenommen und beschlossen, auf Ersuchen des Regierungsrathes demselben unsere Abänderungs-Vorschläge mitzuthellen.

**Technischer Verein in Winterthur.**

Freitag den 12. April.

Vortrag von Herrn Ingenieur Hirzel-Gysi über die „Brandt'sche Steinbohrmaschine“.

Nach einigen einleitenden Worten über die Steinbohrerei im Allgemeinen und den Vortheilen der Brandt'schen Maschine gegenüber den Percussions-Maschinen, beschrieb Herr Hirzel ihre Construction an Hand aufgelegter Zeichnungen und verwies, was ihre Leistungsfähigkeit und Haltbarkeit anbelangt, auf einen in der Zeitschrift des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ veröffentlichten Vortrag, gehalten von Herrn Professor Rud. Ritt v. Grimburg, welcher, als Unternehmer der „Salzkammergutbahn“ diese Maschinen zum ersten Male beim Bau des Sonnenstein-Tunnels am Traunsee in Anwendung brachte.

**Chronik.**

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,3 m, Airola 18,7 m, Total 46,0 m, mithin durchschnittlich per Tag 6,6 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	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	73,78	68,10	Gute Marken wie:			
Colts	79,70	70,00	Clarence, Newport etc.	53,75	51,85	50,00
Shotts Bessemer	85,00	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glenarnook	70,60	65,30	im Werk			
Eglinton	64,70	—				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinnell	—	62,50	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Almond	57,25	63,75	der Tagescurse, sondern 1 Sch. zu			
f. a. b. im Forth			Fr. 1,25 angenommen.			

**Gewalztes Eisen.**

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	156,25 — 175,00	140,00 — 146,85	125,00 — 137,50
best	206,25 — 212,50	153,10 — 159,35	—
best-best	212,50 — 228,10	178,10 — 184,35	—
Blech No. 1-20	193,75 — 212,50	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		137,50 — 143,75	143,75 — 150,00
franco Birmingham		im Werk	im Werk

**Verschiedene Preise des Metallmarktes.**

pro Tonne loco London.

Australisch (Wallaroo)	Fr. 1850,00	—
Best englisch in Zungen	1700,00 — 1750,00	—
Best englisch in Zungen und Stangen	1850,00 — 1950,00	—
Holländisch (Banca)	Fr. —	—
Englisch in Zungen	1687,50	—
Spanisch	Fr. 431,25 — 437,50	—
Englisch in Tafeln	Fr. 550,00 — 556,25	—

**Stellenvermittlung**

für die Mitglieder der

**Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.**

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. PAUR, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz, Nr. 4, Zürich, einzusenden.

**Offene Stellen.**

Ein praktisch erfahrener Ingenieur, zur Organisation und Betrieb eines Steinbruches, wo möglich mit Betheiligung (144).  
Le ministre des travaux publics de ..... désire engager une dizaine d'Ingénieurs pour le service des ponts et chaussées. Les candidats doivent avoir le diplôme (145).

Ein Maschinenconstructeur, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).  
Ein Maschinen-Ingenieur, im Construiren und in französischer Correspondenz bewandert (137).

**Stellen suchende Mitglieder.**

Architekten,	seither bei einer Bahngesellschaft (402).
„	gegenwärtig auf einem städtischem Bauamt (403).
Eisenbahningeniure	früher beim Bahnbau (847, 856, 853).
Ingeniure	für Civilbau (255, 710, 825, 730, 64, 869).
Maschineningeniure,	für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).
„	für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische
„	und französische Correspondenz (366).
„	für Eisenbahn-Maschinen dienst (509, 271).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.