

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Donnerstag, den 5. September.

Ausflug vom böhmischen Bahnhof aus (Rundfahrt in der sächsischen Schweiz) auf der neuen Bahnstrecke Pirna-Lohmen-Neustadt-Sebnitz-Schandau.

Schlussvereinigung.

Die mit der III. General-Versammlung verbundene Ausstellung von Gegenständen aus dem Gebiete des Hochbau- und Ingenieur-Wesens wird vom 31. August bis inclusive 12. September d. J. im Orangeriehaus an der Ostra-Allee abgehalten werden.

Erweiterungen dieses Programms werden im speciellen Programm später bekannt gegeben werden.

Indem wir unsern schweizerischen Vereinsgenossen von diesen beiden Einladungen Kenntniss geben, machen wir auf die Wichtigkeit der Verhandlungen des internationalen Congresses in Paris aufmerksam, hoffen anderseits auch, dass die freundliche Einladung nach Dresden guten Anklang finde.

Wir ersuchen diejenigen Collegen, welche am Congress theilnehmen wollen, sich direct in Paris zu melden, diejenigen welche nach Dresden zu gehen gedenken, dies möglichst bald dem unterzeichneten Central-Comité mittheilen zu wollen. Mit freundschaftlichem Grusse

Zürich, 5. August 1878.

Namens des Central-Comités
des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins,

Der Präsident:

A. Bürkli-Ziegler, Ingenieur.

* * *

Kleine Mittheilungen.

Hôtel pour les ouvrières, à New-York. — A New-York on vient d'inaugurer l'hôtel pour les ouvrières de cette ville. Cet hôtel a été fondé par Mr. Alexandre T. Stewart; il a coûté 10 000 000 fr.; le fondateur a fait abandon complet de cette somme à l'institution, qui doit se suffire à elle-même. L'hôtel renferme plus de 500 chambres, un certain nombre à deux lits, dont les dimensions sont de 9 m/ sur 5 m/; les chambres à un lit ont une superficie moitié moindre. Il existe aussi un certain nombre de salons à l'usage des locataires et des personnes venant les voir. La bibliothèque, qui renferme déjà 2500 volumes, recevra, de plus, les revues et les journaux. La principale salle à manger peut contenir 600 personnes à la fois.

Le but de la fondation est de donner aux femmes vivant de leur travail ce qu'il y a de mieux comme logement, mobilier, service et nourriture, pour 25 francs par semaine. Dans une salle disposée à cet effet, il sera fourni aux femmes ne pouvant loger dans l'hôtel, la meilleure nourriture possible à aussi bas prix que possible.

Mr. Stewart estimait que cette fondation, tout en assurant l'indépendance de 1000 ouvrières, contribuerait à la donner pour ainsi dire à 3 ou 4000 femmes en plus.

Pour donner une idée des dimensions et de l'outillage de la cuisine, nous dirons qu'il s'y trouve un gril de 2 m/ sur 4 m/ de long pour la cuisson des *griddles*, gâteau très-apprécié des ouvrières. La pièce est si vaste et aménagée de telle façon qu'on peut y préparer pour 5000 personnes à la fois une excellente cuisine à la française. G. d. A. et d. B.

Baugerüste aus Eisen. — Für den Abputz des Architecten-hauses in Berlin, wird gegenwärtig ein Baugerüste aus Eisen benützt.

Dasselbe besteht aus, in Abständen von 1,60 bis 1,80 m/ aufgestellten Masten aus eisernen Röhren von etwa 12 m/ Weite, deren einzelne Baulängen stumpf aneinander stossen und mittelst Muffe und Klemmschrauben zusammengehalten werden. Die hori-

zontalen Streichstangen sind Röhre von gleicher Stärke, wie die senkrecht stehenden sind mit den Masten mittelst Bügel und Schrauben verbunden. Die Netzriegel werden aus Röhren von 8 m/ Weite hergestellt.

* * *

Submissionsanzeiger.

Canton Baselstadt.

Termin 15. August. — Bezeichnung: *Arbeiten am Landarmenhaus Riehen, an das Baudepartement Basel.* Zimmer- und Schreinerarbeiten. Pläne und Accord-Bedingungen auf dem Bureau des Bauinspectors, Bischofshof.

Canton Bern.

Termin 12. August. — Bezeichnung: *Eingabe für Correction des Altenbergweges, an das Stadtbauamt Bern.* Erd-, Steinbett-, Maurer- und Steinhauerarbeiten. Pläne und Baubeschreibung bei Ingenieur von Linden, Stadtbauamt.

Canton Graubünden.

Bezeichnung: *Eingabe für Wasserleitung an A. Gadmer im Spinabad, Davos.* Erstellung und Lieferung einer Leitung von 1100 m/, Lichtweite 30 Centimeter. Fassen der Quellen. Nähere Auskunft dortselbst.

Canton Thurgau.

Termin 12. August. — Bezeichnung: *Eingabe für Dohle im Langmoos, an das Strassen- und Baudepartement in Frauenfeld.* Auskunft dortselbst.

Termin 14. August. — Bezeichnung: *Eingabe für Strassenbaute Schlauch-Schönenberg, an Herrn Vorsteher Allenspach im Schweizerholz-Tannen.* Länge 589 m/, Erdbewegung 2950 Kubicmeter. Auskunft dortselbst.

Termin 20. August. — *Hebung eines 12 m/ tief liegenden mit Sand beladenen Schiffes im Bodensee bei Hemmenhofen.* An die Notariatskanzlei Berlingen.

Bezeichnung: *Maurer- und Zimmerarbeiten im Schulhaus Oberhofen, an Armenpfleger Schelling in Dettighofen.*

Canton Zürich.

Termin 12. August. — Bezeichnung: *Eingabe für Randsteine, an F. Widmer, Bauvorstand Riesbach.* Trottoirs. Lieferung von circa 600 m/ Randsteinen. Bedingungen auf dem Baubureau Riesbach.

Termin 17. August. — Bezeichnung: *Strassencorrection Knonau an die Direction der öffentlichen Arbeiten, Zürich.* Correction der Strasse I. Classe im Dorfe Knonau. Pläne, Vorausmass und Bauvorschriften auf der Kanzlei der Direction der öffentlichen Arbeiten, Obmannamt.

Termin 26. August. — Bezeichnung: *Eingabe für Herstellung der Abzugs-Canäle im Industriequartier an der Limmat nebst der Verlängerung der Sammel-Canäle, an Bauherrn A. Vægeli-Bodmer, Zürich.* Pläne und Uebernahms-Bedingungen im Städtischen technischen Bureau, Rüdén, 2. Etage, Zürich.

* * *

Geschäftliche Notizen.

Seit Montag ist das technische Central-Bureau der Gotthardbahn von Zürich nach Luzern übersiedelt.

* * *

Chronik.

Cantone.

Bern. — Ueber einen Eisenbahnzusammenstoss, der am 1. August Vormittags in Bern stattgefunden, berichtet das „Intell.-Bl.“ Folgendes: In Folge unrichtiger Weichenstellung kam der von Paris um 10 Uhr 25 Minuten eintreffende Zug beim Einfahren in den Bahnhof Bern auf ein falsches Geleise, auf welchem drei leere Personenwagen der Jura-Bern-Luzern-Bahn standen. Dieselben wurden durch den Zusammenstoss gegen den Kehrhofübergang beim alten Bärengraben gedrückt, demolirten die hier stehende Weichenwärterhütte gänzlich und erlitten sämtlich grössere oder geringere Beschädigungen. Der einfahrende Zug hat keinerlei Havarien zu verzeichnen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 28,9 m/, Airola 43,2 m/, Total 72,1 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 10,3 m/.

Gotthardbahn. — Der Nationalrath hat die Bundessubvention von 6 1/2 Millionen für den Gotthard, mit 69 gegen 36 Stimmen beschlossen.

Jura-Bernbahn. — Der am Samstag der Generalversammlung der Actionäre vorgelegene Jahresbericht für 1877 weist folgendes Betriebsergebniss: Einnahmen Fr. 4 198 314,63; Ausgaben Fr. 2 878 341,01. Netto-Betriebsergebniss

Fr. 1319 873,62; sonstige Einnahmen Fr. 110 079,86, zusammen 1 430 053,48 Fr. Davon sind noch diejenigen Ausgaben abzuziehen, die nicht mit dem Betrieb zusammenhängen, im Betrage von Fr. 187 328,54; ergibt Fr. 1 242 724,94 dann der Saldo pro 31. December 1876 von Fr. 15 889,36, macht einen Nettoertrag von Fr. 1 258 614,30, der folgendermassen zur Verwendung gelangt: Obligationenzins Fr. 1 036 167; reglementarischer Zuschuss in den Reservefond Fr. 83 000, zur Disposition des Baues Fr. 100 000; Amortisation des Deficits von 1875 bei dem Betrieb der Bern-Luzern-Bahn Fr. 12 511,40. Saldo auf neue Rechnung Fr. 26 925,81.

Verschiedenes.

Der internationale Eisenbahn-Congress hat folgende neun Artikel aus dem kürzlich auf der Berner Conferenz ausgearbeiteten Entwurf angenommen:

1. Die Compagnien sollen verpflichtet sein, Reisende oder Gepäck mit directem Dienst, einem einzigen Billet und einem einzigen Gepäckschein auf dem Eisenbahnnetz der contrahirenden Staaten zu befördern.
2. Die Compagnien haben Reisende und Waaren auf dem billigsten Wege, wenn nicht das Gegentheil verlangt wird, zu befördern.
3. Der Absender oder Empfänger, Inhaber eines Doppels des Frachtbriefes, hat allein das Recht, über die unterwegs befindliche Waare zu verfügen.
4. Der Beschädigte ist befugt, gegen die expedirende oder gegen die die Waaren empfangende Compagnie, je nach seiner Wahl gerichtliche Klage zu erheben.
5. Das competente Gericht ist das des Beklagten, welches nach den Gesetzen und der Jurisprudenz seines Landes entscheidet.
6. In Transportssachen soll die Verantwortlichkeit der Eisenbahn diejenige des gemeinen Rechts ohne Restriction sein.
7. Die Entschädigung wird nach Verhältnis des Handelswerthes des verlorenen oder beschädigten Gegenstandes berechnet und der Beschädigte kann ausserdem Ersatz je nach dem erlittenen Schaden erhalten.
8. Selbst nach Empfang der beförderten Gegenstände und nach Bezahlung der Transportkosten kann der Destinatär eine Klage wegen nicht augenfälliger Beschädigung anstellen, vorausgesetzt, dass die Feststellung der Beschädigungen gerichtlich binnen zehn Tagen nach Empfang geschehen ist.
9. Die Compagnien sollen gehalten sein, die unrechtmässig eingezogenen Taxen zurückzuerstatten.

— *Transport-Congress in Paris.* — Der Transport-Congress, bestehend aus Fachmännern und Persönlichkeiten, welche die Communicationsfrage zu ihrer Aufgabe machen, hat am 22. Juli seine Sitzungen unter dem Präsidium von Senator Feray begonnen. Es handelte sich zuerst um zwei Eisenbahnen, deren Bau oder Ausbau der internationale Verkehr erfordert. Herr Levasseur, ein in der ökonomischen Welt wohlbekannter Mann, setzte sehr geistreich auseinander, dass Weltausstellungen ohne Eisenbahnen eigentlich nicht gut möglich wären. In der That ist jede Ausstellung seit dem Jahre 1851, wo es nur eine kleine Anzahl Schienenwege gab, in dem Maasse umfassender gewesen, als die Eisenbahnen sich mehrten. Ein anderes nicht minder bedeutendes, von Levasseur nachgewiesenes Phänomen ist die gleichmässige Entwicklung der Bahnen in Europa und Amerika. Dies- wie jenseits des Oceans mehren sich die Schienenwege nicht blos in gleichem Maasse, sondern der Stillstand und Fortschritt ist ebenfalls ein gleichzeitiger. Allenthalben aber steht die Eisenbahn-Entwicklung in geradem Verhältnis mit der Dichtigkeit der Bevölkerung und in verkehrtem mit der Erhöhung des Bodens, daher auch in ebenen Ländern, wie Belgien, England u. s. w., diese Entwicklung am raschesten vor sich gehe. Die Schweizer suchen gegenseitig die Wichtigkeit der Simplon- und Gotthardbahn hervorzuheben. Die interessanteste, durch die politischen Ereignisse actuell gewordene Frage ist jene der asiatischen Bahnen. Cotard, Ingenieur des Herrn Lesseps bei dem Suez-Canal-Bau, trat für die russische Linie über Orenburg, Taschkend durch die Mongolei und den Himalaya ein. Das ist nach seiner Ansicht die kürzeste Linie, auf der man von London Calcutta in 11 Tagen erreichen könnte. Es ist dies das Contreproject der Euphratbahn, der Gegenplan des englischen. Die Ziffern für den Bau und das Erträgniss sind phantastisch. Er will den Weg durch die Steppen und das höchste Gebirge der Erde mit 200 500 Fr. per Kilometer, im Ganzen mit 800 Millionen herstellen. Das Himalaya-Gebirge ist nach seiner Meinung leichter übersteiglich als die Alpen, die Schneelinie ist dort höher. General Kauffmann und Grossfürst Nicolaus haben die Behelfe für den Plan gegeben. Das Geld dazu aber wird wohl Europa nicht hergeben. Herr Baum, ein anderer französischer Ingenieur, zeigt die Fabelhaftigkeit dieses Projectes, das Bahnen durch Gegenden führen will, wo Wasser und Brennstoff fehlen, wo die Sicherheit der Reisenden, der Waaren und des Bahnkörpers selbst im höchsten Maasse gefährdet ist. Für eine solche Bahn könnten nur strategische Gründe sprechen. Der Krieg der Eisenbahn-Projecte ist nicht minder interessant als jener mit den Waffen, und die Auseinandersetzung Cotard's im Trocadero-Saale zeigt ungefähr, was Lord Beaconsfield im Auge hatte, als er den Vertrag vom 4. Juni abschloss.

* * *

Verfügungen.

Geldanweisungs-Verkehr mit Frankreich.

Die französische Postverwaltung wird vom 1. August nächsthin an bis auf Weiteres, *versuchsweise neben dem bisherigen Mandat-System* auch das *Carton-System* zur Einführung bringen und zwar in der Weise, dass es dem

Einzahler jeweilen überlassen bleibt, das eine oder das andere System zu wählen.

Die schweizerischen Postbureaux können daher von genannten Zeitpunkte an aus Frankreich sowohl wie bisher *Avise* erhalten, zu welchen die Adressaten die Mandate vorzuweisen haben, als auch auf *Cartons* ausgefertigte Mandate empfangen, welche ihnen durch die Aufgabe-Bureaux *unter Couvert* zugesandt werden.

Solche *Carton-Mandate* sind nun ganz in gleicher Weise auszahlend wie die internen beziehungsweise diejenigen aus Deutschland etc. (zwar offen-) einlangenden Geldanweisungen.

Bern, 29. Juli 1878.

Das Oberpostsecretariat.

* * *

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	72,50	66,90	Gute Marken wie:			
Coltness	76,25	68,45	Clarence, Newport etc.	57,50	51,25	48,75
Shotts Bessemer	82,50	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen			
Glegarnock	68,75	63,15	im Werk			
Eglinton	62,50	61,25				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3				
Kinneil	—	61,90				
Almond	65,65	62,50				
f. a. b. im Forth						

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, 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 — 146,90	125,00 — 137,50
" best	206,25 — 212,50	150,00 — 159,40	—
" best-best	212,50 — 228,15	175,00 — 184,40	—
Blech No. 1—20	193,75 — 206,25	196,90 — 203,75	—
" " 21—24	231,25 — 250,00	—	—
" " 25—27	268,75 — 275,00	—	—
Bandeisen	175,00 — 157,50	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		134,40 — 143,75 im Werk	125,00 — 131,25 im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

	Kupfer.	
Australisch (Wallaroo)	Fr. 1818,75	— 1825,00
Best englisch in Zungen	" 1725,00	— 1750,00
Best englisch in Zungen und Stangen	" 1825,00	—
	Zinn.	
Holländisch (Banca)	Fr. —	—
Englisch in Zungen	" 1625,00	— 1637,50
	Blei.	
Spanisch	Fr. 412,50	— 421,90
	Zink.	
Englisch in Tafeln	Fr. 550,00	— 562,50

* * *

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

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

Offene Stellen.

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,	bei einer Bahngesellschaft als Bureauchef (402).
Architect,	früher auf einem städtischen Baubureau tätig (898).
Maschineningenieure,	für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).
"	für Eisenbahn-Maschinen (71, 151, 509, 605).
Eisenbahningenieure	früher beim Bahnbau (126, 133, 163, 767).
Ingenieure	für Civilbau (283, 346, 416, 730, 816).

* * *