

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 4

PDF erstellt am: **09.08.2024**

### **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.

Fernere Mitglieder:  
Herr Egger, Maschinenmeister der Schweizer Central-Bahn in Olten, und  
" E. Glutz, Architect.

**Section Winterthur.**

2. Constituirung. Mitgliederzahl 41.  
Vorstand: Herr F. Autenheimer, Director des Technikums, Präsident.  
" A. Studer, Architect, Actuar.  
" W. Giesse, Städtg., Quästor.

**Section Bern.**

3. Neuwahl des Vorstandes:  
Herr Hugo v. Linden, Ingenieur, Präsident.  
" Anselmier, Ingenieur, Secretär.

Im Fernern haben wir noch die Mittheilung zu machen, dass die Ausstellungs-Commission an Stelle des in einen andern Wirkungskreis übergetretenen Herrn Waldner, den Herrn Maschinen-Ingenieur Schellhaas zum Secretär für die Ausstellung gewählt hat.

Für das Central-Comité: Der Secretär: A. Geiser.

**Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Sitzung vom 9. Januar 1878.

Anwesend 36 Mitglieder, 3 Gäste.

Das Haupttractandum der heutigen Sitzung bildete ein äusserst interessanter Vortrag des Herrn Ingenieur Müller, über die Zustände in Bulgarien und Rumänien während einer Episode des russo-türkischen Krieges. Herr Müller hatte nämlich von seinem Hause, den Herren Näff und Zschokke, den keineswegs leichten Auftrag erhalten, sich wegen einer Lieferung von hölzernen Baracken mit den Bevollmächtigten der russischen Regierung ins Einvernehmen zu setzen und an Ort und Stelle zu unterhandeln, hauptsächlich aber zu untersuchen, ob die Verkehrsverhältnisse eine prompte und nicht allzu kostspielige Lieferung einer allenfallsigen Bestellung gestatten würden. — Die betreffenden Untersuchungen führten zwar, wie wir nachher sehen werden, zu einem negativen Resultate; dagegen hatte der Vortragende Zeit, sich während die notwendigen Verhandlungen länger hinausgezogen wurden, gelegentlich mit den an der untern Donau bestehenden abnormen Zuständen bekannt zu machen.

Wir müssen uns leider darauf beschränken, aus dem interessanten Bericht nur Einzelnes hervorzuheben.

Herr Müller trat seine Reise am 27. October v. J. an und befand sich bereits am 1. November in Bukarest. Gleich in den ersten Tagen sah er die grossen Schwierigkeiten, welche sich einem Transport von Baracken nach dem Kriegsschauplatz entgegenstellten. Die einzige Route, welche ihm als einermässen practicable erschien, war der bedeutende Umweg von Wien über Lemberg - Czernowitz nach Bukarest. Aber auch diese Linie war mit einem ganz kolossalen Verkehre überladen, so dass ein rechtzeitiges Liefern sehr zweifelhaft erschien und ausserordentliche Unkosten im Gefolge gehabt haben würde, da bei diesen Bahnen nicht nur die Achsenlager, sondern auch die Bahnangestellten einer nachhaltigen Schmierung bedürfen. Aus diesem Grunde verzichtete Herr Müller auf das sonst glänzende Aussehen bietende Geschäft.

Hervorzuheben ist die fast unglücklich erscheinende Thatsache, dass die Bahn durch Rumänien, welche den Hauptverkehr von Russland nach dem Kriegsschauplatz zu bewältigen hat, nur einspurig angelegt ist und dass es den Russen nicht eingefallen war, auf eine zweispurige Anlage hinzuwirken, oder nachträglich eine solche erstellen zu lassen.

Der Verkehr auf dieser Bahnstrecke ist in Folge dessen ein ganz abnormer, und dass derselbe überhaupt bewältigt werden kann, ist einzig den unermüdeten Beamten zuzuschreiben.

Der Vortragende hielt sich längere Zeit in Bukarest auf. Er schilderte mit treffenden Worten die dortigen Verhältnisse. Wie daraus hervorging, scheint diese Stadt ein Sammelpunkt aller möglichen heruntergekommenen Individuen zu sein. „Schöner aber als Alles und mehr noch dazu“, muss ein Aufenthalt in Simniza gegenüber dem vielgenannten Sistowa sich anlassen, wo in Baracken, von Strassenkoth construirt, die nobelste und theuerste Unterkunft gefunden werden musste, andere Baracken sind in die Erde gegraben. Einer Beschreibung dieser Wohnstätten mit allen damit im Gefolge befindlichen Unzukömmlichkeiten müssen wir uns hier enthalten!

Herr Müller traf bei seinen Streifzügen durch Bulgarien und Rumänien auch einen Schweizer Militär, Herrn Major Colombi, an, der über seine Erfahrungen in militärischer Beziehung einen Bericht abgeben wird.

Was nun die sehr werthvollen militärischen Winke anbetrifft, die uns der Berichterstatter gab, so schien derselbe einen nicht ungünstigen Eindruck von der russischen Armee, besonders von dem Geniecorps erhalten zu haben. Besonders wird die gute Bewaffnung und die tüchtige Artillerie gerühmt. Dagegen sollen nicht alle höhern Militärs den Eindruck grosser Fähigkeit und Intelligenz auf ihn gemacht haben. Sehr geringes Lob wird indessen der allerwärts aufs höchste berüchtigt gewordenen Unordnung in der Verpflegung spendet und mit vollem Recht. Die Russen scheinen in dieser Beziehung absolut Nichts gelernt zu haben. Die Lieferungsgeschäfte für die Armee liegen, nach den Mittheilungen des Herrn Müller, der eine Anzahl markante Beispiele, die wir der Kürze halber nicht citiren wollen, auführte, sehr im Argen. Wir beschränken uns nur darauf hinzuweisen, dass auch an der untern Donau der Grundsatz: „Ein Ingenieur kann Alles“ seine vollste Anwendung findet, indem ein dortiger Fachgenosse die Lieferung von ein paar Tausend — Stiefeln! übernommen hatte.

Mit dieser Erörterung möge die Wiedergabe des sehr verdankenswerthen Vortrages seinen Abschluss finden.

W.

**Technischer Verein in Winterthur.**

Die Jahresversammlung bestellte den Vorstand aus den Herren:  
Hirzel-Gysi, Maschineningenieur, Präsident.  
C. Diethelm, Actuar.  
J. J. Reifer, Quästor.  
Dr. Annahaim, Chemiker.  
Springer, Ingenieur.

Freitag den 11. Januar hielt Herr Ingenieur Boshard einen Vortrag über „Spinnerei“.

Anwesend waren 29 Mitglieder, welche dem anziehend gehaltenen Vortrag mit Interesse folgten.

\* \* \*

**Chronik.**

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,6 m/, Airolo 10,7 m/, Total 27,3 m/, mithin durchschnittlich per Tag 3,9 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	75,00	68,10	Gute Marken wie:			
Coltness	81,25	69,35	Clarence, Newport etc.	56,25	53,75	51,25
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	71,85	65,00	im Werk			
Eglinton	66,25	63,10				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	66,85	63,75	der Tagescurrs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	66,85	63,75	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

**Gewaltes Eisen.**

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00—175,00	140,00—150,00	— —
" best	206,25—212,50	153,10—162,50	— —
" best-best	212,50—228,10	178,10—187,50	— —
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—150,00	— —
franco Birmingham		im Werk	im Werk

**Verschiedene Preise des Metallmarktes.**

pro Tonne loco London.

	<b>Kupfer.</b>	Fr.	1875,00—1887,50
Australisch (Wallaroo)		"	1750,00—1762,50
Best englisch in Zungen		"	1925,00—1950,00
Best englisch in Zungen und Stangen			
	<b>Zinn.</b>	Fr.	— —
Holländisch (Banca)		"	1700,00—1750,00
Englisch in Zungen			
	<b>Blei.</b>	Fr.	462,50—468,75
Spanisch			
	<b>Zink.</b>	Fr.	575,00—587,50
Englisch in Tafeln			

\* \* \*

**Stellenvermittlung**

für die Mitglieder der

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

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

**Offene Stellen.**

Ein Ingenieur zur Aufsicht über Instandhaltung der Werkstätten und Maschinen in ein Eisenwerk in Elsass-Lothringen (128).  
Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

**Stellen suchende Mitglieder.**

Maschineningenieure, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).  
" für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).  
" für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).  
Eisenbahningenieure früher beim Bahnbau (847, 856).  
Ingenieure für Civilbau (255, 710).

Redaction: H. PAÜR, Ingenieur.