

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 4

## 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:** 06.02.2025

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

schwierigkeiten im Norden führte zu einem Abschlag des Roh-Eisens auf 73s., angesichts einer sehr beschränkten Production, Shropshire und Staffordshire folgten mit einem Abschlag von 20s. auf heiss und kalt erblasenem Roheisen. Durch diese ganze Periode wurden die Fabrikanten beharrlich von den Händlern unterboten, die es unmöglich fanden, Geschäfte zu machen anders als mit einer Reduction von 5s. per Tonne auf den co-irten Preisen. Diese Baissetendenz machte sich stark fühlbar. Kommende Reduction in Kohle, Eisen und Löhnen schien Manchem unmittelbar bevorstehend, und jene Klasse, welche als „schwache Hände“ bekannt sind, zeigte eine beständige Hinneigung lieber sofort zu verkaufen, als noch länger und vielleicht viel Schlimmeres zu erwarten.

Während die Verhältnisse zwischen Capital und Arbeit in Schottland noch nicht ganz in Ordnung waren, brach unter den Minen-Arbeitern in Staffordshire eine grosse Arbeitsenthaltung aus. Diese Bewegung, welche 15,000 Menschen zum Nichtsthum verurtheilte, ist bemerkenswerth als eine jener hoffnungslosen Anstrengungen, die ebende Fluth aufzuhalten, welche — unermessliche Entbehrungen hervorrufend — nur dazu dienen, zu zeigen, dass Arbeitsenthaltungen gegenüber einem fallenden Markt durchaus und gänzlich eitel sind.

Im Mai kamen weitere Arbeitsenthaltungen. Die Durham-Kohlenarbeiter und Hochofen-Leute in der Hoffnung, dass das Aufhören der Production eine Reaction im Markt hervorbringen und dadurch ihr Vorgehen rechtfertigen werde, setzten gegen die Herabsetzung der Löhne eine Arbeitsenthaltung in's Werk. Doch wartete ihrer schwere Enttäuschung, und nach kurzem Kampfe waren sie zufrieden damit, das Unvermeidliche anzunehmen. Kaum waren diese Schwierigkeiten in Ordnung, als die Cleveland Eisen-Bergleute ebenfalls beschlossen, sich einer Herabsetzung der Löhne zu widersetzen; sie haben seither Zeit gehabt, ihren Entschluss zu bereuen. Unter dieser Reihe von Schlägen hatte die Industrie von Cleveland schwere Entmuthigung gelitten. Eigenthümer, welche nicht glücklich genug waren, grosse Vorräthe an Eisensteinen bei der Hand zu haben, waren gezwungen, Erze von andern Districten einzuführen und ihre Oefen auf Schlacken-Blast zu setzen — dabei den Markt mit geringerem Eisen überladend — oder den gewaltigen Verlust auf sich zu nehmen, dieselben ganz auszublasen. Endlich ist die Arbeitsenthaltung beendet, nachdem sie den Herren und den Arbeitern enorme Verluste gebracht hat.

Während dieser unglücklichen Streitigkeiten wurde eine künstliche Spärlichkeit in den höhern Graden von Roheisen in's Werk gesetzt. Die Production war bedeutend reducirt, und was an kleinem Eisen gemacht wurde, war von der Qualität der Schmiede. Es bestand und besteht unglücklicher Weise schwache Nachfrage, aber geringe Vorräthe haben die Haussiers angespornt, den Markt aufzurütteln. Während der letzten Maitage und der ersten Woche des Juni wurde ein Steigen um 7s. per Tonne in Warrants erzielt, indem die Preise plötzlich von 87s. auf 94s. sprangen; seit der Zeit haben heftige Fluctuationen Platz gegriffen, welche die Warrants bis 105s. trieben, und so die Hoffnungen der enthusiastischen Haussiers, welche zur Zeit der grössten Depression behaupteten, die Warrants würden wieder auf 100s. gehen, mehr als verwirklicht.

Im gegenwärtigen Moment ist der Warrant-Markt immer noch total unter dem Einfluss der Speculation. Während der letzten paar Tage schwankten die Preise zwischen 92s. und 102s. Es wird wenig gehandelt, wie bei dem unbeständigen Aussehen des Marktes erklärlich, das Alle erschreckt, mit Ausnahme der Eingeweihten; die Vorräthe mehren sich deshalb wieder. Cleveland-Preise streichen in allen Werthen herum, da der neulichen Hausse durch die Rückkehr der Eisen-Bergleute an die Arbeit ein Gegengewicht gegeben ist. Doch ist aus der Bereitwilligkeit der Händler, unter den Quotationen zu verkaufen leicht zu schliessen, dass ein Heruntergehen der Eisenpreise nicht sehr entfernt ist.

Eines der befriedigendsten Resultate der reducirten Brennmaterialpreise ist das kommende Wiederaufleben der Sheffield-Industrie. Lange matt gelegt durch die Schwierigkeit der Regulirung der Arbeiterfrage und den starken Widerstand des Coko-Marktes, ist jetzt das wünschbare Ende nahe. Alles in Allem, sind die Aussichten dieses Departements sehr erfreulich. Bessemer Stahl ist wieder in starker Nachfrage, und der amerikanische Handel, dessen Verlust so schwer gefühlt wurde, hat unverkennbare Zeichen wiederkehrenden Lebens gegeben. Ob die grossen Gewinne und hohen Löhne der vergangenen Aera der Blüthe wiederkehren, ist eine zweifelhafte Frage; aber die Zukunft ist voll Hoffnung für Jene, welche bereit sind, mit bescheidenem Lohn sich zu begnügen.

**Eisenbahn-Academie.** Im Deutschen Reichseisenbahnamt soll der Entwurf für die Organisation einer technischen Hochschule zur Ausbildung von höhern Eisenbahnbetriebsbeamten ausgearbeitet werden. Im Etat pro 1875 soll zur Erhaltung dieses Institutes eine Summe von 10,000 Thalern ausgeworfen werden. (D. V. Z.)

\* \* \*

**Bern.** (Corresp. vom 19. Juli.) Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 14. Juli einem Gesuche der Eisenbahnunternehmung Sulgen-Gossau-Bischofszell entsprochen und die Frist für den Beginn der Erdarbeiten auf St. Galler Gebiet um einen Monat verlängert.

Am 15. Juli hat sich der Bundesrath mit dem Transportreglement, welches für die schweiz. Localbahnen im Entwurf ausgearbeitet worden ist (zunächst für Herisau-Winkeln), befasst und demselben provisorisch und im Allgemeinen die Genehmigung erteilt. Ueber einzelne Punkte walten noch Differenzen und wird vorerst die Direction der Localbahnen ihre Vorstellungen dem Bundesrath einreichen, bevor die definitive Schlussnahme erfolgt. Im Ganzen nähert sich der Entwurf dem von den schweizerischen Bahnunternehmungen adoptirten, für die gewöhnlichen Bahnen geltenden Transportreglement, und in jedem Fall wird seine Geltung nur eine interimistische sein, da alsbald nach der Creirung des Haftpflichtgesetzes für die Eisenbahnen auch ein einheitliches Transportreglement für alle Bahnen mit gewöhnlicher sowohl als schmaler Spurweite ausgearbeitet werden wird. Was an Ausnahmsbestimmungen alsdann für die schmal-spurigen Bahnen als nothwendig erachtet wird, soll in dem einheitlichen Gesetze selber per exceptionem seinen Platz finden.

Nach stattgehabter Untersuchung und Erprobung der Bahnstrecke Rigi-Kaltbad-Unterstetten durch eidgen. Experten hat der Bundesrath am 15. Juli die sofortige provisorische Eröffnung des Betriebes auf derselben bewilligt. Provisorisch ist diese Betriebsbewilligung, weil das genannte Stück nur einen Theil der ganzen concedirten Linie bildet, diese ganze Linie aber (add. Rigi-Scheideck-Rigi-Kaldbad) erst in ein paar Wochen wird definitiv eröffnet werden können.

Die vom Directorium der Centralbahn vorgelegten Pläne für die Bauausführung der Gäubahn in den Gemeinden Zuchwil, Luterbach und Deitingen sind am 17. Juli vom Bundesrath unter einigen Modificationen genehmigt worden. Diese untergeordneten Modificationen wurden auf Begehren der Regierung Solothurns und mit Rücksicht auf die Bahnhofanlage in der Stadt Solothurn eingeführt.

Nach einem Entscheid vom 18. Juli wird der Regierungsrath von Bern beim Cantonsrath in dessen nächster am 26. Juli beginnenden Session betreffend die Linie Schönbühl-Solothurn einen Antrag auf Nichtübernahme dieser Linie einbringen. —

\* \* \*

**Chiasso-Camerlata.** (Corresp. vom 19. Juli.) Dieses italienische Stück der Gotthardbahn, welches bekanntlich von der Societä dell' Alta Italia gebaut wird, berührt die schweizerischen Interessen in so hohem Grade, dass wir demselben die gleiche Aufmerksamkeit wie der Gotthardbahn selber zuzuwenden veranlasst sind. Es ist für das Stück die nämliche Frist zur Vollendung gesetzt (6. Dec. 1874) wie für die Linien Lugano-Chiasso, Locarno-Bellinzona-Biasca. Ueber den Stand der Arbeiten verlautet auf Ende Juni Folgendes:

In Frage kommt einzig der Tunnel vom Monte Olimpio, dessen Länge auf 1900 Meter projectirt ist. Derselbe wird graben vom nördlichen Voreinschnitt aus und vermittelt vier Schachten, von denen drei noch nicht vollendet sind. Der vierte vollendete Schacht (Valeria), war bereits Ende Mai auf die nöthige Tiefe getrieben. Der Fortschritt am Richtungstollen auf den hiemit gewonnenen zwei Angriffspunkten betrug 8 resp. 7 Meter. Die Ausweitung schritt um 6, resp. 5½ Meter vor. Im Ganzen waren hier gegen Süden 33 Meter, gegen Norden 28 Meter mit Mauerung ausgekleidet und circa 40 Meter auf jeder Seite am Tunnel ausgegraben. An dieser Stelle wurde gegen das Thal der Valeria hin eine Lücke gebrochen, welche einerseits zur Versorgung mit Luft im Tunnel, anderseits zur Auspumpung des Wassers dienen soll, das man in einer Grube im Tunnel ansammelt. An diesen Bauten allen wurden im Monat Juni im Ganzen 3000 Tagwerke von Arbeitern und 160 von Pferden verwendet. — Der erste der noch unvollendeten Schachte (Moltrisiko) geht 60 Meter tief, hieran sind Ende Mai 42 Meter getrieben gewesen; der Fortschritt im Juni aber betrug 8 Meter, so dass also noch 10 Meter, oder ein Monat Arbeit, bis zur Vollendung graben werden müssen. Der zweite der

genannten Schachte (Hiesa) hat die Tiefe von 52 Meter erreicht, der Monatsfortschritt betrug 7 Meter bei einer Gesamttiefe von 76 Meter, bleiben also noch 24 Meter, oder drei Monat Arbeit, zu graben. Die Arbeiten wurden hier hauptsächlich in Folge Wasserzufflusses um Einiges verzögert; es stieg derselbe bis auf 1 Cubikmeter pro Stunde. Am dritten unvollendeten Schachte endlich (Camposanto) bleiben noch 30 Meter zu graben bis zur Gesamttiefe von 72 Meter. Ende Mai waren hieran 39 1/2 Meter vollendet, so dass an dieser Stelle der Fortschritt im Juni nur 2 1/2 Meter beträgt. In Folge grossen Wasserzufflusses mussten nämlich die Arbeiten eine Zeit lang eingestellt werden, da es an Vorrichtungen zum Auspumpen fehlte. Bei jedem dieser drei letztgenannten Schachte wurden circa 1000 Arbeitstage im Monat Juni verwendet. Der Fortschritt am Nordeinschnitt des Tunnels ist auf 50 Meter angestiegen, indem während des Monats Juni 16 Meter Fortschritt erzielt werden konnten. Im Ganzen sind an der Tunnelbaute am Monte Olimpino ca. 7900 Arbeitstage zur Verwendung gekommen, oder täglich im Durchschnitt 263 Arbeiter. Im Allgemeinen zeigte sich in der zweiten Hälfte Juni eine etwelche Erschlaffung im Gange der Arbeiten, welche sich daraus erklären soll, dass eine neue Unternehmung eintrat, welche zur Organisation der Arbeit mit eigenen Elementen und zu Installationen neuer Maschinen einige Zeit absorbirte. Dafür wird von den genannten neuen Maschinen eine baldige Beschleunigung der Arbeiten auf der ganzen Linie erwartet und war Ende Juni bereits eine Dampfmaschine beim Schachte Camposanto aufgestellt. — Die Arbeiten am Bahnkörper Chiasso-Camerlata haben weiter noch nirgends begonnen. Erst auf den 10. Juli lief der Concurs für die Uebernahme der Station Como ab. Italienische Blätter, wie der „Corriere del Lario“, fügen diesen Mittheilungen bei, dass die Arbeiten am Monte Olimpino immer befriedigender vorrücken, während eine oberflächliche Berechnung hinreicht, um zu beweisen, dass die 1900 Meter des Tunnels bei dem bisherigen und sogar bei einem bedeutend beschleunigten Fortschritte nie bis zum 6. December 1874 betriebsfähig gebrochen sein können.

\* \* \*

**Prag, am 12. Juli 1874.** (Corr.) Die in Aussicht stehende Erhöhung der Tarife für Kohle auf den sächsischen Staatsbahnen und die dadurch herbeigeführte gefährdete Lage der blühenden böhmischen Braunkohlen-Industrie hielt hier alle interessirten Kreise in Athem. Seit dem 10. d. Mts., an welchem bekannt wurde, dass die am 6. d. Mts. in Harzburg stattgefundene Versammlung von Vertretern deutscher Eisenbahnen beschlossen hat, die von der Regierung den Bahnen gestattete Tariferhöhung von 20% auch auf den Braunkohlen-Verkehr aus Böhmen auszudehnen und vom 1. September d. J. an in Kraft treten zu lassen, und zwar im ganzen Umfange, ist aber eine Panique eingetreten, wie sie zur Zeit des grossen Börsenkraches nicht ärger war.

Und die Panique ist wahrlich nicht unbegründet.

Es ist nämlich sicher, dass die oberschlesischen Bahnen, welche die schlesische Steinkohle führen, ihre Tarife nicht erhöhen.

Die Tariferhöhung für die böhmische Braunkohle hat also den Sinn, dieser Kohle zu Gunsten der inländischen Steinkohle das Terrain im deutschen Reiche streitig zu machen und — der Erfolg ist wohl nicht zu bezweifeln. Es ist allerdings schwer, über die Consequenzen des Ereignisses schon heute mit Bestimmtheit etwas sagen zu können; so viel steht aber doch fest, dass die böhmische Kohlenindustrie sehr schwer unter der Tariferhöhung zu leiden haben wird.

Die nothleidenden böhmischen Bahnen, wie die Buschtehrader und die Prag-Duxer Bahn, deren einzige Lebenshoffnung in Transporten böhmischer Braunkohle nach Sachsen und darüber hinaus beruht, sind vollkommen geschlagen.

In der Verwaltung dieser beiden Bahnen stehen übrigens grosse Veränderungen bevor. Bekanntlich agitiren die in der letzten Generalversammlung der Buschtehrader Bahn gemeinsregelten deutschen Actionäre für eine demnächst einzuberufende ausserordentliche Generalversammlung, und weil die Verwaltung von derselben das Aergste — strafgerichtliche Verfolgung — besorgt, will sie zurücktreten, den leitenden Director entlassen und so eine Transaction in der Verwaltung selbst herbeiführen. Als künftigen leitenden Director bezeichnet man Baron Rittershausen, dormalen Betriebsdirector der österreichischen Nordwestbahn.

Die Agitation der deutschen Actionäre gegen die Fusion der südnorddeutschen Verbindungsbahn mit der österreichischen Nordwestbahn ist bekannt. Es geht nun von Frankfurt ein diessfälliger Vermittlungsvorschlag aus. Nach demselben soll ähn-

lich wie bei der Fusion der pfälzischen Bahnen die Betriebsrechnung gemeinschaftlich sein, den einzelnen Gesellschaften aber gewisse Sonderrechte bleiben. Die Actien der südnorddeutschen (auch Pardubitzer) Bahn sollen nicht umgetauscht werden. Aus dem Reingewinne würden nach Zahlung aller Prioritätszinsen zuerst Pardubitzer 4 1/2% Papier, dann Nordwestbahn 5% Silber erhalten und der Rest würde getheilt.

\* \* \*

**Prag, 15. Juli 1874.** (Corr.) Die süddeutschen Actionäre, welche bekanntlich gegen die geplante Fusion der Nordwestbahn mit der südnorddeutschen Verbindungsbahn agitiren, haben sich auch zu der Drohung verstiegen, die südnorddeutsche Verbindungsbahn an die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu verkaufen.

Die Drohung ist nun allerdings eine Idee, wird aber auch Idee bleiben, weil sich die österr. Staatsbahn wohl unmöglich entschliessen kann, in jenen Kauf einzugehen.

Die Staatsbahnstrecke Neusorge-Chotzen ist für die Hauptlinie der südnorddeutschen Verbindungsbahn ohnehin eine Concurrentlinie, die allein schon der Staatsbahn genug Sorge machen wird. Die südnorddeutsche Verb.-Bahn hat für die österr. Nordwestbahn einen Werth, für die österr. Staatsbahn sicher keinen.

Berliner und auch Frankfurter Blätter melden übrigens, es sei Aussicht vorhanden, dass eine Verständigung zwischen den Actionären der südnorddeutschen Verbindungsbahn und dem Verwaltungsrathe der österr. Nordwestbahn dennoch zu Stande kommt.

Das nordwestliche Böhmen hat eine ganze Reihe von Bahnen, welche wesentlich für den Transport der böhmischen Braunkohle entstanden sind.

Es ist nicht uninteressant, die Verkehrsziffern in diesem Frachtartikel kennen zu lernen.

Im Jahre 1871 betrug die Production 41 Mill. Centner, im Jahre 1873 schon 65 Mill. Centner. Die nachfolgenden sechs Bahnen transportirten im gegenseitigen Wechsel- und im Transitverkehre 79,7 Mill. Centner Kohle (im Vorjahre 56,4 Mill. Centner) u. z.:

die Aussig-Teplitzer Bahn	37,4	Mill. Centner,
die Buschtehrader Bahn	7,2	„ „
die Dux-Bodenbacher Bahn	5,8	„ „
die Pilsen-Priesener Bahn	1,4	„ „
die Prag-Duxer Bahn	2	„ „
die Staatseisenbahn	25,9	„ „

In der Zeitschrift „Politik“ ist ein neues Bahnproject besprochen. Es soll eine Linie von Prag südöstlich gebaut werden und ihren Anschluss in der Station B.-Svetla der österr. Nordwestbahn finden. Durch die nahezu perfecte Linie Iglau-Brünn würde der Anschluss nach Ungarn gewonnen sein. Die Bahn würde einerseits als die kürzeste Verbindungslinie mit Ungarn dem Getreide- und Viehverkehre, andererseits aber der Kohlenverfrachtung aus den reichen böhmischen Kohlenbecken dienen.

Die Actien der Prag-Duxer Bahn bessern sich ganz auffällig. Seit dem 27. Juni d. J. gewannen sie volle 15 fl.

\* \* \*

**Buda-Pest, am 12. Juli 1874.** (Corr.) Ungarn kämpft seit dem Ausgleich mit seinen Finanzen.

Nun will man, um sich der momentanen finanziellen Bedrängnisse zu entledigen, die königl. ungarischen Staatsbahnen verkaufen.

Während alle Welt für den Uebergang aller Bahnen in die Regie und Verwaltung des Staates plaidirt, will also die ungar. Regierung das gerade Gegentheil thun!

Es wäre tief bedauerlich, wenn es wirklich geschehen würde; denn es wäre damit ein Mittel gewählt, das nur die grösste finanzielle Schädigung Ungarns zur Folge haben kann, denn sobald die ungarischen Staatsbahnen Erwerbsunternehmen werden, werden sie aufhören, die Interessen des Handels und der Industrie zu fördern; sie werden den Transport der Güter verteuern und damit den Export der ungarischen Bodenproducte erschweren, wenn nicht zum Theile ganz unmöglich machen.

\* \* \*

### Chronik.

Gestorben. Oberingenieur Hartmann in St. Gallen.

Als Control-Ingenieur des eidgen. Eisenbahndepartements wurde gewählt der Sections-Ingenieur der Bodelibahn J. Tschienler.

Bötzbergtunnel. Der Durchbruch findet erst Samstags den 18. Juli statt.

Vierwaldstättersee. Am 11. Juli Probefahrt des Salondampfers „Schweiz.“

Läusanne-Ouchy. Les travaux avancent avec rapidité; la tranchée est ouverte dès Ouchy jusqu'aux Boulevards et même une partie de la voie provisoire est posée. Le tunnel sous la colline de Montbenon de 810 pieds de longueur est achevé à moitié.

