

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

ersten Betriebsjahre, die erst in den letzten Jahren ganz gedeckt werden konnten, die anfänglich schwer auf den Einnahmen lastenden Einzahlungen in den Oberbau-, Amortisations-, und Reservefond etc., die in Folge der allgemeinen Vertheuerung aller Lebensbedürfnisse nothwendig geworden, ganz ausserordentliche Erhöhung des Besoldungsetats für alle Angestellten, die Erneuerung und Reparatur des Wagenparkes und der Betriebsmittel, die ganz enormen Steigerungen der Eisen- und Kohlenpreise u. s. w. Das Alles ist nun aber — wenn auch der grösste Theil dieser Ausgaben für immer oder noch für längere Zeit bleiben wird, — überwunden und verdaut. Die künftigen Mehreinnahmen werden nicht mehr, wie es bisher geschehen, gleichermaassen absorbiert werden, ja für einzelne obiger Posten (Eisen- und Kohlenpreise) wird schon während des laufenden Jahres 1875 eine ganz erhebliche Ersparniss eintreten.

Nach alledem halten wir dafür, dass die V. S. B. nach langen Jahren der Mühsal rasch einer bessern Zukunft entgegen gehen und dass, — wenn man in Zahlen reden und dabei die Zukunft mit in Rechnung ziehen darf, — der Coursverth der Prioritätsactien, wie er vor zwei Jahren war, dem innern Werth derselben näher stand als der heutige. Wir glauben das festhalten zu können gestützt auf die eigene innere Entwicklungskraft des Unternehmens, ganz abgesehen von der Eventualität eines neuen Anschlusses von aussen, z. B. vom Arlberg her; denn wenn diese aus der Kornkammer Ungarns und dem ganzen grossen Osten durchs Herz der Schweiz nach dem Westen führende Linie gebaut würde, könnten wir es füglich den Speculanten überlassen zu berechnen, was eine Actie der Union suisse werth wäre.

Wir machen diese kurzen Auseinandersetzungen nicht zu Handen der Speculation, die immer ihre eigenen, dem schlichten Menschenverstande oft unerklärlichen Wege geht; wohl aber zu Handen derjenigen Actionäre, welche ihre Titel zum Zwecke einer festen Capitalanlage erworben haben und namentlich und vor Allem zu Handen der Corporationen und Gemeinden, welche, noch im Besitze ihrer ursprünglichen Actienbetheiligung, in letzter Zeit vielleicht ängstlich geworden sein könnten. Nach unserer vollsten Ueberzeugung fordert der heutige Coursverth zum Kaufen, in keinem Falle aber zum Verkaufen auf, da, wenn nicht Alles trügt, diese total in nicht ferner Zeit dauernd zur vollen Dividende gelangen werden.

\* \* \*

**Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen.** Der zweite Geschäftsbericht der Direction und des Verwaltungsrathes dieser Bahn, umfassend den Zeitraum vom 1. October 1873 bis 30. September 1874 ist soeben im Druck erschienen. Derselbe verbreitet sich im Eingange über den Umfang und die Grundlagen der Unternehmung und speciell über die Anschlussverhältnisse an den drei Endpunkten der Bahn, Constanz (bezw. Kreuzlingen), Singen und Winterthur. Was den ersten Anschlusspunkt Constanz betrifft, so sind die Verhältnisse durch Vertrag vom 3. Juli 1874 so geordnet worden, dass die badische Staatsbahn und die Nordostbahn der Gesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen den Anschluss an ihre Linien im Bahnhof Constanz und die Mitbenutzung der vorhandenen Bahnhofanlagen gegen eine jährliche Entschädigung, die dem vierten Theile der 5/oigen Zinsen des zu diesen Anlagen verwendeten Baucapitals gleichkommt, gestatten. Die Nordostbahnstation Kreuzlingen wird vorläufig kaum regelmässig befahren werden. Eine ähnliche Uebereinkunft kam betreffend den Anschluss in Singen zu Stande. Was dagegen die Bahnhofverhältnisse in Winterthur anbelangt, so sind die Unterhandlungen mit den Interessenten noch in der Schwebe.

Aus dem Abschnitte „Bahnbau“ heben wir hervor, dass an Expropriaten für 20,178,613 Quadratfuss und 13 Gebäude Fr. 1,715,531.49 bezahlt worden sind. Von diesen 20 Millionen Quadratfuss sind übrigens für den Bahnbau eigentlich nur etwas über 16 Millionen Quadratfuss nothwendig; nahezu 4 Millionen Quadratfuss mussten mitgekauft werden, weil eine grosse Zahl von Expropriaten von dem gesetzlichen Recht, dem Exproprianten alle Parzellen, welche in Folge von Berührung durch den Bahnbedarf nicht mehr als 5000 Quadratfuss gross bleiben, zu überlassen, Gebrauch machte. Von diesen Erwerbungen konnte übrigens ein Theil zu mehr oder weniger annehmbaren Preisen abgesetzt werden.

Der Fortgang der Bauten im Betriebsjahr lässt die Annahme der Eröffnung der Bahn auf Juli 1875 als eine durchaus gerechtfertigte erscheinen.

Die Baukosten für den Unterbau überstiegen den Voranschlag um ein Bedeutendes; nämlich auf dem Titel:

|  |                 |
|--|-----------------|
| Erdarbeiten um . . . . .   | Fr. 79,887. 65  |
| Strassen und Wegbauten . . . . .                                   | „ 6406. 24      |
| Durchlässe und Durchfahrten . . . . .                              | „ 35,793. 63    |
| Fluss- und Uferschutzbauten . . . . .                              | „ 8,319. 02     |
| Beschotterung . . . . .  | „ 13,524. 38    |
| Brücken (Thur-, Rhein- und Aachbrücke) . . . . .                   | „ 492,012. 75   |
| einzig auf dem Titel:  |                 |
| Stütz- und Futtermauern, ergibt sich eine Ersparniss von . . . . . | Fr. 35,808. 39  |
| so dass also der Voranschlag um . . . . .                          | Fr. 600,135. 28 |
| oder um ca. 12% überschritten worden ist.                          |                 |

Mit dem Oberbau wurde an einigen Stellen noch im Laufe des Jahres 1874 begonnen. Die Hochbauten wurden im Juli 1874 angefangen, dieselben müssen mit Ende 1874 unter Dach gebracht und Ende 1875 vollendet sein. Was das Rollmaterial anbelangt, so sind darüber die Verträge abgeschlossen. Auf 8,2 Kilometer kommt eine Locomotive, auf einen Bahnkilometer 23 Sitzplätze in den Personenwagen und 811 Kilogramm Tragkraft der Gepäck- und 15,405 Kilogramm Tragkraft der Güterwagen.

**Administration.** Der Verwaltungsrath erledigte in 12 Sitzungen 59, die Direction in 32 Sitzungen 360 Geschäfte. Das Bureaupersonal des geschäftsführenden Mitgliedes der Direction besteht gegenwärtig aus 9 Personen, das technische Personal auf dem Centralbureau aus einem Obergeringieur mit Adjuncten und 3 Gehülfen, auf den Sectionen aus 4 Sectionsingenieuren und 13 Assistenten. Im Durchschnitt waren bei der Bauausführung 1650 Arbeiter beschäftigt.

Von dem Actiencapital von Fr. 6,316,500 (woran der zürcherische Fiskus mit Fr. 1,486,500 theilhaftig ist) sind Fr. 6,244,154.25 wirklich einbezahlt. Zu bemerken ist, dass sich darunter Fr. 446,500 befinden, die die Stadtcaisse Winterthur als Interveniens für den Zürcher Fiskus leistete, da dieser einen Theil seiner Actienbetheiligung erst nach weiter fortgeschrittenem Bau einzahlen wollte.

Die dem Bericht beigegebene Vergleichung der wirklichen Ausgaben mit den Ansätzen des Voranschlages ergibt, dass der Voranschlag von Fr. 11,999,983.29 um Fr. 788,416.20 überschritten worden ist, woran, wie wir gesehen haben, der Unterbau den grössten Beitrag liefert.

„N. Z. Z.“

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

Zürich. Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 21. Januar. Gegenüber der Direction der Nordostbahn werden mit Bezug auf die Plananlage der rechtsufrigen Zürichseebahn von der Rämistrasse bis Gemeindegrenze Riesbach hinsichtlich der Richtung der Schanzengasse einige Einwendungen und Wünsche geäussert, namentlich aber das Verlangen gestellt, dass die Tunnels mit Rücksicht auf den ungestörten Verkehr auf der Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen doppelspurig angelegt werden. Die Nordostbahn verwahrt sich aber gegen diese Verpflichtung. — Mit den durch die Direction der öffentlichen Arbeiten zur Einsicht gestellten Situations- und Hochbauplänen der Uetlibergbahn-Station Zürich erklärt man sich einverstanden, in der Meinung, dass die jetzt projectirten provisorischen Hochbauten binnen 3 Jahren durch Bauten ersetzt werden, die der Bauordnung entsprechen.

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Die Generalversammlung hat am 25. Januar die Fusion mit der Bahn Winterthur-Zofingen genehmigt.

Der Verwaltungsrath der Nationalbahn hat die beförderlichste Auflegung der Katasterpläne in sämtlichen Gemeinden und die Einberufung der Actionärsversammlung auf den 12. Februar zur Genehmigung des Fusionsvertrages mit Winterthur-Singen-Kreuzlingen beschlossen. Ferner sollen die einleitenden Schritte zum endgültigen Abschluss des Finanzvertrages für das Obligationencapital und zur Leistung des Finanzausweises bei den Bundes- und den zürcherischen Behörden gethan werden.

Die Recurrenten gegen die Nationalbahn-Subventionsbeschlüsse von Baden, Lenzburg und Zofingen geben sich, wie die „Lenz. Ztg.“ berichtet, mit dem Abweisungsbeschluss der Regierung nicht zufrieden, sondern werden an den Grossen Rath gelangen.

Der Verwaltungsrath der Jura-Bern-Bahn hat laut „Hand.-Cour.“ letzten Samstag mit allen gegen 8 Stimmen, die für Delsberg stimmten, beschlossen, die Maschinenwerkstätte dieses Bahnnetzes in Biel zu etabliren.

Die Actionärsversammlung der Pruntrut-Delle-Bahn hat mit grosser Mehrheit eingewilligt, dass die Bahn zu Gunsten der Banken, die den bernischen Jurabanken ein Anleihen von 22 Millionen vermitteln, hypothecirt werde. Der Staat war vertreten durch die HH. Regierungsräthe Hartmann und Frossard.

Die Stimmberechtigten des Amtes Konolfingen wurden vom Initiativcomité der Thun-Konolfingen-Bahn auf den 24. Januar zu einer Versammlung behufs Besprechung der Eisenbahn-Subventionsfrage nach Münsingen einberufen.

Modell über Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn. Ueber das vom Grossen Rathe dem Kleinen Rathe zur Untersuchung überwiesene Project einer Versenkung des Personenbahnhofes der schweiz. Centralbahn ist zu besserer Veranschaulichung desselben ein Modell im Maassstab von 1 : 250 angefertigt worden. Dieses Modell wird zu freier Besichtigung für das Publikum in dem kleinern der untern Säle des Stadtcasino in Basel ausgestellt sein.

Zwischen Wartensee und Tobel, im sog. Krähenwald, fand in Folge mehrer Regenschauer an der Bahnlinie Rorschach-Heiden ein Erdschlupf statt; nach der Aussage alter Leute soll in der Nähe desselben im Anfang

dieses Jahrhunderts schon einmal eine bedeutende Erdrutschung stattgefunden haben.

Das Civilgericht von Lausanne hat die Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens zur Bezahlung von Fr. 7000 Schadenersatz an die Familie eines jungen Jan verurtheilt, der jüngst, als er aus einem Personenzug in den Gepäckwagen gehen wollte, einen Fehltritt that und von den Rädern erdrückt wurde.

Herr Victor Jundzill allié Reyff von Freiburg, Betriebsinspector auf der Linie Lausanne-Freiburg-Bern, ist in Pau (Frankreich) gestorben.

Die Delegirten der Bahnen des preussisch-braunschweigischen Eisenbahnverbandes haben beschlossen, den Directionen die Einrichtung von Speisesalonwagen für durchgehende Eil- und Courierzüge zu empfehlen. An einer bestimmten Station soll dieser Salonwagen angehängt werden und dann die Passagiere, welche speisen wollen, in denselben übersteigen. An der Station, bis zu welcher das Mahl in aller Bequemlichkeit beendigt sein kann, steigen die Passagiere in die gewöhnlichen Coupés zurück und der Salon wird abgehängt.

Türkei. Am 17. Januar wurde die unter der Erde angelegte Eisenbahn zwischen Galata und Pera dem Verkehr übergeben. Dieselbe ist 614 Meter lang und geht von der Strandlage des Bosphorus mit einer Steigung von 1 zu 10 bis zum höchsten Punkt, 61 Meter, von Pera. Die grösste Tiefe unter der Oberfläche ist 25 Meter. Die bewegende Kraft ist eine feststehende Dampfmaschine, welche mit endlos über eine Trommel laufenden Seilen arbeitet und binnen 5 Minuten gleichzeitig einen Zug heraufzieht und einen hinunter lässt. Man denkt täglich 30,000 Passagiere zu befördern. Der Concessions-Inhaber, Herr Gavand, und der Ingenieur der ganzen Anlage sind Franzosen, die Gesellschaft besteht aus Engländern. Die Eröffnung ging mit einer gewissen Feierlichkeit vor sich. Die türkischen Minister und die Vertreter der auswärtigen Mächte waren eingeladen und erschienen. Bei einem Champagner-Frühstück wurde auf das Wohl des Sultans, der Königin Victoria, der anderen europäischen Herrscher, der Bahngesellschaft und des Hrn. Gavand getrunken.

Tunnel du Mont-Blanc. L'honneur du projet hardi sur le tunnel du Mont Blanc revient à l'ingénieur Ernest Stamm, qui l'a présenté à la Société industrielle de Mulhouse. Le tunnel à construire serait d'une étendue égale à celui du Gothard (14,800 mètres). Ce tunnel, percé à une hauteur de 1050 pieds au-dessus du niveau de la mer, aurait des pentes qui ne dépasseraient pas 15 1/2 pour 1000. Le trajet de Genève à Turin en serait raccourci de 98 kilomètres; celui de Paris à Turin, de 22 kilomètres, et celui de Calais à Turin, de 33 kilomètres. Ce sont là les avantages qu'y gagnerait l'Italie. La France, de son côté, se créerait par ce moyen des communications directes avec l'Italie, sans toucher au territoire suisse, comme cela arriverait par le Simplon; et, de plus, elle pourrait désormais faire une concurrence importante à la ligne du St-Gothard. (Conseiller.)

**Eisenpreise.**

London, den 22. Januar 1875.

|                                 |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Schienen 50 bis 60 lb. per yard | £ 7. 0. 0 bis 7. 5. 0 f. o. b. |
| 66 bis 75 lb. "                 | " 7. 0. 0 " 7. 10. 0 "         |
| Strassen-Tramwayschienen        | " 7. 0. 0 " 8. 0. 0 "          |
| Stahlschienen                   | " 13. 10. 0 " 11. 0. 0 "       |
| "                               | " 10. 15. 0 " 11. 15. 0 "      |

Wales. Liverpool oder Hull.

Leitende Redaction: ARNOLD STEINMANN.

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

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

**Angebot:**

Folgende Techniker werden gesucht:

- I. Ingenieur-Fach:**
- 1) Zwei junge Ingenieure auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
  - 2) Ein junger Ingenieur zur Aushilfe bei einer Fluss-Correction.

**II. Maschinenbau-Fach:**

- 1) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.
- 2) Ein Docent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.

**III. Hochbau-Fach:**

- 1) Mehrere Architecten u. Zeichner.

**IV. Lehr-Fach:**

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

**Nachfrage:**

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

- I. Ingenieur-Fach:**
- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
  - 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**II. Maschinenbau-Fach.**

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**Bemerkungen:**

- 1) Auskunft 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,  
Nr. 66, Mühlebachstrasse,  
Neumünster bei Zürich.

**ANZEIGEN — ANNONCES**

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren  
**HAASENSTEIN & VOGLER** in ZÜRICH und deren Filialen.

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité  
**HAASENSTEIN & VOGLER** à ZURICH et ses succursales.

**DIE BURBACHER HÜTTE**

in  
**Burbach bei Saarbrücken**

liefert stets prompt

**I T C** Eisen von 100 bis 500 m/m Höhe, schön gewalzt und gerade gerichtet, unter billigster Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilt

[484]

Der Vertreter für die Schweiz:  
**Carl Deggeller** in Schaffhausen.

**Chemin de Fer du Jura Industriel.**

Ensuite d'une décision du Conseil d'Administration, l'intérêt à bonifier pour l'Exercice de 1874 a été fixé comme suit:

**1<sup>re</sup> hypothèque fr. 12. — pour le coupon No. 20.**

En conséquence, le payement de fr. 12. — pour le coupon des obligations 1<sup>re</sup> hypothèque échéant le 1<sup>er</sup> Février prochain aura lieu à Bâle, chez MM. Bischoff de St-Alban, Ehinger & Cie., Passavant & Cie., J. Riggenbach et de Speyer & Cie. et à La Chaux-de-Fonds, à la Banque d'Epargne des Montagnes. En raison des négociations pendantes avec l'Etat de Neuchâtel, le Conseil d'Administration du Jura Industriel a renvoyé pour le moment toute décision relative au coupon No. 10 de l'Emprunt 2<sup>e</sup> hypothèque du Jura Industriel. Un nouvel avis indiquera, s'il y a lieu, la valeur et l'échéance de ce coupon.

Chaux-de-Fonds, le 23 Janvier 1875.

[H-443-Z]  
L'Administration.

**Kleinere Locomotiven**

für schmale und normale Spurweite liefert als  
Specialität seit 1860 die

**Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn**  
zu Heilbronn.

[H-7-Z]

**WINTERTHUR-SINGEN-KREUZLINGEN.**

Zur Concurrenz wird ausgeschrieben die Lieferung von:

- Ungefähr 500 Ellen blaugrau Caputtuch
- " 700 Ellen dunkelgrau oder dunkelblau Tuch für Ueberröcke
- " 600 Ellen dunkelblau oder dunkelgrau Tuch für Beinkleider
- " 300 Ellen Drilch für Beinkleider
- " 300 Ellen Leinzeug für Blousen.

Die Ablieferung hat bis spätestens Ende April 1875 franco in unser Magazin in Winterthur zu geschehen. [317]

Offerten mit Mustern, welche nicht weniger als eine halbe Elle halten dürfen, sind bis Ende Januar d. J. zu richten an die Materialverwaltung der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn in Winterthur.

**Werkzeugmaschinenfabrik**

von

**DAVERIO, SIEWERDT & GIESKER**

in

**Oerlikon bei Zürich**

Die gangbarsten Werkzeugmaschinen als:  
**Drehbänke, Hobelmaschinen, Bohrmaschinen, Fräsmaschinen**  
etc. nach **neuester bewährtester Construction** und in **exactester Ausführung** sind bei uns in allen Dimensionen stets **vorrätig** oder können in **kurzer Zeit** geliefert werden. [H-156-Z]

**Laschenbolzen, Brückennieten, Muttern etc.**

werden nach allen Mustern billigst angefertigt von

**Martini, Tanner & Co.**  
in Frauenfeld.

[H-6965-Z]

**Eisenbahn-Artikel.**

Unterzeichneter empfiehlt den Tit. Eisenbahngesellschaften seine neu construirten Billetpressen, Plombir- und Conducteurzangen nebst Thüerschliesser und Plombageblei-Modell zur gefälligsten Abnahme bestens.

Muster stehen zu Diensten.  
Billigste Preise und solide Arbeit  
zusichernd

Hch. Isler, Mechaniker

[H-12-Z] z. Rebgut, Oberwinterthur.

**Quecksilber**

in beliebigen Quantitäten offerirt billigst

Theodor Keseling

[H-43111] Düsseldorf.

**Technische Kalender**

für Bau- u. Maschinentechniker  
in allen Ausgaben vorrätig bei  
**Orell Füssli & Co. in Zürich.**