

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 20

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.

der Stelle, wo der Tunnel unter dem Aufnahmsgebäude durchgeht. Diese Parthie ist in Arbeit.

Die bedeutenden Stützmauern im Einschnitt gegenüber dem Bahnhof zwischen den beiden Tunnels können erst in Angriff genommen werden, wenn das Südpfortal des Montbenon-Tunnels fertig sein wird. Soviel über den Unterbau.

Was den Hochbau anbelangt, so schreitet der Bau des Maschinenhauses rasch vorwärts, so dass mit dem Montiren der Maschinen bald begonnen werden kann.

Das Rollmaterial und die Drahtseile sind in Ausführung begriffen.

Wenn die Witterung nicht unvorhergesehene Hindernisse schafft, so hofft man die Linie im Herbste dieses Jahres eröffnen zu können.

* * *
Literatur.

Die maschinellen Arbeiten zur Durchbohrung des Gotthardtunnels. Von Prof. D. COLLADON, consult. Ingenieur der Unternehmung. Mit 3 lithographirten Tafeln. — Zürich, Verlag von ORELL FÜSSLI & Co. — 1876. Preis: Fr. 2.

Professor Hag enbach in Basel, Präsident der schweizerischen naturforschenden Gesellschaft hatte Professor D. Colladon ersucht, an der auf den 13. September einberufenen Jahresversammlung dieser Gesellschaft einen Bericht über die am St. Gotthard-Tunnel in Ausführung begriffenen Arbeiten zu erstatten.

Nachdem diesem Wunsche in ausgezeichneter Weise Folge geleistet worden war, erschien bald darauf der Vortrag als besondere Brochure unter dem Titel „Les travaux mécaniques pour le percement du Tunnel du Gothard“, welche wir mit der gütigen Erlaubnis des Verfassers in Bd. IV, Nr. 4 und 5, Seite 47 und 63 der „Eisenbahn“ abdruckten. — Inzwischen mehrte sich aber die Nachfrage nach einer deutschen Ausgabe dieser Brochure in solchem Grade, dass D. Colladon, der seither die ehrenvolle Ernennung zum correspondirenden Mitgliede der französischen Academie erhielt, eine solche veranlasste in der Hoffnung, das Interesse für die Sache selbst in noch weiteren Fachkreisen anzuregen und zu verbreiten.

Die mechanischen Vorrichtungen und Arbeiten zur Durchbohrung des Gotthardtunnels werden in 6 Capiteln in einer für ein weiteres Publikum fasslichen Weise übersichtlich beschrieben. Das erste Capitel bespricht das System der Bohrung, welches zudem durch eine Tafel verdeutlicht wird. Im zweiten Capitel sind die Wasserwerksanlagen zur Bewegung der Motoren und im dritten die Compressoren mit ihrer Entwicklungsgeschichte skizzirt. Zwei lithographirte Tafeln geben Aufschluss über die Motoren und Compressoren-Anlage, welche sowohl in Göschenen als Airolo ähnlich disponirt sind. Hiebei machen wir speciell auf die Erläuterung der Tafeln, enthaltend die Hauptdimensionen und die Leistungen der Maschinen aufmerksam. Das vierte Capitel giebt einige Notizen über die Tunnelventilation; das fünfte, die Bohrmaschinen behandelnd, beschreibt dieselben ohne Zuhülfenahme von Zeichnungen in ihren Principien in klarer und eingehender Weise. Beim Durchlesen der Beschreibung der neuesten Erfindung auf diesem Gebiete, der Maschine von Turrettini, wird man sehr gespannt, demnächst genaue Erfahrungsergebnisse darüber zu vernehmen. Das sechste Capitel erwähnt kurz der Locomotive mit comprimirt Luft und eine Schlussbemerkung drückt den Wunsch aus, Alle diejenigen, welche sich für den Gotthard und dessen Vollendung interessiren, möchten diese ganz ausserordentlichen Arbeiten mit wohlwollendem Urtheil verfolgen. A.

* * *
Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 12. Mai 1876. Die Regierung von Wallis erhält an die Kosten von Entsaumpungsarbeiten in den Gemeinden Martinach, Chanoson, Ardon, Lalden und Gliss Fr. 8072. 21 aus der Bundeskasse und Fr. 8198. 06 aus der Hülfsmillion. B.

Cantone.

Aargau. Der „Seethaler“ meldet, dass das neuerdings wieder angeregte Project der Tieferlegung des Hallwyler-Sees in Regierungskreisen keine günstige Aufnahme finde, was indessen um so erklärlicher sein muss, als die Ansichten im Seethal selbst getheilte Natur sind und die in Gefahr stehenden Interessen sich ebenfalls zu regen beginnen. B. N.

Bern. Die sämtlichen Bauauslagen der Direction der öffentlichen Arbeiten im Jahr 1875 belaufen sich auf Fr. 1 772 267. B. N.

St. Gallen. Die Gemeinde Uznach hat am 30. v. Mts. eine neue Hochdruckwasserleitung, bestimmt zur Speisung der öffentlichen Brunnen und zur Benutzung bei Feuersgefahr, eröffnet. Die Kosten des sehr gelungenen Werkes belaufen sich auf rund 32 000 Fr. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 26,40 M. Airolo: 9,10 M. Total: 35,50 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,44 M.

Gotthardbahn. Die Gotthardbahnfrage und die Frage, ob der Bau der Monte-Cenere Linie aufgegeben werde, hält im Tessin begreiflicher Weise Alles in grosser Spannung. Man ist der Ansicht, dass es mit Ausnahme von Genua, allen Betheiligten, conveniren sollte, einstweilen auf die Linie Pino-Luino zu verzichten, um dem Sotto-Cenere, dem ganzen Comasgaskischen und Mailand seine directeste Verbindung mit der Innerschweiz durch den Monte-Cenere zu sichern. B. N.

— Die auf Ende Mai in Aussicht genommene Conferenz kann laut Nachrichten aus der Bundesstadt in jedem Fall nicht vor Juni stattfinden, da die bundesrätliche Commission ihren Bericht noch nicht zu erstatten im Falle ist. N. Z. Z.

Tössthalbahn. Der Verwaltungsrath der Tössthalbahn hat nach Würdigung des Berichtes des leitenden Ausschusses über die Finanzlage der Tössthalbahn beschlossen, das Baucapital bis auf die Summe von Fr. 7 300 000 zu ergänzen. Diese Ergänzung soll effectuirt werden: 1) Durch Ausgabe von Actien bis auf den Betrag von vorläufig 8 000 Stück à Fr. 500. 2) Insofern weniger als 8 000 Stück Actien gezeichnet werden, durch Anleihen bis auf den Betrag von höchstens 3 Mill. Fr. 3) Durch die Staatsbetheiligung des Cantons Zürich laut Gesetz, datirt Zürich 30. October 1871 und den davon abhängenden Vollziehungsbeschlüssen des zürcherischen Cantonsrathes und des Regierungsrathes im Betrage von Fr. 1 991 868. 50.

Ferner wird beantragt: Es ist eine weitere Serie von Obligationen mit Hypothek 2. Ranges im Betrage von 1 100 000 nach Maassgabe des Bundesgesetzes über die Verpfändung von Eisenbahnen vom 14. Juni 1874 anzuordnen. Die bei der Tössthalbahn betheiligten Gemeinden werden ersucht, auch für das Obligationencapital 2. Hypothek die nämliche Solidargarantie wie für das Prioritätsanleihen von Fr. 1 900 000 zu übernehmen. B.

— Die Generalversammlung der Tössthalbahngesellschaft, vertreten mit circa 7500 Actien und 627 Stimmen, hat die Anträge betreffend Erhöhung des Capitals (Obligationen 2. Serie) einstimmig gutgeheissen. Hr. Dr. Sulzer wurde als Präsident des leitenden Ausschusses mit 623 Stimmen bestätigt und für den demissionirenden Hrn. Nationalrath Keller gewählt Hr. Rathschreiber Keller in Fischenthal. B.

Nationalbahn. Die Direction hat eine Uebersicht der Kostenvoranschläge und Baurechnungen herausgegeben, um den Beweis zu leisten, dass die Summe von 2 Millionen Franken für Bau- und Betriebsdefizit reichlich bemessen ist.

Die Gemeinde Zofingen hat am 9. dieses mit 142 gegen 61 Stimmen die Nachsubvention beschlossen und mit grosser Mehrheit auch die Auszahlung der schon früher für Errichtung einer Reparaturwerkstätte votirten Fr. 400 000 beschlossen, unter der Bedingung, dass der kürzlich vom dortigen Gemeinderath gegen Faustpfand geleistete Vorschuss von Fr. 100 000 dabei in Abzug gebracht werde.

Vorbahnhof Winterthur. Eine in Winterthur stattgehabte Versammlung zur Besprechung eines Vorbahnhofes im Osten der Stadt — beim Zusammenstoss der Nationalbahn, der Romanshorner-Linie der Nordostbahn, der St. Galler Linie der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn — hat laut dem „Landboten“ einstimmig beschlossen:

1) Der Stadtrath Winterthur ist einzuladen, das Project eines Vorbahnhofes Winterthur im Osten der Stadt mit Beförderung durch tüchtige Fachmänner prüfen und begutachten zu lassen;

2) es wird ein Initiativ-Comite von 7 Mitgliedern aus Winterthur und Umgebung gewählt, welches sich für die ganze Weiterverfolgung des Projectes in angemessenen Rapport mit dem Stadtrath Winterthur und den Behörden der betheiligten Bahngesellschaften setzen wird.

Dieses Initiativ-Comite wurde bestellt aus den Herren: J. F. Bader, Dr. Sulzer, A. Bühler, Stahel in Reterschen, Cantonsrath Jäggli in Seen, Hohl, Secretär der Nationalbahn und Friedensrichter Ruckstuhl in Oberwinterthur. N. Z. Z.

* * *
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	82,50	73,10	Gute Marken wie:			
Coltness	85,00	73,75	Clarence, Newport etc.	64,35	62,50	60,00
Shotts Bessemer	96,55	—	f. a. b. im Tees			
	f. a. b. Glasgow		South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	106,25		
Glegarnock	78,10	72,50	im Werk			
Eglinton	71,25	70,00				
	f. a. b. Ardrossan					
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	76,25	71,25	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	78,10	72,50	Fr. 1. 25 angenommen.			
	f. a. b. im Forth					

* * *
Gesellschaft ehemaliger Studirender

des
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

4. Ein Ingenieur mit mehrjähriger Praxis im Eisenbahnbau in den Canton Bern.
2. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmateriel geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.

Nachfrage:

1. Ein jüngerer Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

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: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1-31. März.							
	1876	1875	Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
			1876	1875	Differenz	1876	1875	1876	1875	Differenz
Nordostbahn	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Fr.	Fr.	Fr.
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn) eröffn. 20. Sept. 1875	275	213	818 000	774 952	—	34,9	36,0	2 975	3 638	—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	86 100	79 851	+ 6 249	48,4	49,2	1 345	1 248	+ 97
Bülach-Regensberg	20	20	17 600	20 764	- 3 164	55,1	51,4	880	1 038	- 158
Bötzbergbahn eröff. 2. August 1875	57	—	151 900	—	—	21,9	—	2 665	—	—
Sulgen-Bischofszell 11 Kil. eröff. 1. Febr. 1876	11	—	3 130	—	—	52,1	—	285	—	—
Centralbahn	240	240	785 000	913 318	-128 318	34,8	32,3	3 271	3 805	- 534
Basler Verbindungsbahn	5	5	21 100	13 276	+ 7 824	8,5	13,2	4 220	2 655	+ 1 565
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	20	12 500	9 874	—	55,2	56,8	431	494	—
Suisse Occidentale	332	332	966 000	955 944	+ 10 056	34,8	38,0	2 910	2 879	+ 31
Jougne-Eclépens ... (Vallorbes-Grenze 3 Kil. eröff. 1. Juli 1875)	35	32	22 200	6 320	—	34,0	48,4	634	200	—
Ligne du Simplon	80	80	40 880	40 866	+ 14	62,9	58,0	511	511	—
Bulle-Romont	19	19	14 700	14 660	+ 40	27,7	27,0	774	772	+ 2
Lausanne-Echallens	15	15	5 830	5 512	+ 318	83,1	84,0	389	374	+ 15
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	464 000	473 097	- 9 097	49,8	48,0	1 687	1 720	- 33
Toggenburgerbahn	26	26	18 200	19 747	- 1 547	59,5	57,4	700	759	- 59
Jura-Bernbahn.										
Bern-Biel-Neuveville	50	50	112 200	—	—	40,1	—	2 244	—	—
Biel-Soneboz-Chaux-de-Fonds	53	53	55 000	62 475	- 7 475	65,6	63,8	1 038	1 179	- 141
Jura Industriel	38	38	49 500	57 891	- 8 391	58,4	48,1	1 303	1 523	- 220
Delémont-Basel eröff. 25. Sept. 1875	39	—	30 200	—	—	50,7	—	774	—	—
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875)	95	—	74 600	—	—	43,2	—	785	—	—
Gotthardbahn:										
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	36 400	31 168	+ 5 232	67,6	80,6	888	760	+ 128
Lugano-Chiasso	26	26	14 400	16 093	- 1 693	90,3	95,3	554	619	- 65
Appenzeller-Bahn:										
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	—	12 728	—	—	61,9	—	849	—	—
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875	26	—	17 130	—	—	54,1	—	659	—	—
Uetlibergbahn.										
Zürich-Uetliberg eröff. 12. Mai 1875	9,1	—	2 425	—	—	58,8	—	267	—	—
Emmenthalbahn.										
Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875	24	—	13 030	—	—	46,1	—	543	—	—
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875.	75	—	37 500	—	—	57,3	—	500	—	—
Bödelibahn.	9	9	7 800	9 077	- 1 277	30,8	28,6	866	1 008	- 142

Vorrätig bei Orell Füssli & Co. in
Zürich: Neues

Universal-Wörterbuch

der deutschen, englischen, franzö-
sischen und italienischen Sprache.
Solid in Halbfranz-Band geb.
Preis nur Fr. 8. (OF 458).
Grösstes Lager von Wörterbüchern
in allen Sprachen. Cataloge gratis.

Durch Zufall ist uns Gelegenheit
geboten 1 Exemplar der

Erbkam'schen Zeitschrift

für Bauwesens,

Jahrgang 1876.

anstatt zu Fr. 40, zu Fr. 30 zu liefern.

Orell Füssli & Co.

in Zürich. (OF728)
Buchhandlung für technische Literatur.

Wassersäulen-Maschinen mit variabler Füllung vorzüglichste Motoren für grössere Gefälle, für jede Kraftäusserung ausführbar,

zum Betriebe von Aufzügen jeder Art (mit Coulissensteuerung versehen), zur
directen Verbindung mit Gebläsen etc. geeignet.

PH. MAYER. Civil-Ingenieur,
Wien, Gumpendorferstr. 35.

(1333)

Der Unterzeichnete empfiehlt den Herren Architekten und
Baumeistern:

Cementröhren, von Grenoble Cement.

Röhren von Portland-Cement für Strassen- und Eisenbahn-
Durchlässe mit unbedingter Garantie für Tragfähigkeit und
Frostbeständigkeit.

Steingutröhren für Abtritt und Brunnenleitungen.

Bodenplatten in Cement, Kalksteine und Mettlacher Mosaik
Cementarbeiten jeder Art. (1283)

Wilhelm Hagnauer, Bäregasse 5, Zürich.

Demnächst werden erscheinen und
werden Vorausbestellungen aufs prom-
teste ausgeführt:

A. von Kaven

Vorarbeiten zu Eisenbahnen
Quer Fol. Preis ca. Fr. 12. 35.

Erdarbeiten

Quer Fol. Preis ca. Fr. 16. —

F. Heinzerling

Hochbauten mit eisernen Dächern
über rechteckigen Grundrissen.

1. Heft. Mit 6 lith. Tafeln in gr. Fol.
u. Text.

Preis ca. Fr. 13. 35.

Letzteres schliesst sich in Plan und
Ausführung genau den Brücken der
Gegenwart an. (OF798)

ORELL FÜSSLI & Co.

Buchhandlung in Zürich.