

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 23

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: 17.05.2025

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

il fait ses réserves, n'est que de 17,7^{ch.}, il en déduit que le bénéfice de cette enveloppe n'est que de 51/2 %.

Si nous opérons à notre tour le calcul de l'effet utile de l'enveloppe, en ne prenant que le tiers du coefficient déterminé plus haut, nous trouverons, la surface intérieure des cylindres étant de 1,75 $\square$ ^{m²} et en adoptant 425 pour équivalent mécanique de la chaleur:

$$\frac{1,75 \square \text{ m}^2 \times 400 \times 587 \text{ calories} \times 425 \text{ k.m.}}{75 \text{ k.m.} \times 3600 \text{ secondes}} = 64,7^{\text{ch.}}$$

ce qui augmente de 20 % la puissance de la locomotive, au lieu de 51/2 seulement d'après Mr. Mallet.

Nous ne voulons nullement garantir l'exactitude de ce résultat, car la réduction du coefficient de transmission de la chaleur que nous avons admise est tout-à-fait arbitraire, aussi ne le donnons nous que pour l'opposer à celui de notre honorable contradicteur.

Quant à nous, il nous paraît évident que le bénéfice que la locomotive peut retirer de l'enveloppe de vapeur ne pourra être déterminé que par l'expérience; cette expérience a fixé ce bénéfice à 20 ou 25 % pour les machines fixes ou marines et nous ne voyons aucune raison pour qu'il n'atteigne pas ce taux dans les locomotives. Après cela il est évident que plus la détente sera prolongée et plus l'enveloppe sera avantageuse, et c'est précisément parceque le système de la détente en cylindre séparé permet de pousser très loin cette détente que nous y avons associé l'idée de l'emploi des enveloppes de vapeur.

J. MOSCHELL, ingénieur.

* * *

VII. Hauptversammlung der Techniker

des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Laut uns zugewommener directer Mittheilung des Herrn Oberingenieur Heusinger von Waldegg wird die VII. Hauptversammlung der Techniker des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen am 26. Juni und die folgenden Tage in Constanz abgehalten werden.

Auf der Tagesordnung stehen unter Anderem:

1. Redaction der technischen Vereinbarungen für die Hauptbahnen.

2. Revision der Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen.

3. Statistik über die Dauer der Schienen etc.

Die Sitzungen werden von Morgens 9 Uhr ab im Conciliums-Saale stattfinden. Es werden bei dieser Versammlung sämtliche deutsche, österreichische, ungarische, polnische und holländische, sowie ein Theil der belgischen Bahnen vertreten sein.

Fremde Eisenbahntechniker werden gern als Gäste zugelassen und ist zu dem Ende ein Gesuch an den Vorsitzenden der technischen Commission, Herrn k. k. Regierungsrath Stummer von Traunfels (auch Vorsitzender der Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn) in Wien zu richten.

* * *

Literatur.

Eisenbahn-Routen-Karte von Deutschland. Von E. Winkler, Transport-Inspector der Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnen. Woldemar Türk's Verlag (A. Urban) Dresden. Preis: Mark 1.50.

Dieselbe giebt als sogenannte Routenkarte die Eisenbahnen in geraden Linien an, sowie unter Weglassung der kleinen Stationen, die Hauptstationen und Knotenpunkte in grosser deutlicher Schrift. Durch Benutzung officieller Quellen verbindet die vorliegende neue Ausgabe mit der nöthigen Genauigkeit noch folgende Vorzüge:

Unterscheidung der ein- und zweigeleisigen Bahnen,
Bezeichnung der Zollabfertigungs-Stationen und
Angabe der Entfernungen in Kilometern.

Sie eignet sich zum Gebrauch in den Güter-Expeditionen, zum Aushängen in den Wartesälen etc. und bietet allen Capitalisten, als auch allen Speditoren, Fabrikanten und Geschäftsleuten überhaupt ein gutes Hilfsmittel.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 22. Mai 1876. Der Bundesrath wird eingeladen, die nachstehenden, für die schweizerische Landwirtschaft höchst wichtigen Fragen in einlässliche Erwägung zu ziehen und der Bundesversammlung darüber mit thunlicher Beförderung Bericht und Antrag zu bringen:

1) Die Errichtung einer Centralstelle für Landwirtschaft.
2) Die Errichtung einer chemischen Versuchsstation in Verbindung mit dem chemischen Laboratorium an der land- und forstwirtschaftlichen Abtheilung des Polytechnikums.

3) Die Errichtung von Kursen zur Heranbildung von landwirtschaftlichen Wander- und Fachlehrern an der landwirtschaftlichen Abtheilung am Polytechnikum.

Nach Einholung von Fachgutachten hat nun der Bundesrath das Departement des Innern mit der Ausarbeitung eines Berichtes an die Bundesversammlung in dem Sinne beauftragt, dass

1) zur Zeit auf die erste Frage nicht einzutreten sei,
2) für die Errichtung einer chemischen Versuchstation am Polytechnikum ein Credit von Fr. 6000 ausgesetzt werden möge,
3) der Anregung unter Ziffer 3 als unausführbar nicht Folge gegeben werde.

Der Bundesversammlung wird ein Gesuch des Ausschusses der im Besitze bezüglich der Concession befindlichen waadtländischen Gemeinden um Verlängerung der Fristen für die waadtländischen Jurabahnen zur Entscheidung in der Weise empfohlen, dass

1) die technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft bis zum 23. März 1877 einzureichen seien,
2) der Anfang mit den Erdarbeiten vor dem 1. Sept. 1877 gemacht werden soll, und
3) bis zum 31. März 1880 die Eröffnung des Betriebes auf sämtlichen Linien zu erfolgen hat.

Alpenpässe. Der Simplonpass ist mit dem 20. Mai für Räderfahrwerke geöffnet. Einstweilen findet der Transport über den Pass mit sechsplätzigern Wagen statt, welchen später grössere folgen sollen.

* * *

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	87,50	73,10	Clarence, Newport etc.	63,10	61,25	58,75
Shotts Bessemer	95,00	—	f. a. b. im Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	156,25		
Glegarnock	79,35	72,50	im Werk			
Eglinton	71,85	70,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	74,35	70,60	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	76,85	72,50	Fr. 1. 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	181,25 — 212,50	156,25 — 162,50
" best	212,50 — 225,00	— —
" best-best	225,00 — 240,60	— —
Blech No. 1—20	231,25 — 256,25	— —
" " 21—24	262,50 — 287,50	— —
" " 25—27	300,00 — 325,00	— —
Bandeisen	206,25 — 231,25	— —
Schienen 30 Kil. und mehr	156,25 — 159,35	150,00 — 156,25
franco Birmingham	im Werk	im Werk

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

- Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinen-fabrik der Ostschweiz.
- Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmateriel geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.

Nachfrage:

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

Bemerkungen:

- Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

St. Gallen. Die Martinsbrücke über die Goldach, eine Stunde von St. Gallen an der ehemaligen Rorschacherstrasse, geht bekanntlich über eine wilde Felsschlucht (Martinstobel) und wurde 1468 von Anton Falk auf Kosten der Stadt St. Gallen erbaut, später mehrmals ausgebessert und 1827 fast neu wieder hergestellt. Sie ist auch bekannt durch das herrliche „Media vita in morte sumus“ von dem St. Galler Klostermönche Notker (912). Wie wir nun den Regierungsrathsverhandlungen entnehmen, ist die Brücke so baufällig geworden, dass deren Ersetzung dringlich wird. Es liegen dem Regierungsrathe 4 Pläne vor, zwei für Eisenconstruction à Fr. 35 000, einer für Beton zu 45 000 und einer für steinernen Bogenbau. Der Reg.-Rath schlägt dem Grossen Rath den Bau einer eisernen Brücke vor und stellt das Gesuch um Ertheilung eines Credits von Fr. 35 000.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 23,50 M. Airolo: 8,55 M. Total: 32,05 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,60 M.

Bei der kleinen Gallerie auf der Seite von Airolo mussten die Bohrungen während 4 Tagen eingestellt werden, weil das rutschende Terrain die Errichtung von Holzgerüsten nothwendig machte.

N.Z.Z.

Vereinigte Schweizerbahnen. Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 3. Juni Jahresrechnungen und Jahresbericht pro 1875 behandelt. Er beantragt, der am 30. Juni abzuhaltenden Generalversammlung die Jahresdividende für die Prioritätsactien auf Fr. 16 festzusetzen, so dass, nachdem im Monat Januar bereits eine à Contozahlung von Fr. 10 pro Actie geleistet worden ist, auf 1. Juni nächsthin noch eine Restdividende von Fr. 6 per Actie zu bezahlen bleibt.

B. N.

Gotthardbahn. In der Sitzung des Commissionsausschusses des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn vom 29. Mai abhin sollen, da auswärtige Mitglieder nur zum Theil anwesend waren, keine definitiven Beschlüsse gefasst worden sein.

Weitere Verhandlungen wurden auf die nächsten 15. Juni stattfindende Versammlung des Verwaltungsrathes der Gotthardbahngesellschaft, welche zugleich den Geschäftsbericht der Gotthardbahndirection entgegennehmen wird, verschoben.

B. N.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1–30. April.							
	1876	1875	Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
			1876	1875	Differenz	1876	1875	1876	1875	Differenz
Nordostbahn	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	0/0	0/0	Fr.	Fr.	Fr.
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn) eröffn. 20. Sept. 1875	275	213	908 000	907 293	—	42,6	37,9	3 220	4 260	—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	104 600	100 523	+ 4 077	55,3	51,6	1 634	1 571	+ 63
Bülach-Regensberg	20	20	18 800	25 822	— 7 022	60,6	44,2	940	1 291	— 351
Bötzbergbahn eröff. 2. August 1875	57	—	158 800	—	—	26,3	—	2 786	—	—
Sulgen-Bischofszell 11 Kil. eröff. 1. Febr. 1876	11	—	3 530	—	—	68,5	—	321	—	—
Centralbahn	240	240	846 000	991 481	— 45 481	39,9	36,4	3 525	4 131	— 606
Basler Verbindungsbahn	5	5	18 350	15 018	+ 3 332	13,9	17,7	3 670	3 004	+ 666
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	20	14 550	10 590	—	60,2	58,6	502	530	—
Suisse Occidentale	332	332	1 079 000	1 001 065	+ 77 935	41,1	43,4	3 250	3 015	+ 235
Jougne-Eclépens ... (Vallorbes-Grenze 3 Kil. eröff. 1. Juli 1875)	35	32	25 100	8 660	—	34,3	44,4	717	271	—
Ligne du Simplon	80	80	47 500	54 245	— 6 745	56,2	50,5	549	678	— 129
Bulle-Romont	19	19	17 500	16 540	+ 960	28,4	27,8	921	870	+ 51
Lausanne-Echallens	15	15	7 682	6 552	+ 1 130	83,3	86,9	512	437	+ 75
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	509 700	556 218	— 46 518	52,9	49,4	1 853	2 026	— 173
Toggenburgerbahn	26	26	21 700	22 770	— 1 070	63,6	57,7	834	876	— 42
Jura-Bernbahn.										
Bern-Biel-Neuveville	50	50	120 500	—	—	47,7	—	2 410	—	—
Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds	53	53	67 500	74 663	— 6 163	65,0	64,7	1 274	1 409	— 135
Jura Industriel	38	38	68 000	67 049	+ 951	58,5	53,7	1 790	1 764	+ 26
Delémont-Basel eröff. 25. Sept. 1875	39	—	39 400	—	—	48,5	—	1 011	—	—
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875)	95	—	87 000	—	—	48,6	—	916	—	—
Gotthardbahn:										
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	34 600	36 926	— 2 326	67,9	74,5	844	900	— 56
Lugano-Chiasso	26	26	17 300	14 697	— 2 603	90,8	94,4	665	565	— 100
Appenzeller Bahn:										
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	—	15 271	—	—	72,0	—	1 018	—	—
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	—	9 223	—	—	66,4	—	1 025	—	—
Emmenthalbahn.										
Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875	24	—	14 187	—	—	48,5	—	591	—	—
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875.	75	—	48 900	—	—	62,8	—	652	—	—
Bödelibahn.	9	9	11 400	11 116	+ 284	29,0	29,7	1 266	1235	+ 31

Beilage zu Bd. IV, Nr. 2 der „Eisenbahn“.

Verlag von Orell Füssli Co. in Zürich.

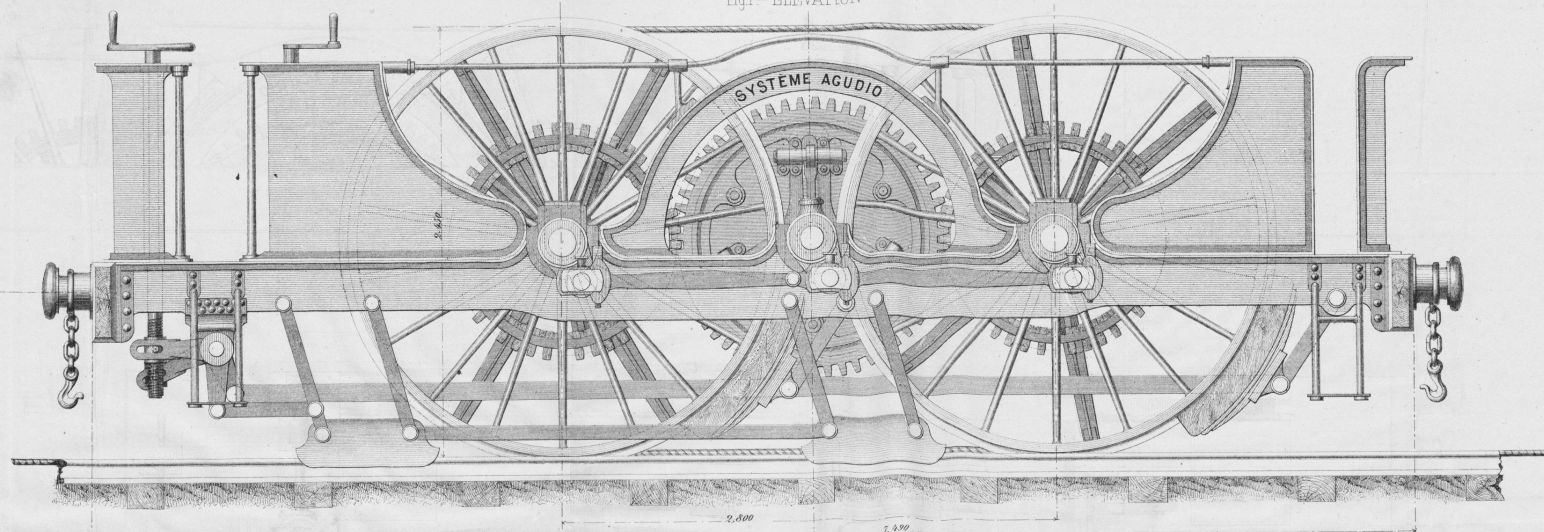
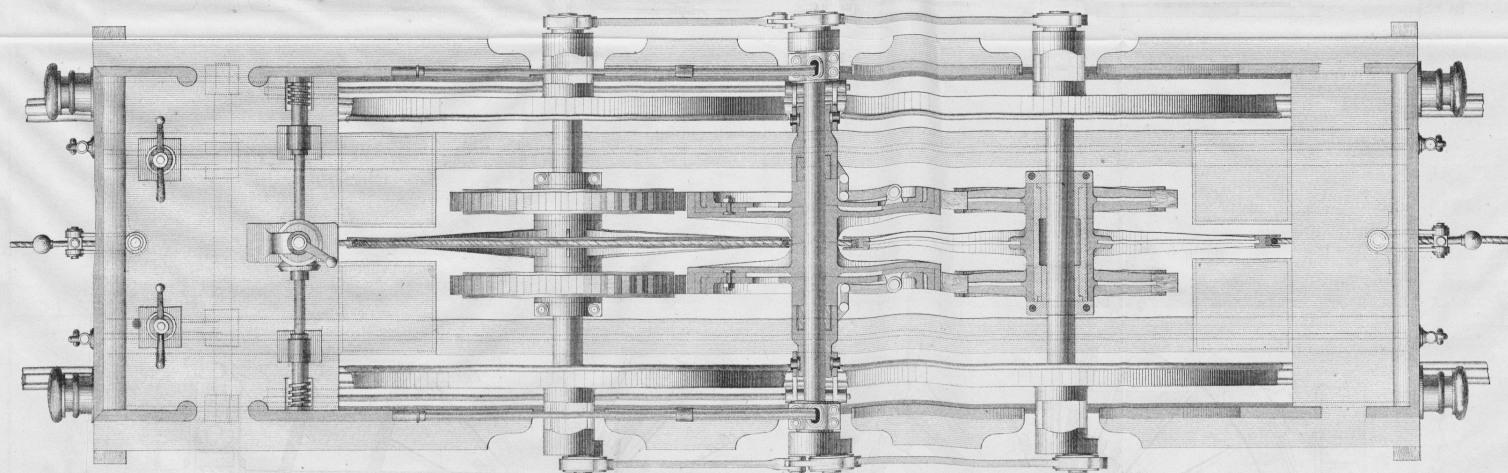
LOCOMOTEUR TYPE N° 4.

pour franchir les rampes de 4 à 8 pour % et pour les traversées des longs tunnels

(Action combinée de l'adhérence sur les rails et de la traction du câble.)

SYSTEM AGUDIO

Angewendet auf den Gotthard.

Fig. 1^{re} - ELEVATIONFig. 2^e. - PLAN et COUPE horizontale sur un des essieux
à sur l'arbre central.
Echelle du 5^{ème}*Le Type de Locomoteur avec quelques variations, a été accepté pour le passage des Alpes par la Commission Italienne en 1865.*

Seite / page

leer / vide /
blank