

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 15

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: 16.05.2025

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

zeugschleifmaschine mit Centrifugalpumpe. Die durchaus vorzügliche, angemessene Construction derselben, wie erwähnte Qualität der Schmirgelräder, welche ebensowohl trocken, wie mit Wasser und Oel benutzt werden können, werden der Anwendung der Schmirgelräder, voraussichtlich eine ähnliche Verbreitung in Europa verschaffen, wie solche die betreffenden amerikanischen Fabrikate in jenem Erdtheil gefunden haben.

Wir erwähnen schliesslich noch, dass die Gesellschaft des Naxos-Schmirels die Schleifräder in sechs verschiedenen Rauhgraden anfertigt:

Rauhgrad 1. (Sehr hart)	Zum Schleifen auf weichen Metallen, zum Poliren von Stahlgegenständen und zum Schleifen von feinen Werkzeugen.
2. (Zart)	Besonders geeignet zum Trocken- und Nassschleifen und Schärfen von Bohr- und Drehstählen, Hobelmessern und sonstigen Schneidwerkzeugen und zum Feinschleifen im Allgemeinen.
3. (Mittelrauh)	Zum Schleifen und Bearbeiten von Messing und zum Flächenschleifen auf Stahl, Gusseisen und Schmiedeeisen, besonders zum Schärfen und Ausschleifen der Kreissägen und Gattersägen geeignet.
4. (Rauh)	Zum Schleifen und Bearbeiten von Gusstahl und Gusseisen.
5. (Sehr rauh)	Zum Abschleifen von Gusseisen und Grobschleifen.
6. (Aeusserst rauh)	Zum Abschleifen von Gussrinden und zum Grobschleifen im Allgemeinen.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

(Correspondenz aus Boston U. St. A.)

Mit grossem Interesse habe ich den Bericht der letzten Generalversammlung (Bd. VII, Nr. 9, Seite 70) gelesen und hoffe, dass es mir einmal vergönnt sein wird, einer dieser schönen und interessanten Zusammenkünfte beizuwohnen.

Mit Vergnügen sehe ich, wie der Verein mehr und mehr eine achtunggebietende und einflussreiche Stellung sich erwirbt, welches hauptsächlich dem Streben und den Bemühungen des Vorstandes zu verdanken ist.

Was die finanzielle Lage des Vereins anbetrifft, so thut es mir leid, nicht viel in der von Prof. Geiser aufs dringlichste anempfohlenen Weise, d. i. durch Zuziehen neuer Mitglieder, zur Aufbesserung der geldbedürftigen

Vereinskasse thun zu können. Ehemalige Polytechniker von Zürich sind in dieser Gegend spärlich gesät.

Um aber doch auch meinen Theil zu thun, habe ich heute einen Betrag in Dollars im hiesigen Postamt eingezahlt, der, wie ich denke, ungefähr 25 Fr. betragen wird, welchen Betrag ich bitte der Vereinskasse zu überweisen. Vielleicht fühlen sich hierdurch Andere, die in gleicher Lage sind, veranlasst, auch ihr Schärfelein beizutragen, um den Verein etwas flott bei Casse zu machen und ihn dadurch in Stand zu setzen, Erhebliches zu leisten.

Mit herzlichem Grusse,

Ihr

K. F. H.

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	78,15	69,35	Gute Marken wie:			
Coltness	83,75	70,00	Clarence, Newport etc.	55,50	52,50	50,50
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glangarnock	74,25	67,50	im Werk			
Eglington	68,75	65,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinneil	69,35	64,35				
Almond	68,75	65,00				
f. a. b. im Forth						

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1,25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50 — 175,00	146,85 — 156,25
best	206,25 — 212,50	159,35 — 168,75
best-best	212,50 — 228,10	184,35 — 193,75
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	193,75 — 200,00
21—24	212,50 — 231,25	—
25—27	250,00 — 268,75	—
Bandeisen	175,00 — 200,00	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	140,60 — 150,00 im Werk	143,75 — 150,00 im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.

Australisch (Walleroo)	Fr. 2000,00 —
Best englisch in Zungen	1800,00 — 1837,50
Best englisch in Zungen und Stangen	1950,00 — 2000,00

Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. 1725,00 nominal
Englisch in Zungen	1750,00 —

Blei.

Spanisch	Fr. 496,85 — 506,25
----------	---------------------

Zink.

Englisch in Tafeln	Fr. 568,75 —
--------------------	--------------

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD

au 30 Septembre 1877.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord — Goeschenen			Embouchure Sud — Airolo			Total fin septembre	Etat corres- pondant au pro- gramme fixé le 23/25 sept. 1875	Différen- ces en plus ou en moins
	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin septemb.	Etat à la fin du mois précédent	Progrès mensuel	Etat fin septemb.			
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	4668,0	129,0	4797,0	4352,0	78,6	4430,6	9227,6	9281,0	— 53,4
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	3645,0	184,2	3829,2	3535,0	99,0	3634,0	7463,2	7234,0	+ 229,2
Cunette du strosse, . . . " " " "	2800,8	52,0	2852,8	2439,0	101,0	2540,0	5392,8	7179,0	— 1786,2
Strosse . . . " " " "	2180,6	36,5	2217,1	1908,0	118,0	2026,0	4243,1	5802,0	— 1558,9
Excavation complète " " " "	1856,0	14,0	1870,0	1591,0	69,0	1660,0	3530,0	—	—
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	2017,6	165,0	2182,6	2688,2	164,9	2853,1	5035,7	6306,1	— 1270,4
" du piédroit Est, . . . " " " "	2085,3	23,3	2108,6	1494,4	64,6	1559,0	3667,6	5786,5	— 1959,7
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	1583,9	110,1	1694,0	2215,8	76,2	2292,0	3986,0	—	—
" du radier . . . " " " "	6,1	—	6,1	—	—	—	6,1	—	—
" de l'aqueduc " " " "	2200,0	100,0	2300,0	2172,0	60,0	2232,0	4532,0	—	—
Tunnel complètement achevé . . . " " " "	1547,8	24,2	1572,0	1390,4	114,5	1504,9	3076,9	5330,0	— 2253,1

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 31,1 m/, Airole 24,4 m/, Total 55,5 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,9 m/.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 33,0 m/, Airole 25,4 m/, Total 58,4 m/, mithin durchschnittlich per Tag 8,3 m/.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.-31. August							
	1877	1876	Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
			1877	1876	Differenz	1877	1876	1877	1876	Differenz
Nordostbahn	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	0/0	0/0	Fr.	Fr.	Fr.
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröff. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröff. den 1. Aug. 1876)										
Bülach-Regensberg	373	373	1 177 000	1 220 693	— 43 693	51	54	3 155	3 272	— 117
Zürich-Zug-Luzern	64	64	185 000	201 124	— 16 124	76	77	2 891	3 143	— 252
Bötzbergbahn eröff. 2. August 1875	57	57	202 000	207 923	— 5 923	35	40	3 544	3 648	— 104
Effretikon-Hinwil „ 17. „ 1876	23	11	11 900	8 359	+ 3 541	60	68	517	760	— 243
Centralbahn Gäubahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876	299	240	986 000	1 100 547	— 114 547	57	54	3 298	4 586	— 1 288
Basler Verbindungsbahn	5	5	27 000	28 237	— 1 237	33	32	5 400	5 647	— 247
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	29	15 100	16 956	— 1 856	64	61	521	585	— 64
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	—	1 730	—	—	70	—	216	—	—
Suisse Occidentale Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröff. 1. Juli 1875)	487	459	1 161 000	1 255 802	— 94 802	59	55	2 384	3 159	— 775
Ligne du Simplon	89	80	85 670	76 870	+ 9 200	82	77	963	961	+ 2
Bulle-Romont	19	19	16 100	16 700	— 600	38	38	847	879	— 32
Lausanne-Echallens	15	15	6 923	7 042	— 119	86	84	462	469	— 7
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	656 000	711 412	— 55 412	66	62	2 386	2 587	— 201
Toggenburgerbahn	26	26	25 200	28 089	— 2 889	70	66	969	1 080	— 111
Wald-Rüti eröff. 29. Sept. 1876	7	—	6 100	—	—	69	—	871	—	—
Jura-Bernbahn.										
Jura bernois Section Porrentrui-Delle com- prise	251	192	439 000	329 749	+ 109 251	59	61	1 735	1 717	+ 18
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ...	95	95	132 500	144 423	— 11 923	76	74	1 395	1 520	— 125
Gotthardbahn:										
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	29 100	32 260	— 3 160	74	74	710	787	— 77
Lugano-Chiasso	26	26	18 500	18 778	— 278	86	92	712	722	— 10
Appenzeller-Bahn:										
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	15	19 270	22 059	— 2 789	71	71	1 285	1 471	— 186
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875										
Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November 1876	40	22	28 366	20 890	+ 7 476	69	60	709	803	— 94
Uetlibergbahn.										
Zürich-Uetliberg eröff. 12. Mai 1875	9,1	9,1	25 496	31 570	— 6 074	96	85	2 802	3 469	— 667
Rigibahnen:										
Vitznau-Staffel	5,1	5,1								
Staffel-Kulm	2	2	122 783	115 338	+ 7 445	97	97	17 293	16 245	+ 1 048
Arth-Rigibahn	12	12	54 650	55 802	— 1 152	94	92	4 554	4 650	— 96
Kaltbad-Scheideck	7	7								
Emmenthalbahn.										
Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875	24	24	17 950	16 902	+ 1 048	59	54	748	704	+ 44
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875.	77	77	57 600	62 127	— 4 527	63	60	768	828	— 60
Bödelibahn.	9	9	37 200	41 729	— 4 529	76	81	4 133	4 637	— 504
Wädenswil-Einsiedeln	17	—	34 300	—	—	88	—	2 018	—	—

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.