

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
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: 16.05.2025

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

mit denselben die analogen Zahlen, welche 1855 und 1867 in Paris und 1873 in Wien sich ergeben haben, in Parallele stellt.

Im übrigen möchte hier etwa zu repetiren sein, dass in Bezug auf die finanziellen Ergebnisse unter allen bisher dagewesenen Ausstellungen, die beiden Londoner 1851 und 1862 die absolut günstigsten Resultate geliefert haben, da erstere bekanntlich einen Ueberschuss von mehr als 3 750 000 Fr. lieferte, während bei der letzteren Einnahme und Ausgabe sich ziemlich genau balancirten.

Gotthardbahn. — Berichtigung.

Die in letzter Nummer unter Gotthardbahn gebrachte Notiz ist dahin zu berichtigen, dass das unter dem 31. Juni 1876 und 3. Januar 1877 bestellte Schiedsgericht aus den Herren Oberbaurath v. Schlierholz, von Stuttgart, Oberingenieur Gränicher und Nationalrath Dietler, Director, als Obmann besteht und nur Fragen zu beurtheilen hat, welche auf die Uebereinkunft vom 6. Juni 1874 bezüglich der Installationen zur Ausführung des grossen Gotthard-Tunnels Bezug haben. Die Notiz, dass dieses Schiedsgericht von den Büchern Favre's Einsicht nehmen solle, ist laut kompetenter Mittheilung völlig unbegründet.

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

Solothurn. Die Gemeinde Egerkingen beschloss in zahlreich besuchter Neujaarsgemeinde einen vorläufigen Credit von Fr. 10 000 für den Bau einer Strasse von Egerkingen nach Langenbruck. G.

Bern. In Frutigen hat sich die Schieferausbeutung von Fr. 50 000 in 1875 auf Fr. 90 000 in 1876 gesteigert. G.

Luzern. Die baufällige mittlere Reussbrücke soll durch einen Neubau in Eisenconstruction ersetzt werden, der circa Fr. 80 000 kosten würde. G.

Graubünden. Die Höfe Luvreu und Rhäritsch in der Gemeinde C a z i s, zusammen etwa 60 Einwohner zählend, haben mit 3000 Fr. Kosten eine Hydrantenleitung erstellt. N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 19,6 Meter, Airolo 14,9 Meter, Total 34,5 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 5,6 Meter.

Nordostbahn. Herr Director Häberlin hat der Direction sein Entlassungsgesuch für die nächste Generalversammlung eingereicht.

Simplonbahn. Die Erstellungskosten dieser Bahn sollen Fr. 400 000 per Kilometer in keinem Falle übersteigen. Angenommen, dass Italien keine Subvention leiste, dafür aber den Bau der Linien auf seinem Gebiete übernehme und der Simplonbahngesellschaft nur die Erstellung des grossen Tunnels und der nördlichen Zufahrtslinien überlasse, würde die Gesellschaft ein Kapital von Fr. 37 039 100 bedürfen, was auf 118 Kilometer im Durchschnitt Fr. 313 558 ausmachen würde. Angenommen dagegen, dass die Simplonbahngesellschaft die Erstellung der ganzen Linie nördlich und südlich des grossen Tunnels übernehme und dass sie dafür von Italien eine Subvention im Betrag von 48 Millionen Franken erhalte, so belieben sich die Kosten per Kilometer bei einer Gesamtstrecke von 217 Kilometern auf Fr. 373 000, wobei nach Abzug der Subvention ein Kapitalbedarf von Fr. 81 000 000 in Berechnung gebracht wird, mithin die gesammten Erstellungskosten auf Fr. 129 196 100 veranschlagt werden.

Der Generalrath des Seine-Departements hat ein motivirtes Gesuch an die französische Regierung gerichtet, diese wolle in der thunlich kürzesten Frist über die Möglichkeit einer Durchbohrung des Simplon schlüssig werden, damit Frankreich der Handelsverkehr zwischen England und Belgien einerseits, Italien andererseits erhalten bleibe — ein Transitverkehr, den die Durchbrechung des Gotthard bedroht. B. N.

Der Verwaltungsrath der Simplonbahngesellschaft hat den Herrn Barman, früheren Gesandten in Paris, zu seinem Präsidenten und den Herrn Jules Monnerat von Vivis zum Vicepräsidenten ernannt. G.

Centralbahn. Der Verwaltungsrath hat in der Sitzung vom 5. Januar einen mit der bernischen Jurabahn abgeschlossenen Vertrag ratificirt, welcher die gegenseitigen Concurrenzverhältnisse im Personen- und Güterverkehr im Sinne billiger Ausgleichung nach festen Grundsätzen regelt.

Dem Directorium wurde sodann die Ermächtigung erteilt, mit der neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Basel einen Vertrag zur Uebernahme des Betriebes der Linie Bern-Langnau-Luzern abzuschliessen, für den Fall, dass die genannte Gesellschaft die Bern-Luzern-Bahn an der Steigerung vom 15. dies für die Obligationäre erwerbe; ferner, sich bei der neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft mit einem Actiencapital im effectiven Maximalbetrag von Fr. 1 200 000 zu betheiligen; sodann der genannten Gesellschaft ein hypothekarisches Darlehen von höchstens Fr. 1 200 000 behufs Rückzahlung an die privilegierten Kreditoren und Vornahme des vollständigen Ausbaues der Bahn zu machen und endlich die laut Steigerungsbedingungen erforderliche Caution von Fr. 150 000 zu hinterlegen. Für den definitiven Abschluss des betreffenden Vertrages bleibt die statutengemässe Ratification der Generalversammlung vorbehalten. N. Z. Z.

Tössthalbahn. Durch die Wasserverheerung vom Juni des vergangenen Jahres, ist der Tössthalbahn ein Schaden von nahezu einer halben Million Franken erwachsen und ist dieselbe dadurch und durch die Nothwendigkeit, in erster Linie die zerstörten Strecken der Linie wiederherzustellen und die-

selbe durch bedeutende Wasserbauten gegen weitere Gefahr zu sichern, in ihrem finanziellen Gleichgewicht aufs Schwerste bedroht worden.

Um das nöthige Geld aufzubringen, ist die Direction genöthigt, mit dem Ansuchen an sämtliche Creditoren zu gelangen und dieselben einzuladen, für einen Theil ihrer Guthaben (50 %) auf demnächstige Baarzahlung zu verzichten und sich hiefür mit der Abgabe einer entsprechenden Obligation Seitens der Gesellschaft zu begnügen.

Appenzeller-Bahn. Die Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen hat die Geschäftsleitung der Appenzeller Bahn einem aus den HH. Eman. Meyer, Steiger-Meyer und Kirchhofer-Tobler in Herisau bestehenden Directioncomité übertragen, welchem nun das Bau-, Betriebs- und Finanzwesen unterstellt ist. Kennen die genannten Herren das Eisenbahn-Bau- und Betriebswesen?

Eine Conferenz der subventionirenden Gemeinden und der Obligationäre der Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell beschloss am 4. d. in Urnäsch im Namen der subventionirenden Gemeinden bei dem schweizerischen Eisenbahn-Departement dafür einzukommen, dass die schweizerische Localbahn-Gesellschaft den Finanzausweis vorlege. Letzteres hätte schon bei der vor einem Jahre stattgefundenen Concessions-Erneuerung stattfinden sollen. Die Erfüllung dieser gesetzlichen Vorschrift unterblieb jedoch damals.

Waldenburgerbahn. Prof. G. Vogt in Zürich, der von der Regierung mit der Ausarbeitung eines Gutachtens über die Pflichten der Centralbahn bezüglich Erstellung einer Bahn Waldenburg-Liestal beauftragt wurde, kommt in demselben zu dem Schlusse, dass die Centralbahn gemäss Art. 4 und 5 des Annexvertrages zur Ertheilung der Concession für die Wasserfallbahn gehalten sei, die Waldenburgerbahn bis September 1878 fertig zu stellen, trotzdem die Wasserfallbahn selbst nicht erstellt werde. G.

Rückkauf der Eisenbahnen. Das Kursblatt der eidgenössischen Bank, Stämpfli, erhebt wieder einmal den Ruf nach einer eidgenössischen Betriebsfusion und einem Uebergang sämtlicher Bahnen an den Bund, „da nur auf diesem Wege die Gotthardfrage gelöst werden könne.“

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	79,40	70,85	Gute Marken wie:			
Coltress	84,40	72,10	Clarence, Newport etc.	61,40	59,40	57,65
Shotts Bessemer	91,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	143,75	150,00	
Glangarnock	78,25	70,00	im Werk			
Eglinton	72,50	67,50				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnell	72,50	66,25	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	70,60	65,60	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	175,00 — 187,50	162,50 — 168,75	150,00 — 156,25
„ best	206,25 — 225,00	175,00 — 181,25	—
„ best-best	225,00 — 240,75	200,00 — 206,25	—
Blech No. 1—20	218,75 — 262,50	212,50 — 218,75	—
„ 21—24	256,25 — 287,50	—	—
„ 25—27	293,75 — 350,00	—	—
Bandeisen	212,50 — 250,00	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr	—	146,85 — 155,25	143,75 — 150,00
franco Birmingham	—	im Werk	im Werk

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Offene Stellen.

15. Ein jüngerer Architect (womöglich Schweizer) auf ein städtisches Baubureau der Ostschweiz.
18. Ein Zeichner als Volontair in eine Maschinenfabrik der Westschweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

1. Ein Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.
4. Ein Forstmann.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder erteilt.
- 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.

Einem Theil der Abonnenten konnte die letzte Nr. 3 nicht rechtzeitig zugeschickt werden, da die Lichtdrücke der Börsenpläne leider nicht vollständig eingiengen, womit Sie einen verspäteten Empfang des Blattes gütigst entschuldigen wollen.