

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 18

Nachruf: Scott, Georg Gilbert

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: 06.02.2025

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

Es folgen nun die *Beschlüsse der Berner Conferenzen* (Capitel XII), welche in dem sogenannten Schlussprotocoll (13. October 1869) niedergelegt sind und das Material zu dem Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz (15. Oct. 1869) bilden, dem dann Deutschland (28. October 1871) ebenfalls beiträt. Wir werden den internationalen Vertrag, ergänzt mit den *Beschlüssen und Zusätzen der Luzerner Conferenz* (Cap. XIV), unsern Lesern gelegentlich mittheilen.

Die Zusammenstellung schliesst mit Anführung der *Beschlüsse der bundesrätlichen Gotthard-Expertise* (Cap. XIII), deren Sitzungen zwischen dem 21. Juli und 22. November 1876 stattfanden. Das Protocoll der Plenar-Commission sowohl als das voluminöse der von ihr bestellten technischen Subcommission bietet des Interessanten genug zu einer gelegentlichen selbstständigen Besprechung.

In den *Schlussbemerkungen* (Capitel XV) wird aufmerksam gemacht, wie die definitive Bewilligung der Subventionen wenigstens in der Schweiz auf Schwierigkeiten stosse, und wenn diese auch beigebracht seien, immer noch eine schwierige Aufgabe zu lösen bleibe, die ausserdem fehlenden Gelder zu annehmbaren Bedingungen zu erhalten. Zu Ende 1876 waren 82 Millionen verbaut, welche per Jahr mehr als 4 Mill. Zinsverlust repräsentiren und es könne die Verzögerung der Bauvollendung jetzt schon auf zwei Jahre angesetzt werden.

Der Verfasser tritt nicht auf die Gründe der heutigen schlimmen finanziellen Lage ein, aber erwähnt doch die Leichtfertigkeit, mit welcher 1872 auf Grund eines acht Jahre alten Voranschlages vorgegangen wurde und rechnet es Herrn Oberingenieur Hellwag als nicht geringes Verdienst an, dass er mit Aufstellung seines generellen Voranschlages radical vorgegangen sei.

Mit Hinweisung auf die wichtigsten eingangs (Cap. VIII) resumirten Voranschläge, denen als höchste Schätzung im Durchschnitt für die ersten zehn Jahre ein Reingewinn von 7 Mill. (?) gegenüberstehen, wird der Schluss gezogen, dass es kaum möglich sei, die nöthigen Summen zur Reconstruction des Gotthard-Unternehmens aufzubringen und desswegen die äusserste Sparsamkeit geboten sei. Es werden nochmals die bezüglichen drei Vorschläge resumirt:

1. Reduction der Zufahrtlinien. — 2. Ausführung von Trajectanstalten auf dem Vierwaldstättersee, eventuell Lago maggiore (Ersparnis 17 Mill.), da ja durch dieselben nur das Schienengeleise unterbrochen, dagegen keine Wagenladungen alterirt werden. — 3. Empfiehlt er dringend Anwendung des Zahnschienensystems, indem seine Betriebssicherheit nicht fraglich sei und die Trennung der Züge zur Beförderung auf den Steilrampen nicht so sehr auf die Gesamtbetriebskosten einfließen können, um einen Grund für Verwerfung des Systems zu bilden. Durch dieses würde eine Verkürzung der theuersten Strecke um 15 Kilometer und eine Ersparnis von 18 Millionen erreicht. Diese Vorschläge, mit einem Verlust von 1 Mill. auf dem Betrieb der tessinischen Thalbahnen während der Bauzeit, schliessen gegenüber dem Capital von 187 Mill. mit einem Deficit von bloss 6 Mill.

Wenn es schwer falle, sich mit derartigen Vorschlägen zu befreunden, so vergesse man nicht, dass heutenur eine Radicaler Erfolg haben könne, und Vertröstungen, Abstriche an den Voranschlägen, Hinaufschrauben der Hoffnungen auf höhere Einnahmen, Palliativmittel sind, welche die Krisis nur auf kurze Zeit hinausschieben. — Es wird schliesslich auf die unausweichliche Nothwendigkeit einer dritten internationalen Conferenz hingewiesen.

* * *

Chemins de fer d'intérêt général en France.

Recettes de l'exploitation.

D'après la statistique officielle, on constate les résultats suivants pour les années 1876 et 1877.

Ancien réseau.

	1876	1877
Longueur totale exploitée au		
31 décembre	9 554 kil.	9 669 kil.
Recette totale pour l'année	647 372 355 fr.	632 036 546 fr.
Recette kilométrique	68 462 „	65 988 „

Nouveau réseau.

Longueur totale exploitée au		
31 décembre	8 680 kil.	9 191 kil.
Recette totale pour l'année	183 590 824 fr.	181 840 479 fr.
Recette kilométrique	21 415 „	20 600 „

Réseau spécial et Compagnies diverses.

Longueur totale exploitée au		
31 décembre	2 126 kil.	2 177 kil.
Recette totale pour l'année	27 259 416 fr.	28 322 575 fr.
Recette kilométrique	53 121 „	54 504 „

Ensemble du Réseau.

Longueur totale exploitée au		
31 décembre	20 360 kil.	21 037 kil.
Recette totale pour l'année	858 222 595 fr.	842 199 600 fr.
Recette kilométrique	42 766 „	41 005 „

Au lieu de l'augmentation normale, on constate donc une légère diminution de recette, qui n'atteint pas 2% pour la recette totale, mais qui est de 4 1/2% sur la recette kilométrique.

* * *

Nécrologie.

Georg Gilbert Scott. England hat einen seiner berühmtesten Architekten, den hervorragendsten Gothiker der dortigen Schule, verloren. Am 28. März ist Sir Gilbert Scott im Alter von 67 Jahren einem Herzübel erlegen und am 6. April wurde sein Leichnam in dem Pantheon britischen Ruhms, der Westminster-Abtei, neben der Grabstätte Stephenson's beigesetzt. Die Menge der aus seinem Atelier hervor gegangenen Werke ist zahllos und beschränkt sich nicht allein auf Europa, sondern umfasst auch nicht wenige Bauten in fast allen britischen Colonien. Sein Andenken wird, weit über seine Heimath hinaus, fortleben als das eines Architekten ersten Ranges.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 34,0 m, Airola 21,1 m, Total 55,1 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,9 m.

* * *

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	73,75	67,50	Gute Marken wie:			
Coltness	78,75	69,35	Clarence, Newport etc.	53,45	51,55	49,70
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glegarnock	70,60	65,00	im Werk			
Eglinton	64,35	62,50				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinneil	—	62,50	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Almond	66,25	63,75	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
f. a. b. im Forth			Fr. 1, 25 angenommen.			

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 162,50	137,50 — 146,85	125,00 — 137,50
„ best	206,25 — 212,50	150,00 — 159,35	— —
„ best-best	212,50 — 228,10	175,00 — 184,35	— —
Blech No. 1—20	193,75 — 206,25	187,50 — 200,00	— —
„ „ 21—24	231,25 — 250,00	— —	— —
„ „ 25—27	268,75 — 275,00	— —	— —
Bandeisen	168,75 — 193,75	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr		137,50 — 143,75	143,75 — 150,00
franco Birmingham		im Werk	im Werk

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.

Australisch (Wallaroo)	Fr. 1825,00	—
Best englisch in Zungen	„ 1700,00 — 1725,00	
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 1825,00 — 1875,00	

Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. —	—
Englisch in Zungen	„ 1675,00 — 1687,50	

Blei.

Spanisch	Fr. 425,00 — 431,25
----------	---------------------

Zink.

Englisch in Tafeln	Fr. 550,00 — 556,25
--------------------	---------------------

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.