

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 25

## **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:** 30.01.2025

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

## Kleine Mittheilungen.

**Production und Consumption von Eisenbahnschienen auf der Erde.** Der englische Ingenieur *Charles Wood* gibt im „Engineer“ eine Berechnung über den Bedarf und den Verbrauch von Schienen auf dem gesammten Eisenbahnnetze der Erde. Die gesammte Länge der Eisenbahnen (Ein- und Doppelgeleise) wird approximativ mit 382 942 Kilometer und die in denselben verlegten Schienen mit 30 204 000 Tonnen berechnet. Die Erhaltung dieser Schienen, denen im Durchschnitte eine Dauer von zehn Jahren zugemessen wird, erfordert per Jahr 3 020 400 Tonnen. Zehn Jahre Schiendauer erscheinen allerdings etwas gering. Wenn man aber bedenkt, dass noch ein sehr grosser Theil der in den Geleisen liegenden Schienen auf frequenten Strecken kaum 7 Jahre halten, so dürfte die Annahme einer 10jährigen Dauer der Wirklichkeit ziemlich entsprechen. Für den Neubau von Eisenbahnen wurden in den letzten Jahren im Durchschnitte 1 080 000 Tonnen und für Industrie- und Montanzwecke etwa 10 000 Tonnen jährlich erfordert. Zusammen würde sich demnach ein Gesamt-Schienenverföhrniss von 4 110 400 Tonnen ergeben. Diesem gegenüber betrögt die Schienen-Production sämmtlicher Ländere per Jahr:

in den Vereinigten Staaten Nordamerikas	879 000 Tonnen
in Belgien	300 000 „
in England	966 000 „
in allen anderen Ländern	500 000 „

zusammen 2 745 000 Tonnen.

Sonach bliebe die Production um 1 365 400 Tonnen hinter der Consumption zurück. Dass trotzdem der Schienenmarkt so flau und die Preise so niedrig wie noch nie sind, steht mit diesem Resultate im grellen Widerspruche, dessen Erklärung darin gefunden wird, dass die Eisenbahnen im Allgemeinen mit der Erneuerung ihrer Schienen über das normale Mass zurückhalten, dass dieses Sparen jedoch seine Grenze habe, und wenn diese überschritten, plötzlich ein gewaltiger Umschlag erfolgen müsse.

V. Z.

**Steinkohlenproduction in Deutschland.** — Das statistisch ermittelte Gesamtergebniss der deutschen Steinkohlenproduction im vorigen Jahr ist diesmal von grösserem Interesse, da notorisch im Anfang des Jahres 1877 in der Förderung bedeutende Einschränkungen und Arbeiterentlassungen in Westphalen wie in Oberschlesien eingetreten waren, dagegen im Herbst bis in den December die Förderung wieder schwunghaft betrieben wurde. Nun zeigt die Statistik, dass die bekanntlich in unserm Jahrzehnt bedeutendste Production des Jahres 1875 im Betrag von 769 Millionen Centner im vorigen Jahr doch nur auf 751 Millionen herabgegangen ist; viel bedeutender ist der Preis von 263 Millionen Mark auf 217 Mill. gesunken. Augenscheinlich hat die seit 1877 sehr eifrig von den westphälischen Gruben gesuchte und mit Hilfe der Eisenbahnverwaltungen auch erreichte Ausfuhr zu dieser nicht wesentlich verringerten Production beigetragen.

### Hygienischer Congress

während der Pariser Weltausstellung.

Während der ersten Hälfte des August (6.—10.), soll in Paris ein „*Congrès international d'Hygiène*“ unter dem Protectorate der Regierung stattfinden, welcher, anschliessend an den Brüsseler Congress von 1876, Fragen der Gesundheitspflege aufwerfen und discutiren wird. Das Organisations-Comité, aus 100 meist in und um Paris wohnenden Aerzten, Technikern und Professoren bestehend, hat zunächst sechs Fragen zur Discussion gestellt, von welchen insbesondere zwei das bautechnische Interesse erregen:

1. Die Flussverunreinigung durch gewerbliche Abgänge und durch Canalstoffe, sowie die Verwerthung der letzteren auf landwirthschaftlichem Wege;
2. Wohnungen und Quartiere für Arbeiter.

Referenten zu 1. sind die Herren Durand-Claye, Proust, Professor der Medicin, und Schlösing, Director der *Ecole d'Ap-*

*plication des Manufactures*; zu 2. die Herren Trélat, Professor am *Conservatoire des Arts-et-Métiers* und Du Mesnil, Arzt.

Andere Fragen, deren Berathung auf dem Congress gewünscht wird, sind spätestens bis zum 1. Juli an das Comité, dessen Präsident Prof. Dr. Gubler ist und als dessen geschäftsführender Secretär *Dr. Liouville, Palais des Tuileries, Pavillon de Flore, Paris* fungirt, einzureichen. Der Congress setzt sich aus einheimischen und fremden Mitgliedern zusammen, die letzteren nehmen ohne Beitrittsgeld an den Beratungen Theil, nachdem sie sich durch den Secretär haben eintragen lassen. Ueber jede der oben erwähnten sechs Fragen wird eine Denkschrift, den heutigen Stand der Wissenschaft darstellend, unter Leitung des Comité's ausgearbeitet und allen angemeldeten Mitgliedern vor Eröffnung des Congresses zugestellt werden.

Ausserdem finden noch statt:

Congress für Architectur	29. Juli bis 3. August
„ „ Civil-Ingenieurwesen	5.—14. „
„ „ das industrielle Eigenthum	7.—17. September

D. B.

\* \* \*

### Literatur.

**Schweizerisches Ortslexicon.** — *Neue, umgearbeitete und vermehrte Ausgabe.* Bern, B. F. Haller, 1878. Preis Fr. 5.

Dieses schon seit Jahren bekannte und beliebte Nachschlagebuch, ist in dieser neuesten Auflage durch die Bezeichnung der politischen Gemeinde, des Civilstandskreises nebst dem Wohnsitz des Civilstandsbeamten und durch die auf die neuern Militärverhältnisse bezüglichen Angaben der Divisions-, Recrutirungs- und Sectionskreise vermehrt worden. Den Verkehrsanstalten wurde ebenfalls erweiterte Aufmerksamkeit geschenkt. Alle Angaben beruhen auf amtlichen Quellen. Das bequem eingerichtete und sehr reichhaltige Buch wird sich daher auch in dieser neuen Auflage dem verkehrtreibenden Publicum nützlich, ja unentbehrlich erzeigen.

\* \* \*

### Chronik.

Eisenbahnen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,8 *m*, Airola 21,3 *m*, Total 51,1 *m*, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 7,3 *m*.

\* \* \*

### Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

<b>Kupfer.</b>	
Australisch (Wallaroo)	Fr. 1812,50 —
Best englisch in Zungen	„ 1725,00—1750,00
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 1900,00—1925,00
<b>Zinn.</b>	
Holländisch (Banca)	Fr. — —
Englisch in Zungen	„ 1625,00 —
<b>Blei.</b>	
Spanisch	Fr. 409,35—418,75
<b>Zink.</b>	
Englisch in Tafeln	Fr. 550,00—556,25

### Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz, Nr. 4, Zürich, einzusenden.

### Offene Stellen.

Ein practisch erfahrener Maschineningenieur zur Ueberwachung der maschinellen Einrichtungen eines grossen Fabrikablissemes und zum Projectiren neuer Anlagen und Constructionen (148).

Une maison de construction en France demande comme dessinateur un jeune ingénieur-mécanicien parlant la langue française et comprenant l'anglais. Plus tard il serait chargé des voyages à l'étranger (146).

Ein Maschinenconstructeur, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Ein Maschinen-Ingenieur, im Construiren und in französischer Correspondenz bewandert (137).

### Stellensuchende Mitglieder.

Architecten,	bei einer Bahngesellschaft als Bureauchef (402).
Maschineningenieure,	für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).
	für Eisenbahn-Maschinendienst (71, 151, 509, 605).
Eisenbahningenieure	früher beim Bahnbau (126, 133, 163, 767).
Ingenieure	für Civilbau (283, 346, 416, 730, 816).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.