

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 12

## **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>**

nen leichtern Profils zwischen Verbindungstheile, die auf schmiedeisenen Querschwellen befestigt sind, geflochten werden können und durch eigene Spannung sich in der richtigen Lage erhalten. Auf den gewalzten Querschwellen sind hierzu Krampen (Haknägeln) mit viereckigen Schäften in der Weise vernietet, dass auf je zwei voreinandergelegten Schwellen die Krampen mit ihren Oeffnungen zur Aufnahme des Schienenfusses abwechselnd nach der innern und äussern Seite des Geleises gerichtet sind. Die Vorzüge, welche dieses System vor dem meist gebräuchlichen Oberbau mit hölzernen Schwellen besitzt, bestehen in dem Wegfalle loser Befestigungstheile, der sichern Lage der Schienen, der Unveränderlichkeit der Spurweite, der Leichtigkeit des Legens und Aufnehmens des Gestänges, sowie in der grossen Dauerhaftigkeit des Materials. Es sind hierdurch so namhafte Vortheile geboten, dass dessen Anwendung auf den Gruben und Hüttenwerken eine um so grössere Beachtung finden wird, als die Anschaffungskosten keine hohen sind, auch der Materialwerth der unbrauchbaren Schwelle immerhin 30% des Ankaufwerthes repräsentirt. Auf den Steinkohlengruben Marianne und Steinbank bei Bochum, Pluto- und Königsgrube bei Wanne, *Carolus magnus* bei Berge-Borbeck, Rheinpreussen bei Homburg, auf dem Werke des Herrn Dr. *Otto* in Dahlhausen, dem Westphälischen Drahtindustrieverein etc. steht dieser eiserne Oberbau mit gutem Erfolge in Anwendung; auch ist auf der Eisenhütte Phönix bei Ruhrort das System *Freudenberg* für zwei- und einspurige Bahnen ausgeführt und kann daselbst jederzeit eine Besichtigung stattfinden.

**Die schmiedeiserne Dachstuhlconstruction über den grossen Börsensaal in Zürich.**

*Berichtigung.*

In einem Artikel in Nr. 9 der „Eisenbahn“ bespricht Herr L. T. das Ergebniss der ersten Ausschreibung und die schliesslich adoptirte Construction des Dachstuhls über den grossen Börsensaal in Zürich in einer Weise, die ich nicht unerwidert lassen kann.

Bei der ersten Ausschreibung der Eisenconstruction zum Dachstuhl wurde unter anderen erschwerenden Bedingungen die verlangt, dass die tragenden Theile der Deckenconstruction aus Eisen und zwar in einer Maximalentfernung von 2 m<sup>7</sup> liegen sollten.

Wir haben uns an diese Bedingung in der ersten Eingabe stricte gehalten; lässt man aber dieselbe fallen und vergleicht dann die Gewichte der Eisenconstruction beider Eingaben, so findet man, dass der Bauherr die Kosten einer zweiten Ausschreibung hätte ersparen können und mindestens eine ebenso billige und ebenso solide Dachstuhlconstruction erhalten, wenn er einfach unser erstes Project, ohne Deckenconstruction, angenommen hätte.

Die Unterschiede in den Profilverformen und in den Details werden lediglich durch die Hauptdispositionen bedingt und sind in beiden Projecten, wie Herr L. T. selbst zugibt, von uns studirt worden. Die Hauptdispositionen differiren aber nur durch eine schiefe Stellung der Seitenbinder und durch grössere Maschenweiten, so dass das zweite Project einfach ohne Weiteres vom ersten abgeleitet wurde.

Die nun in Zürich, wie es scheint, sehr beliebte Polemik gegen die Vergebungen *à forfait*, ist durch Herrn L. T. jedenfalls durch kein glückliches Beispiel erhärtet worden.

Bern, September 1878.

M. Probst, Ingenieur.

**Submissionsanzeiger.**

**Canton Aargau.**

Termin 22. September. — Bezeichnung: *Eingabe für Trottoirs an der Brugerstrasse an das Bauamt Baden.* 195 lfd. m<sup>7</sup> Randsteine zu versetzen. 360 □ m<sup>7</sup> Cementtrottoir zu legen, Auskunft dortselbst.

**Canton Graubünden.**

Bezeichnung: *Wuhr längs der Albula*, an Herrn D. Camenisch, Gemeindevorstand in Fürstenaau. Angebote pro Cubicmeter. Auskunft dortselbst.

Termin 1. October. — Bezeichnung: *Eingabe für Erstellung einer eisernen Brücke in Vals* von 15 m<sup>7</sup> Spannweite, an das *Cantonale Baubureau in Chur*. Das Nähere über Construction, Tragfähigkeit und Dimensionen der Eisentheile dortselbst.

**Canton Luzern.**

Termin 29. September. — Bezeichnung: *Eingabe für Schwändistrasse*, an die *Gemeinderathskanzlei Schüpfheim*. Strassenbaute in folgenden Strecken oder sammtthaf:

1. 600 m<sup>7</sup> Heiligkreuzstrasse-Biberbrück,
  2. 300 m<sup>7</sup> Biberbrück-Sitenberg,
  3. 480 m<sup>7</sup> Sitenberg-Schwändimösl,
  4. 500 m<sup>7</sup> Schwändimösl-Schwytzergütli.
- Weitere Auskunft dortselbst.

**Chronik.**

**Eisenbahnen.**

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 18,20 m<sup>7</sup>, Airola 29,60 m<sup>7</sup>, Total 47,80 m<sup>7</sup>, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 6,85 m<sup>7</sup>.

**Eisenpreise in England**

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Glasgow		No. 1		No. 3		Cleveland		No. 1		No. 2		No. 3	
Gartsherrie	70,00	65,00	Gute Marken wie:		Clarence, Newport etc.	53,15	51,90	48,75	f. a. b. in Tees				
Coltness	72,50	66,55	f. a. b. Glasgow		South Wales	Kalt Wind Eisen							
Shotts Bessemer	82,50	—	Westküste		No. 1		No. 3		im Werk				
f. a. b. Glasgow		No. 1		No. 3		Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1,25 angenommen.							
Glangarnock	66,25	61,25	f. a. b. Ardrossan		No. 1		No. 2						
Eglinton	60,65	59,40	Ostküste		No. 1		No. 2						
f. a. b. im Forth		Kinneil		Almond		61,25		50,00					

**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	193,75 — 200,00	—		
" " 21—24	231,25 — 250,00	—	—		
" " 25—27	268,75 — 275,00	—	—		
Bandeisen	175,00 — 187,50	—	—		
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	—	134,35 — 143,75 im Werk	125,00 — 131,25 im Werk		

**Verschiedene Preise des Metallmarktes.**

pro Tonne loco London.

Kupfer.		Zinn.		Blei.		Zink.	
Australisch (Walleroo)	Fr. 1737,50	—	—	—	—	—	—
Best englisch in Zungen	1700,00	— 1725,00	—	—	—	—	—
Best englisch in Zungen und Stangen	1775,00	— 1800,00	—	—	—	—	—
Holländisch (Banca)	Fr. —	—	—	—	—	—	—
Englisch in Zungen	1550,50	— 1562,50	—	—	—	—	—
Spanisch	Fr. 400,00	— 406,25	—	—	—	—	—
Englisch in Tafeln	Fr. 537,50	— 550,00	—	—	—	—	—

**Stellenvermittlung**

für die Mitglieder der **Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.**

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

**Offene Stellen.**

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).

**Stellen suchende Mitglieder.**

Architecten, bei einer Bahngesellschaft als Bureauchef (402).  
Architect, früher auf einem städtischen Baubureau thätig (898).  
Maschineningenieure, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).  
Eisenbahningenieure, für Eisenbahn-Maschinendienst (71, 151, 509, 605).  
Ingenieure, früher beim Bahnbau (126, 133, 163, 767).  
Ingenieure, für Civilbau (283, 346, 416, 730, 816).