

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 19

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: 02.04.2025

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

en effet, en 1759 que furent entrepris les travaux de Bridge-water Canal. A dater de cette époque, les canaux se multiplièrent. Tous ceux qui existent actuellement ont été, à très-peu d'exception près, creusés dans la période qui s'étend entre 1780 et 1830.

La construction des voies ferrées a non-seulement empêché la création de nouveaux canaux; mais elle a aussi apporté une perturbation très-considérable dans la situation des compagnies qui exploitaient les voies de navigation artificielle existantes. Il y eut d'abord entre ces deux intérêts une concurrence, une lutte à coups de tarifs. Puis, fatigués des résultats désastreux de leur campagne, les compagnies de canaux compriment qu'il était préférable pour elles de s'entendre avec les compagnies de chemins de fer, et même de leur céder leur exploitation.

Il faut lire dans l'ouvrage de M. de Franqueville toute la partie qui a trait à cette concurrence. C'est certainement l'un des chapitres les plus remarquables. La question des canaux et des chemins de fer, tant en France qu'en Angleterre, y est traitée avec beaucoup de compétence et d'autorité, comme elle est l'une de celles qui intéressent le plus les économistes, nous ne saurions trop appeler leur attention sur les conclusions et sur les raisonnements de l'auteur du livre que nous examinons.

Ne pouvant le suivre dans ces développements, nous nous bornerons à prendre quelques chiffres qui font connaître la situation respective des canaux et des chemins de fer en Angleterre.

Non-seulement les chemins de fer ont pour eux leur magnifique réseau, mais encore ils sont arrivés à acquérir la propriété de 2,769 kilomètres de canaux ou de rivières navigables qui pouvaient leur faire concurrence.

Il ne reste plus dans le Royaume-Uni que 3,901 kil. de voies navigables indépendantes, savoir: en Angleterre, 2,803; Ecosse, 143; en Irlande, 955.

Kleinere Mittheilungen.

Deutsches Eisenbahnwesen. Der neue „vorläufige Entwurf“ eines Reichseisenbahngesetzes ist soeben erschienen.

Wegen des Eisenbahnbaues tagte in der letzten Aprilwoche im Reichseisenbahnamt eine Conferenz höherer Verwaltungsbeamten.

Im Mai wird die erweiterte Commission wegen der Eisenbahnfrachten zusammentreten, zu welcher Preussen vier, Bayern, Sachsen, Württemberg, Elsass-Lothringen und die Hansestädte je ein Mitglied in Vorschlag gebracht. Ueber die Verhandlungen der Commission sollen stenographische Sitzungsprotocolle geführt und eventuell veröffentlicht werden.

Vereinigung von Post- und Telegraphen-Verwaltung in Deutschland. Im Reichstage ist aus Anlass des Deficits der Telegraphenverwaltung — für 1875 über 3 Millionen Mark — vorgeschlagen worden, dieselbe mit der Postverwaltung zu verschmelzen und die vorläufige Betrauung des Generalpostdirectors Stephan mit der Leitung des Telegraphenwesens nach Oberst Meydam's Tode deutete schon damals darauf hin, dass auch der Reichskanzler dieser Ansicht sei. Im Schoosse der Telegraphisten schien man dieser Verschmelzung mit Unbehagen entgegenzusehen, indem in Bremen eine Schrift unter dem Titel erschien: „Bedenken gegen die Vereinigung der Telegraphie mit der Post.“

Neustens hat sich jedoch diese Frage dahin entschieden, dass Herr Generalpostdirector Stephan definitiv auch die Telegraphenverwaltung zugewiesen wurde.

Das metrische Maass und Gewicht soll nun auch in Schweden-Norwegen eingeführt werden. Bereits hat sich das Storting in Christiania, sowie zu Stockholm, die erste Kammer dafür erklärt.

Auf der Pariser Meter-Conferenz ist die Einsetzung eines internationalen Amtes in Paris beschlossen worden, aber nicht vorzugsweise mit Franzosen besetzt, wie Frankreich präferirte. Anschliessen werden sich zunächst Deutschland, Oesterreich, Russland, Frankreich, Italien, Schweden und Norwegen, Spanien, Belgien, die Schweiz, die Vereinigten Staaten, Brasilien, Argentinien und Venezuela. England bleibt bis jetzt noch weg.

Zahlungsunfähige amerikanische Eisenbahnen. Einem New-Yorker Finanzblatt wird entnommen:

Im Januar 1874 hatten 89 Bahnen die Zahlungen ihrer Obligationen eingestellt; das involvirte Capital betrug 386,403,668 Dollars.

Am 10. October 1874 waren diese Zahlen auf 108 Bahnen mit 497,807,660 Dollars gestiegen.

Bei 49 Bahnen waren in Folge dessen gerichtliche Schritte im Gange, bei 26 andern gültliche Arrangements in der Schweben, in 35 Fällen gar nichts zur Lösung der Frage geschehen. 12 Bahnen waren von den Obligationsbesitzern verkauft worden. Eine Bahn hatte die Zahlungen wieder aufgenommen, nachdem ein Coupon capitalisirt worden.

Patente in den Vereinigten Staaten. Das Patentamt der Vereinigten Staaten veröffentlichte für 1874 folgende Zahlen:

Die Zahl der verlangten Patente war die höchst erreichte, nämlich 21,602; davon wurden 13,599 wirklich gegeben. Die verlangten Verlängerungen betragen 216, wovon 199 bewilligt wurden. 4908 Patente liefen im selben Jahre ab. Im Staate Massachusetts kam auf je 966 Einwohner je ein Patentbesitzer, während im Staate Alabama nur einer auf 25,600 kam. Die Einnahmen des Departements beliefen sich auf 738,000 Dollars, die Ausgaben auf 679,000, wovon etwa eine halbe Million für Salaire und 120,000

für Photographien, Lithographien und Zeichnungen. Das amerikanische Patentgesetz ist seit 1836 kaum verändert worden: seitdem hat sich die Zahl der Patente von 435 auf 21,602 gehoben, die Zahl der angestellten Examinatoren von 1 auf 100 erhöht.

Centralbahn- und Nordostbahn-Actien. Die „Schweiz. Handels-Ztg.“ berechnet den Gesamtinnderwerth des Gesellschaftscapitals dieser beiden Unternehmungen bei dem gegenwärtigen Stande der Actien gegenüber deren Curs am 1. Januar 1874 auf 29 Millionen Franken.

Uetlibergbahn. Am 8. Mai fand die Collaudation dieser Bahn statt. Am 10. Mai wurde die Eröffnung derselben durch eine Festlichkeit gefeiert, zu welcher eine grössere Anzahl von Gästen geladen waren. Nachdem nun auch am 11. die Actionäre die Bahn besichtigt und befahren hatten, wurde dieselbe am 12. dem regelmässigen Betriebe übergeben. Einsteigen fahren in jeder Richtung täglich 6 Züge und zwar

ab Zürich um 7 und 10 Uhr Vormittags.
 „ „ 1³⁰, 3, 5 und 7 Uhr Nachmittags.
 ab Uetliberg „ 8 und 11 Uhr Vormittags.
 „ „ 2¹⁵, 4, 6 und 8 Uhr Nachmittags.

Die Bergfahrt kostet Fr. 2. —
 Die Thalfahrt „ 1. 50

Abonnementsbillets für je 5 „ Doppelfahrten Fr. 12. —

Arbeitsaufnahme in Süd-Wales. Die Anfang Mai in den Zeitungen enthaltene Nachricht, dass man sich in Süd-Wales auf 15% Reduction geeinigt und die Arbeit in den Kohlengruben wieder aufgenommen worden, war nicht richtig. Die Association der Grubenbesitzer löste den „lockout“ auf, durch Ankündigung dass allen Kommenden zu 15% Reduction Arbeit in den Kohlengruben offen stehe. Die Nicht-Unionisten nehmen gerne an; allein die Unionsführer halten ihre Leute ab, so lange sie können. Auch jetzt noch gehen Letztere nur sparsam zurück und von allgemeiner Arbeitsaufnahme werden wie kaum vor 2-3 Wochen hören. Doch fängt es an zu tagen. Am 7. Mai haben die Colliers in Rhymney mit Mehrheit beschlossen, die 15% Reduction anzunehmen und an die Arbeit zu gehen. Samstag Morgens gingen die Dowlais Colliers auf die gleichen Bedingungen ein. In Cyfarthfa und Plymouth kehren die Colliers in kleinen Truppen von durchschnittlich 10 Mann per Tag, zurück.

Das Resultat der Abstimmung in Dowlais wird sich nun schnell auf den übrigen Werken fühlbar machen.

Eisenpreise.

London, den 6. Mai 1875.

| | | |
|---------------------------------------|------------------|-------------------|
| American Rails 50 bis 60 lb. per yard | £ 7. — bis 7. 5. | f. o. b. Wales. |
| | 7. — bis 7. 5. | East Coast. |
| Russians u. „Similar“ 60 bis 75 lb. „ | 7. 5. | Wales. |
| | 7. 5. | East Coast. |
| Street Rails „ | 7. 10 bis 9. — | Tyne u. Tees. |
| Steel Rails „ | 10. 10. | Wales. |
| | 10. — bis 11. 10 | Liverpool u. Hull |

Eingegangene Drucksachen.

53. Bericht pro 1875 über Mycothanaton, Mittel gegen Hausschwamm, sowie Präservativ gegen Bildung desselben von Delain & Comp., Chemische Fabrik, Berlin.
54. Compagnie des chemins de fer du Jura Bernois. Septième rapport trimestriel présenté au conseil d'administration par la Direction, Avril 1875. Bienne, Imprimerie W. Gassmann.
55. Bericht des Gründungs-Comité für eine Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen an die beteiligten Cantonsregierungen, Gemeinden und Privaten, August 1873. Schaffhausen, Brodtmann.
56. Schlussbericht des Gründungs-Comités für eine Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen an die beteiligten Cantonsregierungen, Gemeinden und Privaten. August 1875 Schaffhausen, H. Meier.
57. Statistik der Berufsarten des Cantons Zürich nach der Volkszählung vom 1. December 1870. Bearbeitet von dem statistischen Bureau der Direction des Innern. 1875. Zürich, Lohbauer und Wirth.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

| | |
|--|--|
| <p>Angebot:</p> <p>Folgende Techniker werden gesucht:</p> <p>I. Ingenieur-Fach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gesucht ein Geometer. 2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten. <p>II. Maschinenbau-Fach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500—3000. 2) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement. 3) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland. <p>III. Hochbau-Fach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ein junger Architect nach Odessa. <p>Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission, Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.</p> | <p>Nachfrage:</p> <p>Folgende Mitglieder suchen Stellen:</p> <p>I. Ingenieur-Fach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis. 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. 3) Eine Stelle für einen Geometer. <p>II. Maschinenbau-Fach.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. <p>Bemerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt. 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich. 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das: |
|--|--|

Der Plan von Washington kann erst nächster Nummer beigelegt werden.