

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 16

## Vereinsnachrichten

### **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>**

weniger als geeignet wären, die Prosperität von einzelnen Linien zu heben; es führt dies deshalb nothwendig auf Widersprüche, deren sich der Verfasser dadurch entledigt, dass er an verschiedenen Stellen hervorhebt, dass der Betrieb und nicht der Besitzstand der Angelpunkt sei, um welchen sich der Kreis schweizerischer Interessen dreht. Da vor der Hand durch das zu schaffende Clearing House die Rein-Einnahmen nur an diejenigen Gesellschaften abgeliefert werden können, die wirklich eine solche aufweisen, und die nur dann befriedigend sein kann, wenn sie eben genügend ist, so steht zu erwarten, dass trotz allem Bundesbetrieb der „mehreren, die nichts erhalten, eben gar viele sein werden.“

Im centralen Betrieb durch den Bund könnte sich auch ganz leicht die Anomalie einstellen, dass einzelne Gesellschaften durch den Bundesbetrieb theurere Spesen hätten, als diess gegenwärtig im Selbstbetrieb der Fall ist, denn es kann dem Herrn Verfasser nicht entgangen sein, dass der Schlendrian des Betriebswesens denn doch noch nicht durchgehends so acut geworden, dass wir ausschliesslich auf das Ausland, das allerdings durchgängig günstigere Resultate aufweist, angewiesen sind; in nächster Nähe haben wir das gewiss rühmlichst hervorzuhebende Beispiel eines Betriebs-Einheitskosten-Satzes, der in der Weise des Herrn Verfassers auf das Gesamt-Schweizernetz ausgedehnt, nicht nur eine Rendite von  $5\frac{1}{3}\%$ , sondern noch ein erkleckliches höheres Resultat gewähren würde, denn das Ausgabenbetreffniss inclusive Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials pro Nutz-Kilometer Einheit der Vereinigten Schweizerbahnen vom Jahr 1875 beträgt bloss 3 Fr. 11 Cts., während bei den Bayrischen Staatsbahnen die gleiche Betriebs-Einheit schon das Jahr früher 1874 auf 3 Fr. 15 Cts. gestiegen war, im Jahr 1875 also wahrscheinlich noch höher; (die gleichen Kosten bei der Nordostbahn betragen im Jahr 1875 3 Fr. 66 Cts., d. h. gegenüber dem Ansatz der Vereinigten Schweizerbahnen für die gleiche jährliche Betriebsleistung eine Mehr-Ausgabe von Fr. 1 396 950). Es kann deshalb mit voller Gleichberechtigung der Satz aufgestellt werden, dass bei Inhaltung des Ausgaben-satzes pro Einheit der Vereinigten Schweizerbahnen auf alle Schweizerbahnen ausgedehnt, resp. durchführbar, die Hauptcalamität gehoben und das Anrufen der precären Bundeshülfe verstummen müsste. Könnte vollends eine Oeconomie, wie solche bei dem Betrieb der Württembergischen Staatsbahnen, die gleichfalls den Schweizerbahnen betreffend Ausdehnung und Betriebsverhältnisse sehr nahe stehen, florirt (die nutzkilometrische Betriebsausgabe steigt dort bloss auf 2 Fr. 70 Ct. pro 1874), bei uns Eingang finden, so müsste das Geschäft geradezu brillant stehen. Doch kommen aber bei solchen Vergleichen wir, wie der geehrte Herr Verfasser, auf Abwege, die uns schöne Theorien vorzeigen, aber leider nicht zu realen That-sachen führen. Der Fehler liegt tiefer und lässt sich nicht so leichten Kaufes mit Zahlen eliminiren. — Und doch wird einstens wieder die Morgenröthe einer schönern Zukunft auch im Eisenbahnwesen uns entgegenlachen, wenn jeder redlich das Seine thut, und es bleibt das unbestrittene Verdienst des Herrn Verfassers des ersten Heftes der „Schweizer Zeitfragen“, hauptsächlich durch die umfangreiche Zusammenstellung einer Reihe massgebender Factoren ein redliches dazu beigetragen zu haben, das wichtige Thema auch einem grössern Leserkreis eröffnet und zu weitem fruchtbaren Reflexionen vorgearbeitet zu haben.

Wir empfehlen deshalb dem Laien wie dem Fachmann angelegentlichst ein recht einlässliches Studium dieser Brochure, und können den erstern zum Voraus versichern, dass er nicht unbefriedigt und hauptsächlich nicht unbelehrt die sonst so trockenen Zahlenreihen aus der Hand legen wird. V.

**Vereinsnachrichten.**

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 6. und Freitag den 13. April:

Vortrag von Herrn W. J e z l e r über dessen Aufenthalt in Aegypten.

**Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

XIII. Sitzung, vom 11. April 1877.

Anwesend 36 Mitglieder.

1. Tractandum: Vortrag von Herrn Maschinen-Ingenieur R i e d e r über Root'sche und Belleville-Kessel.
2. Tractandum: Vortrag von Herrn Stadtgenieur B ü r k l i über Wolkenbrüche, speciell über den vom Jahre 1875 in Budapest.

Von beiden Vorträgen, die die Anwesenden sehr interessirten, werden Auszüge in der „Eisenbahn“ erscheinen.

**Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Sitzung vom 13. April.

Wahl der Commissionsmitglieder für die Ausstellung in Paris:

Ingenieurwesen: S c h u c a n

Architectur: D a v i n e t

Maschinenbau: P r o b s t.

Bericht des Herrn T i è c h e und Discussion über die Honorarfrage.

**Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Den 15. diess waren Abgeordnete der Sectionen in Bern versammelt, um die Organisation für die Darstellung des schweizerischen Bauwesens an der Pariser Ausstellung zu begutachten und die systematische Eintheilung der Ausstellungsobjecte und allgemeine Vorschriften zu berathen.

Da die Einladungen etwas spät versandt wurden, waren leider nicht alle Cantone vertreten. Die Organisation und die systematische Eintheilung wurden erst in der Sitzung vertheilt, so dass es den Mitgliedern nicht möglich war, sich vorher über die Vorlagen zu orientiren. — Die Verhandlungen wurden rasch abgewickelt und hoffen wir in nächster Nummer das Resultat derselben mittheilen zu können.

Herr J. M. von Lausanne schreibt uns:

Je viendrai demain à Bern e. Mais je ne pourrai arriver qu'à 12 1/2 grâce à la convocation tardive que je n'ai reçue que hier. On devrait convoquer plus longtemps à l'avance; à l'avenir je ne viendrai plus à une réunion où la convocation n'aurait pas été faite au moins 8 jours à l'avance.

**Kleinere Mittheilungen.**

Edgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 13. April 1877. Herr Olivier Zschokke übermacht eine Denkschrift betreffend den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes. Die Abhandlung dem Eisenbahndepartement zugewiesen.

Zum schweizerischen Generalcommissär für die nächstjährige allgemeine Ausstellung in Paris ist Herr Ed. Guyer, gewesener Commissär für die Ausstellung in Philadelphia, ernannt.

Cantone.

Graubünden. In Würdigung einer Beschwerdeführung der Stadtgemeinde Ilanz wegen Verzögerung der Ausführung der linksufrigen Glennerüberbauung bei Seewis, wodurch die von der Stadtgemeinde ausgeführten Arbeiten auf dem rechten Ufer ernstlicher Gefährdung ausgesetzt werden, hat der Bundesrath der Regierung von Graubünden erklärt, dass der Canton die Verpflichtung und Berechtigung habe, eine die Vollendung des Werkes sichernde Ordnung der Angelegenheit herbeizuführen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 26,00 m, Airolo 23,40 m, Total 54,40 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,80 m.

Jura-Bern-Luzern-Bahn. Der Verwaltungsrath der bernischen Jurabahn hat den Vertrag mit dem Staate Bern betreffend die Uebernahme des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn einstimmig genehmigt. N. Z. Z.

**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	77,50	68,75	Gute Marken wie:			
Coltness	81,25	69,35	Clarence, Newport etc.	56,85	55,00	52,50
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	—	
Glangarnock	73,75	67,50	im Werk			
Eglington	70,00	65,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	70,00	65,00	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	68,75	66,25	Fr. 1, 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

**Gewaltes Eisen.**

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	168,75 — 181,25	156,25 — 168,75
" best	206,25 — 225,00	168,75 — 181,25
" best-best	240,00 — —	191,25 — 206,25
Blech No. 1—20	212,50 — 231,25	212,50 — 218,75
" " 21—24	250,00 — 262,50	— —
" " 25—27	287,50 — 300,00	— —
Bandeisen	181,25 — 212,50	— —
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	143,75 — 150,00 im Werk	143,75 — 146,85 im Werk

**Verschiedene Preise des Metallmarktes.**

pro Tonne loco London vom 14. April

	Kupfer.
Australisch (Walleroo)	Fr. 1925,00 — 1937,50
Best englisch in Zungen	" 1900,00 — 1950,00
Best englisch in Zungen und Stangen	" 2025,00 — —
	Zinn.
Holländisch (Banca)	Fr. 1825,00 — —
Englisch in Zungen	" 1850,00 — —
	Blei.
Spanisch	Fr. 512,50 — 521,85
	Zink.
Englisch in Tafeln	Fr. 625,00 — 637,50

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.