

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 15

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

scheinen entschuldigen. Der Katalog wird allen Technikern und Eisenbahninteressenten von grossem Nutzen sein können, und zwar besonders dadurch, dass er nicht, wie sein Titel besagt, nur ein Katalog der neuesten und vorzüglichsten Werke ist, die man allenfalls auch in jedem andern neuesten technischen Katalog finden könnte, sondern dass er auch ältere und weniger vorzügliche Werke enthält, dass er eben ein vollständiger Katalog ist, soweit Vollständigkeit hierin möglich war. Der Katalog ist systematisch geordnet, mit entsprechendem Format und Druck, und bietet ein jedem Fachmann willkommenes Nachschlagbuch.

Die Herausgeberin des Kataloges wird uns in den Stand setzen, unsere Leser über alle einschlagenden neuen Erscheinungen auf dem Laufenden zu erhalten, und werden wir von Zeit zu Zeit die Ergänzungen zu dem beigelegten Katalog nachtragen.

* * *

Mémoire sur un Chemin de fer perçant le Massif du Mont-Blanc et rejoignant la vallée d'Aoste à la Haute-Savoie, présenté par Mr. Ernest Stamm à la Société industrielle de Mulhouse. Mulhouse, Veuve Bader et Co. 1874.

In Nr. 8 unserer Zeitung haben wir einen Auszug aus der als Separatdruck aus dem „Monitore delle strade ferrate“ veröffentlichten Brochüre: „Ferrovia del Monte-Bianco, progetto dell' Ing. Ernest Stamm, mitgeteilt. Dieselbe Arbeit erschien im „Bulletin de la Société industrielle de Mulhouse“ in französischer Sprache, und verdanken wir freundlicher Mittheilung des Herrn Stamm einen Separatdruck auch dieses Aufsatzes, der uns als etwas Neues drei Karten bringt, deren erste eine vergleichende Uebersicht der Montblanc-, St. Bernard- und Simplonrouten, die zweite die verschiedenen Varianten des Montblanc-Proiectes sammt kleinen Längenprofilen, die dritte ein grösseres Längenprofil des Montblanc-Tunnels gibt.

Wir haben a. a. O. auch der von Ingenieur Dorsaz in Nizza im „Monitore“ gemachten Einwendungen gedacht. Herr Stamm antwortet auf jene Bemerkungen durch eine „Notice sur le projet d'un Chemin de fer par le Mont-Blanc“ vom 15. Sept. 1874. In dieser Flugschrift gedenkt Herr Stamm zuerst der ältern auf die Durchbohrung des Mont-Blanc gehenden Bestrebungen der Bewohner des Aostathales aus den Jahren 1836–1847; er constatirt, dass seit jener Zeit von der Sache keine Rede mehr gewesen sei, und dass er daher das Recht habe, für sich als etwas Neues den Nachweis der Möglichkeit und Zweckmässigkeit der Durchbohrung des Mont-Blanc in Anspruch zu nehmen. Dann resumirt der Verfasser in Kurzem die grossen Vortheile des Montblanc-Proiectes gegenüber dem Grand-St.-Bernard-Proiect und zeigt, dass der Mont-Cenis nach der Seite von Italien wie von Frankreich auch den strategischen Rücksichten besser entspricht. Weder in Bezug auf die Härte des Gesteins, noch mit Bezug auf die geodätischen Operationen zur Verifikation der Richtung der Tunnelaxe werde man auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen.

Der Schrift ist noch folgende kleine Distanztafel zur Vergleichung angefügt:

DISTANCES		Par le St. Gothard		Par le Mont Cenis		Par le Mont Blanc		Distances virtuelles en faveur	
		simples	virtuelles	simples	virtuelles	simples	virtuelles	du Mont Blanc sur le Mont Cenis	du St. Gothard sur le Mont Cenis
De Genève à	Milan			461	567	307	364	196	
	Gênes			479	595	367	442	153	
	Turin			311	410	255	312	98	
De Paris à	Milan	908	1034	955	1053	876	933	120	19
	Gênes	1031	1175	973	1089	936	1001	88	174
	Turin	980	1107	805	903	824	881	22	226
De Calais à	Milan	1102	1238	1250	1356	1175	1232	124	6 118
	Gênes	1222	1366	1274	1392	1235	1310	82	56 26
	Turin	1175	1302	1108	1209	1119	1176	33	126
De Lyon à	Milan			503	601	456	513	88	
	Gênes			521	637	516	591	46	

Bund und Cantone.

Vom 28. Sept. Der Bundesversammlung wird die Ertheilung einer Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der schweiz.-badischen Grenze bei Stühlingen über Schleithelm, Siblingen und Lehnigen nach Beringen an das betreffende Gründungscomité vorgelegt werden.

Chronik.

Am 23. September hat nach dem „Corriere del Lario“ eine Conferenz zwischen den schweiz. Abgeordneten, Gotthardinspector Koller und Oberst Bernasconi, und den ital. Abgeordneten, Cav. Rossi und Major Tezzaghi, zur Bestimmung des Anschlusses der Linien Lugano-Chiasso und Camerlata-Chiasso stattgefunden, die aber in Folge von Differenzen in den den Delegirten unterbreiteten Documenten zu keinem Resultate führte und desswegen auf später vertagt wurde.

Zürichsee-Gotthardbahn. Das Gründungscomité dieser Unternehmung hat an die Gemeinde Schwyz das Verlangen um Uebernahme einer Subvention von 350,000 Fr. gestellt. Der Gemeinderath beantragte bei der Gemeinde Nichtbetheiligung und zwar aus folgenden Gründen: Es sei unsicher, ob eine Bahn mit 2½ bis 3% durchschnittlicher Steigung zur Benutzung mit dem gewöhnlichen Locomotivsystem überhaupt betriebsfähig sei; die Baukosten werden viel höher als der Voranschlag sein; an eine Rentabilität sei kaum zu denken, und die Actien im Grund nur eine Subvention

à fonds perdu. Ueberdies seien die Bürger für andere Gemeindefürsorge stark genug in Anspruch genommen. — Diesem Vorschlag gegenüber hatte eine Anzahl Bürger einen gedruckten Vorschlag herausgegeben, sich beim Unternehmen mit 100,000 Fr. zu betheiligen, unter den Bedingungen, dass die Einzahlung nach Sicherstellung des ganzen Unternehmens zu erfolgen habe, dass in Schwyz ein Bahnhof im Kostenbetrage von nicht minder als 50,000 Fr. erbaut werde, dass in Schwyz die Baubureaux und die Centralwerkstätten errichtet werden. Mit 650 gegen 550 Stimmen wurde der Antrag des Gemeinderathes für Nichtbetheiligung angenommen.

Die Gemeinde Rütli hat die ihr zugedachte Actienbetheiligung von 25,000 Fr. votirt und es seien ausserdem in dieser Gemeinde schon über 14000 Fr. von Privaten gezeichnet worden.

Der Bezirksrath Küssnacht wolle der am 4. Oct. zusammentretenden Bezirksversammlung die Annahme der Subvention von 150,000 Fr. empfehlen.* Von den nöthigen 4 Millionen wären sonach bis dato 850,000 Fr. gezeichnet.

Berlin, 30. Sept. In Folge des schweizerischen Vorschlages, einen Delegirtencongress der Regierungen behufs Herbeiführung einer einheitlichen Eisenbahngesetzgebung einzuberufen, forderte dem Vernehmen nach das Reichskanzleramt das Reichseisenbahnamt auf, sich über den Vorschlag zu äussern. Letzteres soll mit Ausarbeitung einer Denkschrift bereits beschäftigt sein. („N. Z. Z.“)

Am 29. September wurde der letzte Pfeiler der Bötzbühlbahnbrücke zwischen Umikon und Altenburg vollendet.

Zürich-Höngg. Der Stadtrath Zürich hat unterm 29. September beschlossen: „Nachdem die Herren Gebrüder Brunner & Co. in Winterthur, welche bei den Bundesbehörden die Concession für eine Dampfomnibusbahn von Zürich nach Höngg nachsuchen, die Erklärung abgegeben haben, dass sie hinsichtlich der Strecken, wo städtisches Strassengebiet für die Bahn in Anspruch genommen wird, durch speziellen Vertrag mit der Stadt sich verständigen werden, wird die projectirte Unternehmung unter Vorbehalt dieser Verständigung nicht mehr beanstandet, sondern befürwortet.“ — Eine am 4. October auf der Weid abgehaltene Versammlung von Männern aus den theilnehmenden Gemeinden sprach sich im Ganzen günstig über dieses Project aus.

Auf der Querbahn Freiburg-Payerne werden die Eisenbahnarbeiten lebhaft betrieben; auf der Strecke Payerne-Estavayer haben die Erdarbeiten begonnen.

Marktberichte.

London, den 2. October 1874.

Wales.

Amerikanische Schienen Pfd. 50 à 60 per Yard £ 7. 17. 6 f. O. B.
Russische und ähnl. Qualit. 66 à 75 Pfd. per Yard £ 8. — bis 8. 5. f. O. B.
Stahlschienen „ „ „ „ „ 10. — „ 10. 5. „ „

Tyne und Tees.

Amerikanische, wie oben „ 7.15. — „ 7.17. 6 „ 8. 5. „ „ „
Russische etc. „ „ „ „ „ 10.10. — „ 11.10. Liverpool.
Nachfrage nach Eisen-Schienen nicht bedeutend, aber zunehmend in Stahl-Schienen. Herr Russell Gurney (the Recorder of London) ist von den Schiedsrichtern in der höchst wichtigen Angelegenheit der Durham Kohlengrubensache zum Obmann erwählt worden und hat zur allgemeinen Satisfaction die Wahl angenommen. Auf den 7. October hofft man, werde die Sitzung stattfinden können.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curs
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*)	490G.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	610G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	575G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	505–506¼G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	590–593¼G.
18,584	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	—	—	570G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1290G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	420–400G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	150, 147, 148G.
28,000	500	200	„ privilegiées . . .	1. Juli	—	—	512–510G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*)	503–500B.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	237½–235G.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	390B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	12	10	572½ ex. C.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fröburg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern	1. April	5	0	—

*) Bauzinsen.

Eingegangene Drucksachen.

Ernest Stamm. Mémoire sur le Chemin de fer perçant le Massif du Mont-blanc et rejoignant la vallée d'Aoste à la Haute-Savoie. 1874. Mulhouse, Veuve Bader & Co.

Schwyz. Antrag und Bericht des Gemeinderathes bezüglich Verweigerung der Subvention an die Zürichsee-Gotthardbahn, und Gegenantrag einiger Bürger.

Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen. Geschäftsbericht 1873–74.

Die Emmenthalbahn. Section Burgdorf-Langnau. Solothurn 1874. Toggenburgerbahn. Erster bis vierter Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung der Actionäre.

Berichtigung. Im „Rechtsfall“ der letzten Nummer sind einige Druckfehler stehen geblieben, die wir zu berichtigen bitten; nämlich S. 146, Spalte 1, Zeile 33 von unten lies „aus“ statt „auf“; daselbst Zeile 11 von unten lies „nur“ statt nie; S. 146, Spalte 2, Zeile 33 von oben lies „Cassations-potentin“ statt „Cassationspotentia“ und daselbst Zeile 35 von oben lies „Potentin“ statt „Potentia“.

* Laut letzten Berichten ist Uebernahme von 50,000 Fr. beschlossen worden. Dazu von Privaten 56,000 Fr.