

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 8

## 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:** 09.01.2026

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

ist der beste „Schutz der vaterländischen Arbeit“, nicht der Schutzzoll, durch dessen Einführung ein vom Ausland schwer concurrenzirter Industriezweig gerettet werden soll. Mag er immerhin unterliegen — es wird neues an seine Stelle treten. Unter solchen Umständen ist ein schneller Ruin besser, als eine künstliche Erhaltung durch den Moschus des Schutzzolls, auf alle Fälle besser als den Grundsatz, durch den unser Handel bedeutend und unsere Industrie gross geworden ist, zu opfern.

Auf der Weltausstellung in Philadelphia werden zum warnenden und abschreckenden Exempel alle ausgestellten Gegenstände zwei Preisangaben erhalten: Die eine mit Einschluss des Zollbetrages, die andere ohne denselben. Aus der Differenz mag das Volk sein Facit ziehen. Gewiss wird somit die Ausstellung ihren guten Theil beitragen, um zu verhüten, dass in der Schweiz böse Beispiele gute Sitten verderben. Die Americaner werden gegen das Fortbestehen der Schutzzölle mit aller Macht ankämpfen, und wir sollten ein solch' antiquirtes System adoptiren? Selbst wenn alle unsere Nachbarn dasselbe wieder einführen würden, so werden wir nicht so thöricht sein, Reciprocität zu üben. Wir werden vielmehr trachten, alle Traditionen des Mercantilismus und der Continentalsperrre zu beseitigen. Diese Institutionen passten in den Rahmen des Absolutismus, — in einem freien Gemeinwesen sollen sie keine Stätte haben.

Was soll auch die Prohibition im Zeitalter der Eisenbahnen, wo Alles darnach trachtet, diese überall hin auszudehnen und der Production immer weitere Absatzgebiete zu erschliessen? Somit werden Handel und Industrie gewiss auch in Zukunft im Stande sein, unsere Eisenbahnen trotz der stetigen Erweiterung und Verdichtung ihres Netzes auf einem leidlichen Standpunkte zu erhalten. Welche Rückwirkung müsste es auf deren Rendite ausüben, wenn die Canäle des uns zuströmenden Importes, die Abflüsse unserer Production, die Quellen unseres nationalen Wohlstandes in ihrem freien natürlichen Laufe gehemmt würden, wenn der Schutzzoll den Import und damit auch den Export, den Consument, den Besitz und den Genuss, das materielle und geistige Wohl des Volkes verringerte!! Wie viele und wie manigfache Interessen von Privaten, Gemeinden und Cantonen würden solcher Gestalt durch die Schädigung der Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen werden!

Man begegne uns nicht damit, dass der Vorwurf des Egoismus auf uns zurückfalle. Wir wissen zwar wohl, dass die Eisenbahnen mit ihren Differentialtarifen selbst eine Art von Schutzzöllen aufrecht halten. Allein diese werden aufhören, wenn die sogenannten Concurrenzbahnen durch Cartelverträge oder Fusionen mit ihren widerstandsfähigeren Nebenbuhlern oder durch den Uebergang aller Eisenbahnen an den Staat ihre Sonderexistenz beschliessen. Diese Zeit, wo dieses Ergebniss eintreten wird, ist gar nicht ferne; dann fallen auch die Differentialtarife. Mögen nun die letzteren dennoch bestehen, so dienen die Eisenbahnen unlängst der Allgemeinheit, sie sind öffentliche Anstalten, sie sind Institute von eminent nationaler und socialer Bedeutung, und darum jedenfalls grösserer Berücksichtigung wert als z. B. ein wegen des Importes billigen Leders den „Schutz der vaterländischen Arbeit“ anrufender Fabricant.

Unser Volk, das sich das Recht der politischen Selbständigkeit vindicirt hat, wird auch in ökonomischer Beziehung die freie Wahl nicht aufgeben, seine Waaren dorther zu beziehen, wo sie am billigsten und besten sind. Gut, dass es aus volkswirtschaftlichen und auch aus moralischen Erwägungen noch nicht geneigt ist, den „Patriotismus“ der Schutzzöllner zu pflegen und die Grenzmarken des Freistaates mit einer chinesischen Mauer zu umgeben, in deren Schatten die Romantik mit ihren Schmugglerbanden sich neu etabliiren könnte. M.

### Kleinere Mittheilungen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 22,20 M., Airolo 19,95 M., Total 42,15 M., mithin durchschnittlich per Tag 6 M.

**Bötzbergbahn.** (Corr.) Die in Nr. 7. dieses Blattes erwähnten Verspätungen der Bahnzüge auf der Bötzbergbahn waren allerdings im Anfang der Betriebseröffnung erheblich, sind aber zur Zeit auf das Minimum aller andern Bahnen herabgesunken, so dass von einer „Regel“ nicht die Rede sein kann. Der Grund der Verspätungen lag durchaus nicht im Fahrplan, wie Ihr Blatt vermuthet, sondern in dem Umstande, dass einige Stellen der Bahn mit Vorsicht befahren werden mussten, wodurch kleinere Verspätungen entstanden, die bei der einspurigen Anlage der Bahn und der verhältnissmässig sehr grossen Zahl von Zügen mit dem besten Willen nicht verhütet werden konnten, vielmehr sich aus den genannten Gründen oft eher noch vergrösserten.

**ANMERKUNG DER REDACTION:** Der wünschenswerthest Zustand der Dinge würde dann eintreten, wenn die Bötzbergbahn — der Unterbau ist ja doppelspurig angelegt — ihr zweites Geleise erhielte, und wäre es auch vorderhand nur zwischen Bötzenegg und Stein.

**Eisenbahn Neuenburg-Bern.** Das Comite, welches sich seiner Zeit zur Anstrengung einer directen Bahn von Neuenburg nach Bern gebildet hatte, veranstaltete letzten Freitag in Neuenburg eine öffentliche Versammlung, welche sich einmuthig für dieses Project aussprach und eine Commission

bestellte, die Alles was zur Realisirung des Projectes nöthig erschiene, an Hand zu nehmen hätte.

**Gotthardbahn.** Die HH. Gotthardinspector Koller und Oberingenieur Hellwig waren letzte Woche laut „Repubblicano“ in Faido, um in den tessinischen Thälen die verschiedenen Pläne für die Linien Airolo-Biaseca und Lugano-Bellinzona zu studiren. Anfangs September werden alsdann auch die Directoren Dr. Alfred Escher, Weber und Zingg eintreffen und wird alsdann die Feststellung des ganzen Traces erfolgen, so dass im October bereits die Ausschreibung der verschiedenen Bauleoste stattfinden und alsdann noch im Herbst mit den Bauten wenigstens am Tunnel von Monte Ceneri begonnen werden kann.

**Westbahnen.** Wie wir vernehmen, hat die Untersuchungscommission der schweizerischen Westbahnen sich in eine Mehrheit und eine Minderheit getheilt. Beide Berichte werden Mittwochs oder Donnerstags an den noch näher zu bezeichneten Stellen zu beziehen sein.

Der Verwaltungsrath der Westbahnen hat dem Fusionsproject mit der Jurabahn in der Mehrheit beigestimmt. Daneben seien nun, wie eine Bernerdep. d. „B. N.“ meldet, auch die Directoren der Central- und Nordostbahn mit einem Project hervorgetreten, wonach diese Bahnen die 16 Millionen beschaffen und mit der Suisse Occidentale den gemeinsamen Betrieb übernehmen würden.

Anderseits sollen Freiburg und Waadt mit dem Gedanken umgehen, die Garantie der 16 Millionen zu übernehmen. Der freib. Grosser Rath wird die Frage behandeln.

**Westschweizerische Eisenbahn-Fusion.** Die Generaversammlung der Actionäre der Suisse Occidentale treten am 26. ds. in Lausanne zusammen, und diejenige der Jura-Bernbahn an selbem Tag Nachmittags in Biel, beide, um in dieser wichtigen Angelegenheit definitive Beschlüsse zu fassen.

### Umfall:

**Nationalbahn.** Auf der Nationalbahn-Station Mannenbach verunglückte letzten Mittwoch Abend der Bahnaufseher Boltshauser von Ottenberg, wohnhaft in Kreuzlingen, indem er vom Trittbrette eines Wagens sich zu weit vorwog und so im Vorbeifahren den Kopf an einen Controlstock stieß. Er wurde nach Münsterlingen gebracht, sein Zustand soll aber wenig Hoffnung auf Wiederherstellung gewähren.

\* \* \*

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 33, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Versicherungswesen. — Die ungarantirten Bahnen. — Der Kernpunkt der Actionfrage. — Die Eisenbahnbeamten-Frage. — Das Berliner Post-Zeitungamt. — Deutsche Eisenbahnpolitik und ihre Folgen. — Die Ausbeutung der Eisenbahnen durch die Postverwaltung. — Die Errichtung einer pneumatischen Post zwischen Paris und Versailles. — Chronik. — Inserate.

\* \* \*

**BERICHTIGUNG.** — Aus Versehen des Autors heisst es im Artikel über das Rollbahnmateriel der Schweizerischen Nordostbahn in der 10. Linie vom Schluss an gerechnet: Dampfeinströmungssapparat, sollte heißen Dampfentwässerungsapparat.

\* \* \*

### Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.

London den 21. August 1875.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,80 - 175,70	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,7 - 37,3 "	" 175,70 "	dito
Street rails		237,90 - 251 "	Tyne u. Tees
Steel rails		" 251 - 276,10	Wales Liverpool u. Hull

Sehr geringe Nachfrage. Allgemeine Ansicht, dass ein Erwachen der Geschäfte kaum zu erwarten ist, bevor die Schienenpreise um 1 s. per Tonne fallen, was nicht geschehen kann, ohne fernere Reduction der Kohlen- und Arbeitspreise.

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
e id g. Polytechnikums in Zürich.

#### Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

##### A n g e b o t:

Folgende Techniker werden gesucht:

##### I. Ingenieur-Fach:

- Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
- Ein Ingenieur auf ein städtisches Ingenierbüro.
- Ein in der graphischen Berechnung unserer Brücken-Construktionen geübter Ingenieur nach Brüssel.
- Mehrere Ingenieure für eine Bahngesellschaft der französischen Schweiz.
- Mehrere jüngere Ingenieure zu Bureauarbeiten.

##### II. Maschinenbau-Fach:

- Ein junger Architect nach Odessa.
- Ein Architect auf das Bureau einer schweiz. Bahngesellschaft.

##### III. Hochbau-Fach:

- Ein tüchtiger Maschinen-Construc-tionen nach Lissabon.

**N a c h r a f e :**  
Folgende Mitglieder suchen Stellen:

##### I. Ingenieur-Fach:

- Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
- Ein Geometer.

##### II. Maschinenbau-Fach:

- Mehrere ältere und jüngere Ma-schinen-Ingenieure.

#### B e m e r k u n g e n :

- Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder der ertheilt.
- Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,  
Nr. 66, Mühlbachstrasse, Neumünster bei Zürich.