

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 Continentsperre 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 Consum, 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 unlängbar der Allgemeinheit, sie sind öffentliche Anstalten, sie sind Institute von eminent nationaler und sozialer Bedeutung, und darum jedenfalls grösserer Berücksichtigung werth 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 öconomischer Beziehung die freie Wahl nicht aufgeben, seine Waaren dorthin 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 etabliren könnte. M.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 22.20 M., Airole 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 Bötzbahn 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 wünschenswerthe Zustand der Dinge würde dann eintreten, wenn die Bötzbahn — der Unterbau ist ja doppel-spurig angelegt — ihr zweites Geleise erhielt, und wäre es auch vorderhand nur zwischen Bötzenegg und Stein.

Eisenbahn Neuenburg-Bern. Das Comité, 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 einmüthig 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 Obergeringenieur Hellwag waren letzte Woche laut „Repubblicano“ in Faïdo, um in den tessinischen Thälern die verschiedenen Pläne für die Linien Airole-Biasca 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 Bauloose stattfinden und alsdann noch im Herbst mit den Bauten wenigstens am Tunnel von Monte Cenere 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 bezeichnenden Stellen zu beziehen sein.

Der Verwaltungsrath der Westbahnen hat dem Fusionsproject mit der Jura- und der Mehrheit beigegeben. Daneben seien nun, wie eine Bernerdep. d. „B. N.“ meldet, auch die Directionen 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.

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

Westschweizerische Eisenbahn-Fusion. Die Generalversammlung 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.

Unfall:

Nationalbahn. Auf der Nationalbahn-Station Mannenbach verunglückte letzten Mittwoch Abend der Bahnaufseher Boltshauser von Otterberg, wohnhaft in Kreuzlingen, indem er vom Trittbrette eines Wagens sich zu weit vorbog 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-, Assuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Versicherungswesen. — Die ungarantirten Bahnen. — Der Kernpunkt der Actienfrage. — Die Eisenbahnbeamten-Frage. — Das Berliner Post-Zeitungsamt. — 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 Rollbahnmaterial der Schweizerischen Nordostbahn in der 10. Linie vom Schluss an gerechnet: Dampfeinströmungsapparat, 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. 168,00 - 175,70	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,7 - 37,3 „	175,70 - „	dito
Street rails	„	237,00 - 251	Tyne u. Tees
Steel rails	„	251 - 276,10	Wales Liverpool u. Hull

Sehr geringe Nachfrage. Allgemeine Ansicht, dass ein Erwärmen 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

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

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

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Eintüchtiger Maschinen-Constru-
teur nach Lissabon.

III. Hochbau-Fach:

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

- 3) Ein tüchtiger Architect auf das
Bureau des eidg. Oberbau-Inspe-
ctors in Bern.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit
mehrfähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit
1 bis 2 Jahren Praxis.
- 3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

- 1) Mehrere ältere und jüngere Ma-
schinen-Ingenieure.

Bemerkungen:

- 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:

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