

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 10

## 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:** 12.02.2026

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

Rechtsgültigkeit der erlassenen Gesetze und Beschlüsse nicht zu untersuchen, sondern sie einfach zu respectiren. Zudem könnte der Bundesrat, falls Zweifel über die rückwirkende Kraft jener Gesetze walten sollten, rechtzeitig eine ihm zweifelsohne günstige Interpretation derselben von der Bundesversammlung provociren, so dass factisch der Entscheid wieder in den Händen der letztern liegen würde.

Aus diesen Erwägungen ist die Direction der schweizer. Nordostbahn zu dem Beschluss gelangt, von einer an und für sich wohlgegründeten Klage in dieser Sache abzustehen.

Immerhin aber bleibt es fraglich, ob nicht durch ein solches Sich hinwegsetzen über Verträge, die vom Bund genehmigt sind, ein Gefühl der Rechtsunsicherheit genährt wird, das den öconomischen Gewinn jener Massregel mehr als aufwiegen dürfte.

\* \* \*

### Shed-Schulhauspläne Hottingen.

(Eingesandt)

Die gegenwärtig ausgestellten Pläne für ein Shed-Schulgebäude Hottingen zeigen gegenüber den seiner Zeit dem hiesigen Ingenieur- und Architektenverein vorgelegten Skizzen und von demselben einmuthig für ein Schulgebäude als unzulässig erklärt, durchaus keine Verbesserungen und sind wir jetzt noch derselben bestimmten Meinung, dass eine solche Anordnung eines Schulhauses unsren Verhältnissen, unserm Klima, unsren ästhetischen Begriffen vom Innern und Aeußern directe zuwiderlaufen.

Der jetzige Moment ist noch nicht geeignet, in's Detail der Pläne einzugehen, indem solche vorerst der Schulpflege und erst nachher einem weiten Publikum zugänglich gemacht werden sollen. Wir werden aber nicht ermangeln, seiner Zeit noch viel mehr Licht in diese Angelegenheit zu bringen und dem gebildeten Techniker und Schulmanne Gelegenheit geben, sich über ein Project auszusprechen, welches einer vom Zaune gerissenen Idee entsprungen, und zum non plus ultra unserer künftigen Schulhausbauten gestempelt werden soll.

**Nachsatz.** — Soeben kommt dem Einsender diess der Bericht der Shed-Schulhaus-Baucommission an die Schulpflege Hottingen in die Hände und liest er da auf der ersten Seite Folgendes :

„In unsren Vorlagen glauben Ihnen den Beweis leisten zu können, dass dieses System für Schulhäuser der Zukunft gehört und die bisherige Hochbauteorie sich überlebt hat.“

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

In der Sitzung vom 8. März wurde von Hrn. Heim, Prof der Geologie am Eidgen. Polytechnikum, eine einlässliche Beschreibung der Ufersenkungen in Horgen vorgetragen und die sehr wahrscheinlichen Ursachen dieser ganz ausserordentlichen Erscheinung auseinandergesetzt. Wir hoffen, nächstens in diesem Blatte einen detaillirten Bericht mit Situation und Profilen mittheilen zu können.

Herr Professor Stadler theilte eine Einladung des Vorstandes des Baierischen Architecten- und Ingenieur-Vereins mit, welche ihm zu Handen des zürcherischen Vereins den 1. März zugekommen war, dahin lautend, man möchte sich an der Kunstausstellung des Kunstgewerbevereins in München betheiligen. (Anmeldungstermin : 15. März; Einwendungstermin : 1. Mai).

Herr Ingenieur Paur hatte die Uebersichtslängenprofile der sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnen, Massstab für die Längen von 1: 250 000, für die Höhen 1: 2500, welche in 3 Gruppen zusammengestellt waren, vorgelegt.

\* \* \*

### Literatur.

**Dr. J. L. Tellkampf.** Geh. Reg.-Rath, Mitglied des Deutschen Reichstages: **Vorschläge zur Besserung des Actiengesellschaftswesens.** Berlin, Verlag von Julius Springer. 1876. 46 Stn.

Der Verfasser bespricht im ersten Abschnitt seiner Brochüre das Actiengesellschaftswesen im Allgemeinen, und berührt in kurzen Umrissen das englische Recht, namentlich soweit es sich mit der Haftpflicht der Actiengesellschaften beschäftigt. Der zweite Abschnitt bringt Vorschläge zur Besserung des Reichsactiengesetzes vom 11. Juni 1870. Das Fehlerhafte dieses Gesetzes bestehe darin, dass es allen Actiengesellschaften das Privilegium der nur auf das Actiencapital begrenzten Haftpflicht der Theilnehmer, im Widerspruch mit dem gemeinen Rechte, und im Widerspruch mit den Grundsätzen der Volkswirtschaft gewährt. Der Verfasser weist nach, dass ein solches Privilegium im Widerspruch stehe mit der freien gewerblichen Concurrentie, und dass dadurch ein Monopol geschaffen sei. Diese Grundidee seiner Deductionen veranlasst den Verfasser zu folgendem Reformplane:

1. In den Actien-Unternehmungen im Gebiete aller Arten der Industrie, des Landbaues, der Gewerbe und Fabriken und des Handels haften alle Actionäre persönlich unbegrenzt mit ihrem Vermögen nach gemeinem Recht, wie die Theilnehmer einer kaufmännischen Firma.

2. Das Privilegium der nur auf das Actiencapital begrenzten Haftpflicht ist auf zwei Gattungen von Actien-Unternehmungen beschränkt:

a. Auf diejenigen, welche ihrer Natur nach gemeinnützige öffentliche Zwecke verfolgen und mit dem Capital eines einzelnen Privatmannes nicht leicht ausgeführt werden können, und daher entweder das Zusammenwirken von Capitalien von Privatpersonen oder die Wirksamkeit des Staates oder einer Gemeinde erfordern, dahin gehören speciell die Anlage von Kanälen, von Hafenanlagen (Docks), von Wasserleitungen, Gasanstalten etc.

b. Auf Actiengesellschaften, welche keinen Vortheil der Actionäre und keine Agiotage bezwecken, sondern welche Künste und Wissenschaften, Armen- oder Krankenpflege und andere nützliche Gegenstände fördern.

Wenn man jedoch den in 1. und 2. angedeuteten Unterschied der unbegrenzten und begrenzten Haftpflicht nicht machen, sondern entweder den Actiengesellschaften die Wahl der unbeschränkten oder der beschränkten Haftpflicht überlassen (wie in England) oder das Privilegium der begrenzten Haftpflicht auch fernerhin allen Actiengesellschaften ertheilen will, so schlägt der Verfasser eventuell als Reform vor:

Die Actiengesellschaften seien bei ihrer Constituirung als juristische Personen folgenden Bestimmungen zu unterwerfen :

1. Alle Actionen der Actiengesellschaften mit begrenzter Haftpflicht müssen auf Namen lauten, und diese müssen in Register eingetragen und mit den etwaigen Veränderungen beim Jahresabschluß jährlich veröffentlicht werden.

2. In dem Falle, dass die Actiengesellschaft aufgelöst wird, und eine Vollzahlung noch nicht stattgefunden hat, ist jedes Mitglied derselben, welches zur Zeit der Auflösung oder während des Jahres vor dem Beginn der Auflösung Mitglied dieser Gesellschaft war, verpflichtet, zur Abtragung der Schulden so viel beizutragen, als das festgesetzte Capital ausmache.

3. Die Actionen müssen voll eingezahlt werden, und dürfen, bevor sie voll eingezahlt sind, überhaupt nicht verkauft werden.

4. Unter dem Betrage von Stücken zu 300 Mark dürfen keine Actionen ausgegeben werden.

5. Zinsen und Dividenden dürfen erst aus dem wirklichen Einkommen der Actiengesellschaften gezahlt werden. (Also keine sogenannten Bauzinsen.)

6. Jede Gesellschaft muss in den Statuten bestimmt angeben, worin ihr Geschäft bestehen soll.

7. Das bestimmt angegebene Geschäft der Actiengesellschaft darf nicht ohne Genehmigung der Regierung und der Actionäre verändert werden.

8. Allen Mitgliedern der Gesellschaftsvorstände muss bei strenger Strafe untersagt werden, bei irgend welchen Geschäften der von ihnen vertretenen Gesellschaft privat sich zu betheiligen, woraus sie einen persönlichen Vortheil ziehen würden.

9. Die Gründer einer Actiengesellschaft haften persönlich mit ihrem eigenen Vermögen für die Wahrheit des Prospectus der zu gründenden Gesellschaft und für die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben und Versprechen.

Was wir von solchen Vorschlägen zur Reform der Actiengesetzgebung denken, haben wir eingehend in Nr. 18, 19, 20 und 21, Bd. III der „Eisenbahn“ erörtert; die Wesentlichen der obigen Anregungen sind darin bereits besprochen; denn die Vorschläge sind keineswegs neu. Bezüglich der Brochüre des Herrn Dr. Tellkampf jedoch ist besonders bemerkenswerth — und dies mag für das ganze Actienwesen bezeichnend sein —, dass der Verfasser selbst so wenig Vertrauen in seine Vorschläge hegt, dass er unmittelbar an deren Begründung ein Schlusskapitel fügt, worin die Gefahr der Actiengesellschaften für das Eisenbahnwesen als so gross schildert, dass ihm der Bau der Eisenbahnen durch den Staat — in Deutschland durch das Reich — als nothwendig erscheint. Er berührt in kurzen Zügen die Vorfälle, wie sie in Deutschland, Oesterreich, England und in Amerika aufgetreten sind, bespricht dann die Vortheile der beiden Systeme, des Privat- und des Staatsbaues, wobei er sich den Betrieb eingeschlossen denkt.

Für die Privatbahnen scheint ihm Folgendes zu sprechen:

1. Bei Staatsbahnen werde der politische Einfluss der Staatsregierung vermehrt werden, indem die zahlreichen Eisenbahnbeamten und Lieferanten vom Staaate abhängig sein und möglicher Weise beeinflusst werden könnten. Gegen diesen Grund ist jedoch die geheime Stimmabgabe erfolgreich ins Feld zu führen.

2. Privatbahnen wird oft das Verdienst zugesprochen, neue Versuche und Verbesserungen zu veranlassen; während die Verwaltung von Staatsbahnen hierin zu bürokratisch werden könnte.

3. Eisenbahnen sollen von Actiengesellschaften billiger gebaut werden, als vom Staaate. Diese beiden Gründe sind schon wiederholt widerlegt worden und auch der Verfasser versucht diese Widerlegung nicht ohne Erfolg.

Zu Gunsten des Baues und der Verwaltung der Bahnen durch das Reich führt er folgendes an:

Reichsbahnen seien im Interesse der Sicherheit des reisenden Publicums, indem das Reich vor Allem diese Sicherheit, nicht aber hohe Dividenden, sondern nur die üblichen Zinsen zu erstreben habe; sie seien im Interesse der Einheit der Pläne des ganzen Reichseisenbahnsystems, der Fahrpläne und des Betriebes, dabei im strategischen Interesse der Vertheidigung des Reiches, im ferner im Interesse der Gerechtigkeit in Beziehung auf alle Landesteile durch den Bau secundärer Bahnen, wodurch im Sinne gesunder Volkswirtschaft die Production und der Absatz überall gefördert und den Hauptbahnen eine bedeutende Gütermasse zugeführt werden könne. Reichsbahnen ermöglichen die Ausgleichung der Einkünfte der rentablen Hauptbahnen mit den Einnahmen von den minder ergiebigen Secundärbahnen; schliesslich sei es vortheilhafter für die Reichsfinanzen, wenn das Reich die Eisenbahnen selbst bauet und betreibe, als wenn es Garantien zu ertheilen habe.

Wenn diese Schrift sich mit ihrem Materiale auch in etwas zu wenig eingehender Darstellung abgefunden hat, so bleibt sie immerhin sehr interessant gerade wegen des oben berührten Embarras, die Eisenbahnen trotz der Vorschläge zur Verbesserung des Actiengesellschaftswesens diesem entziehen zu müssen.

St.-B.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Aargau.** Der Regierungsrath hat die Pläne einer Rheinbrücke bei Zürich, für deren Herstellung schon seit 20 Jahren gearbeitet wird, genehmigt und dem Bundesrathen zu Handen der badischen Regierung übermittelt.

**Basel.** Regierungsraths-Verhandlungen vom 1. März. Das Baudepartement legt Bericht und Pläne über eine obere Rheinbrücke beim Harzgraben und über das Strassenbett für eine allfällige untere Rheinbrücke in der St. Johannvorstadt vor. Das ausführliche Gutachten soll zu Handen des Regierungsrathes gedruckt und in einer folgenden Sitzung behandelt werden.

— Die von den Petitionären für Erstellung einer Kleinbasler-Markthalle ausgeschriebene Versammlung im Hotel Michel war von 30 Familienvätern besucht, welche nach längerer Berathung die ganze Angelegenheit einer Commission überwiesen, bestehend aus den H.H. Wald, Präsident: Stünzi, Fiechter, Baumeister Frei, Nägelin, Bohny und Rudin. Das Project, beförderlichst eine Actiengesellschaft zur Erbauung einer Markthalle auf der Klaramatte zu bilden, soll also geziemender Weise noch gründlich erdauert werden.

### Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

N a m e n der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1-31. Januar.								
			Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.			
	1876	1875	1876	1875	Differenz	1876	1875	1876	1875	Differenz	
<b>Nordostbahn</b>	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	0/0	0/0	Fr.	Fr.	Fr.	
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn) ... ... eröffn. 20. Sept. 1875	275	213	750 000	666 363	—	38,5	36,3	2 727	3 128	—	
Zürich-Zug-Luzern ... ... ... ...	64	64	73 000	67 439	+ 5 561	49,7	52,1	1 141	1 054	+ 87	
Bülach-Regensberg ... ... ... ...	20	20	18 500	15 784	+ 2 716	51,3	57,5	925	789	+ 136	
Bözbergbahn ... ... ... ... eröff. 2. August 1875	57	—	147 100	—	—	20,0	—	2 581	—	—	
Sulgen-Bischofszell ... ... ... ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Centralbahn</b> ... ... ... ...	240	240	648 000	736 393	— 88 393	36,5	33,4	2 700	3 068	— 368	
Basler Verbindungsbahn ... ... ... ...	5	5	16 200	10 635	+ 6 565	8,3	13,4	3 240	2 127	+ 1 113	
Aarg. Südbahn ... ... 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	20	12 800	9 032	—	54,6	61,2	441	452	—	
<b>Suisse Occidentale</b> ... ... ... ...	332	332	724 000	736 671	— 12 671	42,0	42,5	2 181	2 219	— 38	
Jougne-Eclépens ... (Vallorbes-Grenze 3 Kil. eröff. 1. Juli 1875)	35	32	20 200	5 420	—	30,4	50,1	577	169	—	
Ligne du Simplon ... ... ... ...	80	80	25 900	28 706	— 2 806	56,5	48,0	324	359	— 35	
Bulle-Romont ... ... ... ...	19	19	14 400	11 910	+ 2 490	29,8	35,3	758	627	+ 131	
<b>Lausanne-Echallens</b> ... ... ... ...	15	15	6 519	5 632	+ 887	93,7	88,9	435	375	+ 60	
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b> ... ... ... ...	275	275	421 500	394 173	+ 27 327	46,9	48,0	1 533	1 433	+ 100	
Toggenburgerbahn ... ... ... ...	26	26	17 300	16 588	+ 712	66,4	64,2	665	638	+ 27	
<b>Jura - Bernbahn.</b>											
Bern-Biel-Neuveville ... ... ... ...	50	50	87 000	—	—	49,4	—	1 740	—	—	
Biel-Sonceboz-Chaux-de-Fonds ... ... ... ...	53	53	58 000	57 050	+ 950	72,0	73,0	1 094	1 076	+ 18	
Jura Industriel ... ... ... ...	38	38	49 500	46 529	+ 2 971	70,7	60,7	1,303	1 224	+ 79	
Delémont-Basel ... ... ... ... eröff. 25. Sept. 1875	39	—	30 500	—	—	47,8	—	782	—	—	
Bern-Luzern ... ... (Langnau-Luzern 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875)	95	—	50 000	—	—	52,8	—	526	—	—	
<b>Gotthardbahn:</b>											
Biasca-Bellinzona-Locarno ... ... ... ...	67	67	35 700	33 985	+ 1 715	73,8	85,9	533	507	+ 26	
Lugano-Chiasso ... ... ... ...											
<b>Localbahn:</b>											
Winkel-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	—	11 727	—	—	68,9	—	782	—	—	
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875											
<b>Tössthalbahn</b> ... ... ... ... eröff. 4. Mai 1875	26	—	14 141	—	—	66,9	—	544	—	—	
<b>Uetlibergbahn.</b>											
Zürich-Uetliberg ... ... ... ... eröff. 12. Mai 1875	9,1	—	7 471	—	—	95,6	—	821	—	—	
<b>Emmenthalbahn.</b>											
Solothurn-Burgdorf ... ... ... ... eröff. 26. Mai 1875	24	—	12 167	—	—	46,0	—	507	—	—	
<b>Schweiz. Nationalbahn.</b> eröff. 17. Juli 1875.	75	—	39 300	—	—	57,0	—	524	—	—	
<b>Bödelibahn.</b> ... ... ... ...	9	9	6 600	6 670	— 70	31,8	34,3	733	741	— 8	

## Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus dem Bundesrath. Der Bundesrath hat sich in einer einzigen Sitzung bis jetzt mit der Gotthardbahnfrage beschäftigt. Er hat Kenntnis von den Directorialschreiben genommen und alsdann beschlossen, die Direction um Auskunft über ihre noch disponiblen Geldmittel zu ersuchen. Diese letztere Massnahme soll ihren Grund in dem vom Tunnelunternehmer Favre gestellten Ansuchen haben, für seine Arbeiten, resp. für seine Forderungen sicher gestellt zu werden. Favre hat dies bereits vor mehreren Wochen, da er den schwierigen finanziellen Stand des Unternehmens ahnen möchte, verlangt und dies mag theilweise vielleicht auch ein Grund sein, warum zwischen ihm und der Direction ein etwas gespanntes Verhältniss herrscht.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 9. März. Ueber das Gesetz von St. Gallen um Bewilligung von Fr. 870 000 als nachträglicher Bundesbeitrag für Vollendung der Rheinrection kann der Bundesrat noch keine Vorlage machen, da die finanziellen und technischen Erhebungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, was der Bundesversammlung angezeigt wird.

Das Uebereinkommen betreff Aufnahme der Appenzeller Schmalspurbahn in den directen Verkehr mit den schweiz. Normalbahnen wird genehmigt.

## Cantone.

Bern. Sämtliche Zimmerleute haben die Arbeit eingestellt. Sie verlangen eine Lohnung von 40—45 Rp. per Stunde.

Genf. In Genf ist der gewesene Staatsrath Christian Wolfsberger gestorben. Wolfsberger studirte in seiner Jugend in München als Architect und Ingenieur und war im Alter von 35 Jahren bereits Inspector des Bureau's der öffentlichen Bauten in Genf und Hauptmann im eidgen. Geniestab. Später war er einer der thätigsten und geschicktesten Mitarbeiter des Generals Du Four am grossen schweizerischen Kartenwerk. Namentlich aber zeichnete sich Wolfsberger bei den Bauten der Municipalität von Genf in der vortheilhaftesten Weise aus. Im Jahr 1853 zum Mitglied des Staatsrates gewählt, leitete er während zwei Jahren das Departement der öffentlichen Bauten. Im Jahr 1855 trat Wolfsberger in's Privatleben zurück. Er konzentrierte seine Thätigkeit nunmehr auf seine Functionen als Ingenieur der Gasgesellschaft. Von Wolfsberger existirt auch ein interessanter Plan zu einer Erweiterung der Stadt Genf, der aber leider nicht zur Ausführung gelangte. Wolfsberger starb im Alter von 65 Jahren.

Glarus. Die uralte, um's Jahr 1283 erbaute katholische Kirche in Lintal droht einzustürzen und muss desshalb geschlossen werden. Es wird nun eine neue Kirche in Angriff genommen.

Graubünden. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 28. März.

Auf Beschwerde der Tit. Postdirection über den bösen Zustand der Schanfiggerstrasse, so dass ernstlich an eine Einstellung des Postkurses gedacht werden müsse, wird das Strassencomite Schanfigg, unter Anberaumung eines peremptorischen Termins, aufgefordert, seiner Verpflichtung nachzukommen, ansonsten der Canton die dem dortigen Kreise zustehenden Arbeiten auf dessen Kosten ausführen lassen werde.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 4. März.

Die Finanzdirection wird ermächtigt, dem Bedürfniss entsprechend Arbeiterwohnungen für das Bergwerk Käpfnach zu erstellen. — Die Finanzdirection wird ermächtigt, die zur definitiven Einrichtung der Cement- und Presssteinfabrikation in Käpfnach erforderlichen Bauten und maschinellen Anlagen nach vorgelegtem Plane und Programme ausführen zu lassen.

Mit Ende des Jahres 1876 beträgt die Eisenbahnschuld des Kantons Zürich die respectable Summe von 12,142,494 Fr. Im Laufe des Jahres 1876 sind folgende Subventionen auszuozahlen: Gotthardbahn 4. Rata von 1 $\frac{1}{2}$  Millionen 166,650 Fr., Wädenswil-Einsiedeln 129,000 Fr., Wald-Rüti 95,000 Fr., Tössthalbahn 498,000 Fr., Nationalbahn 500,000 Franken, Rechtsufrige Zürichseebahn 500,000 Fr., Effretikon-Wetzikon-Hinwil 695,000 Fr. Total 2,583,650 Fr.

Mit Schluss des Jahres betragen die Subventionen: Nordostbahn 1,434,000 Fr., Zürich-Zug-Luzern 1,675,000 Fr., Zürich-Bülach-Dielsdorf 600,000 Fr., Gotthardbahn 376,750 Fr., Wädenswil-Einsiedeln 300,000 Fr., Wald-Rüti 300,000 Fr., Tössthalbahn 2,000,000 Fr., Nationalbahn 2,341,700 Fr., Linksufrige Zürichseebahn 1,400,000 Fr., Rechtsufrige Zürichseebahn 650,000 Fr. Effretikon-Wetzikon-Hinwil 1,145,000 Fr.

Diese Gelder wurden beschafft: 4 $\frac{1}{2}\%$  Staatsanleihen vom 26. Sept. 1873, 4,000,000 Fr., 4 $\frac{3}{4}\%$  Staatsanleihe vom 19. Dec. 1874 1,000,000 Fr., Vorschuss der Domänenkasse à 4% 0,4,142,494 Fr. Summa 12,142,494 Fr.

Durch die Ueberschwemmungen im Tössthal wurde in Rittweg (Bauma) die Tössbrücke unterhalb dem Weiher der Weberei Jucker in Folge Anhäufung einer Menge Stauden, Stücken etc. auf Seite der Tössthalbahn zur Hälfte weggerissen und der Bahnkörper selbst unterspült, so dass die Linie in der Nacht vom 3. auf den 4. d. circa 500 Fuss lang provisorisch verlegt werden musste. Bei Gublen (Bauma) ist die Tössthalstrasse stark beschädigt, überhaupt hat die Gemeinde Bauma an Wuhrungen und weggeschwemmten Stegen sehr stark gelitten. In Schönhalden, Rikon (Zell) hat das wilde Element den Damm durchbrochen, so dass die Landstrasse beschädigt wurde und die Bahnlinie in Gefahr war.

## Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 19,10 M. Airolo: 17,40 M. Total: 36,50 M., mithin durchschnittlich per Tag: 5.21 M.

*Nordostbahn.* Das Gewölbe des Dettenbergtunnels, Länge 1800 Meter, wurde am 29. Februar Vormittags vollständig geschlossen und damit dieses wichtigste Bauobjekt der Linie Winterthur-Coblenz in der Hauptsache vollendet.

Eine zahlreich besuchte Versammlung zur Besprechung des neuen Bahnhofprojektes in Horgen hat letzten Sonntag einstimmig beschlossen, es sei sowohl der Gemeinderrath, als auch die von der Gemeinde bestellte Eisenbahncommission zu ersuchen, gegen die projectirte Anlage bei der Regierung und dem Bundesrath Einsprache zu erheben. Der Beschluss stützt sich einerseits auf Gründe der öffentlichen Sicherheit, indem der Bahnhof wieder auf eine sehr gefährliche Stelle verlegt werden wolle, wo schon Rutschungen stattgefunden hätten, anderseits auf Gründe des Verkehrs, indem die Anlage zu weit seaufwärts projectirt sei, während der Hauptverkehr Horgens nach Zürich hinweist.

*Gotthardbahn.* Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn hat das bekannte an den Bundesrath zu richtende Schreiben über die Finanzlage der Gotthardbahn einstimmig gutgeheissen und eine Commission gewählt, welche der Direction bei den über die Reconstruction des Baukapitals in Aussicht zu nehmenden Verhandlungen als Vertretung des Verwaltungsrathes berathend zur Seite stehen soll. Diese Commission wurde bestellt aus den Herren Feer-Herzog, Karrer und Stoll (Schweiz) Meissner und Hansemann (Deutschland), Bellinzagi und Mordini (Italien).

Ferner hat der Verwaltungsrath das von der Direction vorgelegte Bauprogramm pro 1876 mit der Beschränkung angenommen, dass nebst den Arbeiten am grossen Tunnel und den nothwendigen Vollandsbauten der Tessinerlinien nur diejenigen grösseren Tunnels der Bergbahn vorgetrieben werden sollen, bei denen die nötigen Wasserkräfte zur Anwendung von Maschinen fehlen, deren Förderung somit auf Handbohrung angewiesen ist und in Folge dessen circa 4 $\frac{1}{2}$  Jahre Bauzeit erfordert. Auch der Vortrieb des Goldauer-Tunnels wurde in das Bauprogramm aufgenommen, weil seine Vollandung durch Handbohrung obgenannten Zeitraum beansprucht. — Diese weitere Einschränkung setzt es außer Zweifel, dass im laufenden Jahre keine weiteren Einzahlungen auf das Actien- oder Obligationencapital erforderlich sein werden.

## Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Hagenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

## Masselguss.

	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1 No. 2 No. 3
Gartsherrie	88,75	77,50	Gute Marken wie:	
Coltness	91,25	78,75	Clarence, Newport etc.	64,35 62,50 61,25
Shotts Bessemer	100,25	—	f. a. b. im Tees	
f. a. b. Glasgow			South Wales	
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	156,25
Glengarnock	83,10	76,25	im Werk	
Eglinton	75,00	73,75		
f. a. b. Ardrossan				
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht	
Kinneil	77,50	73,50	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu	
Almond	78,10	73,50	Fr. 1.25 angenommen.	
f. a. b. im Forth				

## Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	200,00 — 218,75	178,10 — 184,35	162,50 — 168,75
" best	225,00 — 250,00	190,00 — 196,25	175,00 — 225,00
" best-best	250,00 — 262,50	215,00 — 221,25	— —
Blech No. 1 — 20	275,00 — 300,00	250,00 — 262,50	— —
" 21 — 24	312,50 — 337,50	— —	— —
" 25 — 27	350,00 — 375,00	— —	— —
Bandeseisen . . .	250,00 — 275,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr		162,50 — 168,75	162,50 — 168,75
franco Birmingham		im Werk	im Werk

## Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
e id g. Polytechnikums in Zürich.

## Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

## A n g e b o t :

1. Ein tüchtiger Maschinen-Construc teur nach Lissabon.
2. Ein junger Maschinenezeichner nach Genf.
3. Ein Professor für Strassen- und Wasserbau an ein österreichisches Polytechnikum.

## N a c h f r a g e :

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein jüngerer Landwirth.
5. Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

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

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das,

Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:  
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

R e d a c t i o n : H. PAUR, Ingenieur.