

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 11

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: 23.02.2026

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

man nebenbei eine Dissertation geschrieben hat, wohl gar eine Professur für Staatswissenschaften.

Was wir im Folgenden über die academische Vorbildung zum höheren Eisenbahnverwaltungsdienste sagen, wird also theilweise sich mit jener allgemeineren berühren.

Wir kommen hiemit an die Aufgabe dieses Blattes näher heran und versuchen einen Ueberblick über die Fächer einer wissenschaftlichen Behandlung der Eisenbahnverwaltung zu gewinnen.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Uebersicht der Tagelöhne von Bauarbeitern in der Schweiz.

Wir bringen in heutiger Nummer ein Verzeichniss der Tagelöhne der Bauhandwerker in verschiedenen Gegenden der Schweiz, so wie uns dieselben von bewährten Baumeistern mitgetheilt worden sind, und hoffen dieselben von Zeit zu Zeit zu veröffentlichen. Man beabsichtigt hiemit, diejenigen Löhne zu notiren, welche wirklich an die Arbeiter ausbezahlt werden; als Minimalpreise sind diejenigen angenommen, zu welchen überhaupt ein Arbeiter vom betreffenden Handwerk noch erhältlich ist. Diese Tabelle hat den Zweck, einen Einblick in die Bau- und Lohnverhältnisse der Schweiz zu gewinnen, und werden wir sehr dankbar sein, wenn uns zur Vervollständigung derselben weitere Notizen und allfällige Wünsche eingesandt werden, namentlich aber wünschten wir die Anschauungen und den jeweiligen Usus der Baumeister sowohl auf der Bauhandwerker der verschiedenen Städte mit Bezug auf Lohnansätze und Verrechnungsweise kennen zu lernen, woraus sich Differenzen in den Lohnbeträgen erklären, die ohne das bei Durchsicht blosser Zahlen fast unerklärlich sind.

* * *

Uebersicht

der Tagelöhne von Bauarbeitern in der Schweiz
im Winter 1875.

Arbeitszeit: 6—8½ Stunden.

Literatur.

Heinrich Stüssi: Ueber die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen. Separatabdruck aus der Zeitschrift für schweiz. Statistik.

Eine Zusammenstellung über die Subventionsverhältnisse der Eisenbahnen muss an und für sich schon eine sehr dankbare Arbeit sein; denn man erhält dadurch einen unmittelbaren Einblick in eine der wichtigsten Seiten nicht nur unserer Eisenbahnfinanzen, sondern auch gleichzeitig in die ökonomischen Verhältnisse einer Reihe von Cantonen und Gemeinden. Allein eine solche Statistik wird um so werthvoller, wenn sie von unabhängiger Seite bearbeitet und der Begriff der Subvention in einer Weise festgestellt wird, dass die wirtschaftliche Bedeutung derselben mehr als die rechtliche Construction des Begriffes deutlich wird. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, begrüßen wir insbesondere die Bezeichnung der Stamm- oder nachstehenden Actien als „Subventions“-Actien, die Bezeichnung aller derjenigen Capitalbetheiligungen, welche einen niedrigeren als den üblichen Zinsfuss erwarten lassen, oder nur unter beschränkter Sicherheit geleistet werden, als Subvention. Auch stimmen wir vollkommen mit dem Verfasser überein, wenn er den Fall als Subvention auffasst, wo der sich Betheiligende eine Capitalanlage zu machen glaubte, während im Laufe der Zeit die Bahn nicht nur keine Rendite abwirft, sondern obendrein das Grundcapital noch verloren geht. Dasselbe gilt bezüglich der Darlehen zu niedrigerem als dem gewöhnlichen Zinsfuss, welche während des Betriebes einer Bahn gemacht werden müssen. Dass eine Schenkung wirtschaftlich ebenfalls durchaus als Subvention aufgefasst werden müsse, scheint uns gleichfalls unumstößlich.

Eine Zusammenstellung im Sinne, wie sie von H. Stüssi unternommen wurde, mag gerade im gegenwärtigen Momente sehr nutzbringend und aufklärend wirken. Herr Stüssi kann desshalb natürlich auch den reichlich gebotenen Anlass, einige Sarkasmen in die Reihe von Thatsachen zu mischen, nicht unbenutzt vorübergehen lassen, und wenn diess auch nicht im Sinne der Objectivität statistischer Darstellung liegt, so giebt es seiner Arbeit doch immer eine frische Färbung.

Schliesslich bemerken wir noch, dass Herr Stüssi durch die Verleger der „Eisenbahn“, zur Zeit als er noch Redactor dieses Blattes war, die Anregung zur Uebernahme dieser Zusammenstellung erhielt. Der Rücktritt des Verfassers von der Redaction mag vielleicht auch die eine oder andere Veranlassung haben zu glauben, dass diese Arbeit aufgegeben worden sei, wesshalb auch betreffende Mittheilungen unterlassen worden sein mögen. St.-B.

Liste des ouvriers	Genève		Bern		Basel	Zürich	Eisenbahnbau		Bezeichnung der Arbeiter
	par journée	par heure	Stadt	Land			Gotthardbahn	Ostschweiz	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	durchschnittl. Ansatz im Vor- anschlag Hellwig	Fr.	
Manoeuvre	3,50	0,35—0,40	2,70—3,00	—	3,30—3,50	3,10—3,50	—	2,80—3,20	Handlanger
Aide Manoeuvre	2,50	0,27	2,00—2,60	—	2,00—2,50	2,30—3,00	—	2,00	Handlangerbub
Terrassier	—	—	—	—	—	—	4,50	4,00	Erdarbeiter, bester
dito	3,00—3,50	—	—	—	—	3,60—4,00	3,50	3,40—3,70	„ mittlerer
Rouleur	3,00—3,50	—	—	—	3,00	—	—	3,00—3,40	„ gewöhnl.
Tailleur de pierre . . .	6,50—7,00	0,60—0,70	4,50—5,00 3,30—4,00	3,60—3,90	5,00	5,50—6,00	7,00	5,60	Steinhauer, bester
dito	6,00	0,55	3,80—4,20	—	4,50	4,50—5,00	—	4,80	„ mittlerer
Poseur	à la pièce	0,55	5,50—6,00	—	4,00	—	—	—	Versetzer
Maçon	4,50—5,00	0,45—0,50	(3,40—3,70) (3,45—3,60)	3,30—3,60	3,30—3,60	3,90—4,30	6,00 u. 5,00 (4,50)	4,00 3,35—4,00	Maurer, guter „ mittlerer
Gypsier Platrier	5,00	—	2,55—3,40	—	3,50—3,80	4,20—5,00	—	—	Gipser
Cimenteur	à la pièce	—	—	—	4,00—4,50	4,20—4,60	—	—	Cementarbeiter
Menuisier I	4,50—6,00	—	4,30—5,00	4,00—4,40	3,80—4,20	4,50—4,70	—	—	Bauschreiner, guter
„ II	—	—	—	—	—	—	—	—	„ mittlerer
Parqueteur	—	—	—	—	4,00—4,50	—	—	—	Parquetschreiner
Charpentier	4,50—5,50	—	3,15—3,50	3,00—3,20	3,50—4,00	3,90—4,30	—	3,40—4,80	Zimmermann
Forgeron	5,50	—	4,15—4,50	—	4,50—5,00	3,80—4,20	—	—	Schmied
Aide forgeron	3,50	—	—	—	4,00—4,50	4,00—4,30	—	—	Zuschläger
Ajusteur ou tourneur . .	5,00	—	—	—	4,00—5,00	4,00—5,00	—	—	Dreher
Perceur	3,50	—	—	—	3,30—3,50	3,00—3,20	—	—	Bohrer
Fumiste-poëlier	—	—	4,25—5,00	—	4,00—5,00	—	—	—	Hafner
Peintre	—	0,45—0,50	2,25—3,40	—	3,80—4,00	—	—	—	Maler
Vitrier	—	—	—	—	3,80—4,20	—	—	—	Glaser
Couvreur	4,00—6,50	—	3,75—4,50	—	4,00—4,50	3,90—4,20	—	—	Dachdecker
Plombier-ferblantier . .	4,25— 5,00 6,00	—	4,00—5,00	3,50—4,00	3,80—4,50	4,00—5,00	—	—	Spengler
Serrurier	—	—	—	—	—	—	—	—	Schlosser
	—	—	—	—	—	15,00	15,00	—	Zweispännige Fuhren

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen v. 11. März. Es werden der Bundesversammlung zur Genehmigung empfohlen die Fristverlängerungsgesuche der Nordostbahndirection für die Bahn Koblenz-Stein, der Gesellschaft der schweizer. Localbahnen für die Strecke Urnäsch-Appenzell, der HH. Gebrüder Brunner in Winterthur für eine Dampfomnibusbahn von Zürich nach Höggen.

Aus den Nationalrathsverhandlungen vom 8. März. Der Bundesrath theilt mit, dass er die in Folge eines Begehrens des Cantons St. Gallen um einen nachträglichen Bundesbeitrag von 870,000 Fr. für Vollendung der Rhein correctionsarbeiten im Tractandenverzeichnis angekündigte Botschaft über diesen Gegenstand nebst Beschlussesentwurf für einmal nicht einbringen werde, weil zur Zeit noch die nöthigen technischen und finanziellen Vorlagen mangeln.

Cantone.

St. Gallen. Am 9. ds. Mts. wurde die erste der drei beim Seedamm von Rapperswil zur Verwendung gelangenden Dampf-Pfahlmachine montirt und auf zwei eigens construirte Schiffe verladen. Die Maschine hat ein Gewicht von 550 Centnern, der Rammbar, der per Minute 50—60 Schläge macht, ein solches von 30 Centnern.

Schweyz. Bei der Rathhausbaute in Schwyz hat eine Untersuchung der Gebäulichkeiten ergeben, dass die Unterlagen der zwei ersten Stockwerke ganz solid sind, der obere Stock dagegen weniger, ohne dass jedoch eine momentane Gefahr vorhanden wäre.

Waadt. Im Gemeinderathe von Lausanne hat die Municipalität den Vorschlag eingebracht, es möchte der Bundesrath eingeladen werden, für das zu errichtende Bundesgerichtsgebäude seine Wahl unter folgenden drei Bauplätzen zu treffen: das Rebgt Chissiez bei der Strasse Rumine, der Montbenonplatz und die Domaine von Beaulieu, falls der Staat, der gemeinschaftlicher Eigenthümer derselben mit der Gemeinde ist, einwilligt.

Wallis. Eine Beschwerde aus Port-Valais gegen die Ausführung des von der Regierung von Wallis projectirten Entschlumpungscansals von Monthey nach dem Genfer See wird, da laut technischem Gutachten die Befürchtungen wegen des aus jenem Unternehmen für die Liegenschaften in Port-Valais sich ergebenden Schadens als unbegründet erscheinen, abgewiesen.

Zürich. Die für die Vertheilung der Kosten der Quibaute an die drei Gemeinden Zürich, Enge und Riesbach bestellte Expertencommission, bestehend aus den HH. Bundesrath Dr. Heer, Bankdirector Stämpfli und Architect Simon in Ragaz kommt in ihrem Gutachten zu folgendem Schlusse:

Die drei Gemeinden Zürich, Riesbach und Enge möchten sich in dem Sinne verständigen, dass das Project der Quibaute (vorläufig aber nur das sogenannte innere Project) auf Grundlage der aufgestellten Pläne und der regierungsräthlichen Verordnungen vom 25. März 1875 als gemeinsames, einheitliches Unternehmen durch eigens hiefür, durch Zusammenwirken der drei Gemeinden, aufgestellte Organe ausgeführt; dass am Schlusse der festgesetzten Bauperiode auf gemeinsame Rechnung der drei Gemeinden ein festes Anlehen zur Deckung der Nettokosten, einschliesslich der während der Bauzeit aufgelaufenen Zinsen und Verwaltungskosten, aufgenommen und sodann während einer längern — etwa 40jährigen — Periode regelmässig getilgt; dass endlich die zur Verzinsung und Tilgung der Bauschuld erforderliche jährliche Quote auf die jeweiligen in allen drei Gemeinden vorhandenen Steuerfactoren umgelegt und das sich ergebende Treffniss von jeder Gemeinde von ihren Angehörigen eingehoben und in die Tilgungscasse abgeliefert werde.

— In Oerlikon wurden am 7. ds. zwei vor einen mit Holz beladenen Wagen gespannte und von einem 14 Jahre alten Dienstkneben bewachte Pferde beim Heranbrausen eines Bahnzuges scheu und rissen aus. Der Knebe, welcher sich vergebens bemühte, dieselben zurückzuhalten, wurde überfahren und sogleich getödtet. Der sofort zur Hülfe herbeieilende Dienstherr brach ein Bein.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 9,8 M. Airola: 17,4 M. Total: 27,2 M., mithin durchschnittlich per Tag: 3,9 M.

Nordostbahn. In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Nordostbahn ist 1) der Antrag der Direction betreffend die Einsprache gegen das Concessions- und Traceabänderungsgesuch der Nationalbahn (Einnündung in die Nordostbahnstation Oerlikon) genehmigt und 2) der Direction die Ermächtigung und der Auftrag erteilt worden, gegenüber dem Begehren der Nationalbahn um Uebertragung directer Tarife zwischen der Nordostbahn und der grossh. badischen Bahn auf ihre Linie alle zu Gebote stehenden Rechtsmittel zu ergreifen.

— Die Nordostbahndirection hat mit der Unfall-Versicherungsgesellschaft „Zürich“ einen alle ihre Beamten und Angestellten umfassenden Versicherungsvertrag abgeschlossen, wonach die Gesellschaft „Zürich“ sich verpflichtet, für die bei den Versicherten vorkommenden Todes- und Invaliditätsfälle nach Massgabe des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen einzustehen.

— Zwischen Baden und Neuenhof, bei der sogenannten Damsau, hat das anhaltende Regenwetter die Nordostbahnlinie stark gefährdet. Es fand ein grosser Schlupf statt, so dass nur noch das eine auf der Bergseite befindliche Geleise benutzbar war. Die Züge waren dadurch sehr gehemmt, weil zwischen Killwangen und Baden nur ein Geleise befahren werden konnte. Trotzdem hat der Verkehr keine Störung erlitten.

Suisse Occidentale. Bei Flamatt zwischen Bern und Freiburg ist durch einen eingetretenen Erdrutsch der Eisenbahnverkehr unterbrochen worden.

Simplonbahn. Herr Adrien de Lavalette beruft zum 26. März Nachmittags eine Generalversammlung der Actionäre der „Ligne internationale d'Italie par le Simplon“ nach der Salle Valentino, rue Saint-Honoré, Paris!

Vereinigte Schweizerbahnen. Am 10. ds. Nachts ist in Folge des anhaltenden Regenwetters an der Bahnlinie zwischen Rütli und Rapperswil in der Nähe vom Tunnel ein nicht unbedeutender Erdschlupf erfolgt, der die Bahnlinie verschüttete, jedoch weiter keine nachtheiligen Folgen hatte, als dass er die Bahnzüge verspätete und die ganze Nacht gearbeitet werden musste, um die Bahnlinie frei zu machen.

Jura-Bern-Bahn. Nach Mittheilungen des Verwaltungsrathes soll das Bahnstück Delsberg-Glovelier bis Ende Mai, das Stück Delsberg-Münster im Mai oder Juni, Court-Münster und Glovelier-Pruntrut noch nächsten Herbst vollendet werden, so dass wahrscheinlich im Monat October oder November das ganze Jurabahnnetz dem Betrieb übergeben werden kann.

Gotthardbahn. In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 8. ds. hat bei Gelegenheit der Behandlung des Budget-Postens „Subvention zum Bau der Gotthardbahn“ eines der hervorragendsten Mitglieder des Hauses, Berger, Veranlassung genommen, die preussische Staatsregierung zu ersuchen, auch „die fernere Unterstützung der Gotthardbahn nicht ausser Acht zu lassen, sondern dafür Sorge zu tragen, dass das grossartige Unternehmen würdig zu Ende geführt werde, selbst wenn es noch einer grösseren Subventionssumme bedürfen sollte.“ Ein Widerspruch gegen diese Anregung ist von keiner Seite erhoben worden.

Elsass-Lothringerbahn. Der gemischte Eisenbahnzug, welcher am 13. ds. auf der Linie Mülhausen-Strassburg um 5 Uhr 1 Min. Morgens abging, verunglückte auf der Dollerbrücke zwischen Dornach und Lutterbach dadurch, dass dieselbe, da ihr Mittelpfeiler durch die hochgehenden Wasser unterwaschen war, als der Train dieselbe passirte, zusammenstürzte. Zwei Waggons fielen ins Wasser. Die Locomotive mit dem Tender war jenseits, die letzten Waggons noch diesseits der Brücke. Zum Glück hatte der Zug nur zwanzig Passagiere. Fünf derselben wurden verwundet. Zwei schwer, drei leicht. Uebler kam das Zugpersonal weg. Der Zugführer wurde schwer verwundet, der Locomotivführer und Heizer erhielten Contusionen. Fünf Personen wurden nach dem Hospital von Mülhausen gebracht. Einer derselben (ein Italiener) soll bereits seinen Wunden erlegen sein.

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	86,25	75,00	Gute Marken wie:			
Coltness	90,00	77,50	Clarence, Newport etc.	66,25	63,75	61,25
Shotts Bessemer	100,00	—	f. a. b. im Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	156,25		
Glegarnock	83,10	75,00	im Werk			
Eglinton	73,75	72,50				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnell	77,50	73,75	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	78,10	74,35	Fr. 1. 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	200,05 — 218,75	175,00 — 181,25
best	237,50 — 250,00	187,50 — 193,75
best-best	265,00 — 271,85	212,50 — 218,75
Bloch No. 1—20	275,00 — 300,00	250,00 — 262,50
21—24	312,50 — 337,50	—
25—27	350,00 — 375,00	—
Bandeisen	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr	162,50 — 168,75	156,25 — 168,50
franco Birmingham	im Werk	im Werk

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

1. Auf 1. April ein practisch befähigter Architect auf ein städtisches Bauamt der Ostschweiz.
2. Ein Ingenieur für Entwerfen einer Canalisationsanlage auf ein städt. Ingenieur-Bureau der Ostschweiz.
3. Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.
4. Ein junger Maschinenzeichner nach Genf.
5. Ein Professor für Strassen- und Wasserbau an ein österreichisches Polytechnikum.

Nachfrage:

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.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder erteilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das, Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.