

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 13

## 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:** 03.04.2026

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

**Eidgenössisches Polytechnikum.**

Mit dem 25. d. fand der officielle Schluss des Wintersemesters und damit im Zusammenhang die Diplomertheilung für die Ingenieure, Forst- und Landwirthe statt. Diplome erhielten:

a. Als Ingenieure: 9 Schweizer und 12 Ausländer, nämlich in alphabetischer Reihenfolge, die HH. Abramson, Arthur, von Odessa; Adler, Eugen, von Gross-Karoly, Ungarn; Beyel, Christian, von Zürich; Bonavia, Eduard, von Monfalcone, Oesterreich; Bürkli, Leo, von Zürich; Demeter, J., von Klausenburg; Eysner, Lorenz, von Pressburg; Galantino, Giovanni, von Soncino, Italien; Genze, Carl, von Werro, Livland; Imfeld, Xaver, von Sarnen; Isaac, Raimund, von Ettiswyl, Luzern; Kottmann, Caspar, von Gunzwyl, Luzern; Latinek, Valentin, von Tarnopol, Ungarn; Lyon, Max, von Hottingen, Zürich; Malina, Julius, von Gran; Mentsik, Franz, von Bellatinez, Ungarn; Mierzejewski, Stanislaus, von Hrozowek, Polen; Schnell, Walther, von Burgdorf, Bern; Sulser, Alex., von Wartau, St. Gallen; Zaborsky, Bela, von Leutschau, Ungarn; Zweifel, Heinrich, von Haslen, Glarus.

b. Als Forstwirthe: 4 Schweizer, nämlich die HH. Arnold, Joseph, von Kulmerau, Luzern; Challand, Eduard, von Bex, Waadt; Curtin, Fortunat, von Sils, Graubünden; Reich, Ulrich, von Sennwald, St. Gallen.

c. Als Landwirth: 1 Schweizer, Hr. Mettler, Arnold, von Stein a. Rhein, Schaffhausen.

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

**Eidgenossenschaft.**

Aus der Ständerathssitzung vom 21. März. Die Behandlung des Wasserbaupolizeigesetzes wird auf die nächste Session verschoben, da die Commission wegen dem Forstpolizeigesetz nicht in der Lage war, das erstere gehörig vorzubereiten.

Vom 23. März. Das Concessionsabänderungsgesetz der Nationalbahn für die Strecke Winterthur-Zofingen, durch welches Glatthbrugg als Durchgangspunkt gestrichen wird, Ziffer 3 der Concession („von Hunzenschwyl nach Aarau“) wegfällt und zu den rückkaufberechtigten Cantonen Zürich und Aargau noch der Canton Solothurn tritt, wird im Einverständnis mit dem Nationalrath ohne Discussion angenommen.

Die von der Bodelibahn begehrte Taxenerhöhung wird nach dem Beschlusse des Nationalrathes bewilligt.

Aus der Nationalrathssitzung vom 21. März. Für die Eisenbahnen Zürich-Höngg, Coblenz-Stein und Urnäsch-Appenzell werden Fristerstreckungen ertheilt.

Vom 25. März. Nachdem der Ständerath betreffend die letzte Differenz im Forstgesetz dem Nationalrath beigestimmt hat, wurde in der Gesamtbestimmung dasselbe mit 68 gegen 3 Stimmen angenommen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 25. März. Behufs Prüfung der Finanzlage der Gotthardbahn hat der Bundesrath beschlossen: Zur Unternehmung der von der Gottharddirection dem Bundesrath eingereichten neuen Pläne und Kostenvoranschläge für die noch zu erstellenden Linien des Gotthardbahnnetzes; ferner zur Prüfung der Kostenüberschreitung beim Bau der Tessinischen Thalbahnen; endlich zur Beleuchtung der Rentabilitätsfrage wird eine besondere Expertencommission ernannt, die aus einer technischen und einer Betriebsabtheilung zu je 7 Mitgliedern besteht, zu denen an eidg. Beamten der Gotthardinspector Koller, der technische Inspector des Eisenbahndepartements Blotnitzki, und der Oberbau inspector v. Salis in ersterer, der Gotthardinspector und der administrative Inspector des Eisenbahndepartements, Seifert, in letzterer Abtheilung bezeichnet wird. 2. Die genannten drei Inspectoren sind mit den Vorarbeiten für diese Commission beauftragt und ermächtigt, hiefür alle erforderlichen Kräfte beizuziehen. 3. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind in Gutachten mit bestimmten Anträgen niederzulegen, womöglich unter Andeutung der daraus für das Unternehmen der Gotthardbahn sich ergebenden finanziellen Folgen. Diese Gutachten müssen bis nächsten 30. April vollendet sein. Nach Erstattung der Berichte treten beide Commissionsabtheilungen unter Vorsitz des Chefs des Eisenbahndepartements zusammen. Zu diesen Beratungen wird auch der Obergering der Gotthardbahn zugezogen werden.

Vom 27. März. Mit Rücksicht auf die günstige Berichterstattung der nach den im September vorigen Jahres zu Horgen stattgefundenen Rutschungen und Versenkungen auf der Linie der linksufrigen Zürichseebahn zur Begutachtung der dortigen Verhältnisse eingesetzten Expertencommission wird der Direction die Wiederaufnahme des Personenverkehrs in Horgen unter dem Vorbehalte bewilligt, dass die Bahnunternehmung über die fragliche Bahnstrecke die weitgehendste Controle auszuüben habe.

**Cantone.**

Basel. Regierungsraths-Verhandlungen vom 22. März. Die Grossrathsbeschlüsse betr. Restauration der Predigerkirche und betr. das Budget von 1876 werden im Cantonsblatt mit Rücksicht auf das cantonale

Referendum publicirt werden. Das Baudepartement wird beauftragt, bezüglich der baulichen Aenderungen im Grossrathssaal Vorlagen auszuarbeiten.

**Eisenbahnen.**

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 14,50 M. Airola: 17,0 M. Total: 31,50 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,50 M.

Jurabahn. Am 26. d. Mts. hat am Ausgang des Tunnels bei St. Ursanne ein gewaltiger Zusammensturz stattgefunden. Mehr als 30 000 Cubicmeter Schutt war in Bewegung. Ein Stück der Linie Sonceboz-Tavannes von ungefähr 1 Kilometer Länge ist noch immer im Rutschen begriffen. Bis jetzt hat sich die Linie laut „Progrès“ etwa 2-3 Fuss gesenkt. An mehreren Orten, so bei Bevilard, Reconville und Pontenet werden ebenfalls Gefährdungen der Bahn befürchtet.

Gotthardbahn. Hr. Ingenieur Agudio soll vom Verwaltungsrathe der Gotthardbahn berufen worden sein, um Unterhandlungen über Anwendung seines Drathseilsystems bei einigen Zufahrtlinien zu treffen, durch welches verschiedene in die jetzigen Pläne aufgenommene kostspielige Werke, namentlich die Tunnel von Giornico, Dazio Grande und Wasen vermieden und in Allem ausser dem Gewinn einer grossen Ermässigung der Betriebskosten etwa 30 Millionen erspart werden könnten? Das Haus Cail & Cie. in Paris soll die Erstellung des Werkes auf seine Gefahr und Verantwortlichkeit zu übernehmen geneigt sein!

Nach dem „Genfer Journal“ hat das Bankconsortium, welches den Unternehmer des Gotthardtunnels, L. Favre bisher unterstützt hat, auf einen Bericht von Advocat Rambert am 23. d. in Genf beschlossen, demselben auch ferner zur Seite zu stehen. Es wurde eine Commission niedergesetzt, um über die Bedingungen einer neuen Einzahlung zu beraten.

Nationalbahn. Die Gemeindeversammlung in Winterthur vom 19. März hat nach vierstündiger Debatte mit circa 700 gegen 400 Stimmen auf Antrag des Hrn. Adolph Bühler beschlossen, es sei dem Interventionsgesuche der Nationalbahn unter der Bedingung zu entsprechen, dass der Bau und der Betrieb der ganzen Bahnstrecke gesichert sei und dass die übrigen mitbetheiligten Städte (Baden, Zofingen und Lenzburg) für den zu leistenden Verschuss ebenfalls die Garantie übernehmen.

\* \* \*

**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
Gartsherrie	86,25	75,00	No. 1 No. 2 No. 3
Coltness	88,75	76,25	Gute Marken wie:
Shotts Bessemer	101,25	—	Clarence, Newport etc. 65,00 63,10 60,00
f. a. b. Glasgow	—	—	f. a. b. im Tees
Westküste	No. 1	No. 3	South Wales
Glenarnock	81,85	73,75	Kalt Wind Eisen 106,25
Eglington	72,50	71,25	im Werk
f. a. b. Ardrossan	—	—	
Ostküste	No. 1	No. 3	
Kinneil	77,50	73,75	Zur Reduction der Preise wurde nicht
Almond	78,10	73,75	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu
f. a. b. im Forth	—	—	Fr. 1. 25 angenommen.

**Gewalztes Eisen.**

South Staffordshire		North of England		South Wales	
Stangen ord.	187,50 — 218,75	175,00 — 181,25	168,75 — 175,00	—	—
„ best	237,50 — 250,00	187,00 — 193,75	—	—	—
„ best-best	250,00 — 265,00	212,50 — 218,75	—	—	—
Blech No. 1-20	275,00 — 300,00	250,00 262,50	—	—	—
„ 21-24	312,50 — 337,50	—	—	—	—
„ 25-27	350,00 — 375,00	—	—	—	—
Bandeisen	250,00 — 275,00	—	—	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr	—	186,75 275,00	162,00 — 168,75	—	—
franco Birmingham	—	im Werk	im Werk	—	—

\* \* \*

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

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

**Angebot:**

1. Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.

**Nachfrage:**

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein junger 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 ertheilt.
- 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.

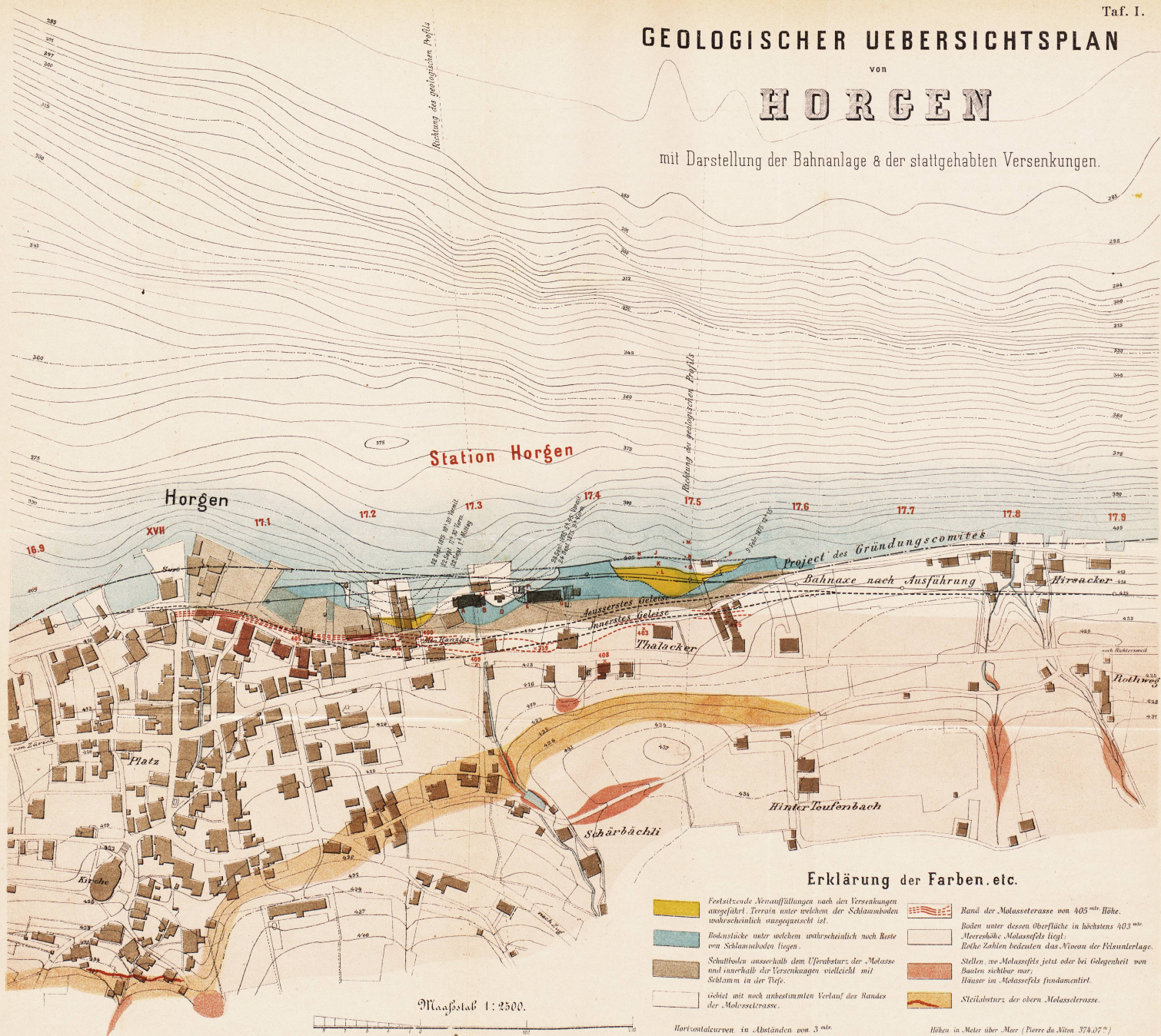
Redaction: H. PAUR, Ingenieur.

# GEOLOGISCHER UEBERSICHTSPLAN

von

# HORGEN

mit Darstellung der Bahnanlage & der stattgehabten Versenkungen.



### Erklärung der Farben. etc.

- Feststehende Neuauffüllungen nach den Versenkungen ausgeführt. Terrain unter welchem der Schlammaboden wahrscheinlich ausgeglichen ist.
- Bodenstücke unter welchem unähnlich noch Reste von Schlammaboden liegen.
- Schuttboden ausserhalb dem Uferabsturz der Molasse und innerhalb der Versenkungen vielleicht mit Stämmen in der Tiefe.
- Gebiet mit noch unbestimmten Verlauf des Randes der Molasse Terrasse.
- Rand der Molasse Terrasse von 405<sup>m</sup> Höhe.
- Boden unter dessen Oberfläche in höchstens 403<sup>m</sup> Meereshöhe Molassefels liegt.
- Rote Zahlen bedeuten das Niveau der Felsunterlage.
- Stellen, wo Molassefels jetzt oder bei Gelegenheit von Bauten sichtbar war; Häuser in Molassefels fundam. d. r.
- Steilabsturz der obern Molasse Terrasse.

Horizontalecurven in Abständen von 3<sup>m</sup>

Höhen in Meter über Meer (Pierre de Nyon 374.07<sup>m</sup>)

Project des Gründungscomités  
Neues Project in Ausführung

Linie der ausgeführten Bahn mit Hectometertheilung.

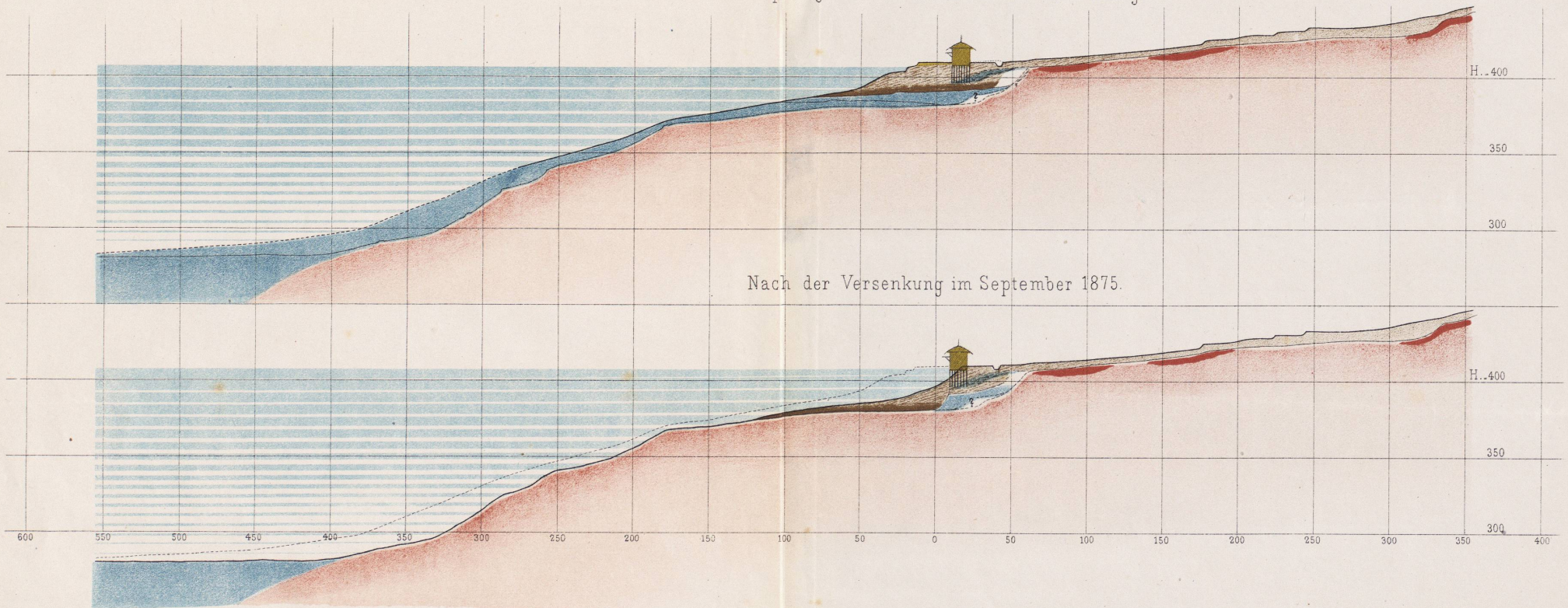
# See Profil beim Stationsgebäude

Taf. II.

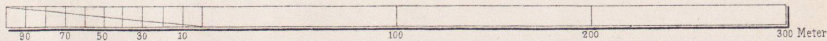
Bei Kilom. 17,300

Ursprünglicher Zustand vor der Versenkung.

Nach der Versenkung im September 1875.




Maafsstab = 1 : 2500.



Lith. v. J. J. Hofer, Zürich

## Erklärung der Farben.

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | <i>Auffüllung ausgeführt vom März bis Juni 1875.</i>          |  | <i>Weicher Schlamm Boden.</i>  |
|  | <i>Auffüllung ausgeführt von Ende 1874 bis 9. Febr. 1875.</i> |  | <i>durch die Rutschungen neu aufgeschütteter Boden.</i>                |
|  | <i>Sand, Kies, Letten, ziemlich locker.</i>                   |  | <i>Molassefels (Sandstein und Mergelbänke) unmittelbar beobachtet.</i> |
|  | <i>Pester Grund der Pfähle.</i>                               |  | <i>Oberer Schlamm sand zwischen Kiesschichten eingelagert.</i>         |

# See Profil im Thalacker

Bei Kilom. 17.500.

Ursprünglicher Zustand vor dem 9. Februar 1875.

Nach dem 9. Febr. & vor dem 12. Juni 1875.

Nach dem 12. Juni 1875.

Alte Bahntrasse

