

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4747>

### **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:** 18.04.2026

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

Danach lässt sich leicht beurtheilen, welche Schädigungen dem Publikum erwachsen würden, müsste es mit einem Schlag auf dieses Auskunftsmittel verzichten: es würde plötzlich in Zustände versetzt, von welchen man, nachdem diese Wohlthat der Verbände so ausserordentlich zur Entwicklung der Verkehre beigetragen hat, sich heute nur ganz ungenügende Vorstellungen machen könnte. Nicht nur würde durch eine solche Massregel — die Aufhebung der Verbände — eine förmliche Umwälzung in der Richtung der Verkehre veranlasst, sondern auch in ihrer Intensität, und der Fall wäre durchaus nicht unmöglich, dass Verkehrsgebiete, welche nur vermöge solcher Verbände in Zusammenhang gebracht werden konnten, sich wieder gänzlich trennen müssten. Bei dem bisherigen und gegenwärtigen Stande der europäischen Eisenbahnverhältnisse muss daher diejenige Bahngesellschaft, welche relativ am meisten solche Verbandverkehre eingegangen ist, auch das Lob beanspruchen dürfen, am umsichtigsten für die Zuleitung der verschiedenen Verkehre auf ihr Gebiet besorgt gewesen zu sein. Eine Bahn, welche möglichst viele solche Verbandverkehre eingeht, kann ihrem Publikum eine unschätzbare Reihe von Vergünstigungen im Transporte nach allen Richtungen einräumen. Oft bringt es die allgemeine Lage eines Bahnnetzes mit sich, dass die verschiedenen an sie anschliessenden Bahnen mit jenseitigen Verwaltungen a. a. anknüpfen wünschen, so dass diese dazwischen liegende Bahn eben mitmachen muss. Nur um für die Schweiz ein noch klareres Bild über die Bedeutung der Verbände zu erlangen, sollen hiemit die einzelnen Bahnen mit der Anzahl der Verbände, welchen sie angehören, vorgeführt werden.

Die Nordostbahn steht	in 75 Verbänden
„ Suisse Occidentale	„ 40 „
„ Verein Schweizerbahnen	„ 34 „
„ Schweiz. Centralbahn	„ 9 „
„ Jura-Bern-Luzernbahn	„ 8 „

Dabei ist zu beachten, dass sich diese Zahlen lediglich auf die mit ausländischen Bahnen abgeschlossenen Verbände beziehen. Sie bringen die Schweiz in einen directen Verkehr mit fast allen Eisenbahnen Europa's!

Die Möglichkeit der Eingehung von Verbänden hat aber eine wichtige Voraussetzung: sie ist nur möglich durch gegenseitige Verständigung der einzelnen Gesellschaften; ein solcher Verband ist ein reiner Privatvertrag beruhend auf dem Princip des einseitigen Interesse's jedes einzelnen der Contrahenten. Da nun ausserdem die Contrahenten auf ganz verschiedenen Rechtsgebieten stehen, der eine vielleicht unter rumänischem, der andere unter österreichischem Rechte und der dritte unter dem schweizerischen Transportgesetz, so ist die Einnischung des Staates in diese Vertragsverhältnisse ausserordentlich gefährlich, wenn hier nicht eine grosse Liberalität Platz greift. Die Verschiedenheit der Transportgesetze der einzelnen Staaten bringt in das Verbandwesen eine Gefahr, die leicht unterschätzt werden dürfte. Es ist natürlich, dass jeder einzelne Contrahent bezüglich der Haftpflicht nur diejenigen Verbindlichkeiten übernimmt, welche ihm von dem Gesetze, unter dem er steht, auferlegt werden, dass er jedoch weitergehende Verpflichtungen der Gesetze des Nachbarstaates zurückweist. Dadurch werden die Verhandlungen schwieriger, die Contrahenten haben mit ungleichen Transportgesetzen zu rechnen. Vorausgesetzt nun, die Einigung sei schliesslich dennoch zu Stande gekommen, so beansprucht jeder der verschiedenen Staaten vermöge seines Oberaufsichtsrechtes über das Tarifwesen die Controlle über die abgeschlossenen Verträge und so erwächst eine Complication, welche bisher in dieser Materie noch fremd war. Namentlich ist nicht zu verkennen, dass unsere schweizerischen Eisenbahnen in eine ungleich ungünstigere Stellung gekommen sind, nicht allein wegen der grösseren Schärfe unseres Gesetzes an und für sich, sondern weil gerade unser Gesetz die Verhandlungen mit den auswärtigen Bahnen erschwert und Anlass zu der Weitschweifigkeit der Vereinbarungen bieten muss.

Bisher waren die Transportgesetze und Reglemente der Schweiz und der Staaten deutscher Zunge im Allgemeinen ziemlich übereinstimmend und somit eine Einigung zwischen den beiderseitigen Bahnen leicht möglich: die Verhandlungen über neue Verbände werden die Schwierigkeiten, welche unser Transportgesetz den Bahnen geschaffen hat, deutlich machen.

Auf der anderen Seite ist die Stellung des Staates, der seine Gesetze geltend machen will, eine nicht minder schwierige. Soll er dulden, dass die Bahnen Verträge eingehen, welche mit dem Transportgesetz in Widerspruch stehen; oder soll er nicht vielmehr eine schleunige Richtigestellung verlangen? Er sucht dieser Aufgabe gerecht zu werden: er setzt Termine fest, innert welchen eine Uebereinstimmung mit dem Gesetze geschaffen werden soll. Nun werfen die Bahnen auf, es seien die Termine zu kurz, die Unterhandlungen beanspruchen eine weit grössere Zeitdauer und ausserdem zeigen sich die verschiedenen Bahnen auch in sehr verschiedener Stimmung gegenüber den hierseitigen Stipulationen; die Gefahr liege nahe, dass der ganze Verbandverkehr aufgehoben werden müsse!

So bietet sich die Sachlage bei uns in der Schweiz, und unser Eisenbahndepartement hat sich derselben gegenüber als durchaus nicht gewachsen gezeigt. Man hat dem Departement daraus einen Vorwurf gemacht, der insofern gerechtfertigt ist, als jedenfalls das neue Transportreglement abzuwarten ist, bevor ein Unterhandeln mit den Verbandbahnen überhaupt möglich sein kann. Im Uebrigen jedoch dürfte es selbst der einsichtsvollsten Behörde schwer fallen, in dieser Frage der Verbandtarife und Verbandtransportbestimmungen wirksam und fördernd, ja überhaupt unabhängig vorzugehen, und damit kommen wir auf die Schattenseite des Verbandwesens zu sprechen. *Diese Verbände sind eine grosse Macht der Eisenbahngesellschaften, sie sind eine internationale Coalition derselben, welcher gegenüber der einzelne Staat mit seiner Oberaufsicht nicht mehr aufkommen kann. Die Verbände sind — beim gegenwärtigen Stande der Eisenbahnpolitik — das einzige Mittel, um directe Verkehre, internationale Anschlüsse und Verbindungen zu ermöglichen; sie sind für unser Verkehrswesen nothwendig; kein Land darf sich der Ausschliessung aus denselben Preis geben: wie eine rings um dasselbe gezogene Zolllinie würde der Mangel derselben das Land und seinen Handel, seine Industrie und Gewerbethätigkeit bedrohen.* Nun hängt aber das Zustandekommen derselben lediglich von der freien Entschliessung der einzelnen dabei in Betracht kommenden Verwaltungen ab, die ganz wohl der Macht bewusst sind, welche in ihren Händen liegt. Diese Macht geltend zu machen, mag nun oft genug eine starke Verwaltung sich versucht fühlen, daher die Drohung der österreichischen Staatsbahn, mit dem 31. März den ganzen directen Verkehr mit der Schweiz und über dieselbe hinaus nach Frankreich aufzuheben, falls bis Mitte Februar das neue Reglement noch nicht vereinbart sei.

Diese Machtstellung der Bahnen steht aber nicht bloss mit der Freiheit der Entschliessung der einzelnen Verwaltungen in Beziehung, sondern noch namentlich mit dem Modus der Verhandlungen. Hier ist der Staat vollständig den Gesellschaften Preis gegeben: er kann den Termin des Abschlusses der Verbandsverträge schlechterdings nicht bestimmen; die Verwaltungen setzen ihn fest. Da ist das Schreiben der Nordostbahn vom 29. Januar a. c. an das Eisenbahndepartement sehr deutlich. Der Bund kann allédings gegen die Nichteinhaltung des Termines Strafen androhen, aber nur gegen die inländischen Verwaltungen, welche ihrerseits wieder zu den ausländischen in einem Abhängigkeitsverhältnisse stehen, das sie unfähig macht, von sich aus auf Einhaltung der Termine zu dringen. Wenn die Verwaltungen erklären, wir bedürfen zur Abwicklung der Verhandlungen eine Zeit von  $x$  Monaten, so wird unser Departement schlechthin auf diesen Ausspruch schwören müssen; wenn die Verwaltungen erklären, die Umarbeitung der Tarife verlange  $x$  Jahre, so wird das Departement daran wie an das Evangelium glauben müssen.

Steinmann-Bucher.

\* \* \*

## Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

(Fortsetzung.)

§ Prüft man die vorstehend angeführten Vortheile und Gründe für die geforderte grosse Massregel, so ergibt sich Folgendes:

Die Behauptung, dass die Verwaltung der Bahnen ebenso gut dem Staat gebühre, wie die der Post und Telegraphie, würde mehr für sich haben, wenn beide Institute gleichartiger wären und dieselben Zwecke verfolgten. Die ehemalige Post-

verwaltung, die sich allein zur regelmässigen Beförderung von Personen und von Packeten bis zu grossem Gewicht für berufen hielt und eifersüchtig ihr Privilegium bewachte, hatte etwas mehr Verwandtschaft mit den Eisenbahnen, denen sie einen Theil ihrer Rechte abtreten musste, als die jetzige vortreffliche Reichspost, die auf das Postregal, mit Ausnahme der Briefe, ganz verzichtet und ausgesprochen hat, dass sie Personen und Pakete nur in soweit zu befördern wünsche, als sich keine Privatunternehmer dazu finden. Schon die, mit dem Gewicht über 5 Kilo schnell steigende neuere Posttaxe zeigt, dass sich die Post schwere Pakete fern halten will und mit Recht ihre Hauptaufgabe in der prompten und sichern Beförderung der Briefe und Werthgegenstände findet, während die Bedeutung der Eisenbahnen gerade umgekehrt, ganz wie bei Schiffen, in der Massenbewegung liegt, die von jeher der Privatindustrie zugefallen ist.

Noch weiter ab von den Eisenbahnen liegt die Telegraphie, deren Beförderungsgegenstände absolut gewichtslos sind und bei der es noch mehr als bei verschlossenen Briefen auf amtlich verbürgte Geheimhaltung des Inhalts der Depeschen ankommt.

Aus dem Umstande, dass der Staat die Post und Telegraphie ausschliesslich verwaltet, lässt sich eine Verpflichtung, auch die Gütermassen auf Eisenbahnen mit gänzlichem Ausschluss der Privatindustrie zu bewegen, nicht herleiten.

Dem schwärmerischen Glauben, dass der Staat das Eisenbahnmonopol nur im Interesse des öffentlichen Wohls und ohne Rücksicht auf zu erzielenden Gewinn handhaben würde, ist sowohl der ganz hübsche Ueberschuss entgegenzuhalten, den die Post an die Reichscasse abführt, als die Rente der jetzigen Staatsbahnen, deren Tarife keineswegs niedriger sind als die der Privatbahnen.

Verkehrseinheit ist eins von den Schlagworten, die mehr verwirren als aufklären. Auf den so überaus wichtigen Wasserstrassen, das Meer mit eingeschlossen, besteht keine Verkehrseinheit. Der Staat beseitigt Verkehrshindernisse und das ist auch seine Aufgabe sowohl bei den Staats- als den Privatbahnen. Lästige Ungleichheiten lassen sich allerdings leichter fortschaffen, wenn die Bahnen Staatseigenthum sind, aber die Forderung, dass der Staat selbst die Güter fortschaffen und alleiniger Frachtfuhrmann werden müsse, um Verkehrseinheit herzustellen, ist in Bezug auf Eisenbahnen ebenso wenig gerechtfertigt, als auf den Wasserstrassen, selbst wenn dieselben eine ebenso grosse Ausdehnung gewinnen als die Eisenbahnen, was sehr zu wünschen wäre. Es hat auch noch Niemand verlangt, dass der Staat Schiffe anschaffe und Massen von Gütern, noch dazu sehr wohlfeil transportiren soll.

Ob die Erwerbung und Verwaltung der sämtlichen Eisenbahnen durch das Reich die Einheit und Einigkeit Deutschlands fördern oder hindern würde, hängt von den guten oder schlechten Resultaten der Verwaltung ab. Es wird bei der Erörterung der in Rede stehenden Frage das Erste in der Regel als selbstverständlich vorausgesetzt. Liegen dazu wirklich ausreichende Gründe vor? Süddeutschland, das fast nur Staatsbahnen besitzt, scheint mit der Verwaltung derselben ganz zufrieden; man hört keine Klagen. Mehr würde das Reich schwerlich leisten können. In Norddeutschland, namentlich in Preussen, sind die Beschwerden mindestens gegen die Staatsbahnen, als gegen die Privatbahnen gerichtet, ja noch mehr.

Mit Sicherheit ist anzunehmen, dass die Centraleisenbahnverwaltung hauptsächlich in die Hände früherer preussischer Staatsbeamten kommen würde. Wenn nun die Erwartungen des Publicums, namentlich der Industriellen, Handeltreibenden und Landwirthe nicht erfüllt werden sollten, besonders in Betreff wirksamer Herabsetzung der Frachtsätze, wenn ferner Süddeutschland wesentliche Verbesserungen nicht erkennen, im Gegentheil mit den Reichsverwaltungen der Bahnen weniger zufrieden sein sollte, als mit der ehemaligen Verwaltung, oder wenn endlich bei durchgreifender Ermässigung der Frachten und hohen Ankaufspreisen der Bahnen beträchtliche Ausfälle entstanden, die durch neue Steuern oder Erhöhung der Matricularbeiträge gedeckt werden müssten, so würde unzweifelhaft die grossartige und finanziell gewagte Massregel der Erwerbung sämtlicher Eisenbahnen die Einheit und Einigkeit Deutschlands

nicht fördern, sondern stören. Unzufriedenheit ganzer Bevölkerungsklassen ist kein Kitt für das Deutsche Reich.

Es fehlt an jeder Garantie dafür, dass keiner von den Fällen eintreten kann. Daher ist es unzulässig, hier das politische Motiv besonders zu betonen und die Kräftigung deutscher Einheit als Grund für die Erwerbung der sämtlichen Eisenbahnen durch das Reich anzuführen. Dieselbe muss an und für sich gerechtfertigt, und der Erfolg ein zweifelloser und auf anderem Wege nicht zu erreichender sein, wenn darauf eingegangen werden soll.

Im Jahre 1874 betrug die Länge der deutschen Eisenbahnen 25 427 Kilometer, im Jahr 1867 nur 14 564 Kilometer. Es sind also in diesen 7 Jahren 10 862 Kilometer gebaut worden, davon 5913 von 1871 bis 1874 und von 1872 bis 1874, in einem Jahre 2527 Kilometer. Die Mehrzahl der neuen Bahnen gehört Privatgesellschaften. Man kann daher nicht behaupten, dass das Privatcapital sich vom Bahnbau bereits zurückgezogen habe. Allerdings ist in den letzten Jahren, grossentheils in Folge der schwindelhaften Aufbringung des Anlagecapitals, ein sehr bedeutender Theil desselben verloren gegangen. Jedenfalls würden in den nächsten Jahren neue Eisenbahnactien keine Abnehmer finden. Eine mehrjährige Pause ist aber auch keineswegs schädlich. Sind später noch neue Strecken nothwendig oder doch wünschenswerth, so steht nichts im Wege, dass die Einzelstaaten dieselben ausführen oder durch Zinsgarantien hervorrufen. Für das Reich liegt keine greifbare Veranlassung vor, dem Localverkehr zu Hilfe zu kommen, am wenigsten kann in einem solchen, jedenfalls localen Bedürfniss ein Grund gefunden werden, die sämtlichen vorhandenen Bahnen anzukaufen.

Ein Anderes ist, wo es sich um den Bau einer für die Landesvertheidigung nöthigen Bahn handelt; hier ist der Bau derselben ebenso gut Sache des Reiches wie derjenige von Festungen. Unzulässig erscheint es dagegen, das Privatcapital für militärische Zwecke dadurch auszubeuten, dass man demselben zumuthet, unvortheilhafte Bahnen zu bauen.

Richtig ist es, dass in einem Staate, der von Hause aus den Bahnbau in die Hand genommen und Privatbahnen gar nicht zugelassen hat, der hohe Ertrag der guten Linien sich mit der geringen Rente der anderen auszugleichen pflegt. Auf eine solche Compensation ist aber nicht zu rechnen, wenn das Reich die gut rentablen Eisenbahnen erst zu hohen Preisen, d. h. zur capitalisirten Rente ankaufen soll.

Die sogenannte Aufschliessung einzelner Gegenden ist offenbar Sache der Einzelstaaten, nicht des Reichs, das zur Zeit noch kein Einheits-, sondern ein Bundesstaat ist und jedenfalls, wenn nicht immer, so doch noch sehr lange ein solcher bleiben wird. Die Hinweisung auf den Chausseebau passt auch für den Einzelstaat nicht. Die Meile Chaussee kostet 12—20,000 Thaler, die Meile Eisenbahn durchschnittlich 1/2 Million Thaler. Auf die Grösse des Capitals kommt es aber wesentlich an, wenn dasselbe geopfert, nämlich zinslich angelegt und nicht amortisirt werden soll.

Es kann auch nicht Aufgabe des Staates sein, die Verluste der Privatbahnen zu verhüten, welche denselben durch Concurrrenz ohne sein Zuthun entstehen. Richten sich Privatbahnen durch zu grosse Ausdehnung oder sonstwie zu Grunde, so ist der Verlust an Nationalvermögen zu beklagen, aber der Schluss ist grundfalsch, dass der Staat zur Verhütung solcher Schäden die Bahnen ankaufen solle, oder dass für ihn hierin wenigstens ein Nebengrund zum Ankauf liege. Die Concurrrenz ist und bleibt das Lebensprincip und der Regulator der Industrie. Dieselbe erkrankt durch Vormundschaft von Seiten des Staats. Irgend ein grosser Mann hat einmal gesagt, es könne Niemand das Recht bestritten werden, sich selbst zu ruiniren.

Die Versicherung, dass die einheitliche Verwaltung aller deutschen Bahnen und die Vereinfachung des Abrechnungswesens zu sehr grossen Ersparnissen führen müsse, so dass die Rente der Bahnen sich auf 6 Procent erhöhen werde, bedarf einer nähern Beleuchtung. So viel hier ermittelt werden konnte, verwaltet Preussen seine recht erheblichen Staatsbahnen und die unter seiner Verwaltung stehenden Privatbahnen nicht wohlfeiler, sondern theurer, als die selbstständigen Bahnen sich selbst. Dies kann auch Niemand befremden. Die Administration durch Staatsorgane kann auf verschiedenen Gebieten recht gut sein,

aber keineswegs wohlfeil. Aus welchen Gründen erwartet man nun, dass diese alte Erfahrung bei Eisenbahnen in ihr Gegenheil umschlagen soll? Man weist auf die Vereinfachung hin, welche durch die einheitliche Verwaltung des weit ausgedehnten Bahnnetzes entstehen soll und übersieht dabei, dass in die Stelle der jetzigen Privatdirectionen mit geringen Ausnahmen Staatsdirectionen eintreten müssen, die jedenfalls nicht billiger sind. Die Direction der preussischen Ostbahn hat sich in mehrere Abtheilungen spalten müssen. Ganz dasselbe würde geschehen, wenn man mehrere Directionen der jetzigen Privatbahnen zu einer Staatsdirection vereinigte. Nur kleine Zweigbahnen könnten angeschlossen werden. Es ist auch nicht anzunehmen, dass der Staat viel weniger Directionsmitglieder nöthig haben würde, als die jetzigen Privatdirectionen. Bei Verwaltung aller Bahnen durch den Staat treten dann noch die grossen Kosten der Centralverwaltung hinzu, die bei den Privatbahnen ganz fehlen. Auf keinen Fall kann daher auf sehr grosse, den Reinertrag erheblich steigernde Ersparnisse gerechnet werden.

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

### Das Eidgenössische Verwaltungsgebäude.

#### Concurrenz.

Der Bundesrath hat das Preisgericht für den Project-Concurs betreffend das eidg. Verwaltungsgebäude in Bern wie folgt bestellt:

- 1) Architect Goss in Genf;
- 2) „ Brunner-Staub in Zürich;
- 3) „ Tièche in Baden;
- 4) „ Stehlin-Burkhard in Basel;
- 5) Kantonsbaumeister Salvisberg in Bern.

Das eidg. Departement der Innern (Abtheilung Bauwesen) wird vor der definitiven Beschlussfassung des Bundesrathes über das Programm, dasselbe dem Preisgericht vorlegen, um demselben Gelegenheit zu geben, sich über die Zweckmässigkeit der darin aufgestellten Bedingungen auszusprechen. Die daherige Conferenz war auf Dienstag den 22. d. nach Bern festgesetzt.

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

1. Tractandum. Berathung der Honorarfrage, welche in Nr. 4 und 5 Bd. IV der „Eisenbahn“ besprochen und angeregt wurde. Die dort vom Verfasser, Hrn. Architect Koch, Seite 45 aufgeworfenen zwei Fragen werden mit Ja beantwortet. Anstatt dem vorgeschlagenen Procentsatz für Liquidirung wird derjenige der deutschen und österreichischen Architekten angenommen, dagegen die Eintheilung in Bauclassen nach dem Vorschlag Koch acceptirt.

An den Abstimmungen nahmen nur etwa  $\frac{1}{3}$  der Anwesenden Theil. 2. Tractandum, Vorweisung und Besprechung der Cementsteine von Hrn. Ingenieur Ruge in Altstetten bei Zürich, über welche wir hoffen nächstens ausführlich zu berichten.

Zum Schlusse zeigte das Präsidium an, dass in nächster Sitzung Herr Oberingenieur Hellwag die Gefälligkeit haben wird, über den Bau der Gotthardbahn vorzutragen.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

#### Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 19. Februar 1876. Nachdem letzter Tage der Raumbedarf für die ausserhalb des Bundesrathshauses zu verlegende Verwaltungsabtheilung abschliesslich festgestellt worden ist, hat der Bundesrath beschlossen, die Festsetzung des Bauprogramms, Genehmigung seinerseits vorbehalten, einer Commission zu übertragen, welche auch als Preisgericht über die nach Ausscheidung des Programms eingehenden Pläne für die Ausführung des neuen eidg. Verwaltungsgebäudes ihren Spruch abzugeben haben wird. Diese Commission (oder Preisgericht) wird nächsten Dienstag zusammentreten. Sie besteht aus den HH. Architecten Brunner-Staub in Zürich; Goss in Genf; Salvisberg in Bern; Stehlin-Burkhardt in Basel; Tièche in Baden.

#### Cantone.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 19. Februar. Die Strasse von Rafz über Balzersweil nach Wilchingen (II. Cl.) wird nach dem Antrage des Bezirksrathes Bülach bestätigt. — Das Gewächshaus im botanischen Garten wird an Hrn. J. R. Rieter in Winterthur um die Summe von Fr. 17 500 vergeben. — Als Experten über die Frage, ob der eingereichte revidirte Kostenvoranschlag für den Ausbau und Betrieb der Linie Winterthur-Zofingen ausreichend sei, werden die Herrn Cantonsingenieur Wethli in Zürich und Oberingenieur Bürgi in St. Gallen bestellt.

— Aus den Stadtrathsverhandlungen vom 19. Februar. An die Erstellung eines Fussgängersteiges längs der in der Walche zu erstellenden Bahnbrücke anerbieta die Stadt einen Beitrag von 3000 Fr. — Die (letzte) Bauabtheilung XX. im Bahnhofquartier wird zum Verkauf ausgeschreiben. — Die jetzige Eigentümerin der Staatskanzlei beabsichtigt, dieselbe umzubauen und das Haus auf die neue Flucht der Strasse obere Zäune zurückzusetzen. Um diese sehr erhebliche Verkehrsverbesserung zu ermöglichen, wird der Eigentümerin die Uebernahme des vorliegenden Landes zu 5 Fr. per Quadratfuss und ein Beitrag an die Umbaukosten zugesichert. — An die Kosten der Ankäufe antiker Terracottafiguren aus Tanagra, welche Herr Professor Ditley in Athen für die Hochschule Zürich gemacht, wird ein Beitrag von 400 Fr. verabfolgt.

#### Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 6,6 M. Airola: 22,1 M. Total: 28,7 M. mithin durchschnittlich per Tag: 4,1 M.

Gotthardbahn. Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn ist zur Behandlung des Antrages der Direction betreffend Erlassung eines an den Schweizerischen Bundesrath hinsichtlich der Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft zu richtenden Schreibens auf den 3. März l. J. einberufen worden.

Bei der Station Chiasso ereignete sich am 13. d. Mts. ein Unglück. Ein Materialzug bewegte sich über eine provisorische Brücke, um abzuladen. Da fiel ein Theil derselben zusammen und mit ihm 6 oder 7 Wagen in die Tiefe, wobei 8 Arbeiter verschüttet wurden. Glücklicherweise konnten sie bald wieder ausgegraben werden. Vier sind schwer, vier leichter verwundet.

Nordostbahn. Die im verflossenen Jahr aufgelegten Pläne für Umgestaltung und Erweiterung des Güter- und Rangirbahnhofes Zürich sind von der Gemeindecommission für Zürich und Ausgemeinden in sehr wesentlichen Punkten beanstandet und von der Regierung weitere Studien derselben gewünscht worden. Da hierdurch eine definitive Erledigung der Bahnhofprojecte in die Ferne gerückt wird, hält die Direction der Nordostbahn für unzulässig, die Grundeigentümer, welche nach den aufgelegten Plänen Abtretungen zu machen hätten, noch länger in der Verfügung über ihr Grundeigenthum zu beschränken. Sie hat daher dem Gemeinderath Aussersihl und zugleich dem Bundesrath mitgetheilt, dass die ihr eingereichten Pläne für die Bahnhofserweiterung zurückgezogen werden. Selbstverständlich werden hierbei nicht nur die Anregungen der Gemeindecommission zu berücksichtigen sein, sondern auch die in der jetzigen Lage des Geldmarktes begründete Wünschbarkeit, Capitalverwendungen für Bahnhöferweiterungen, welche für die Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes nicht unbedingt nothwendig sind, thunlichst zu vermeiden, ferner die neueste Wandlung der Angelegenheit der Gotthardbahn, welche wichtige Voraussetzungen der bisherigen Projectes der Bahnhöferweiterung wieder ungewiss macht. N. Z. Z.

Linksufrige Zürichseebahn. Das definitive Project für die neue Station Horgen ist festgestellt und befindet sich in Händen des Gemeinderathes Horgen zur Auflage behufs Expropriation. Der Bahnhof mit Zufahrtsstrecken liegt nun so viel landeinwärts gerückt, dass sie auf den durch Bohrung ermittelten festen Felsen zu liegen kommen. Die neue Station kommt in den Thalacker, also seeraufwärts vom Orte zu liegen; als Personen-Aufnahmsgebäude wird einsteilen das ehemals Stapfer'sche Institut verwendet. Durch dieses Emplacement wird der grosse Nachtheil einer Zerreiung der Station in zwei Theile, für den Personen- und den Güterdienst, vermieden, welcher mit dem Verbleiben der Personenstation in der Gegend des Meiershofes verbunden wäre, indem die Güterstation unter allen Umständen seeraufwärts gelegt werden müsste. Auch wird sich die neue Station für den Güterverkehr mit den Schiffen ganz zweckmässig einrichten lassen.

Schweizerische Centralbahn. Der am 18. Februar in Olten versammelte Verwaltungsrath hat eine Anzahl Verwaltungsgeschäfte genehmigt und sodann vom Vertrage zwischen der aargauischen Südbahn und der schweiz. Nationalbahn betreffend den gemeinsamen Bau und Betrieb der Stationen Othmarsingen und Lenzburg und der angrenzenden Bahnstrecken Kenntniss genommen. Ein Nachtragscreditbegehren für die Vollendung der Aar- und Zulgcorrection bei Thun im Betrage von Fr. 17 000 bis 22 800 Fr. wurde bewilligt und der Ankauf der Liegenschaft Nr. 36 am Leonhardsgraben in Basel zur Erweiterung der Verwaltungslocalitäten genehmigt. Die Dividende pro 1875 wird auf 5% festgesetzt und der Vertrag betreffend Regulirung des Verkehrs auf der Linie Bern-Langnau-Luzern mit den Linien beider Gesellschaften genehmigt.

Nationalbahn. Zur Lösung der durch Beschluss der politischen Gemeinde Winterthur vom 16. März 1873 übernommenen Verpflichtung, für die Eisenbahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen, über das einbezahlte Actiencapital und das Obligationencapital von 5 resp.  $4\frac{1}{2}$  Millionen das Baucapital auf effectiv 12 Millionen Geld zu vervollständigen, hat der Stadtrath von Winterthur, gestützt auf die gemachten Erhebungen einer stadträthlichen Commission vom 29. December 1875, nach welchen für das genannte Eisenbahnstück an Actien- und Obligationencapital Fr. 10 764 942. 86 Rp. einbezahlt sind, die Bahndirection mit Rücksicht auf die noch restirenden Actieneinzahlungen von circa Fr. 5000 sich mit einer Einzahlung von Fr. 1 230 000, eventuell Fr. 1 235 000 begnügt, woran bereits 1 Million geleistet ist, der Rest von Fr. 230 000 eventuell Fr. 235 000 gegen Uebergabe von 5% Obligationen II. Hypothek auf das Theilstück Winterthur-Singen-Kreuzlingen, und gegen die weitere unbedingte Erklärung der Direction der Nationalbahn zu bezahlen beschlossen, dass damit allen, aus dem citirten Gemeindebeschluss abzuleitenden Verpflichtungen gänzlich Genüge geleistet und die Stadt von allen diessfälligen Anforderungen befreit sei.

Herr Oberingenieur Bridel hat im Auftrage der eidgenössischen Bank eine bauliche Expertise über das Stück Winterthur-Oerlikon-Zofingen mit Abzweigung nach Aarau angestellt. Aus derselben soll hervorgehen, dass das Baubudget für Winterthur-Zofingen von Herrn Rottensteiner richtig angesetzt worden sei; um die von ihm bezeichnete Summe lasse sich die ganze Linie vollständig ausbauen.