

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

## **Wettbewerbe**

### **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:** 16.04.2026

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

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 anerbietet die Stadt einen Beitrag von 3000 Fr. — Die (letzte) Bauabtheilung XX. im Bahnhofquartier wird zum Verkauf ausgeschrieben. — 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. Airole: 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 Bau-capital 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 Actien-einzahlungen 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.