

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Gotthardbahn  
**Autor:** G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5702>

### **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:** 22.02.2026

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

veranstalten. Für Ingenieure wird besonders die erstere interessant, für Architecten die letztere bemerkenswerth sein. Das Gewerbemuseum in Zürich würde wahrscheinlich gerne seine Mitwirkung zu einer derartigen Schausstellung leihen.

H. Hanhart, Architect.

### Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat unterm 26. Februar das nachfolgende Programm für Reduction der Bauten unverändert angenommen:

I. Die Nordostbahngesellschaft ist nicht im Besitze der finanziellen Mittel, welche erforderlich sind, um ihr den Bau der weitem Eisenbahnlinien, deren Ausführung sie übernommen hat, zu ermöglichen, und sie befindet sich auch nicht in der Lage, sich in den Besitz dieser Mittel zu setzen.

II. Sie hat deshalb dahin zu streben, dass sie von der Verpflichtung, diese Linien zu bauen, entbunden wird, wogegen sie sich wieder anheischig macht, die Subventionsdarlehen zurückzuzahlen, welche ihr zum Zwecke des Baues von Bahnen, beziehungsweise Bahnabtheilungen, die sie wegen ihrer mittlerweile eingetretenen finanziellen Verhältnisse nicht zur Ausführung bringen kann, bereits eingehändigt worden sind. Diese Bestimmung findet auf die Linie Niederglatt-Baden, welche in der Ausführung bereits sehr weit vorgeschritten ist und daher nicht unausgebaut bleiben kann, keine Anwendung und ebenso werden Vereinbarungen, wie sie in der nachfolgenden Ziffer in Aussicht genommen sind, vorbehalten.

III. Die Nordostbahngesellschaft erklärt sich bereit, soweit an ihr, zu Vereinbarungen auf den nachstehenden Grundlagen Hand zu bieten.

1) Die Linie Glarus-Linththal wird von der Nordostbahngesellschaft unter der Bedingung, dass der Canton Glarus das zur Ausführung der Bahn über das zugesicherte Subventionsdarlehen von 3 450 000 Fr. hinaus noch erforderliche Capital der Gesellschaft in annehmbarer Weise zur Verfügung stellt (wozu dem Vernehmen nach Geneigtheit vorhanden ist), bis zu dem vertragsgemäss festgesetzten Termine zur Vollendung gebracht und dem Betriebe übergeben.

2) Die Ausführung der rechtsufrigen Zürichseebahn erscheint in nachfolgender Weise möglich: a) Diese Bahn bildet nicht einen Bestandtheil der Nordostbahn, sondern wird zum Gegenstande einer selbstständigen Unternehmung gemacht. b) Die Bahn hat wenigstens für einstweilen ihren Endpunkt in Stadelhofen statt im Bahnhofe Zürich. c) Das Capital von ca. 13 Millionen Franken, welches zu dem Baue der Bahn erforderlich ist, wird durch ein Actiencapital von 10 Millionen Franken und ein Obligationencapital von 3 Millionen Franken gebildet. Die eine Hälfte des Actiencapitals mit 5 Millionen Franken wird von dem Canton Zürich und den interessirten Gemeinden übernommen. Diese Betheiligung tritt an die Stelle des von dem Canton Zürich und den interessirten Gemeinden zugesicherten und zum grösseren Theile bereits einbezahlten Subventionsdarlehens von 5 Millionen Franken. Die andere Hälfte des Actiencapitals übernimmt die Nordostbahngesellschaft. Es wird derselben das Recht eingeräumt, bei der von ihr zu leistenden Einzahlung ihre bisherigen Auslagen für die rechtsufrige Zürichseebahn, soweit sie sich auf die Strecke Stadelhofen-Rapperswil beziehen, sowie den Werth des von der Nordostbahngesellschaft zu den currenten Preisen zu liefernden Oberbau- und Betriebsmaterials in Anrechnung zu bringen. Das Obligationencapital von 3 Millionen Franken wird durch ein Anlehen der Gesellschaft der rechtsufrigen Zürichseebahn, zu Gunsten dessen eine erste Hypothek auf die Bahn zu errichten und das überdies von den betheiligten Gemeinden zu garantiren ist, beschafft.

3) Die aargauische Südbahn, welche erst von Rapperswil bis Muri gebaut ist und somit noch nicht an das zukünftige Netz der Gotthardbahn anschliesst, während sie unter anderm auch dazu dienen soll, einen bedeutenden Theil des nach und von dem Gotthard sich bewegenden Verkehrs der Bözbergbahn zuzuwenden, ist von der Nordostbahn- und der Centralbahngesellschaft gegen Ausbezahlung des eine Million Franken betragenden Restes des Subventionsdarlehens auf den Zeitpunkt der Eröffnung des gesamten Gotthardbahnnetzes mittelst Ausführung der Bahnstrecken Brugg-Henschikon und Muri-Cham, welche letztere Linie an die Stelle derjenigen von Muri nach Rothkreuz und Immensee treten soll, zur Vollendung zu bringen.

4) Die Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug, welche vorwiegend dazu bestimmt sind, bereits bestehende Verbindungen der bezüglichen Landesgegenden mit dem Netze der Gotthardbahn abzukürzen, sowie auch,

wenigstens in einem gewissen Umfange, der Benutzung der Nordostbahn für den Gotthardverkehr Vorschub zu leisten, sind von der Nordostbahngesellschaft zwei Jahre nach Eröffnung des gesamten Gotthardbahnnetzes zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, wogegen die betheiligten Landesgegenden (Staaten und Gemeinden) der Gesellschaft drei Vierteltheile des erforderlichen Baucaitals unter annehmbaren Bedingungen zur Verfügung zu stellen haben.

5) Zu der Ausführung der Linien Koblenz-Stein und Dielsdorf-Niederweningen könnte nur unter den gleichen Bedingungen Hand geboten werden, welche für den Bau der Linie Glarus-Linththal in Aussicht genommen sind.

Die Nordostbahngesellschaft anerkennt keine Verpflichtung, zum Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen mitzuwirken.

Ferner ermächtigt der Verwaltungsrath die von ihm bestellte Reorganisationscommission unter Zuzug eines Abgeordneten der Direction: a) einen Fachmann zur Untersuchung der Betriebsverhältnisse der Unternehmung beizuziehen und denselben mit der Aufgabe zu betrauen, Vorschläge zur Erzielung von Ersparnissen und Verbesserungen im Betriebsdienste zu machen und sich bei der Durchführung derselben, so lange das erforderlich scheint, zu betheiligen; — b) ein Regulativ über die in Folge dieser Massnahme für die Zeit der Thätigkeit dieses Experten in der Organisation der Betriebsverwaltung zu treffenden Modificationen zu erlassen; — c) mit dem zu berufenden Sachverständigen die Bedingungen über die Art und Dauer seiner Verrichtungen, über seine Honorirung u. s. w., zu vereinbaren.

### Gotthardbahn.

(Frühere Artikel Bd. IV, Nr. 7, S. 92; Nr. 8 S. 106; Bd. VI, 7, S. 51.)

Donnerstag den 8. Februar ist der Verwaltungsrath der Gotthardbahn zusammengetreten, um die folgenden Tractanden zu erledigen:

1) Antrag der Direction betreffend Abänderung einiger Bestimmungen der Verträge mit L. Favre betreffend die Ausführung des Gotthardtunnels; 2) Bericht der Direction über die seit der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes in Sachen der Reorganisation der Gotthardbahnunternehmung geschehenen Schritte.

Nach einlässlicher Berichterstattung des Präsidenten des Directoriums und gewalteter Discussion wurde ein zweiter Nachtrag zum Vertrag mit Herrn Favre einstimmig genehmigt, der lautet wie folgt:

Zwischen der Direction der Gotthardbahn, unter Vorbehalt der Ratification durch den Verwaltungsrath der Gotthardbahngesellschaft und der Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes, einerseits und Herrn Louis Favre, Bauunternehmer von Genf, andererseits, ist folgender zweiter Nachtragsvertrag zu den frühern Verträgen betreffend Ausführung des grossen Gotthardtunnels vereinbart worden:

#### I.

In Würdigung des Umstandes, dass die Beschaffung der für den Tunnelbau nöthigen Maschinen, Geräte und Einrichtungen aller Art (Art. 5 des Hauptvertrages vom 7. August 1872) Herrn Favre erheblich mehr als die Pauschalsumme von Fr. 4 Millionen, welche in Ziffer 1 der Convention betreffend die Installationen vom 6. Juni 1874 festgesetzt ist, gekostet hat, händigt die Gotthardbahngesellschaft Hr. Favre von der Caution von Fr. 8 Millionen, die er ihr gemäss Art. 8 des Hauptvertrages in Werthschriften hinterlegt hat, einen Betrag von anderthalb Millionen Franken aus.

Die Titel, welche in Vollziehung dieser Vorschrift aushingeben sind, werden in gegenseitigem Benehmen der Finanzverwaltung der Gotthardbahngesellschaft und des Herrn Favre bestimmt.

#### II.

Der vierte Absatz des Artikels 5 des Hauptvertrages erhält die nachfolgende veränderte Fassung: „Die Gesellschaft ist berechtigt, in den letzten anderthalb Jahren der für den Tunnel anberaumten Bauzeit von der Verdienstsumme des Herrn Louis Favre so viel zurückzubehalten, als erforderlich ist, um die Rückerstattung der für die Maschinen u. s. f. ausgelegten Pauschalsumme auf dem Wege der Compensation zu veranlassen, wogegen Hr. Favre die zurückbehaltenen Quoten seiner Verdienstsumme zu 5 % zu verzinsen sind. Die Gesellschaft wird jedoch von dieser Berechtigung keinen Gebrauch machen, wenn Herr Favre den Vorschriften der von der Gotthardbahngesellschaft mit ihm abgeschlossenen Verträge in vollem Umfange

nachkommt. Etwaige Streitigkeiten über die Frage, ob diese Bedingung als erfüllt zu betrachten sei, entscheidet der schweizerische Bundesrath.“

## III.

Die beiden contrahirenden Theile werden, unter Vorbehalt ihrer beiderseitigen heutigen Rechtsstellung, das schweizerische Bundesgericht sofort ersuchen, in dem von Herrn Favre gegen die Gotthardbahngesellschaft angehobenen, auf Sicherstellung, eventuell Aufhebung des Vertrages abzielenden Prozesse alle und jede weiteren gerichtlichen Schritte bis 31. October dieses Jahres zu suspendiren.

## IV.

Alle Bestimmungen der zwischen der Gotthardbahngesellschaft und Herrn Favre bestehenden Verträge, welche nicht durch den gegenwärtigen Nachtragsvertrag modifizirt worden sind, bleiben in ihrem vollen Umfange in Kraft.

Ueber Tractandum 2 ist hauptsächlich zu erwähnen, dass dem Verwaltungsrath von einem zweiten Reconstructionsprogramm Kenntniss gegeben wurde, welches eine Bausumme von 260 Millionen in Aussicht nimmt und die nöthigen Mittel in erster Linie durch Emission von Prioritäten beschaffen will.

Die schweizerischen Mitglieder waren vollzählig vertreten, im Uebrigen aber war nur ein deutsches Mitglied anwesend. G.

\* \* \*

## Kleinere Mittheilungen.

## Eidgenossenschaft.

**Tieferlegung des Bodensees.** Als Resultate der kürzlich gepflogenen internationalen Verhandlungen bezüglich einer Tieferlegung des Bodenseespiegels führen wir folgendes an: „Die Ausführbarkeit der Regelung des Unterseeabflusses in der Weise, dass sich die Hochwasserstände des Bodensees bis zu 70 Centimeter niedriger stellen werden, als diess unter gleichen Zuflussverhältnissen derzeit der Fall ist, ist rechnungsgemäss nachgewiesen. Die Kosten der Ausführung (Fr. 1 500 000) sind jedoch so beträchtlich, dass ohne Betheiligung der Uferstaaten des Obersees eine Verwirklichung des Projectes nicht zu erwarten steht.“

**Ausstellung in Paris.** Betreffend die Frage der Betheiligung der Schweiz an der 1878 in Paris abzuhaltenden Ausstellung hat der Bundesrath am 31. Januar folgende Anträge des Eisenbahn- und Handelsdepartements genehmigt:

1. Es sei der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung im Monat März ein einlässlicher Bericht vorzulegen und damit der Antrag auf Betheiligung der Schweiz an derselben und auf Bewilligung des erforderlichen Credits zu verbinden.
2. Behufs Organisation der schweizerischen Betheiligung für den Fall der Genehmigung des Vorschlages unter 1) durch die Bundesversammlung sei eine eidgenössische Commission einzusetzen, deren Wahl durch den Bundesrath stattzufinden habe.
3. Das Handelsdepartement sei mit der Vollziehung zu beauftragen unter Eröffnung eines Credits zur Deckung der Kosten für die vorbereitenden Massnahmen bis zum Entscheide der Bundesversammlung im Betrage von Fr. 5000 bei der Bundeskasse.

Im Nachtrage zu obiger Beschlussfassung hat der Bundesrath die unter Ziffer 2 erwähnte Commission bestellt und auf den 27. d. Monate in den Ständerathssaal in Bern eingeladen. Tractanden waren: 1) Vorbereitung des Beschlussentwurfes für die Bundesversammlung; 2) Organisation des Specialcomites bezw. der Departemente; 3) Bestimmung des eventuell zu verlangenden Raumes im Ausstellungsgelände; 4) allgemeine Anordnungen betreffend Bezeichnung der Aussteller und 5) Vorschläge betreffend Besetzung des Generalcommissariates.

## Cantone.

**Zürich.** Herr Photograph T. Richard, Sohn, in Männedorf, hat von der Universität in Philadelphia für seine Mittheilungen über die Verwendung des Dampfes in der Photographie etc. den Titel eines Doctors der Philosophie erhalten.

Bei Alten-Andelfingen ist die schöngebaute Thur-Kettenbrücke durch Unterspülung eines Pfeilers, der letztes Jahr die Ueberschwemmung überdauert hatte, eingestürzt.

Der im Tössthal neuerdings entstandene Wasserschaden dürfte sich nach einer Correspondenz des „Ldb.“ auf 300 000 Fr. belaufen, wo nicht diese Summe noch übersteigen.

**Lucern.** Die Herren Ingenieure Cuénod in Lausanne und Professor Culmann in Zürich haben dem Stadtrath in Luzern ein Gutachten über den Neubau der mittlern Reussbrücke abgegeben. Nach ihrem Projecte soll die Brücke zwei Joche mit einer Lichtweite von je 10 m erhalten.

**Basel.** In der Sitzung vom 16. Februar beschäftigte sich der Ausschuss des schweizerischen Handels- und Industrievereins auch mit dem Schutz der Photographien und mit dem Patent- und Markenschutz. Er erklärte sich sowohl aus moralischen als aus ökonomischen Gründen für den Erlass eines Spezialgesetzes über den Markenschutz; dessgleichen für den Erlass eines Spezialgesetzes über den Schutz der Handels- und Fabrikzeichen und zwar hauptsächlich desswegen, weil das deutsche Gesetz über die gleiche Frage festsetzt, dass ein Recht auf eine Handelsmarke in Deutschland für einen Ausländer nur erworben werden kann, wenn und so lange er für dieselbe in seiner Heimat geschützt wird. Auf die Frage des Photographienschutzes ist der Ausschuss nicht eingetreten. In Bezug auf die Frage des Schutzes der Erfindungen hält der Ausschuss in seiner Mehrheit dafür, dass zur Zeit ein Gesetz darüber noch verfrüht wäre und zuerst der Vorgang Deutschlands abgewartet werden solle. In der Zwischenzeit sei diese Frage zu untersuchen. Ueber alle diese Beschlüsse soll dem eidg. Departement des Innern berichtet werden.

## Eisenbahnen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 10,5 Meter, Airola 18,20 Meter, Total 28,7 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 4,1 Meter. — In Göschenen gingen 3 Tage verloren, da es in Folge einer Explosion an Dynamit fehlte. — In Airola ging in Folge Bruches in der Leitung des Tessins ein Tag verloren.

**Appenzellerbahnen.** Auf das von der Localbahngesellschaft durch das schweizerische Eisenbahndepartement gestellte Ansuchen zur Fortführung der Bahn von Urnäsch nach Appenzell neue Unterhandlungen anzuknüpfen, beschloss nach dem „Appenz.-Volkst.“ die letzten Donnerstag in Urnäsch stattgehabte Konferenz der Gemeinden und Obligationenbesitzer einzutreten, immerhin unter Wahrung der im bestehenden Verträge und Concessionsacte enthaltenen Rechte.

**Tössthalbahn.** Es wird mitgetheilt, dass gegen den Gemeindebeschluss von Winterthur betreffend Subventionirung der Tössthalbahn an den Bezirksrath recurirt sei und dass die Absicht vorliege, den Recurs nöthigenfalls bis an das Bundesgericht zu ziehen.

**Wasserfallbahn.** Die Klage des Gäubahncomites gegen die Centralbahn, verfasst von Herrn Nationalrath Fürsprech Haller, ist soeben im Druck erschienen. Das Klagbegehren lautet:

„Die Gesellschaft der Schweizerischen Centralbahn sei schuldig: Die sogenannte Wasserfallbahn bis zum Anschluss an die Gäubahn und die Fortsetzung der Wasserfallbahn von Solothurn nach Schönbühl binnen 5 Jahren von der Concessionsertheilung durch den Bund hinweg (23. Septbr. 1873) zu vollenden, dem regelmässigen Betrieb zu übergeben und in der Folge zu betreiben, oder für den Fall der Nichterfüllung dieser Verpflichtung

1. dem interkantonalen Vorbereitungs-Comité der Gäubahn oder seinem allfälligen Rechtsnachfolger behufs der Verwendung zum Bau und Inbetriebsetzung der gezeichneten Bahnen die hierfür erforderlichen Summen und zwar für die Wasserfallbahn 17 000 000 Fr. und für die Eisenbahn Solothurn-Schönbühl 5 875 000 Fr. zur Verfügung zu stellen. Mehr- oder Minderkosten, über welche nach Vollendung des Baues Rechnung gestellt werden soll, sind vorbehalten.

2. Allfällige auf dem Betriebe der beiden Bahnen künftig sich ergebende Ausfälle zu decken, sofern nicht die Centralbahn, als gegenwärtige Concessionsinhaberin, es vorzieht, Eigenthum und Betrieb der beiden Bahnen nach der Erstellung derselben an sich zu ziehen, unter Folge der Kosten. B. N.

\* \* \*

## Eisenpreise in England

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

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

## Masselguuss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	78,75	7,25	Gute Marken wie:			
Coltness	83,75	71,25	Clarence, Newport etc.	60,60	58,10	56,25
Shotts Bessemer	91,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	143,75	—	
Glegarnock	75,00	69,75	im Werk			
Eglinton	71,25	66,25				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnell	71,25	66,25	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	70,00	67,50	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

## Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	175,00—187,50	156,25—168,75
best	206,25—225,00	168,75—181,25
best-best	225,00—240,00	193,75—206,25
Blech No. 1—20	218,75—262,50	212,50—218,75
21—24	256,25—312,50	—
25—27	293,75—350,00	—
Bandeisen	212,50—250,00	—
Schienen 30 Kil. und mehr	143,75—150,00	143,75—150,00
franco Birmingham	im Werk	im Werk

## Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 15. Februar

Kupfer.	Fr.
Australisch (Walleroo)	1937,50—1950,00
Best englisch in Zungen	1925,00—1950,00
Best englisch in Zungen und Stangen	2087,50—2112,50
Zinn.	Fr.
Holländisch (Banca)	1900,00—1925,00
Englisch in Zungen	1875,00—1900,00
Blei.	Fr.
Spanisch	525,00—528,50
Zink.	Fr.
Englisch in Tafeln	700,00 —

## Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

## Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

## Offene Stellen.

- Nr. 15, in Band VI Nr. 4. der „Eisenbahn“ ist besetzt.  
 „ 21. Auf Anfang April ein in Motoren- und Arbeitsmaschinen, sowie in Berechnung und Construction von Brücken bewandelter Maschinen-Ingenieur nach der Ostschweiz.

## Stellen suchende Mitglieder.

Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.

## 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.