

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 21

## 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:** 22.02.2026

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

darf, deren Umfang und Anlage aus längerer Beobachtung des Verhaltens von Provisorien erst richtig erwogen werden können, die auch mit Benützung der fertigen Bahn und der vom Bahnbau herrührenden Materialreste, Werkzeuge und Arbeitskräfte sich nachträglich um so viel billiger ausführen lassen.

Es empfiehlt sich überhaupt, von der bisher üblichen, importirten, eleganten und übersoliden wieder zu jener sparsamen Bauart zurückzukehren, welche sich bei der Anlage der schweizerischen Alpenstrassen so vortrefflich bewährt hat.

Die Hochbauten sind möglichst zu beschränken, jedoch nicht aus Fachwerk, sondern aus Holz oder rohem, anfänglich unverputztem Mauerwerk herzustellen.

Bedingungslos erster Qualität müssen nur der Oberbau und das Fahrmaterial sein. Eben desshalb empfiehlt es sich, dufchhaus nur Stahlschienen und Eichen- oder imprägnirte Schwellen zu verlegen, vielleicht sogar ganz zum Eisenoberbau überzugehen.

Zum Schluss berührt der Herr Verfasser nochmals die finanziellen Verhältnisse und stellt nachfolgenden Satz auf:

Die Baukosten des gesammten Gotthardnetzes nach dem alten Programme sind veranschlagt, wie folgt:

Capitel 1. Rückerstattungen	505 000 Fr.
2. Beschaffung des bisher begebenen Capitals	6 120 000 "
3. Centralverwaltung	3 461 800 "
4. Bauzinsen	32 745 000 "
5. Bauleitung, Bau und Bahnausrüstung	246 539 700 "
zusammen	289 371 500 Fr.

Ich will vorläufig an diese als zu hoch bezeichnete Berechnung anknüpfen. Nach derselben betragen die unveränderlichen Quoten der allgemeinen Kosten in Capitel 1 und 2

die veränderlichen Quoten derselben in Capitel 3 und 4

die eigentlichen Baukosten

289 371 500 Fr.

Die veränderlichen Quoten der allgemeinen Kosten (Capitel 3 und 4) betragen also nahezu 15 % der reinen Baukosten.

Mit den Zweiglinien entfallen an Baukosten für den Bahnhof Luzern

die Strecke Luzern-Immensee

    "    " Zug-Arth

    "    " Cadenazzo-Pino

zusammen

oder rund

Nach allen vorliegenden Berechnungen lässt sich durch Änderung des Projectes der zweigeleisigen Adhäsions-, in eine zweigeleisige Zahnschienenbahn an den Gotthardrampen ersparen, mindestens durch vorläufige Einschränkung der Bauten an den Steilrampen auf ein Geleise können gewiss noch durch weitere Verschärfung der Curven, Reduction der Zwischengeraden, der Stationen, Vereinfachung der Bauten, Änderungen am Monte Cenere weitere

im Ganzen also an effectiven Baukosten erspart werden.

Rechnet man hiezu für allgemeine Ausgaben ca. 15 % mit

so ergibt sich eine Gesam untersparniss von ca.

70 000 000 Fr.

Das wirkliche Defizit würde sich also auf 20 bis 25 Millionen herabziehen lassen! Natürlich aber nur dann, wenn die Actionäre einzahlen und die restlichen 20 Millionen Fr. Obligationen unterzubringen sind. Somit hat es seine Bedenken mit der Aufstellung eines Finanzplanes!

Die Ansicht des Herrn Thommen über die Neugestaltung der Geldverhältnisse des Unternehmens sind nachfolgend angedeutet:

1. Die Subventionsstaaten genehmigen die Reduction des Bauprogrammes der rückständigen Linien, also auch die Anlage eingeleisiger Zahnschienenrampen, deren Ergänzung auf Doppelgeleise erst nach Massgabe steigender Einnahmen zu erfolgen hat.

2. Die Gesellschaft behält die noch nicht bezogene Serie von 20 Mill. Fr. 5 %iger Obligationen zurück. Die bereits ausgegebenen 48 Millionen Fr. erhalten dessen ungeachtet ausschliesslich das erste Pfandrecht, jedoch gegen dem zugestanden, dass der Zinsfuss von 5 % auf 4 % herabgesetzt wird. Die erhöhte Verzinsungssicherheit darf von den Obligationsinhabern wohl als Ersatz für den Zinsenverlust angesehen werden.

3. Eine weitere Serie 4 %iger Obligationen im Betrage von 32 Mill. Fr. wird im zweiten Pfandrechte, jedoch mit Garantie der Subventionsstaaten ausgegeben.

Es lasten dann auf dem Gesellschafts-Unternehmen 80 Mill. Fr. 4 %iger Obligationen mit einem Zinsfordermiss von nur 3 200 000 Fr., statt wie bisher 68 Mill. Fr. mit einem Zinsfordermiss von 3 400 000 Fr.

4. Die Subventionsstaaten übernehmen unter vorher zu vereinbarenden Bedingungen über hieraus erwachsende Ansprüche an die Verwaltung 6 Mill. Fr. Actien zum Parcours, so dass das Gesellschaftscapital auf 40 Mill. Fr. steigt.

5. Aus dem Verkaufe der garantirten 32 Mill. Fr. 4 %iger Prioritäten, der Uebernahme von 6 Mill. Fr. Actien, und den zu gewärtigenden Resteinzahlungen auf die alten Actien werden nahezu 50 Mill. Fr. zu erzielen sein, welche mit dem bis dorthin vielleicht auf 15 Mill. Fr. gesunkenen Cassensaldo und den Ersparnissen an den Tunnelsubventionen der Gesellschaft für die noch rückständigen Bauten circa 80—82 Mill. Fr. zur Verfügung stellen, sodass, nachdem das berechnete Erforderniss von circa 170 Mill. Fr. auf 90—95 Mill. Fr. sollte sich herabsetzen lassen, noch ein durch Subventionserhöhung zu deckender Abgang von ca. 10—15 Mill. Fr. übrig bliebe.

Nachdem die der zweiten Obligationsserie gewidmete Staatsgarantie voraussichtlich nicht in Anspruch wird genommen werden, aber erforderlich ist, um die Sicherheit dieses Papiers und damit seinen Emissionscours zu erhöhen, so würden sich die von den Subventionsstaaten zu leistenden Beiträge auf die Uebernahme von 6 Mill. Fr. in Actien, und auf die weitere Zahlung von 10—15 Mill. Fr. an Subventionen beschränken, somit nicht gar so schwer fallen.

Berücksichtigt man, dass dieselben ausreichen, nicht nur das Unternehmen lebenskräftig herzustellen, sondern auch die Gesellschaft zu erhalten, und deren Theilhaber zur Erfüllung ihrer noch ausstehenden Zahlungsverbindlichkeiten zu bewegen, so muss man sich doch gestehen, dass es gerade auch nicht vortheilhaft, noch weniger aber so nothwendig wäre, die bestehende Gesellschaft zu Grunde zu richten, um das Unternehmen zu retten, als man glauben machen will.

Welcher Plan aber auch immer gefasst werde, Zweierlei muss er verbürgen, den gesammten Geldbedarf und die Zukunft des Unternehmens.

\* \* \*

### Erneuerte Preisausschreibung des Gewerbemuseums in Winterthur.

Wie schon früher erwähnt worden, macht die Commission des Gewerbemuseums in Winterthur einen zweiten Versuch, mehr und bessere Entwürfe für das Ausrüstungsgeräth eines bürgerlichen Wohnzimmers zu erlangen, und selbe stellt nun folgende

#### Preisaufgabe.

Es soll für ein bürgerliches Wohnzimmer ein durchaus einfaches Mobiliar in Hartholz, bestehend aus Stuhl, Tisch, Bücherkasten, Secretär, Nähtisch und Fusschemel gezeichnet werden. Besondere Vorschriften über die Form der einzelnen Möbel werden nicht gegeben, doch soll von allen Zierathen Umgang genommen und jenen Entwürfen der Vorzug gegeben werden, die mit der praktischen Gestaltung auch die schöne Form zu verbinden wissen und zugleich Rücksicht nehmen auf billige Erstellung.

Sämtliche Zeichnungen sind im Maßstabe von 1/10 und ausserdem die nötigen Profile in Naturgrösse zu zeichnen. Details zu der inneren Einrichtung des Bücherkastens und Secretärs werden nicht verlangt; die äussere Form soll in erster Linie bei der Beurtheilung massgebend sein.

Die Arbeiten sind bis zum 10. Juli 1877 dem Gewerbe-museum Winterthur mit der Bezeichnung: „Entwürfe zu

einem Mobiliar für ein bürgerliches Wohnzimmer", mit Beifügung eines Motto einzureichen. Ein beigelegtes verschlossenes Couvert, mit demselben Motto bezeichnet, soll den Namen des Verfassers enthalten.

Zur Prämierung der besten Entwürfe wird eine Summe von Fr. 500 ausgesetzt, über deren Vertheilung das Preisgericht nach Massgabe der Leistungen zu entscheiden hat. Der erste Preis soll indessen nicht weniger als Fr. 300 betragen.

Das Preisgericht besteht aus den Herren Professor J. L. Stadler in Zürich; Autenheimer, Director des Technikums; Jung, Architect; Kreusser, Director der Gasfabrik und Steiner, Tischlermeister in Winterthur.

Es ist zu wünschen, dass sich möglichst viele Baukünstler an der Lösung der gestellten Aufgabe, welche Vervolkstümlichung der Kunst für die schweizerischen Verhältnisse im Auge hat, betheiligen mögen.

Mit dieser ersten Preisaufgabe wird der Reigen eröffnet für eine Reihe von Preisbewerbungen für Entwürfe aus dem handwerklichen und gewerblichen Gebiete, wobei folgende Regeln von der Commission als massgebend angenommen und aufgestellt worden sind:

#### Allgemeine Bestimmungen:

1. Die Zeichnungen sind so darzustellen, dass die Ausführung der betreffenden Gegenstände darnach vorgenommen werden kann.
2. Für die besten Arbeiten werden jeweilen Preise ausgesetzt, deren Zahl und Höhe sich nach den zu liefernden Entwürfen richtet.
3. Ein Preisgericht von mindestens fünf Mitgliedern, welches jeweilen mit Rücksicht auf die Art der ausgeschriebenen Gegenstände bestellt wird, entscheidet über die eingelaufenen Arbeiten.
4. Die prämierten Zeichnungen bleiben Eigentum des Gewerbemuseums und werden mit dem Namen der Verfasser im Schweizerischen Gewerbeblatt veröffentlicht.

Mit dem Herschaffen von guten Entwürfen ist zwar bloss ein erster Schritt gethan auf der Regeneration der schweizerischen handwerklichen Architectur, aber diesem ersten Schritt kann der zweite folgen, der dahin gehen wird, eine grössere Zahl von Lehrlingen aus Leuten heranzubilden, welche im Stande sind, die Ausführung dieser Entwürfe in solider Arbeit zu übernehmen.

Diese Heranbildung wäre Sache von Fachschulen, deren Errichtung gemäss den Localverhältnissen und an allfällige schon bestehende ausgedehntere Handwerke angepasst, nicht genug empfohlen und befürwortet werden kann.

\* \* \*

#### Linie Wädenswil-Einsiedeln. Das Wetli-System.

(Frühere Artikel Bd. I, Nr. 3, S. 25; Bd. II, Nr. 18, S. 189, Nr. 21, S. 229; Bd. V, Nr. 23, S. 179, Nr. 24, S. 189, Nr. 26, S. 205; Bd. VI, Nr. 2, S. 10; Nr. 3, S. 17, Nr. 5, S. 35, Nr. 6, S. 41, Nr. 7, S. 54.)

#### Die Eisenbahncatastrophe vom 30. November 1876.

Es werden uns folgende Bemerkungen zu der von der Staatsanwaltschaft in den Zeitungen publicirten Verfügung zugestellt:

1. Das Gutachten in der Form des in der Verfügung betreffend die Eisenbahncatastrophe Wädenswil-Einsiedeln (siehe Inseratentheil) publicirten Auszuges ist unverständlich, ein Urtheil darüber erst nach Kenntnissnahme in extenso möglich.
2. Da nach bisherigen Berichten erst Gegendampf angewendet wurde, nachdem der Zug sich bereits in beschleunigte Bewegung gesetzt hatte, scheint die wahre Grundursache der Catastrophe eine Andere als die in vorliegendem Auszuge angegebene zu sein.
3. Es wäre wünschenswerth gewesen, wenn durch Herrn Oberbaurath Sternberg, Professor der Ingenieurwissenschaften in Carlsruhe, das an zuwendende richtige Mittel bezeichnet worden wäre.

\* \* \*

#### Kleinere Mittheilungen.

##### Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Zug. Sonntag den 13. Mai versammelten sich hier Mitglieder mehrerer Sectionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins, circa 35 an der Zahl. In der freundlich am See gelegenen Restauration Spillmann fand beim Frühschoppen die erste Begrüssung statt. Um 12 Uhr begannen die Verhandlungen in der alterthümlichen Gemeindestube. Dieselben bestanden in höchst interessanten Mittheilungen und Vorträgen mit Vorweisung zahlreicher Zeichnungen, Pläne und Photographien, u. A. über Projekte von

Gotthardbahnbauten, eine verbesserte Bohrmaschine, die in Winterthur für eine Bahn in Portugal erbaute Doppelocomotiv, das Bahnenetz der Metropole London und die geplante Etagenstation der Oerlikon-Zürich-Linie. Auch der wenigen baulichen Sehenswürdigkeiten Zugs, der Gemeindestube und der St. Oswaldskirche, wurde gedacht.

Die Zeit war indessen nur kurz bemessen und längst schon harrten der Gäste die Küchen- und Kellerbatterien des Gasthofes zum "Ochsen". Besichtigung der St. Oswaldskirche und der nächsten Umgebung nebst Probe ächten Zuger Champagners füllten den Rest des Tages aus, bis das Dampfross seine Jünger und Freunde wiederum nach heimischen Gefilden entführte. Leider waren diese Gäste ganz unangemeldet angekommen, wohl aus angestammter Bescheidenheit. Dies verhinderte aber einen passenden Empfang von Seite der Stadt, deren Becher kaum dazu gestiftet worden sind, um nur angesehen und bewundert, sondern auch gefüllt und wieder geleert zu werden. Unsere Localblätter sind zur Zeit so eifrig damit beschäftigt, das Stoppelfeld der cantonalen Politik abzuweiden, dass sie von diesem eidgenössischen Besuch nicht einmal Notiz nahmen.

B. N.

#### Eisenbahnen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 22,6 m<sup>q</sup>, Airolo 27,1 m<sup>q</sup>, Total 49,7 m<sup>q</sup>, mithin durchschnittlich per Tag 7,1 m<sup>q</sup>.

\* \* \*

#### 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	81,25	70,00	Gute Marken wie:			
Coltness	86,25	71,25	Clarence, Newport etc.	56,25	55,00	51,85
Shotts Bessemer	88,75	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	143,75	150,00	
Glenarnock	75,00	68,10	im Werk			
Eglington	70,00	65,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinnel	70,00	65,00	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	70,00	65,00	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

#### Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50—175,00	153,10—162,50
best	187,50—225,00	165,00—175,00
best-best	225,00—240,00	190,00—200,00
Blech No. 1—20	200,00—218,75	200,00—212,50
" 21—24	212,50—231,25	—
" 25—27	250,00—268,75	—
Bandeseisen	175,00—200,00	—
Schienen 30 Kil. und mehr	146,85—150,00	143,75—150,00
franco Birmingham	im Werk	im Werk

#### Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 19. Mai.

#### Kupfer.

Australisch (Walleroo)	Fr. 1900,00—1912,50
Best englisch in Zungen	1875,00 —
Best englisch in Zungen und Stangen	2025,00—2100,00

#### Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. 1837,50—1850,00
Englisch in Zungen	1850,00 —

#### Blei.

Spanisch	Fr. 525,00 —
Englisch in Tafeln	625,00—637,50

#### Zink.

Englisch in Tafeln	Fr. 625,00—637,50
--------------------	-------------------

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

</div