

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 24

## 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:** 27.01.2026

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

[15. Juni 1877.]

vorlag, wonach die Bahn ohne Opfer der beteiligten Gegend zu erreichen war, so wäre die Verantwortlichkeit des Comites ohne Zweifel eine schwierigere gewesen. Wenn der Herr Verfasser hierüber im Zweifel sein sollte, so rathen wir ihm, einmal bei den genannten Gemeinden Nachfrage zu holen und er wird bald in's Klare kommen.

Der Herr Verfasser gibt sehr ungenau an, dass nur Solothurner Interessen an der Gäubahn beteiligt sind, indem von der 59 Kilometer langen Bahn sich 20 Kilometer im Canton Bern befinden, so dass beinahe eben so viele bernische als solothurner Interessen durch eine glückliche Lösung der Gäubahnfrage berücksichtigt worden sind. Das wird aber doch nicht als die Politik des Cantons Bern hingestellt werden wollen, die nicht alle Landestheile als gleichberechtigt anerkennen, also unter Umständen die Interessen gewisser Landestheile denjenigen der Jurabahn opfern würde.

Wir schliessen, indem wir dem Herrn Verfasser empfehlen, nicht selbst in die gleiche Befangenheit zu verfallen, vor der er am Schlusse seines eigenen Artikels so treffend die warnende Stimme erhebt.

\* \* \*

### Nachschrift.

Der Verfasser der Artikel „Die Krisis der Nordostbahn“ bittet uns um die Aufnahme folgender Notiz:

Dass meine Aufsätze über eisenbahnpolitische Fragen auf Widerspruch gestossen würden, konnte ich vor Publication derselben wissen. Ich muss dieselben sogar wünschen, zunächst um die Beruhigung zu gewinnen, wirklich gelesen worden zu sein, dann aber hauptsächlich, um alifällig mein Urtheil berichtigten zu können.

Was nun speziell die Erwähnung der Gäubahn anbetrifft, so bildet die Uebernahme derselben durch die Centralbahn und die daran sich knüpfenden Consequenzen ein so wichtiges Glied in der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik, dass es in meinem Ueberblicke nicht fehlen durfte. Die Führer und Anhänger der Bern-Winterthurer Partei betrachteten aber die damals eintretende Wendung als einen Verrath an ihrer Sache (\*), das weiss der Herr Einsender der „Abwehr“ ebensogut als ich; die Möglichkeit und Berechtigung einer andern Auffassung habe ich zudem ausdrücklich ange deutet.

Ein weiteres Eintreten würde übrigens nur zu neuen Meinungsverschiedenheiten führen, wie ich aus früheren Gesprächen mit dem Einsender entnehmen kann; möge er zum Schlusse trotz alledem meine freundlichsten Grüsse entgegen nehmen.

\*) Die damalige Stimme der Berner-Regierung, die sich doch als berufenen Vertreter der Berner-Interessen betrachten durfte, geht aus der Botschaft des Bundesrates vom 9. Juli 1873 betreffend die Uebertragung der Concession hinreichend deutlich hervor.

\* \* \*

### Vereinsnachrichten.

#### St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 17. Mai.

Herr Ingenieur Dardier hält einen Vortrag über das Project für Versorgung der Stadt St. Gallen mit Sealpseewasser.

Gelegentlich wird des kürzlich gemachten Vorschlages erwähnt, das Wasser von Alt St. Johann im Obertoggenburg herzuleiten.

Herr Maschineningenieur Fallér übernimmt auf gestelltes Ansuchen für nächste Sitzung die Vorlage des ziemlich durchgearbeiteten Projects für allgemeine Versorgung mit Sitterwasser.

Die projectirte gemeinsame Rheinfahrt mit dem Zürcher Verein kam nicht zu Stande, da dieser schon eine Zusammenkunft in Zug mit den Central-schweizern verabredet hatte.

Nach kurzer Krankheit verschied unser Mitglied, Herr Architect Philipp Wartmann, ein allgemein beliebter, biederer College.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

#### Eisenbahnen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,4 m, Airolo 28,3 m, Total 50,7 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,25 m.

**Gotthardbahn.** Die internationale Conferenz in Luzern arbeitet in grösster Stille und Zurückgezogenheit fleissig an der Lösung der ihr gesetzten schwie-

rigen Aufgabe. Anwesend sind als Vertreter Deutschlands die HH. General von Röder und Geheimrat von Kinnel; — von Italien die HH. Valsecchi, Generalsekretär des Ministeriums der öffentlichen Bauten; Massa, General-direktor der oberitalienischen Bahnen; Boccardo, Senator und Professor in Genoa; Ritter Martuscelli, Vertreter der italienischen Gesandtschaft in der Schweiz; — von der Schweiz die HH. Bundesräthe Heer, Schenk und Welti; beigeordnet Hr. Gotthardbahninspector Koller; als Secretäre und Uebersetzer die HH. Dapples und Elie Ducommun.

Am Nachmittag des 4. Juni trat die Conferenz im „Hotel Bellevue“ zusammen und einigte sich über die Geschäftsordnung. Am 5. Juni: Allgemeine Umfrage über die gesammte Angelegenheit und gegenseitiger Meinungsaustausch. Anerkannt wurde, dass die erste Conferenz den Devis zu niedrig gegriffen, dass aber die Verwaltung auch Fehler begangen habe, doch müsse unbedingt das Unternehmen zu Ende geführt werden.

Am 6. Juni: Ausführung des ganzen Programms ist zur Zeit unmöglich, das Bauprogramm ist also zu reduzieren.

Am 7. Juni: Beschaffung der Hilfsmittel resp. des Mehrbedarfs; Zinsgarantie verworfen, dafür eine Combination von Subventionen und Privat-capital in Aussicht genommen.

Am 8. Juni: Reduction des Bauprogrammes; Steilrampen und Traject-schiffe vorläufig abgelehnt; Immensee-Pino in Aussicht genommen. Wie die 45—50 Millionen Mehrbedarf aufzubringen sein werden, ist Sache weiterer Berathung. Die internat. Conferenz hat den 13. d. ihre Sitzungen geschlossen.

### 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	78,75	69,35	Gute Marken wie:	
Coltness	82,50	69,35	Clarence, Newport etc.	55,60 53,75 51,85
Shotts Bessemer	88,75	—	f. a. b. in Tees	
	f. a. b. Glasgow		South Wales	
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	
Glengarnock	74,35	67,50	im Werk	
Eghinton	68,75	65,00		
	f. a. b. Ardrossan			
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht	
Kinnel	70,00	65,60	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu	
Almond	70,00	65,60	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	165,50 — 175,00
" best-best	225,00 — 240,60	190,60 — 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	— —
Bandseilen	175,00 — 200,00	— —
Schienen 30 Kil. und mehr	144,25 — 150,00	143,75 — 150,00
	francoBirmingham	im Werk

\* \* \*

### Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 7. Juni.

#### Kupfer.

Australisch (Walleroo)	Fr. 1925,00	—
Best englisch in Zungen	1862,50 — 1887,50	
Best englisch in Zungen und Stangen	2012,50 — 2050,00	

#### Zinn.

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

#### Spanisch

Blei.	Fr. 506,25 — 512,50	
Zink.	612,50 — 625,00	

#### Englisch in Tafeln

	612,50 — 625,00	
	*	*

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

#### Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

##### Offene Stellen.

- Nr. 23 und 24 in Nr. 17 der „Eisenbahn“. Nr. 26 bis 20 „ 31. Nr. 31. Ein Geometer, guter Zeichner als Gehilfe bei einer grösseren Katasterarbeit der Westschweiz. Nr. 32. Ein Maschinen-Ingenieur, der französischen Sprache mächtig, eventuell mit finanzieller Beteiligung nach der Westschweiz.

##### Stellen suchende Mitglieder.

- Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

- Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Beteiligung.

##### Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission:  
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.