

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 9

Artikel: Station der Gotthardbahn-Gesellschaft: Februar 1879
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7641>

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: 19.02.2026

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

Wir zweifeln nicht daran, dass dasselbe für feine Gewinde, wo von rationalen Dimensionen ohnehin abgesehen werden muss, seine volle Brauchbarkeit besitzt; in Beziehung auf diesen Punkt müssen wir uns indessen für incompetent erklären.

Februar 1879.

Rudolf Escher.

* * *

Situation der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Februar 1879.

Der neueste Kostenvoranschlag der technischen Bauleitung der Gotthardbahn (vom October 1878) berechnet die Gesamtkosten des reduzierten Netzes Immensee-Pino mit der Abzweigung nach Locarno und der Theilstrecke Lugano-Chiasso, inclusive Kosten der allgemeinen Verwaltung, Capitalbeschaffung und Verzinsung des Baucapitals bis zum 1. Juli 1882, auf die runde Summe von 221 Millionen Franken. Hiernach ergibt sich gegenüber der Bausumme von 227 Millionen Franken, welche von der internationalen Konferenz von Luzern für die gleichen Linien angenommen worden war, eine Ersparniss von Fr. 6 000 000.

Die Kosten des Unterbaues der noch auszuführenden Linien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino, exclusive eiserne Brücken und Unvorhergesehenes waren in dem neuesten Voranschlage mit Fr. 51 810 000 budgetirt. Diese Arbeiten sind nun, mit Ausnahme derjenigen der Strecke Immensee-Brunnen, welche auf Fr. 3 580 000 veranschlagt sind, vergeben worden¹⁾ und zwar mit einem Abgebot von zusammen

Fr. 4 115 000 ca. 8 0/0

Des Fernern sind die eisernen Brücken, welche im Voranschlage vom October 1878 mit einer Summe von Fr. 3 000 000 in Anschlag gebracht waren, um Fr. 2 425 000 vergeben worden,²⁾ so dass sich hier eine weitere Ersparniss ergibt von

575 000 ca. 19 0/0

Endlich ist auch der ganze Bedarf von Schienen (Gussstahl, Normalgewicht 38,6 $\frac{1}{2}$ per Meter) zu Fr. 2 533 770 veraccordirt worden.³⁾ Obschon das Gewichtsquantum in Folge Annahme eines stärkeren Profiles, als den Berechnungen des Voranschlages zu Grunde lag, um ca. 1600 $\frac{1}{2}$ erhöht worden ist, so wurde doch eine Ersparniss gegenüber dem Voranschlage von

180 000 ca. 7 0/0

erzielt Summa der erzielten Abgebote Fr. 4 870 000

Auf den Arbeiten der Linie Immensee-Brunnen, sowie auf den Hochbauten und dem Rollmaterial darf sodann noch eine weitere Ersparniss von mindestens

300 000

in Aussicht genommen werden. Total Fr. 5 170 000

Es steht demnach gegenüber der von der internationalen Konferenz berechneten Bedarfsumme von 227 Millionen Franken eine sichere Reserve in Aussicht von

Fr. 11 170 000

¹⁾ Die Unternehmer der verschiedenen Strecken sind:

a. Bauloose III und IVa — Brunnen-Flüelen.

Unternehmung: Reveillac, Bardol & Cie.

Theilhaber:

Reveillac, Adolf, in Narbonne (Aude); Bardol, Hugo, in Tarbes (Haute Pyrénées); Despau, Eduard, in Tarbes (Haute Pyrénées); Tersouly, Johann, in Foix (Ariège).

Vorläufige Adresse: Luzern, Hotel St. Gotthard.

b. Bauloose IVb—IX. — Flüelen-Göschenen.

Unternehmung: Baugesellschaft Flüelen-Göschenen.

Theilhaber:

Fischer & Schmuziger von Aarau; Guyer, Ed., von Zürich; Locher & Cie. von Zürich; Moser, Rob., von Herzogenbuchsee (Bern); Rüttimann, Hetzler & Eisele in Zürich; Vicarino & Curty in Basel; Ziegler, C. E., von Schaffhausen.

Vorläufige Adresse: Obergeringen Moser in Zürich.

c. Bauloose X—XVII. — Airolo-Biasca.

Unternehmung: Giovanni Marsaglia.

Theilhaber:

Giovanni Marsaglia in Turin; Fritz Müller in Wien; G. Ott in Bern.

Vorläufige Adresse: G. Ott in Bern.

d. Bauloose XVIII. — Cadenazzo-Vira Gambarogno.

Unternehmer: Caprioglio & Cie.

Vorläufige Adresse: Caprioglio in Dingolfingen, Bayern.

e. Bauloose XIX. — Vira Gambarogno-Pino.

Unternehmer: Filippo Milza.

Theilhaber:

Filippo Milza aus Parma; Carlo Marchioni aus Novara; Carlo Caselli aus Castellazzo Bormida.

Sämmtliche derzeit in Novara, Hotel di Roma.

²⁾ Die Unternehmer sind:

a. Für die Strecke Immensee-Altendorf:

Th. Bell & Cie. in Kriens bei Luzern

— (circa 720 $\frac{1}{2}$ à Fr. 420.)

b. Für die Strecke Altendorf-Biasca und Cadenazzo-Pino:

Gutehoffnungshütte,

Actienverein für Berg- und Hüttenbetrieb in Oberhausen II.

(Westfalen) — (circa 4850 $\frac{1}{2}$ à Fr. 439.)

³⁾ Die Schienen wurden wie folgt vergeben:

| | |
|--------------------|--|
| 2250 $\frac{1}{2}$ | auf den Lagerplatz Brunnen zum Preise von Fr. 178 p. $\frac{1}{2}$ |
| 5370 " | " " Flüelen " " " " 178 " |
| 5370 " | " " Biasca " " " " 193 " |
| 750 " | " " Magadino " " " " 188 " |

Es übernahmen von diesem Quantum von 13740 $\frac{1}{2}$: Die „Union“, Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund 9160 $\frac{1}{2}$ der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde 4580 $\frac{1}{2}$.

* * *

Eisenbahn- und Hafenbau im indischen Ocean.

Wirft man einen Blick auf die Karte Afrika's oder des indischen Oceans, so sieht man ungefähr unter dem zwanzigsten südlichen Breitengrad, östlich von Madagaskar, eine kleine Inselgruppe, die maskarenischen Inseln genannt, vom Portugiesen Maskarenas entdeckt. La Réunion (oder Bourbon), Mauritius (oder ile de France), Rodrigue, heissen diese drei Inseln. Die Portugiesen behielten sie nicht lange in ihrem Besitz; die Franzosen liessen sich dann darauf nieder. England eroberte sie während der napoleonischen Kriege und nach dem Friedensschluss von 1808 fiel Bourbon allein wieder an Frankreich zurück. Die kreolische Bevölkerung ist auf allen drei Inseln rein französischen Ursprunges, Eingewanderte aus der Bretagne und der Normandie.

Die Inselgruppe ist vulkanischer Formation; Mauritius, in der Mitte, zwischen Bourbon und Rodrigue, ist wohl die älteste der drei Inseln, geologisch gesprochen, Rodrigue ist die jüngste. Auf la Réunion ist noch ein Vulkan in vollständiger Thätigkeit; dieser Vulkan bedeckte bei einer letztjährigen Eruption die ganze Umgebung mit dünnen Obsidianfäden, centimeterlang und vielleicht $\frac{1}{10}$ $\frac{1}{2}$ dick, die wie Schneeflocken umherwehten. Ich glaube, dass man dieses Phänomen nur noch am Vulkan von Popocatepetl in Südamerika gesehen hat. Mauritius ist die fruchtbarste der drei Inseln. Die vulkanischen Gebirge sind dort überall an ihrer Oberfläche verwittert. Die Insel ist geebnet, in die Alluvialperiode übergetreten; man findet auf Mauritius nur noch hügelartige Erhebungen von einigen Hundert Metern. Bourbon zeigt der ganzen Länge nach eine hohe Bergkette mit Spitzen von 3000 und 3600 $\frac{1}{2}$, die letztere, *piton des neiges* genannt, wohl aus Ironie, weil in Europa Schnee darauf sein