

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 6

## 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:** 30.01.2026

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

hier speciell das Verhältniss der deutschen zur französischen Schweiz, lasse einen gütlichen Vergleich sehr wünschenswerth erscheinen und es wird dies des Näheren aus der Zusammensetzung der Unternehmung erklärt. Nach allem Diesem dürfte der Schritt der Berner Section nicht mehr so kühn erscheinen, die Technikerschaft der Schweiz hat ein Interesse daran, dass die Angelegenheit von einem höheren Standpunkte aus betrachtet werde und ein so grossartiges Unternehmen nicht mit langwierigen Prozessen endet. So möge denn auch der hiesige Verein als angesehener Factor der öffentlichen Meinung sich der Adresse des Berner Vereins anschliessen. — Von der *anderen Seite* wird *dagegen* etwa Folgendes geltend gemacht: Die Frage liegt *weit ab* von den eigentlichen Zwecken der Techniker und namentlich des Ingenieur- und Architekten-Vereins; es ist eine *reine Rechtsfrage*, um die es sich hier handelt. Wollte der Verein sich darüber aussprechen, so müsste ein gründliches Studium der sehr verwickelten Verhältnisse durch eine besondere Commission vorhergehen, die einen langen und mühevollen Weg brauche und zudem seien wir dazu nicht aufgefordert. Der Verein könnte keine Resolution fassen, da er nicht genügend informirt sei und bis jetzt nur einseitige Berichte habe. Es habe seiner Zeit an warnenden Stimmen über den ersten Vertrag nicht gefehlt; auch der Unternehmung könne man viele Vorwürfe über ihren Betrieb machen; es sei von authentischer Seite nachgewiesen worden, dass das Bausystem Favre's zu Verlusten führen müsse, allein die Unternehmung liess sich nicht belehren etc. — Es wird schliesslich von dieser Seite der bestimmte Antrag gestellt, sich der Adresse der Berner Section *nicht anzuschliessen* und überhaupt auf die Angelegenheit *nicht einzutreten* und erhält bei der ersten Abstimmung dieser Antrag die grosse Majorität der Versammlung. Von der *Gegenseite* wird hierauf noch die Anregung gemacht, es möge im zu veröffentlichten Vereinsprotokoll die Sympathie des Vereins für eine *gütliche Beilegung* der Differenzen ausgedrückt werden. Nach sehr lebhafter Debatte hierüber wird zuletzt die Ansicht des diesseitigen Vereins vom Herrn Vorsitzenden in folgender Weise präzisiert und durch Abstimmung so dann angenommen: *Der Verein schliesst sich dem Schritte der Berner Section*

*nicht an, erklärt jedoch zu Protokoll: er würde es für sehr wünschbar erachten, wenn die Differenzen auf gütlichem Wege erledigt und ein so bedeutendes Unternehmen im Frieden geschlossen werden könnte; man halte jedoch ein weiteres Eingreifen des Vereins in die Sache für nicht angezeigt.*

Hierauf Schluss der Sitzung.

K.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

**Stellenvermittlung.**

Gesucht:

Un jeune ingénieur mécanicien pour les études et la surveillance générale d'un atelier de construction de machines en Espagne. (264)

Ein junger Maschineningenieur in eine Maschinenfabrik im Canton Zürich. (266)

Ein Maschineningenieur auf das Constructionsbureau für Locomotivbau in eine Maschinenfabrik in Belgien. (268)

Ein Zeichner für Ausfertigung von schönen Catasterplancopien. (269)

Ein Zeichner (Maschineningenieur) nach Paris. (271)

Ein Maschineningenieur mit Kenntnissen in der Metallurgie zur Leitung der Giesserei und des Walzwerkes eines schweizer. Etablissements. (272)

Eine französische Gesellschaft sucht einen jungen Ingenieur zur Leitung der Ausbeutung eines Waldes in Oesterreich und Einrichtung einer Fabrik. (273)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: *H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.*

**Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.**

Normalbahnen	Be- triebs- länge	Im December 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. December 1881.				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
						Km	Franken	Franken	Fr.						
Centralbahn...	3231)	250 000	433 000	638 000	1 975	+ 10 599	- 102	- 4,9	4 117 294	5 411 800	9 529 094	29 984	+ 318 496	- 514	- 1,7
Basler Verbindungsab.	5	1 150	15 950	17 100	3 420	+ 864	+ 173	+ 5,3	38 693	179 493	218 186	43 637	+ 23 339	+ 4668	+ 12,0
Aarg. Südbahn ...	477)	8 750	7 800	16 550	352	+ 4 484	- 64	- 15,4	87 044	68 053	155 097	5 085	- 7 192	- 511	- 9,1
Wohlen-Bremgarten	8	780	450	1 230	154	- 286	- 36	- 18,9	10 314	6 438	16 752	2 094	- 715	- 80	- 4,1
Emmenthalbahn ...	464)	11 900	14 500	26 400	573	+ 11 701	- 39	- 6,4	159 595	163 004	322 599	8 467	+ 129 035	+ 402	+ 5,0
Gotthardbahn ...	67	23 500	17 400	40 900	610	- 8 777	- 131	- 17,7	432 038	267 710	699 748	10 444	- 36 561	- 546	- 5,0
Jura-Bern-Luzernb.	256	153 000	254 000	407 000	1 590	+ 10 293	+ 40	+ 2,6	2 603 929	3 146 858	5 750 787	22 463	+ 66 479	+ 259	+ 1,2
Bern-Luzern-Bahn ...	95	29 500	28 500	58 000	610	- 5 600	- 59	- 8,8	649 862	416 307	1 066 169	11 222	- 1 297	- 14	- 0,1
Bödeli-Bahn ...	9	1 500	1 900	3 400	378	- 487	- 54	- 12,5	125 722	36 332	162 054	18 006	- 3 843	- 371	- 2,0
Nationalbahn ...	0 <sup>2)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- 497 551	- 5087	- 100,0
Nordostbahn ...	541 <sup>3)</sup>	321 000	577 000	898 000	1 660	- 65 801	- 131	- 7,3	5 458 944	7 263 342	12 722 286	23 568	+ 76 643	- 4000	- 14,5
Zürich-Zug-Luzern ...	67	38 000	47 000	85 000	1 269	- 5 107	- 76	- 5,6	898 624	629 376	1 528 000	22 806	+ 24 974	+ 373	+ 1,7
Bötzbergbahn ...	58	32 000	128 000	160 000	2 758	+ 19 455	+ 335	+ 13,8	597 467	1 293 020	1 890 487	32 594	- 191 794	- 3307	- 9,2
Effretikon-Hinweil ...	23	5 300	6 800	12 100	526	- 649	- 28	- 5,1	71 806	86 282	158 088	6 873	- 5 034	- 219	- 3,1
Suisse Occidentale	599 <sup>5)</sup>	328 000	540 000	868 000	1 449	- 4 354	- 7	- 0,5	6 098 485	6 696 350	12 794 835	23 650	+ 370 514	+ 685	+ 3,0
Simplonbahn ...	0 <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	208 345	114 166	322 511	5 561	+ 21 093	+ 364	+ 7,0
Bulle-Romont ...	19	3 570	10 630	14 200	747	+ 600	+ 32	+ 4,5	61 910	146 390	208 300	10 963	+ 9 080	+ 478	+ 4,6
Tössthalbahn ...	40	10 717	10 690	21 407	535	- 1 135	- 28	- 5,0	153 208	121 652	274 860	6 871	- 19 608	- 490	- 6,7
Verein. Schweizerb.	278	213 400	221 900	435 300	1 566	- 20 164	- 72	- 4,4	3 384 635	2 869 412	6 254 047	22 496	+ 17 297	+ 62	+ 0,3
Toggenburgerbahn ...	25	10 900	7 650	18 550	742	- 505	- 20	- 2,6	164 413	97 013	261 426	10 437	- 2 821	- 113	- 1,1
Wald-Rüti ...	7	2 300	2 180	4 480	640	+ 1 098	+ 157	+ 32,5	36 672	24 555	61 227	8 747	+ 6 041	+ 863	+ 11,0
Rapperswil-Pfäffikon	4	970	280	1 250	313	- 4	- 1	- 0,3	16 256	5 184	21 440	5 360	- 2 827	- 707	- 11,6
21 Schweiz. Normalb.	2517	1 401 237	2 325 630	3 726 867	1 481	- 58 275	- 60	- 3,9	25 375 256	29 042 737	54 417 993	21 888	+ 294 248	- 11	- 0,1
1) 1880 21 km weniger															
2) " 164 " mehr															
3) " 184 " weniger															
4) " 22 " "															
5) " 117 " "															
6) " 117 " " mehr															
7) " 18 " weniger															
<b>Specialbahnen</b>															
Appenzeller-Bahn...	15	5 865	4 978	10 843	723	- 864	- 57	- 7,3	94 907	60 208	155 115	10 841	- 7 233	- 482	- 4,4
Arth-Rigibahn ...	(11)	—	—	—	—	—	—	—	185 746	11 021	196 767	17 888	- 186	- 12	- 0,1
Lausanne-Echallens	15	4 335	1 459	5 794	386	- 19	- 1	- 0,3	56 533	13 542	70 075	4 671	- 7 109	- 474	- 9,2
Rigibahn (Vitznau) ...	(7)	—	—	—	—	—	—	—	340 523	20 950	361 473	51 639	+ 124	+ 18	+ 0,03
Rorschach-Heiden	7	1 447	1 988	3 435	491	- 378	- 54	- 9,9	47 752	29 539	77 291	11 042	- 10 600	- 1514	- 12,1
Uetlibergbahn ...	9	2 882	62	2 944	327	+ 747	+ 83	+ 34,0	75 644	3 468	79 112	8 790	- 9 254	- 1028	- 10,5
W'weil-Einsiedeln	17	4 250	4 650	8 900	523	+ 40	+ 2	+ 0,4	172 289	59 012	231 301	13 606	+ 1 829	+ 108	+ 0,8
5 resp. 7 Bahnen	63	18 779	18 137	31 916	506	- 474	- 8	- 1,6	973 394	197 740	1 171 134	14 458	- 32 379	- 40	- 2,7