

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 24

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.11.2024

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

fertigen kann. In der Ueberzeugung, dass es sich bei der Entwicklung der Ortschaften in der That um ein solch wichtiges öffentliches Interesse handle, werden diese Eingriffe ertragen und Einsprachen dagegen von den Behörden zurückgewiesen.

Die Eisenbahnunternehmungen stellen sich nach dem bestehenden Gesetze und nach dessen Auslegung durch die Bundesbehörden vorwiegend als Privatunternehmungen heraus, bei welchen der Staat auf jegliches Eingreifen hinsichtlich der Zugrichtung und der allgemeinen Ausbildung des Bahnnetzes verzichtet. Ganz abgesehen davon, ob eine oder mehrere Linien zwischen gewissen Ortschaften nothwendig oder rationell seien, ob Verkehrs- oder Concurrenzrücksichten ihre Veranlassung seien, wird diesen Privatunternehmungen eine für alle Fälle gleichlautende Concession erteilt. Ausgehend von der Ueberzeugung, dass jegliche Bahn, welche die Concessionsbedingungen erfülle, auch einem gewissen Verkehr und daher einem öffentlichen Interesse diene, dessen Bedeutung zu untersuchen nicht nothwendig sei, wird diesen Unternehmungen die Expropriationsberechtigung erteilt, wonach entgegenstehende Privatrechte gegen volle Entschädigung abzutreten sind.

Darf man sich dieser Anschauung für das offene Feld wohl fügen, so wird die Sache jedenfalls schwieriger, wo bei Ausführung der Bahnen die Interessen dieser Privatunternehmungen zu dem öffentlichen Interesse der Entwicklung der Ortschaften in Beziehung treten. Hier hat das Gesetz die Entscheidung in die Hand des Bundesrathes und zwar in erster Linie des Eisenbahndepartements gelegt. Da glaubte der Redner eine Verschiebung des rechtlichen Standpunktes, wie er sich aus den einleitenden Erörterungen ergibt, beklagen zu sollen, und begründete diese Anschauung durch eine Reihe von Beispielen, welche sowohl die ältern als die neuern Bahnunternehmungen betreffen. Statt dass nach reiflicher Untersuchung und Anhörung der Betheiligten zwischen den Anforderungen der Privatbahnen und jenen der betheiligten Ortschaften entschieden würde, sei vom Eisenbahndepartement ein Verfahren eingeschlagen worden, als ob überall den berechtigten öffentlichen Anforderungen der Bahnen blosse Privatinteressen der Ortschaften gegenüberstehen würden, welche anzuhören nicht in der Stellung der Bundesbehörden liege, und denen Geltung zu verschaffen letztere weder Pflicht noch Recht hätten. Während also die Privatrechte der Einzelnen nach dem Gesetze nur gegen volle Entschädigung vor den Bahnunternehmungen zurückzutreten hätten, sei eines der wichtigsten Rechte der Ortschaften, nämlich die Sorgfalt für richtige Entwicklung so ziemlich in die Willkür der Eisenbahnen als Privatunternehmungen gelegt.

Die aus den angeführten Beispielen entstandene Ueberzeugung, dass es sich wirklich so verhalte, habe die Stadt gezwungen, sich über die hinsichtlich des Projectes einzunehmende Stellung von vornherein Klarheit zu verschaffen, was zu der Veranstaltung einer Expertise durch unbetheiligte hervorragende Techniker führte; es wird diese mit Unrecht als einer vorgefassten Meinung entspringende Parteipexpertise hingestellt.

Herr Bürkli spricht den Wunsch aus, es möchte das Verhältniss der Bahnen zu den Ortschaften und dessen Auffassung durch Eisenbahndepartement und Bundesrath gelegentlich zum Gegenstand einer Berathung im Schoosse des Vereines gemacht werden; zur vorliegenden Frage übergehend, sei seiner persönlichen Ansicht nach allerdings die ganze Anlage nur durch augenblickliche Concurrenzverhältnisse veranlasst, könne daher einer zukünftigen unparteiischen Kritik nicht Stand halten, und wäre mit geringerem Aufwande von Mitteln den Verkehrsinteressen viel besser durch eine blosse Localbahn gedient.

Herr Ingenieur Benz, als Mitglied des Comites der Bahngesellschaft Seebach-Zürich, anerkennt zwar die Richtigkeit der von Hrn. Ingenieur Bürkli gegen das eidg. Eisenbahndepartement gerichteten Anschuldigungen. Im Uebrigen stellt sich derselbe auf den Standpunkt der obgenannten Bahngesellschaft; sucht das Bedürfniss, die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Bahnanlage zu beweisen; schildert die Motive, welche der Gründung dieser Bahngesellschaft gerufen hätten; zeigt, wie dieselbe zuerst als selbstständige Bahngesellschaft aufgetaucht, sich aber nur an die, ähnliche Zwecke verfolgende Nationalbahn habe anschliessen können, da ihr Seitens der Nordostbahn von Anbeginn an alle möglichen Hindernisse in

den Weg gelegt worden seien. Es sei diess auch der Grund, warum von einer Mitbenützung des Oerlikoner Tunnels habe Umgang genommen und das Tracé über den Berg habe gewählt werden müssen. Er beweist die Richtigkeit des gewählten Bahntracés, da dasselbe durch die auf dem Uebersichtsplan weiss, d. h. ungebaut verzeichneten Stellen absolut vorgezeichnet gewesen sei. Endlich stellt er auch den übrigen hochgelegenen Ausgemeinden Zürichs in Aussicht, dass in nicht allzuferner Zeit durch ihr noch unüberbautes Terrain Eisenbahnen gezogen werden, um ihren Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und ihre Entwicklung zu fördern.

Herr Professor Culmann tritt für den Standpunkt der Experten in die Schranken und zeigt, nachdem er vorher einige von Herrn Pollaseck in nicht ganz zu billiger Weise für seine Zwecke ausgebeutete Angaben und Andeutungen der Experten ins richtige Licht gestellt hatte, wie die projectirte Bahn ihrem ganzen Character nach nie etwas anderes sein und werden könne als eine Localbahn, wie sie aller derjenigen Eigenschaften, welche zur Lebensfähigkeit einer Bahn als Grundbedingungen aufgestellt werden müssen, entbehre, und beweist durch Aufführung der effectiven Betriebskosten bei der Nordostbahn und der Uetlibergbahn die absolute Unmöglichkeit einer Betriebsfähigkeit der in Frage liegenden Bahn.

Herr Pollaseck vertheidigt sich gegen die ihm gemachten Vorwürfe, da er sich bewusst ist, in der ganzen Angelegenheit stets nur von dem objectiven Standpunkt des Technikers aus gehandelt zu haben. Im Uebrigen bleibt er bei seinem Project und hat die Ueberzeugung, dass dasselbe allen billigermaassen zu stellenden Anforderungen genügen werde.

Herr Referent fasst die bis dahin gefallenen Voten zusammen, zeigt wie die Gründe für Verwerfung des Projectes diejenigen für Annahme in bedeutendem Maasse übersteigen. Bedauert, dass der Verfasser des Projectes durch die bis jetzt gewaltete Discussion nichts gelernt und nichts vergessen zu haben scheine, und will denselben durch eine fernere einlässliche Entwicklung der gegen das Project anzuführenden Gründe zu einer bessern Ueberzeugung bringen. Die bereits sehr vorgerückte Stunde gestattet solches jedoch nicht mehr.

Nachdem noch Herr Bürkli über einige Aeusserungen replirt hatte, wurde vom Referenten, unterstützt von Herrn Kantons-Geometer Gizenanner und Ingenieur Benz der Antrag gestellt, über diese Bahnanlage eine Preisconcurrenz zu eröffnen. Sie wurden jedoch von Herrn Ingenieur Bürkli und Blaser hierin bekämpft, welcher Letzterer dagegen die von Herrn Bürkli gemachte Anregung, das in Sachen von Concessionsertheilungen und Plangenehmigung bisher beobachtete Verfahren Seitens der Bundesbehörden einer Besprechung zu unterziehen, zum Antrag brachte.

Auf die Anfrage des Herrn Präsident Locher wird ersterer Antrag fallen gelassen, der Letztere dagegen zum Beschluss erhoben.

B....r.

\* \* \*

### Errata.

In dem Artikel „Englischer Tarif-Import“ (siehe Beilage 3 zu Nr. 23 der „Eisenbahn“) ist zu lesen:

Seite 2	Zeile 20	von oben (rechts)	reist	statt	reih
„ 2	„ 20	„ unten (rechts)	Einheit	„	Gleichheit
„ 3	„ 4	„ „	(rechts) Weg	„	Werth
„ 4	„ 42	„ oben (links)	echt	„	nicht.

\* \* \*

### Institut des Arts industriels.

Paris.

L'Institut des Arts industriels dont le but est d'encourager et de récompenser les efforts tentés dans les arts, dans les sciences et dans l'industrie, décernera en janvier un diplôme d'honneur et des médailles aux artistes, aux savants, ou aux industriels qui se seront spécialement signalés.

L'Institut des Arts industriels décernera aussi des médailles aux ouvriers, aux chefs d'ateliers ou de chantiers qui seront présentés par leurs patrons comme joignant une conduite irréprochable à une habileté reconnue dans leur travail.

Les demandes, plans, modèles ou mémoires doivent être adressés de suite à l'Institut des Arts industriels, bureaux de la „Revue nouvelle de l'industrie et des Travaux publics“, 16bis, cité Trévise, à Paris.

\* \* \*

**Adjudications nouvelles relatives à l'exposition de 1878.**

Les travaux du champ-de-Mars viennent de donner lieu à une adjudication nouvelle, celle des charpentes en fer des grands vestibules. La partie longeant la Seine a été confiée à M. Eiffel, au prix de 1 500 000 fr. Celle faisant face à l'Ecole militaire, à MM. Cail et Co., moyennant la somme de 1 450 000 francs.

D'un autre côté, on a procédé récemment à l'adjudication des Travaux du Trocadéro. La partie centrale a été confiée à M. Joseph Laurent avec 14 0/0 d'augmentation; l'aile droite à M. Maujean avec 10 0/0 d'augmentation, et l'aile gauche à M. Masselin avec 9,50 0/0 d'augmentation.

\* \* \*

**Vereinsnachrichten.**

*Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.*

IV. Sitzung den 6. December 1876.

Anwesend 37 Mitglieder, 6 Gäste.

Als Mitglieder wurden aufgenommen die Herren:

- Architect Cattani,
- Ingenieur Huber,
- Ingenieur Kraus N. O. B.,
- Professor Veith,
- Ingenieur Pollacek.

Das Protocoll wird verlesen und genehmigt und bei diesem Anlass vom Präsidenten, Herrn Bürkli, die freudige Mittheilung gemacht, dass das in vorletzter Sitzung aufgenommene Mitglied, Herr Maschinenmeister Haueter, der bei der Catastrophe in Wädenswil stark verwundet worden war, sich auf dem Wege der Besserung befinde.

Herr Bürkli referirt als Präsident des Centralcomités, dass der englische Ingenieurverein seine Publicationen gegen die unsrigen auszutauschen wünsche und dass dieses Begehren im Centralcomité zur Erörterung der Frage Anlass gab, ob nicht noch mit anderen Vereinen in Beziehung getreten werden könnte und dass es wünschbar wäre, einen ständigen Lesezirkel oder Lesezimmer zu errichten. Dieser Gegenstand wird den Mitgliedern zur Beachtung empfohlen. Es wird ferner darauf aufmerksam gemacht, dass es rathsam wäre, jetzt schon Vorbereitungen über allfällige Ausstellungen, Festschrift etc. für das Vereinsfest 1877 zu machen. Es wird beschlossen ein Fest-Comité von 7 Mitgliedern zu wählen. Aus der geschlossenen Abstimmung gehen folgende hervor:

- Architect Fr. Locher, Präsident,
- Professor J. Stadler,
- Architect C. C. Ulrich,
- Ingenieur A. Vögeli,
- Architect E. Schmid-Kerez,
- Ingenieur H. Paur,
- Oberingenieur J. Tobler.

Herr Bürkli überträgt das Präsidium für den Rest der Sitzung an Herrn F. Locher. Es folgt ein Vortrag von Herrn Ingenieur Vögeli über das Eisenbahnproject „Seebach-Zürich“, welcher im ersten Theil der heutigen Nummer im Auszug gegeben ist.

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

Cantone.

*Bern.* In Bern ist den 22. November die neuerbaute cantonale Entbindungsanstalt eröffnet worden. Vermöge ihrer günstigen Lage (auf der grossen Schanze in nächster Nähe der Stadt Bern) und ihrer zweckmässigen inneren Einrichtung, entspricht diese humane Anstalt allen Anforderungen, welche heutzutage an eine Krankenanstalt gestellt werden.

*Bern.* Das jüngste Eisenbahnunglück hat, wie man voraussehen konnte, einer regen Discussion über die Frage der Erweiterung des bernischen Bahnhofes gerufen. Man hat wohl selten eine unzweckmässiger und ungenügendere Bahnhofanlage gesehen. Die Mangelhaftigkeit aber besteht in 2 Faktoren: einmal in dem Umstande, dass die Linie sofort, nachdem sie die Einsteigehalle verlässt, eine bedeutende Curve beschreibt, und sodann in der Unzulänglichkeit der Geleise. Es ist Thatsache, dass auf eine Länge von vielleicht 2 mi ein Geleise besteht, welches alle Züge passieren müssen, die von irgend einem Punkte des Bahnhofes zu einem andern oder aber von irgend einer Richtung her in die Halle fahren müssen. Würde beispielsweise dieses Geleisstück unbrauchbar, so wäre auf einmal aller Verkehr im Bahnhof gehemmt. Uebrigens ist man schon längst einig darüber, dass der Bahnhof den hiesigen Verkehrsverhältnissen nicht genügt, aber die Bahnhofserweiterung ist wegen der Gestaltung des an den Bahnhof angrenzenden Terrains eine sehr schwierige und kostspielige Sache und unter Umständen kommt eine Bahnhofverlegung billiger zu stehen als eine Bahnhofserweiterung.

G

*Graubünden.* Dem Beispiele von Thusis und Sils für Förderung einer Thalbahn von Chur nach Thusis ist Masein gefolgt, insofern eine zahlreiche Versammlung auf Antrieb des Hr. Landammann Hunger einstimmig beschloss, der Gemeinde einen Subventionsbeitrag von Fr. 10 000 zu empfehlen.

B. N.

**Eisenbahnen.**

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 17,3 Meter, Airolo 29,2 Meter, Total 46,5 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 6,6 Meter.

\* \* \*

**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	83,75	72,50	Gute Marken wie:			
Coltness	90,00	74,50	Clarence, Newport etc.	63,25	61,25	58,75
Shotts Bessemer	90,75	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	143,75	150,00	
Glangarnock	80,75	73,25	im Werk			
Eglinton	75,00	70,75	Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinnell	75,00	70,00				
Almond	72,50	70,75				
f. a. b. im Forth						

**Gewalztes Eisen.**

South Staffordshire		North of England	South Wales
Stangen ord.	175,00 — 187,50	159,50 — 168,75	150,00 — 156,25
„ best	206,25 — 225,00	172,00 — 171,25	—
„ best-best	225,00 — 240,75	197,00 — 206,25	—
Blech No. 1—20	225,00 — 262,50	212,50 — 218,75	—
„ „ 21—24	262,50 — 287,50	—	—
„ „ 25—27	300,00 — 350,00	—	—
Bandeseisen	193,75 — 237,50	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		147,00 — 156,25 im Werk	143,75 — 150,00 im Werk

\* \* \*

**Verschiedene Preise des Metallmarktes.**

pro Tonne loco London vom 16. November

	<b>Kupfer.</b>	
Australisch (Walaroo)	Fr. 2137,50 — 2150,00	
Best englisch in Zungen	„ 2100,00 — 2150,00	
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 2225,00 — 2250,00	
	<b>Zinn.</b>	
Holländisch (Banca)	Fr. 1950,00 —	
Englisch in Zungen	„ 2025,00 — 2050,00	
	<b>Blei.</b>	
Spanisch	Fr. 543,75 — 553,25	
	<b>Zink.</b>	
Englisch in Tafeln	Fr. 693,75 — 725,00	

\* \* \*

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

Offene Stellen.

1. Ein tüchtiger Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
15. Ein jüngerer Architect (womöglich Schweizer) auf ein städtisches Baubureau der Ostschweiz.
16. Ein practisch gebildeter technischer Chemiker zu baldigem Eintritt in die nördliche Schweiz.

Stellensuchende Mitglieder.

1. Ein Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure, Geometer und Maschinen-Ingenieure.
4. Ein Forstmann.

**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.

\* \* \*

Die Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen vom Monat October mussten wegen Mangel an Raum verschoben werden.