

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 18

Artikel: Situation und Reconstruction der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
Autor: P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5748>

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: 14.03.2025

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

abzuleiten. Noch heute findet man ähnliche Fensterdächer, am Rathhaus in Zug.

Für monumentale Profanbauten regte sich der Unternehmungsgestir in der Schweiz erst mit der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts. Man wandte nach und nach besseres Baumaterial an und nahm auf grössere Dauerhaftigkeit Bedacht. Sichere Berichte schildern unsere Städte gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts als sehr malerisch, und diese Berichte sind nicht übertrieben, wenn man sie mit Dem vergleicht, was noch heute aus jener Zeit erhalten ist. Nirgends bekommt man ein einheitlicheres Bild, als in Freiburg, in der Rue de la Neuveville, wo eine Reihe gothischer Häuser fast intact erhalten geblieben sind. Dort kann man die Art des gothischen Façadenbaues gründlich kennen lernen. Man befolgte auch hier das Princip, die Mauermaße möglichst viel zu durchbrechen und kam so naturgemäss auf die Fensterhausfaçade, die den wesentlichen Vortheil bietet, viel Licht und Luft einzulassen, womit man in romanischer und frühgothischer Anordnung dieses Systems zeigen die Rathhäuser von Zug und Sursee.

Sehr rücksichtslos benahm sich die Nachwelt gegen die gothischen Festungsbauten und Burgen. Was irgendwie in Collision geriet mit dem blind speculirenden Unternehmungseifer späterer Stadtbaumeister und Ingenieure, was irgendwie nicht hineinpasste in das Netz der Eisenbahnen, mit dem nunmehr das Land in einer Weise überzogen wurde, die auf das Frolste namhafte Summen verschleudert, musste erbarmungslos weichen. Noch heute ist man keineswegs gesichert vor einer pietätlosen Behandlung der Denkmäler unserer Väter und nur ein energischer Protest kann sie vor Verschleppung und Zerstörung bewahren. Unter allen Schweizerstädten besass Basel die bedeutendsten Festungswerke, was wohl mit seiner geographisch ausgesetzten Lage zusammenhing. Leider ist auch hier das Meiste zerstört, erhalten dagegen das Spalenthor, letzteres äusserst wichtig wegen der künstlerischen Durchbildung des Details. Was endlich die Burgen betrifft, so kann sich keine mit dem stolzen Schloss Vufflens im Waadtlande messen, das durch den Aufbau der Treppen, die Galerien, die vielen Thürme und Erker einen Anblick von eminent malerischem Reize gewährt.

Die unzähligen spätgothischen kirchlichen Bauten übergehen wir hier, es sei nur hervorgehoben, dass Rahn das Verdienst gebührt, zum ersten Male die Baurisse der Kathedrale zu Freiburg publicirt und behandelt zu haben, dass er das Verhältniss des Berner Münsters zu den Kirchen von Ulm und Esslingen festgestellt hat u. uns eine eingehende Schilderung von den Kirchen Graubündens giebt, welcher Theil unseres Schweizerlandes bis dahin, so weit diess die Kenntniss seiner zahlreichen architektonischen Denkmäler betrifft, geradezu eine *Terra incognita* war.

Wir sind am Ende unserer Besprechung angelangt.

Was wir aus dem reichen Inhalt des Buches und den Illustrationen mitgetheilt haben, liefert den Beweis, dass es mit Recht ein Monumentalwerk genannt werden darf; mit Spannung wird daher der Fachgelehrte und noch mehr vielleicht der Laie, die vom Verfasser versprochene Fortsetzung erwarten, in der die allgemein verständlichere Epoche der Renaissance geschildert werden soll.

Zürich, den 29. April 1877.

Carl Brun.

* * *

Situation und Reconstruction der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

(Verlag von Orell Füssli & Co., Zürich. — Preis 2 Fr.)

Nachdem im Januar 1877 die schlimme Lage der Nordostbahn-Gesellschaft bekannt geworden war, trat eine freie Versammlung von Actionären zusammen, welche eine Commission beauftragte, die Verhältnisse genauer zu untersuchen, und alsdann weitere Schritte zu beantragen. Diese Commission theilte sich in folgende Sectionen:

- Neubauten (I)** Dr. J. Ryf, Advokat, in Zürich, Präsident;
A. Vögeli, Ingenieur, in Riesbach;
Nagel, Ständerath, in Bischofszell;
- Betrieb (II)** A. Vögeli, Ingenieur, in Riesbach, Präsident;
Dr. H. Fick, Professor, in Zürich;
Moser-Ott, Regierungsrath, in Schaffhausen;
Becker-Hefti in Hätzingen;
- Finanzen (III)** H. Studer, Nationalrath, in Bendlikon, Präsident;
Fisch-Hagenbuch in Brugg;
C. Vogler, Regierungsrath, in Frauenfeld.

Diese drei Titel wurden, so gut es die kurze zu Gebote stehende Zeit und Mittel erlaubten, untersucht und das Resultat derselben in vorliegender Brochure niedergelegt.

I. Neubauten. Für diese sind noch folgende Summen nöthig:

	Länge. Kilom.	Voranschlag.	Zu beschaffende Summe.
1. Rechtsufrige Zürichseebahn	33	16 700 000	11 784 000
2. Glarus-Linthal	16,2	4 640 000	3 957 300
3. Bülach-Schaffhausen	10,5	7 616 000	4 820 000
4. Dielsdorf-Niederweningen	7,9	1 220 000	923 000
5. Thalweil-Zug	18	7 000 000	5 000 000
6. Koblenz-Stein	26,3	5 100 000	2 250 000
7. Aargauische Südbahn	66		2 718 000
Rapperswyl-Muri	38	10 000 000	
Brugg-Henschikon	20	3 400 000	
Wohlen-Bremgarten	8	(1 000 000)	
Brünnenbeitrag			100 000
Wynenthalbahn	68,5	8 750 000	1 450 000
8. Schaffhausen-Etzweilen	15		3 615 000

Total der noch zu beschaffenden Summe für Neubauten rund 36 650 000

Hiebei sind die schon einbezahlten Subventionsdarleihen von Gemeinden abgezogen, u. es ist mit Ausnahme bei Nr. 2 u. 4 kein Betriebsmaterial gerechnet, indem angenommen wird, das Vorhandene genüge. Ausser diesen kommen noch folgende Bedürfnisse für Vollendungsarbeiten zum Theil schon im Betrieb befindlicher Linien hinzu:

	Kil.	Voranschlag.	Verwendet.	Bedarf.
9. Winterthur-Koblenz		16 600 000	13 610 500	989 500
10. Linksufr. Zürichseebahn		22 500 000	21 793 500	706 500
11. Baden-Niederglatt		6 400 000		2 015 500
12. Effretikon-Hinweil	22,6	3 813 000	3 462 772	350 000
13. Stammnetz-Ausbau				1 700 000
				545 000

Total der Ausgaben für bestehende Linien 6 306 500
Hiezu die Ausgaben für Neubauten rund 36 650 000

Total des Bedarfes oder rund 42 956 500
43 000 000

Demnach würde der Geldbedarf der Gesellschaft für concessionsmässige Ausführung der genannten Linien bis 1881 mindestens ca. 43 Millionen betragen.

Von diesen Linien sind die meisten in der Absicht beschlossen worden, den von Winterthur projectirten Linien gegenüber energisch den Concurrenzkampf aufzunehmen. Das blinde Vertrauen auf die Macht und den Credit der Nordostbahn liess nüchterne Berechnung und Herstellung der einem industriellen Unternehmen angemessenen Rechnungsgrundlagen überflüssig erscheinen, und man sieht jetzt erst ein, dass die seit 1870 übernommenen Verpflichtungen von 140 Millionen Bauten niemals rentiren können. Da es momentan eine reine Unmöglichkeit ist für die Nordostbahn Geld zu erhalten, so wurde auch in obiger Summe von 43 Millionen für Geldbeschaffung nichts ausgesetzt.

Der Bericht schlägt nun vor, die rechtsufrige Zürichseebahn, Bülach-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen und Koblenz-Stein ganz fallen zu lassen; Thalweil-Zug, die aargauische Südbahn und Schaffhausen-Etzweilen auf unbestimmte Zeiten zu verschieben und nur Glarus-Linthal zu bauen, sofern die Glarner Alles benöthigte Geld vorschiesse.

II. Betrieb. Die missliche Lage der Nordostbahn-Gesellschaft wird hauptsächlich aus zwei Ursachen abgeleitet:

1. Missstände, die aus fehlerhafter Organisation des Unternehmens resultiren:

a) Das Missverhältniss des Actien- und Obligationen-Capitals, oder genauer des eigenen Geldes zum entlehnten.

b) Das adoptirte System der Rechnungsführung.

2. Missstände, die auf mehr äusserliche, theilweise vom Unternehmen und dessen Betrieb selbst ganz unabhängige Factoren zurückzuführen sind, theilweise allerdings auch aus Ursachen resultiren, die einer gänzlichen Ausserachtlassung der Hauptvorschriften eines öconomisch gut geleiteten Eisenbahnbetriebes zuzuschreiben sind:

c) Directe Einwirkungen der Verkehrsfluctuationen.

d) Beständig gesteigerte Betriebsausgaben und dadurch successive verminderte Nettoeinnahmen.

ad a) Der Betrag des Actien- zum Obligationen-Capital stand in folgendem Verhältnisse:

Nordostbahn.	Actien.	Obligationen.
1875	106	zu 39
1876	95	39
Centralbahn	60	39

Die Ausserachtlassung einer soliden wirthschaftlichen Vorsicht, die guten Zeiten, wo der Verkehr grossen Ertrag abwarf (1871), wurden für normal und der Credit für unumstösslich gehalten, und das Publikum durch das hohe Zinsenbetreffniss, das auf die zu kleine Actienzahl fallen musste über die wirkliche Situation durch eine Reihe von Jahren continüirlich getäuscht. Die Schulden erreichten somit eine Höhe, dass deren Verzinsung eine fortdauernde Belastung der kilometrischen Bruttoeinnahmen von ca. 14 000 Fr. ausmacht.

ad b) Das System der Rechnungsführung ist derart, dass der Bauconto bis heute noch offen gehalten wurde, entgegen den bezüglichen Aeusserungen in den Geschäftsberichten der 50iger und 60iger Jahre, dass der Bauconto nur noch für Erstellung des Bahnhofes in Zürich, Anlage von Doppelspuren und einigen kleinen Vervollständigungen belastet und dann geschlossen werden solle.

So brachte es die Buchung der Direction mit sich, dass der Kilometer des Stammnetzes

im Jahre 1875 zu Fr. 379 000 angesetzt ist, während er 1860 „ 266 000 kostete

somit Fr. 113,000

mehr Werth zu repräsentiren scheint.

ad 2. Betriebskosten. Die ausführlichen Geschäftsberichte der Nordostbahn enthalten viele interessante, statistische und andere Details, aber die wichtigsten Beschlüsse sind geschminkt und die nothwendigsten Zahlenausweise, z. B. über den Reinertrag pro Zugs- oder Locomotiv-Kilometer, welche allein einen richtigen Masstab für die Prosperität eines Unternehmens geben, welche z. B. alle französischen Berichten enthalten, sind nicht vorhanden. So wurde von der Commission des Verwaltungsrathes zum ersten Mal die Gegenüberstellung des Bruttoertrags, Betriebskosten und Reinertrag per Zugs-Kilometer richtig dargestellt und zur Kenntniss gebracht.

Jahr	Bruttoertrag	Betriebskosten ohne Erneuerung	Reinertrag	Zahl der Locomotiv-Kilometer	Betriebsausgaben p. Locomotiv-Kilometer
1860	5,98	2,38	3,60	718 840	2,38
1861	7,06	2,88	4,18	890 685	2,43
1862	6,19	2,60	3,59	936 919	2,44
1863	6,01	2,73	3,28	922 453	2,62
1864	5,81	2,52	3,29	1 061 560	2,36
1865	5,92	2,39	3,53	1 248 628	2,25
1866	5,78	2,61	3,17	1 372 276	2,38
1867	5,37	2,46	2,91	1 524 184	2,27
1868	5,66	2,62	3,04	1 612 488	2,37
1869	5,53	2,62	2,91	1 540 802	2,42
1870	5,53	2,77	2,76	1 589 350	2,57
1871	5,99	2,71	3,28	1 849 389	2,52
1872	5,49	3,04	2,45	1 969 179	2,79
1873	5,53	3,16	2,37	2 115 130	2,83
1874	5,64	3,34	2,30	2 139 503	3,02
1875	5,57	3,60	1,97	2 608 983	3,14

Die Nordostbahn-Direction übernahm Ende 1863 den Betrieb für die Linie Zürich-Luzern zu folgenden Ansätzen:

Für's erste Jahr zu Fr. 7500
„ zweite „ „ 8000
„ dritte „ „ 8500

per Bahnkilometer, was im Anfang genügte, später aber nicht mehr, indem auf dieser Linie folgendes Deficit auf Grundlage der Kosten per Zugskilometer resultirte:

Linie Zürich-Zug-Luzern; Betriebsdeficit:

Für 1868 circa Fr. 42 800	Für 1872 circa Fr. 186 400
„ 1869 „ „ 66 700	„ 1873 „ „ 325 500
„ 1870 „ „ 62 800	„ 1874 „ „ 345 700
„ 1871 „ „ 78 400	„ 1875 „ „ 399 600

Die Betriebsübernahme der Nebenlinie Bülach-Regensberg (1865) geschah auf folgender Grundlage:

Erstes Jahr Fr. 3000
Zweites „ „ 3300
Drittes „ „ 3600 per Bahnkilometer.

Wenn man deren Betriebskosten per Zugskilometer um 7% geringer rechnet, als die der Haupt-Bahnen, so resultirt Folgendes:

Linie Bülach-Dielsdorf; Betriebsdeficit:

Für 1867 circa Fr. 51 200	Für 1871 circa Fr. 66 400
„ 1868 „ „ 52 600	„ 1872 „ „ 85 400
„ 1869 „ „ 52 000	„ 1873 „ „ 113 300
„ 1870 „ „ 64 300	„ 1874 „ „ 116 200
	„ 1875 „ „ 128 100

Unbegreiflicher Weise wurde trotz dieser gemachten ungünstigen Erfahrungen 1874 ein Vertrag abgeschlossen, wonach der Locomotivkilometer des von der Nordostbahn übernommenen Betriebes der Bötzberrgbahn mit ihren ungünstigen Steigungsverhältnissen zu Fr. 2,70 zu berechnen sei, während, abgesehen von andern erschwerenden Verhältnissen, derselbe 1873, also im Vorjahr schon, Fr. 2,83 gekostet hatte und im Jahre 1874 auf 3,02 stieg.

Im Jahre 1875 betragen demnach die Verluste aus der Besorgung des Betriebes fremder Linien, für

Zürich-Zug-Luzern	Fr. 399 600
Bülach-Dielsdorf	„ 128 100
Bötzberrgbahn rund	„ 175 300

Total Fr. 703 000

Für 1876 steht kein günstigeres Resultat zu erwarten, indem sich das Deficit des Betriebes der Bötzberrgbahn auf Fr. 252 575 steigern wird.

Dieses erklärt einen Theil der ungünstigen Betriebsergebnisse, welche sich in einer Richtung bessern werden, indem die beiden Verträge mit Zürich-Luzern und Bülach-Regensberg gekündigt sind.

Fahrmaterial. Während 1865 die Luzernerlinie mit einem Fahrpark von Fr. 23 600 per Kilometer genügend ausgerüstet war, beträgt das Fahrbetriebscapital fürs ganze Netz von 517 Kilometer nun Fr. 46 043 per Kilometer.

Wenn man annimmt, dass das Stammnetz mit Fr. 35 000, und die neuen Linien, welche dasselbe theilweise entlasten, mit Fr. 25 000 Fahrmaterial bedacht worden wären, so hätte man: Stammnetz 213 Kilometer zu Fr. 35 000 Total Fr. 7 455 000 Neue Linien 330 „ „ 25 000 „ „ 8 250 000

Fr. 15 705 000

In Wirklichkeit ausgelegt

„ 23 604 466

Fr. 8 099 416

welche zu viel ausgegeben sind und einen 6% Zins von 485 964 Franken repräsentiren.

Die Ergebnisse der Dampfschiffahrt werden als günstige bezeichnet.

Bezüglich der Verminderung der Fahrleistungen wird vor zu weit gehender plötzlicher Einschränkung gewarnt, und dann auf die Anstellung*) des Revisors der Betriebs-Rechnungen, Monsieur J. Coutin, eingetreten und seine Beziehungen zum Comptoir d'Escompte in Paris erörtert. Bekanntlich hat dieses Geldinstitut der Nordostbahn einen Baarvorschuss von 25 Millionen (April 1876) ausbezahlt, gegen Hinterlage von vollen 50 Millionen Obligationen. Das Comptoir d'Escompte repräsentirt ein Syndikat, bestehend aus Pariserhäusern, Basler Banquiers und Creditanstalt in Zürich (!), von denen die erstern circa die Hälfte, die beiden letztern einen Viertel obiger Summe übernahmen. Vor Abschluss dieser Verträge war J. Coutin von dem Pariser Finanzinstitut beauftragt, den Zustand der Nordostbahn zu untersuchen, und stattete einen Bericht (Januar 1876) ab, der nächstens im Druck erscheinen wird. Der Verwaltungsrath glaubt nun in Herrn J. Coutin, inspecteur du service commercial des chemins de fer de l'Ouest den richtigen Mann gefunden zu haben, um die Nordostbahn zu reorganisiren und einen billigern Betrieb einzuführen.

Zum Schluss dieses Capitels folgt eine interessante nach Zugskilometern gerechnete Tabelle, enthaltend die Ergebnisse von acht österreichischen Bahnen, wonach sich die Brutto-Einnahmen der Schweiz. Nordostbahn continüirlich verminderten, während sich die Betriebs-Ausgaben continüirlich vermehrten, und dennoch die Dividenden-Auszahlung von 1860 bis 1875 von 6% auf 8% gesteigert wurde!

Ueber die diessjährige Verzinsung der Nordostbahn-Papiere spricht sich der Verfasser wahrscheinlich absichtlich sehr unbestimmt aus, da man ja unmöglich schon wissen kann, wie gross die Betriebsersparnisse (?) von Hrn. J. Coutin ausfallen werden, hofft aber, dass die Prioritätsactien ihre 6% erhalten können.

*) Man schreibt uns, dass die Anstellung von Herrn Coutin durch den Verwaltungsrath der schweiz. Nordostbahn, ohne das Comptoir d'Escompte ins Einverständnis zu setzen, peinliches Aufsehen erregt habe.

Es bleibt noch speziell der acht in Farbendruck beigelegten Tafeln zu erwähnen, welche ein sehr anschauliches Bild der Entwicklung der Nordostbahn in dem Zeitraum von 1860 bis 1870 geben und nach ihrer Behandlungsweise der gewandten Techniker verrathen:

1. Geldverhältnisse, Dividenden.
2. Bauwerth des Stammnetzes, Brutto-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.
3. Zurückgelegte Zugskilometer, Bruttoertrag, Nettoertrag, Betriebskosten.
4. Entwicklung des Betriebsnetzes, zurückgelegte Locomotivkilometer und deren Kosten.
5. Jahres-Einnahmen, Ausgaben, Betriebs-Ausgaben, Reinertrag im Totalen.
6. Kilometrische Betriebs-Ausgaben.
7. Die Transportdienst-Kosten.
8. Die Zugkraft-Kosten.

Finanzprogramm.

I. Zum Zwecke der Auslösung der in Paris deponirten 5^o/igen Obligationen im Nominalbetrag von 50 000 000 Franken, sowie ferner zur Tilgung der contrahirten temporären Schulden wird zu Gunsten nachbezeichneter Anleihen:

- a) von 12 100 000 4^o/o Obligationen von 1860—62,
- b) „ 47 000 000 4¹/₂^o/o „ „ 1859—73,
- c) „ 50 000 000 4¹/₂^o/o „ „ 1874

gemeinsam mit der Centralbahn und wovon bloss die Hälfte auf die Nordostbahn fällt,

d) eines weitern von der Nordostbahn zu emittirenden Anleihe von 45—50 Millionen, ein Pfandrecht ersten Ranges errichtet:

1. auf sämtliche gegenwärtig im Betrieb stehende und im laufenden Jahr zum Betrieb kommende eigene Linien der Nordostbahn, circa 360 Kilometer,
2. auf circa $\frac{4}{5}$ der Linie Zürich-Zug-Luzern,
3. auf die Hälfte der Bözbergbahn,
4. auf die Hälfte der Aargauischen Südbahn.

Dabei ist vorzubehalten, diejenigen Obligationen der Nordostbahn, welche laut Verträgen mit dem Canton Zürich und mit der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau s. Z. gegen die im Besitz der Ersteren befindlichen Obligationen der Zürich-Zug-Luzernerbahn und gegen die Obligationen der Linie Sulgen-Gossau ausgetauscht werden sollen, ebenfalls in obiges Pfandrecht aufzunehmen, wogegen der letzte $\frac{1}{5}$ der Linie Zürich-Luzern und die Linie Sulgen-Gossau, diese bis zum Betrage von 1 500 000 ebenfalls verpfändet werden könnten.

II. Von den vorerwähnten in Paris deponirten 50 Millionen 5^o/igen Obligationen soll mit thunlichster Beförderung, sei es mit oder ohne Mitwirkung des betreffenden Pariser Finanz-Consortiums eine Summe von 30—35 Millionen emittirt, der Entscheid über die Emission des Restes dagegen, sofern solche überhaupt nothwendig werden sollte, bis nach Entscheidung der Frage über die Neubauten verschoben werden.

III. Insoweit im Verfolg eine Tilgung der oben erwähnten Anleihen stattfindet, soll die Nordostbahngesellschaft befugt sein, an die Stelle der getilgten Obligationen, jeweilen für den gleichen Nominalbetrag neue Anleihen in das betreffende Pfandrecht eintreten zu lassen.

IV. Um die Nordostbahn finanziell zu consolidiren, wird die auf Grund des richtig berechneten Reinertrags der Unternehmung für die Prioritäts- und Stammactien sich jeweilen ergebende Dividende einstweilen nicht mehr in Baar bezahlt, sondern in folgender Weise ausgerichtet:

Die Stammactien erhalten für ihr Treffniss Antheilscheine, welche in Abschnitten von 5, 20 und 100 Fr. angefertigt werden, und wovon je 500 Fr. gegen eine neue Stammactie ausgewechselt werden, die an der nächsten Jahresdividende wieder participirt.

Die Prioritätsactien erhalten ähnliche Antheilscheine, wovon je Fr. 500 gegen eine Obligation ohne Pfandrecht von diesem Betrage ausgewechselt werden, die mit 10 Jahrescoupons zu 4¹/₂ % versehen ist und nach Ablauf dieser zehn Jahre gegen eine Stammactie umgetauscht werden muss.

V. Soweit die an der Stelle der ausgegebenen Antheilscheine in die Casse fließenden Reinerträge nicht zur Tilgung laufender Verbindlichkeiten der Gesellschaft verwendet werden müssen, sind daraus Obligationen derselben, nach Convenienz auch Prioritätsactien, zurück zu kaufen und es ist obiges Verfahren so lange fortzusetzen, bis das Actien-capital auf die Hälfte der übrigen Passiven angestiegen ist. Von diesem Zeitpunkt an ist die ganze Dividende wieder in Baar zu bezahlen“.

P.

* * *

Die Weltausstellung in Paris 1878.

(Correspondenz aus Paris.)

Die Ausstellungsarbeiten schreiten mit Riesenkraft vorwärts. Cail fängt an zu montiren, Five-Lille hat seine Gerüste gesetzt und Eiffel arbeitet auch schon daran. In der kürzesten Frist werden sämtliche Eisenwerke anfangen zu montiren. Fast alle Säulen und sonstige Eisentheile sind schon auf dem Champ de Mars abgelagert. Der pont de Jéna wird auf 24^m erweitert, um die Verbindung zwischen beiden Palästen herzustellen.

Concours.

Académie des Beaux-Arts.

L'académie des Beaux-Arts met la question suivante au concours, pour 1877:

„Rechercher les différences théoriques et pratiques qui existent entre le corps des Ingénieurs et celui des Architectes. Se rendre compte des avantages et des inconvénients de la division entre les deux professions, et de déduire de cette étude ce qui devrait être fait dans l'intérêt de l'art, soit une division absolument marquée, soit, au contraire, une fusion complète.“

Les mémoires destinés à ce concours devront être déposés au secrétariat de l'Institut, le 31 décembre 1877, terme de rigueur.

Le prix consiste en une médaille d'or de la valeur de trois mille francs.

Les étrangers pourront prendre part à ces concours, pourvu que leurs mémoires soient écrits en langue française.

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

XIV. Sitzung, vom 25. April 1877.

Anwesend 37 Mitglieder.

Verhandlungen:

1. Verlesung des Protocolls.
2. Vortrag von Professor Stadler über Gewerbeschulen und Anstalten behufs Förderung der baugewerblichen Industrie.
3. Vortrag von Herrn Nabholz, Director des Zürcherischen Gewerbemuseums über Hartglas.
4. Verhandlung und Beschlussfassung über Zeit und Ort einer Zusammenkunft mit dem neugegründeten Ingenieur- und Architekten-Vereine in Luzern (Beschluss: Zusammenkunft in Zug den 13. Mai künftighin).
5. Verhandlungen über die Zahl der noch vor der Sommersaison abzuhaltenden Sitzungen des Vereines, hauptsächlich im Hinblick auf das im Herbst stattfindende Fest der Schweiz. Ingenieure und Architekten (Beschluss: Sitzungen je nach Umständen).
- Zum Schluss:
6. Vorweisungen von Hartglastafeln und Versuche auf deren relativ grösste Festigkeit bezüglich gewöhnlicher Glastafeln an einem improvisirten Fallapparat, durch Herrn Nabholz.

Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 27. April:

Vortrag von Herrn Ingenieur Hirtzel-Gysi über Fortbewegung grosser Lasten wie: Brücken, Schiffe, Dampfkessel etc.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen.

Nach Anhörung der Herren Bundesräthe Anderwert und Droz über ihre neuerlichen Verhandlungen mit den verschiedenen betheiligten Behörden in Lausanne in Betreff des Bauplatzes für das Bundesgerichtsgebäude gibt der Bundesrath der Regierung von Waadt für sich und zu Händen der Gemeinde Lausanne die Erklärung ab, dass er den vorgeschlagenen Bauplatz auf dem Montbenon definitiv annehme.

Cantone.

Aargau. Wie dem „Alb. Boten“ geschrieben wird, ist Aussicht vorhanden, dass das Project einer neuen Brücke bei Kaiserstuhl von badischer Seite unterstützt werde. Bekanntlich führt von Egisau bis hinunter nach Laufenburg keine feste Strassenbrücke über den Rhein. Man vernimmt in dortiger Gegend daher mit grosser Genugthuung, dass eine badische Commission, welche kürzlich einen Augenschein an Ort und Stelle vornahm, sich sehr günstig für das Project ausgesprochen habe.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 23,30 m, Airole 27,00 m, Total 50,30 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,20 m.

Zürich. Die Gemeindeversammlung von Turbenthal hat letzten Sonntag mit 164 gegen 66 Stimmen wiederholt jede Subvention an die Tössthalbahn abgelehnt.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.