**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

**Band:** 1 (1874)

**Heft:** 19

Artikel: Diensteskündigung

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-2122

## 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: 28.11.2025** 

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

über dem höchsten Wasserstand des See's, welche Höhe sich

indessen nach der Dampffähre wird richten müssen.

Mit Ausnahme eines 150 m. langen unter einem Felsenkopf durchführenden Tunnels bei Kilom. 20,700 auf dem linken Ufer und des Tunnels durch die obere Nase bei Kilom. 22,70 auf dem rechten Ufer ist der Bau der Verbindungsbahn mit keinen Schwierigkeiten verbunden.

Für den Betrieb werden die Locomotiven und das übrige Betriebsmaterial der beiden betheiligten Bahngesellschaften benutzt werden, so dass für dieses Verbindungsstück besondere Anschaffungen überflüssig scheinen. Die Fahrgeschwindigkeit zwischen Stanz und der Anschlussstation der Zürichsee-Gotthardbahn kann mit Inbegriff der Trajectirung auf 20 Kilom. per Zeitstunde normirt werden.

Kostenvoranschlag.

Die Gesammtlänge der projectirten Verbindungslinie beträgt nach obigem Bericht 8,6 Kilom., wovon auf die eigentliche Bahn 7,3 Kilom. fallen.

Anlagekosten.

Die Anlagekosten der Bahn berechnen sich per Kilometer

Allgemeine	Ve	rwa	ltun	8,	Vo	rar	bei	ten	et	c.	Fr.	7,000	
Grunderwei	·b			•							12	18,000	
Unterbau			100								22	48,000	
Oberbau												40,000	
Hochbau									57		11	8,000	
Einfriedigu:	nge	n, S	Sign	ale	et	c.					"	4,000	
Verzinsung	de	s B	auc	api	tals	3						10,000	
Unvorherge	seh	ene	s .		del				þ		"	10,000	
											Fr.	145,000	

Somit stellt sich der Devis für die Bahnlänge von 7,3 Kilo-

Dazu kommen die im kilometrischen Voranschlage nicht aufgenommenen Zuschlagskosten für

die beiden Tunnels und die Dampffähre: Tunnel an der untern Nase, 150 m. lang, zu Fr. 800 Tunnel an der obern Nase, 490 m. lang, zu Fr. 900 120,000 441,000 Dampffähre sammt Landungsbrücken, rund . . 680,000 80,000 Total Fr. 2,379,500

oder rund Fr. 2,400,000.

Rollmaterial ist keines zu berechnen, indem, wie in obigem Bericht erwähnt, die 7,3 Kilometer mit dem Material der beiden Bahngesellschaften betrieben werden sollen.

Die Bauvorlagen werden gleichzeitig mit denjenigen der Brünigbahn gemacht werden; ebenso wird auch der Vollen-dungstermin mit demjenigen dieser Linie zusammenfallen.

In Betreff des muthmaasslichen Ertrages ist zu bemerken, dass derselbe die Rendite der dieses Verbindungsstück ausführenden und betreibenden Bahngesellschaften heben und, weil es keine selbstständige Bahn bildet, sich nach dem Ertrag der letztern richten wird.

Diensteskündigurg. Die K. K. österr. General-Inspection der Eisenbahnen gibt in einem speziellen Falle bekannt, dass sie nicht nur in Fällen der im Disciplinarwege verfügten strafweisen Entlassungen, sondern auch bei vorkommenden Beschwerden über Diensteskündigungen auf der Vorlage der Acten zu bestehen berechtigt sei, weil es eine aus der Wahrung des all-gemeinen Interesses der Sicherheit des Eisenbahnverkehres entspringende Pflicht derselben sei, sich in vorkommenden Fällen aus den bezüglichen Acten die Ueberzeugung zu verschäffen, ob von den Bahnverwaltungen nicht nur bei Ausübung der Disciplinargewalt, sondern auch bei der Lösung der Dienstverträge im Kündigungswege etwa in einer Weise vorgegangen werde, welche dem Personale gegründeten Anlass zur Entmuthigung und Unzufriedenheit bieten könnte. Das wäre werth, auch bei uns nachgeahmt zu werden.

Situation des chemins de fer français au 31. Décembre 1873. Le ministère des travaux publics vient de publier un volume de documents statistiques où se trouve indiquée la situation des chemins de fer français au 31. décembre 1873.

A cette époque, le réseau français comprenait 27,164 kil., dont 23,360 de lignes d'intérêt général, 3,625 de chemins d'intérêt local et 179 de chemins industriels.

En outre, 620 kil. étaient décrétés, mais non encore con-

cédés.

Sur les 23,360 kil. de chemins d'intérêt général, 18,553

étaient en exploitation, 4,251 étaient en construction et 556 kil. n'étaient encore concédés qu'éventuellement.

Les chemins de fer d'intérêt local, qui étaient au nombre de 105, se développant dans 37 départements, n'avaient encore que 1,266 kilom. exploités.

Le nombre des kilomètres exploités sur le réseau français, compris 163 kil. de chemins industriels en plein exercice,

était donc, au 1er janvier 1874, de 19,982 kil. Nous venons de dire que le réseau des chemins de fer d'intérêt général comprenait 23,360 kil. Ce chiffre se décom-

on his tracking	En exploi- tation	En construction ou concédés éventuellement	Totaux	in in
Nord	1.619	370	1.989	k.
Est	2.239	393	2.632	
Ouest	2.491	422	2.913	
Orléans	4.153	197	4.350	
Lyon	4.927	1.313	6.240	
Midi	1.934	639	2.573	
Charentes	347	302	649	
Nord-Est	19	270	289	
Compagnies diverses	824	901	1.725	
Ensemble	18.553	4.807	23.360	k.

Sur les 20.697 kil. appartenant aux six grandes Compagnies 9,254 kil. figurent dans l'ancien réseau, 8,977 dans le nouveau et 301 kil. dans le réseau spécial, savoir:

- dendancement	Ancien réseau	Nouveau réseau	Réseau spécial
Nord, kil.	$\frac{-}{1.176}$	655	158
Est	533	2.083	Marcon In Langt
Ouest	900	2.013	n al
Orléans	2.017	2.136	
Lyon	3.832	952	143
Midi	796	1.138	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,

Onze Compagnies de chemins de fer d'intérêt général ont

ouvert des lignes à l'exploitation pendant l'exercice 1873. Le total des kilomètres inaugurés est de 728, qui se répartissent ainsi qu'il suit:

Nord-Es	t	en i									19	kil.
									1.		73	
Orléans	à	Ch	iâle	ons						00	157	
Vendée						h All					75	
Ouest											80	
Lyon			ú	. 4	١.		Ų.				102	
Midi						1	4		V.		36	
Médoc											20	
Dombes											3	
Charente	es						ı,	4			72	
Orléans											79	

Voici, par ordre de dates, la nomenclature des lignes ouvertes en 1873 avec l'indication des Compagnies auxquelles elles appartiennent;

9 mars. Gravelines à Watten (Nord-Est) 18 kil.

13 avril. Neufchâteau à Vaucouleurs (Est) 32 kilomètres. 6-26 mai. Sens à Coolus (?) (Orléans à Châlons) 157 kilomètres.

Bressuire à Thouars (Vendée) 29 kil.

Caen à Berjou Pont-d'Ouilly (Ouest) 46 kil. 15

Le Cailar à Sainte-Cézaire (Lyon) 19. kil. 19

19 Lunel à Aigues-Mortes (Lyon) 13 kil.

26 Le Cheval-Blanc à Miramas (Lyon) 33 kil.

7 juin. Verdun à Conflans (Est) 41 kil. Montrejean à Bagnères-de-Luchon (Midi) 36 kil.

Conflans à la frontière allemande (Est) 12 kil. 1er juillet. Pouillac à Saint-Germain-d'Esteuil (Médoc) 15 kil.

11 août. Thouars à Chinon (Vendée) 46 kil. 6 septembre. Saint-Germain-d'Esteuil à Lesparre (Médoc)

5 kilomètres.

10 novembre. L'Abresle à Saint-Bel (Dombes Sud-Est) 3 kil. Montendre à Saint-Mariens et à Blaye (Cha-16 octobre.

rentes) 42 kil. Cravant à Avallon (Lyon) 37 kil.

3 novembre. Orléans à Gien (Orléans) 61 kil.

Neufchâtel-en-Bray, à Dieppe (Ouest) 34 kil. Castillon à Saint-Antoine-Port-Saint-Foy (Or-22 décembre. 29 léans) 18 kil.

29 La Rochelle à Rochefort (Charentes) 30 kil.

A suivre.