Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 19

Artikel: Chemin de fer de Jougne à Eclépens

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2125

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: 29.11.2025

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

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. -- 2e dizaine du mois d'octobre 1874. frs. 373,000. — " 363,000. — Recettes de la dizaine correspondante de 1873 Différence frs. 10,000. -Recettes à partir du 1er janvier 1874 frs. 9,679,718. 07 , 9,549,242. 15 Différence frs. 130,475. 92

** Chemin de fer de Jougne à Eclépens. Longueur exploitée: 35 kilomètres.

 Mouvement et Recettes.
 — 2e dizaine du mois d'octobre 1874.

 1730 voyageurs
 ...
 frs. 1,600.
 —

 120% bagages, chiens
 , 80.
 —

 6300% marchandises, etc.
 , 1,260.
 —

 Total frs. 2,940. —

*

.

Bund und Cantone.

Aus dem Bundesrath. Vom 26: October. Der vom Eisenbahn- und Handelsdepartement vorgelegte Monatsbericht Nr. 22 über den Stand der Arbeiten der Gotth ar db ahn auf Ende September wird genehmigt. Nach demselben betrug die Länge des Richtstollens an beiden Tunnelmündungen 2453 Meter (gegen 2293,6 Meter auf Ende August), die Tunnelerweiterung -1129,5 Meter (gegen 1046,2), die Erdbewegung auf den tessinischen Thalbahnen 2,963,508 Cubikmeter (gegen 2,713,252). Die Zahl der Arbeiter an der ganzen Gotthardbahn im September war durchschnittlich 9451, wovon 1992 am Tunnel und 7459 an den Thalbahnen.

Es werden genehmigt:

1) Die Pläne für den Tunnel unter dem Wallenbach bei Dazo oberhalb Bellinzona an der Gotthard bahn.

2) Der Katasterplan für die Bauausführung der Bahn Lausanne-Ouch v.

Ouchy.
3) Das Transportreglement auf den tessinischen Thal-

bahnen.

Herrn Emil Pümpin von Sissach, der vom leitenden Ausschuss der Tössthalbahn zum Betriebschef für diese Bahnunternehmung ernannt worden ist, wird die nachgesuchte Entlassung als eidgen Controlingenieur auf Ende des Jahres in Ehren und unter Verdankung der geleisteten Dienste

Auf der Bahnstation Soletz wird ein öffentliches Telegraphen-

Vom 28. October. Die Direction der Gotthardbahn hat folgendes Programm und Kostenvoranschlag für das am 1. d. angetretene Tunnelbau-jahr zur Prüfung eingereicht:

fallen. Das letzte Quartal erga allein 496 "

fallen. Das letzte Quartal erga allein 496 "

wonach auf das ganze Jahr "

wonach auf das ganze Jahr "

wonach eit er bei obige Annahme von 1922 Meter Fortschritt im dritten Baujahre ist wohl um so weniger hoch gegriffen, als die Ferrouxmaschinen, die seit 3 Monaten in Göschenen arbeiten und nun auch bei Airolo zur Verwendung kommen, eine erheblich grössere Leistungfähigkeit besitzen, als alle bisherigen Bohrapparate. Selbst in ganz compacten Euritfelsen (Gemenge von Quarz und Feldspath) wurden Anfangs October in Göschenen zur Zeit der Verification der Tunnelbauten täglich 3 Meter Fortschritt erreicht und bis zum 18. October hatte man in Göschenen bereits 70, in Airolo 40 Meter erzielt, somit im Durchschnitt 3.888 m. in Göschenen und 2.222 m. in Airolo, zusammen 6.110 m. pro Tag.

im Durchschnitt 3.888 m. in Göschenen und 2.222 m. in Airolo, zusammen 6.110 m. pro Tag.

Das zweite Baujahr ergab für Göschenen 978 Meter oder schon mehr als die Hälfte obiger Ziffer von 1922 Meter.

Der Fortschritt des zweiten Baujahres übertraf auch schon das grösste Jahresergebniss der Mont-Cenis-Tunnelbohrung von 1635.3 Meter im Ganzen und von 889.45 Meter auf der Seite Bardonneche.

2) Der fertige Tunnel soll auf beiden Seiten auf Ende September 1875 bis auf 600 Meter vom Stollenort vorgerückt sein, so dass am Schlusse des III. Baujahres 3300 Meter fertiger und 1200 Meter unvollendeter Tunnel sollen constatirt werden können. constatirt werden können.

3) Die muthmaasslichen Baukosten für das III. Baujahr werden sich also

berechnen

nnen: "
Vollendeter Tunnel 3300 Meter zu Fr. 3800 = Fr. 12,540,000
Unvollendeter Tunnel 1200 , , , 2500 = , 3,000,000 Total Fr. 15,540,000

Ab die Subsidienbeiträge für die beiden ersten Voranschlag für das III. Baujahr ... Fr. 10,342,000
Einschliesslich der 3 Annuitäten von ... " 3,148,148
erhält man an Subsidien für das III. Baujahr ... Fr. 13,490,148
Programm und Voranschlag werden genehmigt und den Subventionsstaaten, Cantonen und Bahngesellschaften mitgetheilt. (N. Z. Z.) Baujahre

Luzern. Beim Eisenbahndepartement wird gegen die im Winterfahrtenplan der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Ueberfahrung der Stationen Dagmersellen, Wauwil und Nottwyl durch Zug 49 Reclamation erhoben. Das Schweiz. Eisenbahndepartement verspricht,

beim Directorium der Centralbahn das Anhalten des Zuges 49 auf der Station Dagmersellen zu befürworten.

Der vom Baudepartement vorgelegte Vertrag mit der Brückenbauwerk-stätte von G. Ott & Co. in Bern über Erstellung des eisernen Oberbaues der Cantonsstrassenbrücke zu Thorenberg um die Summe von 17,000 Fr. wird genehmigt.

Der Regierungsrath hat unterm 21. Sept. abhin folgende Wahlen in die eidg. Schätzungscommission für die Gotthardbahn und Langenthal-Wauwyler-Bahn auf Luzernergebiet getroffen:

L. Für die Gotthardbahn:

Zum 3. Mitglied: Nationalrath Beck-Leu in Sursee;

zum 1. Ersatzmann desselben: Commandant Niclaus Hartmann in Luzern und

zum 2. Ersatzmann: Architect Balthasar in Luzern.

II. Für die Bahn I. ang ent hal-Wauwil:
Zum 3. Mitglied: Ständerath Ad. Herzog in Münster;
zum 1. Ersatzmann desselben: Oberförster Kopp daselbst;
zum 2. Ersatzmann: Grossrath Jost Bachmann in Ruswyl. * 4

24: Chronik.

Gotthardbahn. Dieser Tage, schreibt man der "Patrie suisse" aus Bern, sollen die Kisten mit den drei Millionen an Subsidien ankommen, welche Italien der Gotthardbahngesellschaft für die Erstellung eines das Thal des Tessin mit den oberitalienischen Bahnen verbindenden Schienenweges zu leisten hat. Obgleich die letzten Ueberschwemmungen an den Kunstbauten, welche im Canton Tessin bereits vollendet waren, bedeutenden Schaden angerichtet haben, kann man bei dem Eifer der Gotthardbahngesellschaft, alle Schäden zu repariren, an der Eröffnung der Linie innerhalb der festgesetzten Frist nicht mchr zweifeln. Die drei italienischen Millionen werden in Bern in plombirten Kisten ankommen und dort durch speziell hiezu hezeighnete Delegiter revidirt werden, um sodann nach Luzern zurückexpewerden in Bern in plombirten Kisten ankommen und dort duren spezien neza bezeichnete Delegirte revidirt werden, um sodann nach Luzern zurückexpedirt zu werden, wo ihnen die Gotthardbahndirection einen herzlichen Empfang bereiten wird. Da die von Italien gesendeten Summen aus Silber bestehen, so kann man sich ungefähr eine Idee machen von dem Raum, den sie in den Waggons einnehmen und von der Zeit, die ihre Verification erheiseht. (N. Z. Z.)

so kann man sich ungefähr eine Idee machen von dem Raum, den sie in den Waggons einnehmen und von der Zeit, die ihre Verification erheischt. (N. Z. Z.)

Basel. Bahnhof. Auszug aus dem Gutachten des Hrn. Ingenieur Oberbaurath A. Thommen "über das Project eines neuen Güter- und Rangirbahnhofs der schweizerischen Centralbahn in Basel".

1) Allgemeine Disposition der Bahnhofanlage. Die vorhandenen Einrichtungen am Centralbahnhofe zeigen ihre gänzliche Unzulänglichkeit täglich in haarsträubender Weise, und die grossen Kosten, welche eine Abhülfe jetzt erheischt, hat die Centralbahn durch ihr kurzsichtiges Zuwarten selbst verschuldet. Wenn der jetzige Personenbahnhofals solcher an seiner jetzigen Stelle verbleiben soll, so ist die Lage des Wolffeldes für einen neuen Rangir- und Güterbahnhof die günstigste. Für die freie Entwicklung der Stadt wäre jedoch eine Verlegung des Güter- und Personenbahnhofs das Richtigste gewesen, und zwar hätten dann beide parallel ihreitzigen Lage circa 400 Schritt weiter hinaus an den Fuss des Margarethenund Gundoldinger Hügelgebietes verlegt werden müssen; hiebei wäre vielleicht ein neuer Viaduct über das Birsigthälchen nöthig geworden, der bisherige Viaduct hätte dafür zur längst nothwendigen Benutzung als Strasse an den Staat verkauft werden können; die Kosten wären dadurch bedeutend compensirt worden. Die weitere Entfernung des Personenbahnhofs hätte zwar die Interessen der grossen Gashöfe am jetzigen Bahnhofplatz bedeutend verletzt und auch diejenigen des Publicums etwas benachtheiligt; immerhin ist die Beibehaltung des jetzigen Personenbahnhofes der Entwicklung der Stadt nicht günstig, undweitere Conflicte zwischen Gemeinwesen und Bahn sind dadurch gegeben. Von einer solchen Gesammtverlegung jedoch abgesehen beibeit die Anlage des Güterbahnhofes auf dem Wolf die günstigste für die Interessen der Bahn.

Der Entwicklung der Stadt ist sie viel weniger hinderlich als die Belassung des Personenbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, welche so leicht, wenn man zur Zeit zur Sache gethan, hätt

zur elsass-lothringischen Reichsbahn zu Gunsten der westlichen Stadttheile ist nicht durchführbar.

2) Die Einmündung der verschiedenen Linien in die Bahnhof anlage. Vom bisher vernachlässigten Standpunkte der Betriebssicherheit aus sind bedeutende Abänderungen des Centralbahnplanes nöthig: Die Personengeleise sind von anderen Geleisen zu isoliren und sind also unter der Verbindungsbahn zum bad. Bahnhof indurchzuführen. Für die neue Verbindungsbahn zum bad. Bahnhofe ist ein anderes (als das von der Centralbahn vorgeschlagene) Trace, welches das Privateigenthum mehr schont und weniger durch seine Dammanlagen verunstaltet, anzunehmen.

Die Personengeleise der Jurabahn sind unter den Gütergeleisen der Centralbahn durchzuführen und laufen nördlich dieser Durchfahrt gemeinschaftlich mit denjenigen der Centralbahn in den Personenbahnhof ein. Ueberhaupt soll der gesammte Dienst des Güterbahnhofes (incl. die Reichsbahnen) vollständig unabhängig vom gesammten Personendienst gestellt werden.

3) Strassenanlagen in und um den Bahnhof. Die drei Niveauübergänge der Margarethen-. Heumatt- und Bruderholzstrasse sind durch Fahrbrücken über oder unter der Bahn durch zu ersetzen. Die Kosten Bauten fallen zu Lasten der Centralbahn, welche sieh diesen nicht widersetzen kann; denn neue Rechte bedingen neue Pflichten und wie die Bahn durch den gesteigerten Verkehr gewinnt, hat sie auch die dem Verkehr entsprechenden Maassnahmen zu treffen. Anderwärts wird ebenso verfahren.