Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 20

Artikel: Köln-Minden-Eisenbahngesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2133

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: 10.12.2025

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

Köln-Minden-Eisenbahngesellschaft. Die Direction dieser Gesellschaft scheint, nach zwei Erlässen zu urtheilen, welche im Briefkasten des „Kladderadatsch“ Platz gefunden haben, mit gutem Beispiel in dem, zwar nicht nur bei Eisenbahnen, sondern auch bei andern hohen Herrschaften beliebten Wege der Maassregelung ihrer Angestellten frisch voranzugehen. Diese beiden Erlässe sind:

1) Sofortige Entlassung kann gegen Angestellte verfügt werden etc., auf deren Besoldung Arreste zum höhern Betrage als ein zweimonatliches Gehalt angelegt worden, oder welche ohne Genehmigung der Direction Nebenämter übernehmen oder Nebengeschäfte betreiben oder durch ihre Angehörigen betreiben lassen, und endlich gegen Angestellte, welche wegen eines Verbrechens, eines Vergehens oder einer Uebertretung gerichtlich oder polizeilich bestraft werden.
2) Denjenigen Angestellten und Diätarien, welche sich bei andern Verwaltungen um Anstellung bewerben, und von denen desshalb angenommen werden muss, dass sie auf das Verbleiben im Dienste Verzicht leisten, ist der Dienst zu kündigen, resp. sind dieselben sofort zu entlassen.

Zu Letzterem bemerkt der „Kladderadatsch“: „Diese Verfügung gehört wol zu den seltsamsten Blasen, welche Gaunerlogik und brutaler Geldprotzenübermuth in dem Hirn selbst eines Eisenbahndirectors oder Verwaltungsrathes getrieben hat.“

Wir glauben zwar nicht, dass die Köln-Mindener-Gesellschaft in ihrer alle Grenzen des zu einem guten Betrieb Nothwendigen übersteigenden, gewaltthätigen Behandlung ganz allein dastehe; andere Directionen sind eben nur um etwas klüger und hängen ihre bezüglichen Maassregeln nicht an die grosse Glocke. Und dass nichts auskömmt, oder wenigstens keine öffentlichen Klagen laut werden, dafür ist eben durch derartige Maassregeln schon gesorgt.

Die „Manchesterleute“ werden zwar wieder sagen, das gehe die Oeffentlichkeit und den Staat auch nichts an. Die Anstellung sei ein Vertrag, in den sich der Staat nicht zu mischen habe; wer sich nicht fügen wolle, könne ja gehen. Sie bedenken wohl nicht, dass ein unter obigen Umständen aus einer Bahngesellschaft Entlassener bei dem guten Einverständniss, das wenigstens in dieser Hinsicht zwischen den verschiedenen Gesellschaften existirt, bei einer andern Gesellschaft gar nicht oder doch nur schwer ein neues Unterkommen findet, dass solche Leute, die eben nur ihr Geschäft und nichts Anderes verstehen, sehr schwer haben, anderweitig ein Auskommen zu gewinnen, dass dieselben, wenn sie Familie haben, nicht riskiren können, mit ihren hungernden Kindern auf dem Pflaster liegen zu müssen. Die Direction der Gesellschaft steht dem Angestellten als eine Macht gegenüber, die ihn, wie obige Erlässe und auch die tägliche Erfahrung zeigen, zum guten Theil der natürlichen Rechte beberauben und unter ein eisernes Joch zwingen kann.

So wenig wir auch die grossen Schwierigkeiten verkennen, welche einer staatlichen Einmischung in solche Verhältnisse entgegenstehen, so sehr scheint es uns Pflicht der Staatsbehörden, sich um diese Verhältnisse zu kümmern, zumal in einer Republik, wo die Behörden doppelt eifrig darauf halten sollten, dass nicht die Freiheit einer ganzen Classe durch die Willkür Einzelner gefährdet werde, und dass die Freiheit nicht nach Art gewisser neuerer Handlanger der Grossindustrie als Willkür für den Mächtigen, seine Macht nach Belieben zu missbrauchen, definirt werde.

Und es kann immerhin mehr gethan werden, als geschieht. Wir denken, dass die Staatsbehörden doch alles Recht haben, alle und jede Reglemente ihrer Genehmigung zu unterziehen; durch Anlegung einer scharfen Kritik an diese Reglemente kann schon Vieles erreicht werden. Dann machen wir aufmerksam auf den in letzter Nummer veröffentlichten Erlass der österreichischen General-Inspection, wonach sie sich das Recht vindicirt, bei vorkommenden Beschwerden in jedem Kündigungsfall die Acten einzusehen.

Man sorge dafür, dass dem Angestellten wenigstens jenes Grundrecht, das der neue Erdenbürger zuerst in Anspruch nimmt, das Recht der Klage, ungeschmälert erhalten bleibe.

Caveant consules! Auch hier liegt ein Stück socialer Frage, dessen Lösung für die Interessen des Eisenbahnwesens im Besondern und für das Wohlergehen des ganzen öffentlichen Wesens im Allgemeinen von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

* * *

Gotthard. Rapport mensuel Nr. 22. (Suite.)

b. et c. Sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno.

Sur la première de ces sections on a extrait et transporté pendant le mois de septembre 71,188 mètres cubes de matériaux.

Aux IIe et IIIe lots, il restait encore quelques lacunes à combler dans les remblais, ainsi qu'à déblayer le reste des décombres qui avaient été amenés par les hautes eaux du 14—15 août. Il restait encore au IVe et au VIe lot quelques terrassements peu importants à exécuter. La première couche de ballast était déposée sur toute la longueur des Ier, Ve et VIIe lots. Au VIIIe lot, on a extrait 28,140 mètres cubes de matériaux.

A la galerie située entre les poteaux kilométriques 1,850 et 2,125, on a exécuté dans le courant du mois 1053 mètres cubes de maçonnerie; de cette manière, les piédroits sont presque achevés et la voûte l'est plus qu'à moitié. A la galerie de Giustizia, c'est-à-dire entre les pot. kil. 2,461 et 2,595, on a travaillé avec la plus grande activité à enlever les alluvions amenées par le torrent, et l'on a recommencé les travaux de maçonnerie et terminé les piédroits à moitié.

Les travaux du petit tunnel sous le torrent Vallone, projeté pour une longueur de 68 mètres, se trouvaient dans l'état suivant: la galerie de direction était percée sur une longueur de 59 mètres, l'élargissement en calotte était exécuté sur 41,5 mètres et la maçonnerie de voûte terminée sur 21,5 mètres.

Sauf 5 petits ponts, la maçonnerie de tous les ouvrages d'art a été terminée. Le transport des travées en fer a commencé, et l'on a travaillé à l'échafaudage dont on se servira pour monter le pont sur la Moësa.

La pose de la voie définitive a commencé à partir du pot. kil. 10,700 et a été exécutée sur 2600 mètres.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux que nous venons d'énumérer, a été de 1600 par jour en moyenne et de 2199 en un jour au maximum.

Sur la section Bellinzone-Locarno on a exécuté 61,986 mètres cubes de terrassements, dont la moitié a servi à combler la brèche du remblai au pont du Tessin et à établir des levées de terre pour protéger les abords du pont.

Au tunnel qui passe sous le château de Schwyz, la galerie de direction a été terminée le 5 septembre. L'état des travaux dans ce tunnel était le suivant: galerie de direction, mètres 285,0 (août 276,6); calotte, mètres 225,0 (août 194,0); excavation complète, mètres 130,0 (août 100,0); voûte, mètres 106,0 (août 85,0); piédroits, mètres 100,0 (août 74,0).

L'aqueduc sous le ruisseau Dragonato a été achevé dans sa partie principale.

A la correction de la Marobbia, au IIIe lot, et à celle du ruisseau de Cadenazzo, au IVe lot, il restait à la fin de septembre encore à exécuter quelques traverses de pierre, ainsi qu'une partie du pavage.

Au Ve tot, les dégâts causés par les hautes eaux du 14—15 août ont été complètement réparés. Le remblai est exécuté sur sa largeur normale et rejoint des deux côtés les culées du pont du Tessin. La culée gauche du pont sur la Bolla del Casotto est entièrement achevée. L'endiguement du lit corrigé du Tessin a été exécuté jusqu'à la hauteur projetée. La digue sur la rive droite a été complètement pavée, celle de la rive gauche était encore en travail. Quant à la digue de défense de Cugnasco, que l'on élève sur la rive droite du Tessin pour garantir des hautes eaux les terrains avoisinants, un tiers des travaux de terrassement qu'elle nécessite était exécuté.

Au VIIe lot, on a été très-occupé à réparer les dégâts occasionnés par les hautes eaux, surtout à Gordola.

La grande activité avec laquelle on a entrepris, au VIIIe lot, la reconstruction du pont sur la Verzasca devenue nécessaire par suite des hautes eaux a eu le meilleur succès. Les progrès rapides qu'a faits cet ouvrage, ont été d'autant plus satisfaisants que les travaux se sont exécutés malgré des interruptions répétées provenant de nouvelles crues. Le 8 septembre, une crue des eaux, qui atteignit la cote de 204,8 mètres au-dessus de la mer, combla la fouille établie pour la pile du milieu. Le 15 du mois les fouilles pour la pile étaient suffisamment rétablies pour qu'on pût y couler le béton et commencer quelques jours plus tard la maçonnerie. Le 21 il y eut une nouvelle interruption occasionnée par une crue qui atteignit la cote de 203,9 mètres. Enfin, le 29, la pile était déjà arrivée à la cote de 205,75 mètres lorsque l'eau recommença pour la troisième fois à monter et atteignit, dans les premiers jours d'octobre, la cote de 205,1 mètres. Cette crue a eu pour effet de rendre la pile du milieu inaccessible pendant quelques jours sans cependant l'endommager; par contre la fosse de la nouvelle culée du pont, dont le bétonnage venait d'être terminé, fut submergée et remplie de limon. La crue du 29 septembre et des jours suivants n'a occasionné aucun dommage à la culée gauche, cette dernière ayant été pendant le courant du mois munie d'une digue de défense, les dommages occasionnées par la crue d'août ayant été complètement réparés et enfin ladite culée ayant été jointe solidement au remblai attenant.

Le corps de la voie au IVe et au Xe lot est presque achevé.

Aux points où l'état du corps de la voie l'a permis, on s'est occupé de la pose de la première couche de ballast, et l'on a préparé aussi des matériaux pour le reste du ballastage de la voie.

Les travaux d'art sur toute la section Bellinzone-Locarno sont presque achevés. De 104 ponts grands et petits à construire, 93 étaient terminés à la fin de septembre. Parmi les 11 non encore achevés se trouvaient le pont sur la Verzasca et 10 petites coulisses dont 6 sont situées en dehors du corps de la voie. Les ponts métalliques, à l'exception de celui sur la Verzasca et d'une partie de celui sur le Tessin, ont été amenés sur place et les plus petits sont pour la plupart déjà placés sur leur culées. La partie du pont du Tessin déjà montée à la fin du mois représentait 1/9 du poids total de la quantité de fer nécessaire pour cette construction.

Sur la section Bellinzone-Locarno, à la fin du mois, 4423 mètres courants de voies définitives étaient posés.

Pour les travaux ci-dessus indiqués du tronçon Bellinzone-Locarno, ainsi que pour la pose de la voie, on a occupé 1800 ouvriers par jour en moyenne et 2425 en un jour au maximum.

Relativement aux travaux de bâtiments, on peut constater l'état suivant: à la station de Biasca, on a crépi le bâtiment provisoire de réception, qui deviendra le restaurant du bâtiment définitif, et, au rez-de-chaussée, on a posé le plancher. Le bâtiment définitif de réception a été en partie élevé jusqu'au-dessus de la hauteur des soubassements; il en est de même de la remise à locomotives.

La maçonnerie des bâtiments de réception des stations d'Osogna, Claro, Castione, Giubiasco, Cadenazzo et Gordola s'est élevée jusqu'au-dessus de la hauteur du socle. Les hangars aux marchandises attenants anx bâtiments de réception d'Osogna et de Claro, ainsi que ceux de Castione, Giubiasco, Cadenazzo et Gordola, étaient passablement avancés. Le toit de celui de la station de Giubiasco, par exemple, était achevé et recouvert.

Les fondations du bâtiment définitif de réception de Bellinzone étaient, fin septembre, à 1 mètre au-dessous de la hauteur des traverses. Le bâtiment des ateliers de la station de Bellinzone était construit jusqu'à la hauteur du soubassement; les fondations pour la cheminée étaient exécutées et la fontaine à peu près terminée.

A la station de Locarno, les fondations du bâtiment de réception étaient élevées à 0,8 mètre au-dessous du soubassement. On a commencé à construire la charpente du toit du hangar aux marchandises et placé les soubassements de la remise à locomotives.

Entre Biasca et Locarno il y avait 6 maisons de garde, qui n'étaient pas encore commencées, 8 dont les fouilles étaient faites et la maçonnerie commencée, et 15 dont la maçonnerie arrivait à la hauteur des soubassements.

Le résultat total des travaux de maçonnerie exécutés aux bâtiments de la ligne Biasca-Bellinzone-Locarno a été en septembre de 3623 mètres cubes de maçonnerie. En moyenne 588 ouvriers ont travaillé journellement aux bâtiments de cette section et au maximum 806 en un jour.

La quantité des déblais (y compris ceux des fouilles des ponts et bâtiments) extraits et transportés sur les lignes des vallées tessinoises jusqu'à la date du 30 septembre se montait à 2,963,508 mètres cubes, soit 91 % de la totalité des terrassements primitivement prévus.

Le nombre moyen des ouvriers occupés journellement a été de 7459 sur les lignes des vallées tessinoises et de 9451 sur la ligne entière du Gothard contre 9772 à la fin d'août.

Berne, octobre 1874.

* * *

Tessinische Thalbahnen. Der „Repubblicano“ berichtet: Die für die Strecke Locarno-Biasca bestimmte Locomotive — welche übrigens ganz gleich ist derjenigen, welche auf die Linie Lugano-Chiasso befördert wurde, und die schon zum Schottertransport in der Nähe von Capolago Dienst thut — ist letzter Tage in Magadino ausgeschifft und sofort gegen die Station Cadenazzo instradirt worden. Es ist keine Kleinigkeit, auf unsern Strassen, mit gewöhnlichen Zugkräften, eine Ma-