Bayern

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 20

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2136

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

schine von einem Gewicht von 20 Tonnen zu führen! Man musste 15 oder 20 Paar Ochsen anspannen: und einige Male genügte das noch nicht. Die Ausschiffung dieser Locomotive in Magadino ging mit grosser Regelmässigkeit vor sich, und auch der Weg von Magadino bis zur Station Cadenazzo wurde ohne Unfall zurückgelegt. Aber nahe bei der Station Cadenazzo legte sich die Locomotive — man weiss nicht, ob durch Unvorsichtigkeit der Arbeiter oder wegen Nachgeben der Strasse oder durch irgend einen andern Zufall — auf die Seite und musste auf der Stelle liegen gelassen werden, bis die Vorrichtungen, sie wieder auf die Räder zu bringen, getroffen waren. Es war eine schwierige Aufgabe, eine Masse von 20,000 Kilogramm zu heben, ohne etwas daran zu verderben. Der Maschineningenieur des Hauses, welches diese Locomotive geliefert hat, ist gestern Abend von Lugano verreist, um die nöthigen Anordnungen zu treffen. Man hofft, dass die Beschädigungen der Locomotive nicht bedeutend sein werden und dass dieselbe, einmal auf den Rädern, binnen Kurzem in Dienst treten könne.

Mehr als die Hälfte des zur Brücke von Tassino bei der Station Lugano bestimmten Eisens — circa 600 Zentner — sind an Ort und Stelle angelangt. Dieselbe soll in 4 Wochen nach Beginn der Legung vollendet werden können. Man hat alle Maassregeln getroffen, um auch bei schlechtem Wetter arbeiten zu können. Es soll sonach wohl möglich sein, die Brücke bis 1. Dezember ganz zu vollenden, so dass noch 6 Tage für die Proben bleiben.

Auch zwischen Coldrerio und Capolago gehen die Arbeiten gut vorwärts, und es wird deren Vollendung auf den 6. December bestimmt erwartet.

Der einzige Punkt, der noch einige Zweifel lässt, ist die Gallerie Bissone-Maroggia, an welcher noch 45 m. Verkleidung ausgeführt werden müssen. Man arbeitet an beiden Mündungen mit grösstem Eifer, und wenn nichts Unvorhergesehenes dazwischen kommt, so wird man auch hier zur Zeit fertig werden. Bis jetzt lässt Alles hoffen, dass die Linie Lugano-Chiasso am bestimmten Tage, 6. December, dem öffentlichen Verkehr eröffnet werden könne.

Ebenso bleiben noch einige Zweifel bezüglich der Linie Locarno-Biasca. Von der Station Bellinzona bis Biasca wird man sicher fahren können; es ist aber zweifelhaft, ob der Tunnel von Bellinzona und die Brücke über die Verzasca soweit befördert werden können, um mit dem 6. Dezember einen regelmässigen Betrieb zu ermöglichen. Wenn aber auch nur das Stück Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso in Dienst treten, so ist diess schon für Tessin ein grosser Gewinn.

* * *

Bayern. Nach der „Allg. Ztg." sind nun die ersten Schritte, die bayerischen Ostbahnen für den Staat zu erwerben, geschehen; ein dessfalsiges Schreiben des königl. Staatsministeriums des Aeussern, zu dessen Ressort das Eisenbahnwesen gehört, ist dem Verwaltungsrath der Ostbahngesellschaft in seiner gestrigen Sitzung mitgetheilt worden, und hat sich derselbe daraufhin, wie wir vernehmen, bereit erklärt, mit der Staatsregierung in Unterhandlungen einzutreten. Zu diesem Zwecke soll zunächst eine aus Delegirteu der Staatsregierung und des Verwaltungsrathes bestehende Commission gebildet werden, die je nach den Ergebnissen der Unterhandlungen die weiter entsprechenden Vorschläge zu machen hätte.

* * *

Situation des chemins de fer français. (Suite.)

Le ministère des travaux publics a encore étendu cette année les renseignements qu'il publiait déjà l'année dernière sur les chemins de fer d'intérêt local concédés en vertu de la loi du 12 juillet 1865. En 1873, il n'a pas été ouvert moins de 522 kilomètres de ces lignes. Les départements auxquels elles appartiennent, sont ceux de la Gironde, de l'Hérault, de la Sarthe, des Ardennes, d'Eure-et-Loire, de l'Eure, de l'Orne, du Calvados, de Meurthe-et-Moselle, de la Seine-Inférieure, de la Somme et de la Loire. Les principales Compagnies intéressées sont celles d'Orléans à Rouen, d'Orléans à Châlons, la Société Belge de chemins de fer, la Compagnie de Picardie et Flandres et celle du chemin de fer de Bonson à Saint-Bonnet-le-Château.

Les concessions de chemins de fer d'intérêt local sanctionnées par des décrets d'utilité publique comprennent, en 1873, 1,055 kilomètres de voies ferrées qui desserviront les départements du Calvados, de la Charente-Inférieure, de la Seine-Inférieure, de la Charente, des Vosges, du Nord, des Bouches-du-Rhône, de l'Isère, du Puy-de-Dôme, des Ardennes, de Seine-et-Oise, de l'Eure, de Meurthe-et-Moselle, de la Somme, du Pas-de-Calais, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Manche et de Maine-et-Loire. Parmi les concessionnaires, nous remarquons la Compagnie du Nord pour les chemins d'Ermont à Valmondois, d'Arras à Doullens et de Frévent à Bouquemaison. Ces deux dernières sections ont été rétrocédées par la Banque Franco-Austro-Hongroise. La Compagnie d'Orléans à Rouen a obtenu 205 kilomètres dans l'Eure et 35 kilomètres dans la Seine-Inférieure. Dans l'Indre, la Société Séguineau et Jackson a vu confirmer la concession du chemin de fer Tournon à La Châtre, qui offre un développement de 95 kilomètres.

La longueur des chemins de fer d'intérêt général concédés à titre définitif en 1873 est encore bien inférieure à celle des lignes d'intérêt local. Elle ne mesure en effet que 420 kilomètres qui se répartissent ainsi:

Ouest, 19 kilomètres.
Lagny à Villeneuve-le-Comte et prolongement, 8 kilomètres.
Est, 358 kilomètres.
Arles à la Tour-Saint-Louis, 35 kilomètres.

Si nous en jugeons par les déclarations portées à la tribune de l'Assemblée nationale par MM. Desseilligny et Caillaux, successivement ministres des travaux publics, le nombre des concessions que nous aurons à enregistrer l'année prochaine, sera bien plus considérable.

Il n'a été fait, en 1873, aucune concession de chemins de fer industriels.

Les cahiers des charges des différentes lignes d'intérêt général prévoient l'ouverture, en 1874, de 1,005 kilomètres de chemins de fer. Ils se répartissent ainsi:

Ouest	58 kil.
Orléans	77
Lyon	549
Midi	102
Charentes	29
Dombes et Sud-Est	75
Médoc	34
Epinac à Velars	28
Diverses	53

Malheureusement, les événements de 1870—1871 ont arrêté les travaux sur un très grand nombre de points, de sorte que, malgré la reconstitution rapide des chantiers après la guerre, presque toutes les Compagnies ont dû demander la prorogation de leurs délais d'exécution. Voici la nomenclature des lignes qui, malgré cet arrêt forcé des travaux, ont pu être ouvertes en 1874:

Ouest. — Flers à Mayenne, 58 kilom.
Lyon. — Is-sur Tille à Vaux-sur-Aubigny, 20 k.
— Saint-Georges-d'Aurac au Puy, 52 k.
— Ganges au Vigan, 15 k.
Nord. — Amiens à Couty, 23 k.
Midi. — Paulhan à Roujan-Neffiès, 13 k.
— Le Bousquet à Millau, 66 k.
Nord-Est. — Boulogne à Saint-Omer, 54 k.
— Somain à Orchies, 15 k.
— Armentières à Berguette, 34 k.
Charentes. — Angoulème à Limoges, 126 k.

Pour compléter la série des principaux faits qui ressortent des documents publiés par le ministère des travaux publics, nous dirons que sur les 18,545 kilomètres exploités sur les lignes d'intérêt général, 7,561 kilomètres le sont à double voie et 10,984 à voie simple. Le développement de la double voie est de 6,211 kilom. sur l'ancien réseau et de 1,350 sur le nouveau, tandis que la simple voie offre une longueur de 4,168 kil. sur l'ancien réseau et de 6,815 sur le nouveau.

La Corse est le seul département où il n'ait pas encore été concédé de chemins de fer.

Enfin, le nombre des lignes internationales actuellement exploitées est de 25. Sur ce chiffre, 13 mettent la France en communication avec la Belgique, 6 avec l'Allemagne, 3 avec la Suisse, 2 avec l'Italie et 1 avec l'Espagne. Enfin, 14 de ces lignes sont en construction ou concédées, dont 17 traverseraient la frontière belge, 1 la frontière allemande, 4 la frontière suisse et 1 la frontière italienne et la frontière espagnole.

(Messager de Paris.)

* * *

Bund und Cantone.

Bundesrath. Sitzung vom 3. November. Die Vorlage der Gotthardbahndirection betreffend den für die Thalbahnen im Canton Tessin aufzustellenden Gütertarif und des Directoriums der Centralbahn für die Bauausführung der Bahn Solothurn-Schönbühl auf dem Gebiete der Gemeinde Biberist wird genehmigt.

Zürich. Die Regierung verlangt vom Cantonsrathe Vollmacht, ein weiteres Anleihen von 4 Millionen zur Deckung der in Aussicht stehenden Eisenbahnsubventionen aufzunehmen.