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

Herausgeber: A. Waldner

**Band:** 1 (1874)

Heft: 23

Artikel: Lausanne-Echallens

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-2173

## 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

L'attaque de St-Ursanne ne fait rien prévoir qui puisse donner des craintes: selon la manière dont se comportera l'attaque du puits, il faudra de 81/2 à 12 mois pour opérer la rencontre. Pour réunir la galerie inclinée au puits il faudra de 9 à 12 mois dans la même éventualité, de sorte que l'on peut compter sur le percement complet du tunnel d'ici à 12 mois.

A partir de ce percement, l'achèvement doit s'opérer en 6 mois.

Au tunnel de Glovelier il faut admettre 5 mois pour la rencontre du puits de Glovelier avec la tête; à cette époque il devra rester 520 m. à percer par 2 attaques dans un rocher

moyennement dur; on peut compter sur 9 mois. L'achèvement du souterrain de Glovelier peut donc être considéré comme étant notablement en retard, mais en installant 3 postes aux attaques de tête l'entrepreneur pourrait gagner sur ce délai. — En tous cas il n'est pas en retard sur les délais convenus.

B. Ligne Delémont-Bâle. Les travaux de la section Delémont-Zwingen sont très-avancés; les maçonneries à mortier, à l'exception des revêtements de tunnels étant achevés, et les terrassements qui restent à faire ne s'élevant qu'à environ 70,000 m.c., dont 30,000 m.c. pour l'emprunt en gravier de la gare de Delémont, 16,000 m.c. de la tranchée également en gravier de Zwingen, et le solde en rocher, on peut admettre que l'infrastructure de cette section sera achevée fin février 1875.

Pour la section Zwingen-Bâle les maçonneries ne sont en retard que pour les ponts du Kessiloch, où une grève de maçons et les difficultés de fondations on fait perdre beaucoup de temps. Cependant nous avons bon espoir d'achever pour la même époque les travaux de cette section.

Les travaux de bâtiments ont bien marché; il y a lieu d'espérer qu'ils seront sinon achevés, au moins prêts à être utilisés quand la voie sera posée.

- C. Ligne Tavannes-Delémont. Les travaux de cette ligne sont prêts à être adjugés; le concours est clos. Afin de les activer nous avons remis à M. Trouttet le tunnel de Courrendlin, de 160 m., qui donne passage à d'importants déblais. Les tranchées de tête ont été poussées vigoureusement, et l'on est entré en galerie des deux côtés.
- D. Ligne de la Broye. Les terrassements et ouvrages d'art ont marché de telle façon que nous sommes sûrs d'être prêts avant la Compagnie de la Broye. — Il en est de même pour les bâtiments.

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur ex-

profilee: 552 knometres.							
Mouvement et Recettes	2me	dizaine	du moi	s de r	ovem	bre 1874	. 15
67,800 voyageurs					frs.	108,500.	_
350 tonnes de bagages, cl	niens				77	10,500.	_
21,900 tonnes de marchandis							
A STATE OF THE STA					frs.	288,000.	_
Recettes de la dizaine corresp	ondante de	1873			"	302,000.	-

Différence frs. 14,000. -... ... " 10,556,056. 12 Différence frs. 124,211. 53

\*

Lausanne - Echallens. Recettes du 11 au 20 novembre 1874: 2,655 voyageurs...

Du 1er janvier au 10 novembre 1874: 92,692 voyageurs, etc. ... ... ... ... ... ... ... frs. 51,022. 75 95,347 voyageurs, etc. ... ... ... Total général frs. 52,871. 20 & chaque instrat, les entracements ont

## 1 44 Bund und Cantone.

Bund und Uantone.

Bundesrath. Sitzung vom 23. November. Der Bundesrath hat aus den Jahresberichten einiger Bahnverwaltungen und aus andern Quellen erfahren, dass die Bestimmung von Art, 9 des Eisenbahngesetzes betreffend Freigebung des dritten Sonntages für die Bahnbeamten und Angestellten immer noch sehr verschieden ausgelegt und vollzogen wird; er erlässt daher an die schweizerischen Eisenbahndirectionen die Einladung zur Berichterstattung darüber, ob ihr gesammtes Personal die durch den erwähnten Gesetzesartikel vorgeschriebene Sonntagsruhe geniesse, eventuell auf welche Classe von Angestellten die betreffende Vorschrift noch keine Anwendung finde und welches die entgegenstehenden Gründe seien. Dabei sollen die Directionen anführen, ob auch dem zahlreichen Corps der Wagenschieber, Manövristen u. s. w., überhaupt des zwar mit Taglöhnen bezahlten, aber wirklich doch ständigen Personals eine regelmässige Sonntagsruhe zu Theil wird, ohne Verzichtleistung auf den betreffenden Taglohn.

Der Direction der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn bewilligt der Bundesrath kraft Art. 3 und 4 des Eisenbahnpfandrechtsgesetzes und nach stattgehabter Ausschreibung im Bundesblatt die Bestellung eines Pfandrechtes im ersten Range auf besagfe Eisenbahn in ihrem jeweiligen Bestande, soweit sie auf Schweizergebiet liegt, zur Sicherstellung eines durch ein Bankconsortium versprochenen 5% Anleihens von 5 Millionen Franken, welches zur Vollendung und Betriebseinrichtung der Eisenbahn verwendet werden soll.

ein Bankconsortium versprochenen 5% Anleihens von 5 Millionen Franken, welches zur Vollendung und Betriebseinrichtung der Eisenbahn verwendet werden soll.

— Sitzung vom 25. November. Die schweizerische Gesellschaft für Localbahnen in Basel wünscht, die Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell in ihrem jetzigen Bestande im ersten Range zu verpfänden, behufs Sicherstellung eines Anleihens von 1,900,000 Fr., wovon 700,000 Fr. laut Vertrag vom 27. November 1872 appenzellische Interessenten zu leisten und theilweise (300,000 Fr.) bereits einbezahlt, die übrigen 1,200,000 aber der Basler Bankverein und Betheiligte übernommen haben, und welches zum Ausbau der verpfändeten Linie bestimmt ist. Auf gestelltes Ansuchen erlässt der Bundesrath gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen eine daherige Bekanntmachung im Bundesblatt mit Fristansetzung bis 19. December 1874 für die Anbringung allfälliger Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung.

— Sitzung vom 26. November. An die durch den Rücktritt des Herrn Pümpin erledigte Stelle eines Cen tral-Ingenieurs für das Betriebsmaterial ist Hr. Heinrich Keller von Wülflingen (Zürich) gewählt worden.

Der Bundesrath hat die Finanzausweise der Nordostbahn-Dir ection für die Eisenbahn Ziegelbrücke-Näfels und des leitenden Ausschusses der Eisenbahngesellschaft Effretik on-Wetzik on-Hinweil als rechtzeitig und genügend anerkannt, sowie die Statuten der Tetztern Gesellschaft vom 29. Mai 1873 genehmigt.

— Sitzung vom 28. November. Der Eisenbahnuternehmung Bern-Luzern wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts im ersten Range zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von 10 Millionen Franken in üblicher Form bewilligt.

Ans dem Verzeichniss der Verhandlungsgegenstände der ordentlichen am 7. December nächsthin beginnenden Wintersession haben wir zu notiren:

9. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition der Eisenbahnen und auf andern v

Verbindungsgeleise zwischen dem schweizer, Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. (Anhängig beim Ständerath.)

12. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex. (Anhängig beim Ständerath.)

13. Botschaft vom 16. October 1874 betreffend Concessionsänderung der

Bahn Croy-Allaman. (Anhängig beim Nationalrath.) 14. Botschaft und Concessionsentwurf für eine Dampfomnibuseisenbahn

von Zürich nach Höngg. 15. Bo schaft betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Bötzenegg-

Nordostbahn (Rupperswyl).

20. Botschaft vom 28. October 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial. (Anhängig beim Ständerath.)

21. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend das Postregal. (Beim Stände-

rath anhängig.)
22. Botschaft und Postvereinsvertrag, abgeschlossen vom Postcongresse

in Bern im October 1874. 23. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit Belgien, betreffend Geldanweisungen.

24. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit den Niederlanden betreffend Geldanweisungen.

27. Recurs der Regierung des Cantons Tessin gegen Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, betreffend cantonale Consumosteuer auf eingeführten Eisenbahnmaterialien. (Anhängig beim Nationalrath.)

Luzern. Regierungsrath, 25. November. Dem schweizerischen Eisenbahn-Departement wird mitgetheilt, dass man sich mit dem von ihm zur Vernehmlassung übermachten Gesuch der schweiz. Centralbahn um Gestattung der Vereinigung der Station Melchnau und der Haltstelle St. Urban zu einer gemeinsamen Station Melchnau-St. Urban bei Kleinroth einverstanden erklären könne, hingegen gegen ein weiteres Verschieben der letztern noch mehr nach Süden Einsprache erheben müsste.

Schwyz. Der am 2. December zusammentretende Cantonsrath hat ein Gesuch der Gründungsgesellschaft der Zürichsee-Gotthardbahn um Subventionirung von Seite des Staates zu behandeln.

St. Gallen. Der Grosse Rath erkannte Tagesordnung über die Motion des Generaldirectors der Vereinigten Schweizerbahnen, Wirth-Sand, betreffend gesetzliche Regulirung der staatlichen Betheiligung bei Eisenbahnunterneh-

mungen.

— In der Sitzung vom 25. d. lag dem Grossen Rathe der Beschlussesentwurf und die Botschaft des Regierungsrathes bezüglich der Subvention an die Zürichse e - Gotthardbahn vor. Derselbe geht auf Gewährung einer Subvention von Fr. 600,000 in Actien unter folgenden Bedingungen:

a) dass dem Canton eine vom Regierungsrathe zu wählende Vertretung in dem Verwaltungsrathe eingeräumt werde;

b) dass die Zürichsee-Gotthardbahn sich verpflichte, gleichzeitig mit der Erstellung eines Eisenbahndammes über den Zürichsee bei Rapperswyl und in Verbindung mit demselben auch einen Strassendamm, entsprechend den hierüber bestehenden und allfällig noch zu erlassenden eidgenössischen und cantonalen Vorschriften, in alleinigen Kosten zu erstellen:

erstellen; dass der am 11. Juni 1870 decretirte Staatsbeitrag von Fr. 80,000 an den

dass der am 11. Juni 1870 deeretitte Staatsbeitrag von Fr. So, ook an Seedamm mit der obigen Actienbetheiligung dahinfalle; dass die politische Gemeinde Rapperswyl sich verpflichte, den Unterhalt des Strassendammes zu übernehmen, wogegen derselben die vom Bunde in Aussicht gestellte Subvention von Fr. 100,000 unverkümmert überlassen wird; dass die Einzahlungen auf die zu zeichnenden Actien erst geleistet werten der Bestellte Subvention von den verstellte Bestellte erst geleistet werten der Bestellte Subvention von den verstellte Bestellte er von den verstellte Bestellte von den verstellte Bestellte von den verstellte Bestellte verstellte ver

den dürfen, wenn der Bundesrath die Bausumme festgesetzt und den Nachweis über das Vorhandensein derselben als geleistet erklärt haben