

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Ueber die "öconomiche Localbahnen in Frankreich"  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2195>

#### **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:** 15.01.2026

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

cent ihres sämtlichen Anlagecapitals bildete. Die grösste Staats-schuld besitzt die Grosse Eisenbahn-Gesellschaft. Sie schuldete am 1. Januar 1874 der Regierung 122,621,728 Rubel. Dann kommen die Orel-Witebsker mit über 15, die Kursk-Charkow-Asower mit über 11, und die Kiew-Brester mit über 6 Millionen Rubel Credit.

\* \* \*

**Ueber die „öconomischen Localbahnen in Frankreich“** gibt ein kürzlich erstatteter Bericht an die Generalversammlung der französischen Landwirthe, verfasst von Ingenieur E. Chabnier, Namens einer Section der Gesellschaft, folgendermaassen die Richtung der Studien an, welche für die noch zu erstellenden Linien dieser Gattung noch vorzunehmen sind:

„Es solle als Bahnkörper jeweilen die seitliche Erweiterung (accotement) der zahlreichen Strassen und Chausseen benutzt werden, wie solche von der Administration auf Maximal-Steigungen von 50 m/m., und von Minimal-Curven von 25 à 30 m. Radius corrigirt seien, dabei weder Einfriedungen, noch Stationen zu erstellen und unter Vermeidung von Billeten, auf beliebig gegebene Zeichen anzuhalten, den Incasso während der Fahrt, bei einer Geschwindigkeit von 15—20 Kilometer per Stunde, zu besorgen, und die Güterablage im Local eines Geschäftstreibenden der berührten Ortschaft einzurichten.

Die Spur hätte 1 m. Weite, die Maschine 8 Tonnen Gewicht, und wären jedem Zuge nur ein Maschinist und der einziehende Conducteur beigegeben. Ausweicheplätze bei allen Strassenkreuzungen, um Wagen auswechseln zu können. Auch vorübergehende Ausweicheplätze (gorages volans) wären günstig, um an beliebigen Punkten der Linie placirt zu werden, wo zufällig eine starke Ladung aufzunehmen wäre.

Der Voranschlag, durchberathen von der meist aus Ingenieuren bestehenden Section (du Génie rural), kommt auf Fr. 250,900 per Kilometer, für eine Linie von durchschnittlich 30 Kilometer Ausdehnung; eine Bewegung von 10 à 12 Tonnen per Tag, zum halben Preis des Pferdetransportes deckt die Kosten; mit 20 Tonnen ist auch die Verzinsung eingebroacht.“

\* \* \*

### Chronik.

Das Deutsche Reichskanzleramt hat den Schweizerischen Antrag auf Vereinbarung von Haftpflichtbestimmungen für den internationalen Eisenbahnverkehr zum Gegenstand eines sehr eingehenden und wohlwollenden Promemoria gemacht und gleichzeitig an den Bundesrat den Antrag gestellt, auf den Schweizerischen Vorschlag einzugehen. In Oesterreich ist dagegen eine so schnelle Erledigung dieser Angelegenheit nicht zu ermöglichen gewesen. Die vom Oesterreichischen auswärtigen Amte schon Anfangs September mit der Begutachtung des Schweizerischen Antrags betrauten beiden Handels-Ministerien, das Ungarische, wie das Cisleithanische, haben bis heute noch nicht Zeit gefunden, ein Referat darüber zu verfassen. Der wichtige Gegenstand dürfte daher so bald noch nicht seiner Erledigung entgegengeführt werden.

Zum Vicepräsidenten der Direction der Nordostbahn wurde in der Verwaltungssitzung vom 4. December Hr. Dr. Escher gewählt.

**Gesellschaft für schweiz. Localbahnen.** Es geht uns die Mittheilung zu, dass sich der Verwaltungsrath der schweiz. Localbahnen allerdings am 8. December in Olten versammelt hat, jedoch nicht, um über die Auflösung der Gesellschaft zu berathen.

**Aargau.** Der Regierungsrath hat den Recurs von Baden betr. Nationalbahn abgelehnt und beschlossen, die gleichlautenden Recurse von Lenzburg und Zofingen seien als dahingefallen oder zurückgezogen zu betrachten.

**Eisenbahn project Willisau-Wauwil.** Für diese Unternehmung bestehen zwei Projekte: 1) ein normal spuriges Tracé, ausgearbeitet von Herrn Oberingenieur Buri in Basel, mit Fr. 1,300,000 Baukosten; 2) eine schmal spurige Linie mit einem Kostenanschlag von Fr. 650,000; dieses Project rührte von Herrn Eisenbahndirector Vögeli in Zürich her. Das bezügliche Gutachten stellt sich auf die Basis einer Betriebsseinnahme von Fr. 5472 und einer Betriebsausgabe von Fr. 4079 per Kilometer. Die Reineinnahme würde 2<sup>1/10</sup>% des Baucapitals betragen.

Für Erstellung dieser Bahn nach dem zweiten Project ist bereits unterm 19./21. August 1874 mit der Centralbahndirection ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach von dem zu Fr. 660,000 in 1320 Actien à Fr. 500 veranschlagten Anlagecapital 1/3 von der Centralbahn, 1/3 von der betheiligten Landesgegend und der Rest von dem Staate Luzern übernommen wurde. Der Centralbahn steht das Recht zu, den Betrieb zu den Selbstkosten oder einer noch zu bestimmenden Entschädigung zu übernehmen.

**Nationalbahn.** Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen hat in seiner Sitzung vom 7. December einstimmig einen Fusionsvertrag mit der Gesellschaft Winterthur-Zofingen seine Zustimmung ertheilt.

Aus Mittheilungen der Direction der Gesellschaft Winterthur-Singen an den Stadtrath von Winterthur erhebt, dass das mit Ende September 1874 effectiv eingezahlte Actiencapital 6,242,154 Fr. betrug; dass die Bauausgaben bis zum gleichen Zeitpunkt auf 6,275,140 Fr. anstiegen; dass bis zum Februar 1875 die Einzahlung des Obligationen-Capitals I. Rangs (das Consortium) vollständig erfolgen wird, und dass nach alledem die Gesellschaft voraussichtlich auf April 1875 auf Einzahlung des Obligationen-Capitals II. Rangs rechnen muss.

**Rigibahn.** Laut dem Coursberichte des Herrn Rudolf Kaufmann in Basel schlägt der Verwaltungsrath der Vitznauer-Rigibahn der am 12. Dec. zusammenstrenden Generalversammlung vor, für 1874 eine Dividende von 20 Procent zu vertheilen, wobei ca. Fr. 24,000 Vortrag auf neue Rechnung bleiben.

**Bötzbergbahn.** Vom 29. auf den 30. November wurden in der Dampfsäge beim nördlichen Bötzberg-Tunneleinschnitt ca. 60 Dynamitpatronen zum Trocken aufbewahrt. Den 30. November, Morgens 5 Uhr, explodirten dieselben und jagten den Dachstuhl unter furchtbarem Donner hoch in die Luft. Wäre diese Explosion eine Stunde später erfolgt, so würde es sehr viele Menschenleben gekostet haben.

Dieser Tage wurde in der Hauptwerkstätte von Olten ein Eisenbahnkranwagen für die Centralbahn vollendet. Der hübsch ausgestattete Wagen besteht aus zwei Räumlichkeiten — Krankenzimmer — mit je einem Bette, Sessel, Waschtisch und den übrigen Utensilien für Krankenpflege. Die Betten sind durch verschiebbare Handhaben auch als Tragbahn zu verwenden, die Thüren sehr weit, das Vordeländer verstellbar, so dass der Kranke mit Leichtigkeit sammt dem Bette transportirt werden kann.

**Belgien.** In Belgien hat man beschlossen, Eisenbahnfahrtkarten ohne Datum und auf unbestimmte Zeit gültig einzuführen. Als Probestrecke ist hierfür die Linie zwischen Antwerpen und Brüssel bestimmt. Vom 1. Januar künftigen Jahres werden Coupons zu 20 Stück für alle drei Wagenklassen verkauft (auch Tour- und Retourbillets), und der Besitzer eines solchen hat nichts Anderes zu thun, als sich vor der jeweiligen Reise denselben vom Saalwärter mit dem Datumsstempel versehen zu lassen. Bewährt sich diese Maassregel, so wird sie hoffentlich nicht nur von ganz Belgien, sondern auch vom Auslande angenommen.

**Oesterreich.** Nach Mittheilung der Oesterr. General-Inspection an die Bahnverwaltungen wurde auf Ansuchen des Central-Inspectors Becker der Nordbahn die Erprobung einer patentirten Einrichtung zum Ein- und Auskuppeln der Eisenbahnwagen ohne Zwischenstreifen zwischen die Puffer vorgenommen und diese Einrichtung so einfach und zweckentsprechend befunden, dass es aus Sicherheitsrücksichten wünschenswerth erscheint, hierüber weitere Erfahrungen zu erlangen, ob sich diese Einrichtung auch in der Praxis bewährt, weshalb die Handirection eingeladen werden, im Einvernehmen mit dem genannten Patent-Inhaber vorläufig einige Wagen mit dieser Einrichtung versehen zu lassen und über deren practische Anwendbarkeit zu berichten.

**Kronprinz-Rudolpbahn.** wurde die nachgesuchte Genehmigung, mit zehn von der Locomotiv-Fabrik in Winterthur abgelieferten Tender-Locomotiven in verkehrter Stellung Züge auf den Flügelbahnen, und in Ausnahmefällen auch auf kurzen Strecken der Hauptbahn (nämlich zwischen Glandorf und Lausdorf bei den Fahrten von Hüttenberg nach Klagenfurt, dann von Villach nach Tarvis bei den Vergnügungszügen) zu befördern, von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit Erlass vom 22. October 1874 unter der Bedingung ertheilt, dass nicht nur die Maschinen stets an die Spitze der Züge gestellt werden, sondern dass auch bei Fahrten mit verkehrter Maschine eine Tenderwache zur ausschliesslichen Beobachtung der Bahn und der Signale beigegeben werde, um den Maschinenführer, dessen Aufmerksamkeit manchmal auch in anderer Richtung in Anspruch genommen wird, auf etwa sichtbar werdende Hindernisse rechtzeitig aufmerksam zu machen. Dabei wurde ausdrücklich bemerkt, dass diese Bedingungen auch für die unter dem 29. April 1871 gestatteten Fahrten mit verkehrten Locomotiven derselben Categorie von früherer Lieferung (aus der Locomotiv-Fabrik von Krauss & Comp. in München) gelten. Beziiglich der Belastung der einzelnen Achsen dieser Locomotiven fügen wir bei, dass im ausgerüsteten Zustande die vordere gegen die hintere Achse bloss um 30—40 Zoll-Centner geringer belastet erscheint, somit die Achsenbelastung eine ziemlich gleichmässige, die Verkehrssicherheit keineswegs beeinträchtigende genannt werden kann.

**Fabrikation von Eisenbahnmaterial.** Die industriellen Establishments für Eisenbahnbedarf sind, wie aus nachstehenden Notizen hervorgeht, auch in diesem Jahre zur weiteren Ausrüstung der preussischen Eisenbahnen mit Betriebsmaterial stark in Anspruch genommen. Vom 1. Januar bis zum 1. October wurden 787 Locomotiven, 1150 Personenwagen und 12,605 Güterwagen gegen 563 Locomotiven, 684 Personenwagen und 7416 Güterwagen im Vorjahr angeliefert; bis zum Jahreschluss sollen noch geliefert werden: 309 Locomotiven, 343 Personenwagen und 3129 Güterwagen. Für das Jahr 1875 sind bereits bestellt: 453 Locomotiven, 186 Personenwagen und 2171 Güterwagen. Die Summe dieser drei Posten ergibt: 1549 Locomotiven, 1673 Personenwagen und 17,905 Güterwagen und repräsentiert einen Geldwert von 63,752,340 Thlrn. Hiervon kommen 892 Locomotiven, 1133 Personenwagen und 12,072 Güterwagen mit einem Geldwert von 33,192,700 Thlrn, auf die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen und werden bis auf 30, beschleunigter Lieferung halber ausländischen Bewerbern überlassen Locomotiven, lediglich aus deutschen und zwar überwiegend aus preussischen Fabriken bezogen.

Wie bereits gemeldet, wird in Lausanne, dem neuen Sitz des Bundesgerichts, vom 1. Januar 1875 an wöchentlich 1 Mal ein neues Justiz-Blatt erscheinen unter dem Titel: „Schweizerische Gerichts-Zeitung.“ Wochenschrift für Gerichtsbarkeit und gerichtliche Verhandlungen, — „Gazette des Tribunaux suisses“, journal hebdomadaire de jurisprudence et de débats judiciaires. Enthalten wird dieses neue Blatt Folgendes: Die Urtheile des Bundesgerichts, von deren Wichtigkeit wohl Jedermann überzeugt ist. Die Beschlüsse und Urtheile der diversen Gerichte in der Schweiz, jedoch nur insofern, als dieselben von allgemeinem Interesse sind; von fremden Gerichten Urtheile, welche auf das internationale Recht und die Auslegung der Verträge Bezug haben. Dann Berichte über wichtige Criminafälle und endlich Correspondenzen und Leitartikel über Gesetze, welche der Bundesversammlung und den Cantonalbehörden zur Discussion vorliegen. Die „Schweizerische Gerichts-Zeitung“ ist jedoch nicht nur für die Juristen, sondern auch für den Handel bestimmt. Denn die Redaction wird ihr Augenmerk besonders auf die Urtheile der in der Schweiz existirenden, sowie auswärtigen Handelsgerichte richten, bezüglich auf Eisenbahnen, Transportwesen, etc. Beide Sprachen (Deutsch und Französisch), werden in der „Schweiz. Gerichts-Zeitung“ vertreten sein und zwar in dem Sinne, dass jedes Urtheil in seiner betreffenden Sprache erscheinen wird, mit einem Résumé in der andern Sprache; näher Aufschluss gibt die nächste Woche erscheinende Probe-Nummer.

### Unfälle.

**Suisse occidentale.** Den 2. December war auf dem Bahnhof von Lausanne ein Bahnangestellter damit beschäftigt, die Decke eines Waggons vom Schnee zu reinigen, als plötzlich die Locomotive an den Wagen stiess. Der Stoss war so heftig, dass der Arbeiter herunter und auf das Gleise fiel, wo er von den Rädern verstümmelt wurde.

**Nordostbahn.** — Am 28. Nov. verunglückte im Bahnhof Schaffhausen ein Arbeiter, indem er beim Zusammenkuppeln zwischen die Puffer geriet.

\* \* \*