Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 21

Sonstiges

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: 04.02.2026

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

Control-Ingenieure:
Brunner, Adolf, von Winterthur.
Kubly, Wilhelm, von Altstätten.
Studer, Hans, von Interlaken.
Tschiemer, Johann, von Unterseen (Bern).
Keller, Heinrich, von Wülflingen (Zürich).
Glauser, Johann, von Muri (Bern).
Huguenin, Albert, von Locle und Genf.

Administratives Inspectorat.

Administrativer Inspector: Seifert, Huldreich Arnold, von Wartau (St. Gallen).
Adjunct: Bünzli, Heinrich Gustav, von Uster (Zürich).

Kanzlei.

Secretär (Bureauchef): Dr. Hürlimann, Heinrich, von Wald (Zürich).
Registrator: Ammon, Joh. Jak., von Herzogenbuchsee (Bern).
Statistiker: Goll, Jakob, von Buchs (St. Gallen).
Kanzlist und Uebersetzer: Cuenod, Arthur, von Corsier (Waadt).
Copist: Schumacher, Carl, von Bern.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Aargau. In Muri ist am 18. ds. die erste Locomotive mit einem Personenwagen und mehreren Baubetriebswagen der aarg. Südbahn von Wohlen her angelangt. Die definitive Eröffnung der Strecke von Wohlen bis Muri wird bestimmt am 1. Juni stattfinden. Die Fahrtzeit von Aarau bis Muri wird genau 1 Stunde betragen.

Hr. Gemeinderath Zimmerli in Zofingen siedelt als Director der Nationalbahn nach Winterthur über.

Gotthardtunnel. Die Arbeiten am Tunnel haben in der Woche vom 9. bis 16. Mai folgende Fortschritte gemacht:

Göschenen	23,10 M.	täglicher Durchschnitt
Airolo	12,45 M.	5,08 Meter.
Total	35,55 Meter.	

In Göschenen wurde ein voller Tag verloren für die Festsetzung der Tunnelaxe; in Airolo vier Tagee in Folge eines Erdrutsches.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche auf der Seite von

Göschenen	21,20 M.	täglicher Durchschnitt
Airolo	22,30 M.	6,20 Meter.
Total	43,50 Meter.	

Bern-Luzernbahn. Die Direction hat dem Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 21. d. die Mittheilung gemacht, dass der Fortgang der Arbeiten im Zimmeregg-Tunnel die Eröffnung der Bahn von Langnau bis Luzern auf 1. August ermögliche. Die am 18. Mai stattgefundene Inspection der Linie Langnau-Littau hatte in Beziehung auf die Solidität des Bahnbaues ein sehr befriedigendes Resultat.

Waadt. Das neue Dampfboot, der „Mont Blanc", lief unter grossem Zuströmen Neugieriger letzten Samstag glücklich vom Stapel. Es wird derselbe eines der grössten in der Schweiz vorhandenen Schiffe sein. Seine Länge beträgt 64 Meter, Breite 7,20 Meter, Wassergang 1,45 Meter. Die Ausrüstung ist prächtig; die Maschine arbeitet mit 120 Pferdekräften.

Auf Anfrage des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements wird vom Kleinen Rath von Basel nach dem Bericht des Präsidium des Handelscollegiums das Verlangen gestellt, dass die Bötzbergbahngesellschaft in Basel ihr rechtliches Domizil bei der Centralbahnverwaltung nehme und dort in gleicher Weise belangt werden könne wie die Centralbahn selbst.

Wädensweil-Einsiedelnbahn. Die Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln ist zur definitiven Constituirung auf Montag den 31. Mai einberufen.

Laut Telegramm vom 23. Mai ist der Stückgüterverkehr nach Mainz wegen des Brandes der Güterhallen bis 29. Mai eingestellt; Eil- und Wagenladungsgüter werden angenommen.

Zu Mitgliedern des Werwaltungsrathes der Pruntrut-Dellebahn sind vom Regierungsrathe ernannt worden, die HH. Nationalrath M. Paulet, Rezirksingenieur Wilhelm, Amtsverweser Mathée und Gerichtspräsident Rossé, alle in Pruntrut.

South Wales Strike. Die Abgeordneten der Colliers tagten den 20. Mai in Mountain Ash. Es wurde der Presse versagt, der Versammlung beizuwohnen, allein es wurde bekannt, dass die Abordnung

von 7000 Mann eine Reduction von 15 %,
" 6000 " " " " 12½ %,
" 7000 " " " " 10 %

annehmen wollen.

Die anwesenden 12 Delegirten werden heute das Comité der Werkbesitzer treffen, um zu unterhandeln.

Auf sämmtlichen Eisenwerken wird die Wiederaufnahme der Arbeit organisirt und ist solche theilweise schon im Gange. Preise wie letzte Woche.

* * *

Literatur.

Die Reorganisation der Verwaltung und der Einrichtnngen der Eisenbahnen. Ein offenes Wort an alle Interessenten von einem Fachmanne. — Fr. Kortkampf. — Berlin 1875.

Die vorliegende 37 Seiten starke Brochure ist bestimmt, der öffentlichen Meinung, welche an der Entwicklung der Eisenbahnen so lebhaft Theil nimmt, einiges Material zu unterbreiten, namentlich auch um einige Vorurtheile zu zerstören, welche sich in neuerer Zeit gebildet haben. Zuerst wird darin erörtert, welche Fächer und in welchem Maasse dieselben an der Verwaltung der Eisenbahnen Theil zu nehmen haben; hierauf folgt die Darstellung eines Vorschlages für die Organisation der Eisenbahnverwaltung, woran sich eine Kritik der so vielfach angefochtenen Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen schliesst. Der Verfasser bezeichnet sich als Fachmann, wie denn auch die Schrift diese Bezeichnung im vollsten Maasse rechtfertigt.

Das Gesetz über Markenschutz vom 30. November 1874. — Erläutert nach den Materialien des Reichstages von einem Mitgliede desselben. — Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.

Dieses für die Industrie und den Handel wichtige Gesetz hat in der vorliegenden Kortkampf'schen Ausgabe einen werthvollen Commentar dadurch gefunden, dass der Verfasser das Verständniss der einzelnen Bestimmungen mittelst Erläuterung aus den Motiven der Regierungsvorlage, aus den Verhandlungen des Reichstages, sowie aus den einschlägigen Reichs- und Landesgesetzen zu erleichtern sucht. Die Verlagshandlung verspricht eine weitere „practisch-wissenschaftliche" Bearbeitung dieser gleichen Materie.

Die Grundsätze des vorliegenden Gesetzes sind kurz folgende: Der Schutz eines Waarenzeichens wird bedingt durch dessen Eintragung in das Handelsregister am Orte der Hauptniederlassung der betreffenden Gewerbetreibenden. Ueber den rechtmässigen Besitz eines Zeichens entscheidet lediglich die Priorität der Anmeldung derselben, ohne dass ein Aufgebotverfahren stattfindet. Die wissentlich widerrechtliche Anwendung eines Zeichens wird mit Geldstrafe oder Gefängniss geahndet, und verpflichtet zur Entschädigung des Verletzten, bezw. zur Erlegung einer Geldbusse an den Beschädigten. Ausländer können unter Voraussetzung der Reciprocität durch Eintragung bei dem Handelsgericht in Leipzig gleichfalls den Markenschutz erwerben.

Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874. — Mit Erläuterungen von Dr. O. Bähs, Obertribunalsrath und W. Langerhans, Reichsoberhandelsgerichtsrath, Mitglieder des Abgeordnetenhauses. — Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.

Die Erläuterung dieses preussischen Expropriationsgesetzes, welches eine so vielseitige und langwierige Behandlung und Berathung erlitt, ist durch zwei in dieser Materie sehr bewanderte Bearbeiter ausgeführt worden. Die beiden Verfasser gehörten den betreffenden Commissionen des Abgeordnetenhauses seit 1871 an und haben in hervorragender Weise an dem Zustandekommen des Gesetzes mitgewirkt. Die vorliegende Arbeit bietet desshalb auch ein überaus reiches Material, um so mehr, als dieses Gesetz die Gesetzgebung der Einzelstaaten, welche so entgegengesetzten Grundsätzen huldigte, einheitlich zu ordnen hatte; wobei sich denn in den Debatten, deren hauptsächlichste die Bearbeitung reproducirt, die verschiedenartigsten Anschauungen geltend zu machen suchten.

Das Buch ist somit ein werthvoller Beitrag für diese wichtige Rechtsmaterie.

Voies navigables de la France par M. A. Larue, Chef du Service des transports des usines du Creusot.

Nous revenons sur la note que nous avons publiée dans notre numéro 16 du 23 avril sur cet intéressant et utile ouvrage. Les circonstances exceptionnelles qui ont suivi la guerre de 1870—1871, soit l'interruption de quelques lignes de chemins de fer, soit l'encombrement de certaines lignes résultant des masses de transport auxquelles elles étaient obligés de pourvoir et les retards qui s'en suivaient ont attiré l'attention sur l'usage des canaux un peu tombés dans l'oubli. Bien des transports ne sont fait par ces voies, il s'en serait fait bien davantage, si l'on eut mieux connue ces ressources et si l'on ait eu les précieux renseignements que nous trouvons dans l'ouvrage de M. Larue. C'est précisément cet état de choses qui lui a suggéré l'idée de publier cet ouvrage et il était très bien qualifié pour le faire, l'usine du Creusot étant une des entreprises industrielles qui se sert le plus des canaux.

L'état anormal qui a été la suite de la guerre franco-allemande venant à cesser on a reconnu qu'il y avait encore dans bien des cas avantage c'est-à-dire économie à se servir des canaux là où l'on se servait des chemins de fer; mais ce qui manquait c'est de trouver des renseignements à cet égard, c'est qu'on trouve dans l'ouvrage de M. Larue.

Pour que l'on puisse mieux apprécier la valeur des renseignements que donne cet ouvrage nous citerons par exemple une rivière navigable et un canal pris au hasard dans son ouvrage.

CANAL DE LA DEULE.

Le canal de la Deule réunit la Scarpe et la Lys canalisées. Il communique avec les canaux d'Aire à la Bassée et de Roubaix.

On divise généralement cette voie navigable en trois partie qu'on appelle:

1. Canal de la Haute Deule, qui va de la Scarpe à l'écluse de la Barre, avant Lille (46 k.).

Sur cette partie on trouve deux embranchements:
le premier appartient à la Société des Mines de Courrières;
le second, qui aboutit à Seclin, appartient à une Compagnie formée par les industrielles de la localité.

2. Canal de la Moyenne Deule, qui va de l'écluse de la Barre à l'écluse Saint-André, en aval de Lille (3 k.).
3. Canal de la Basse Deule, qui va de l'écluse Saint-André à la Lys (17 kil.), dans laquelle il tombe au lieu dit Pont Rouge, á 1 kilomètre de la frontière belge.

Les écluses, au nombre de 8, y compris celle de l'embranchement de Courrières, ont une largeur de 5 m. 20 et 42 mètres de longueur.

L'embranchement de Seclin est de niveau.

Le tirant d'eau normal est:

Sur les canaux de la Haute et Moyenne Deule, et embranchment de Courrières: de 2 mètres pour un enfoncement normal de 1 m. 80.

Sur le canal de la Basse Deule et l'embranchement de Seclin: de 1 m. 65 pour 1 m. 50 d'enfoncement.

La Compagnie de l'embranchement de Seclin offre en ce moment à l'Etat de lui faire l'abandon de son canal, à condition que le tirant d'eau soit porté à 2 mètres.

Le halage a lieu par chevaux.

Le canal de la Deule est en communication directe avec le chemin de fer du Nord:

1. au port de Dorignies;
2. au rivage d'Harnes (embranchement de Courrières), par une voie qui aboutit à la gare de Billy-Montigny;
3. à Vendin-le-Vieil, où aboutit le chemin de fer des Mines de Lens.

Le canal de la Deule est imposé au droit de navigation au profit du Trésor.

L'embranchement de Seclin est imposé au profit de la Compagnie concessionnaire.

Il n'est perçu aucun droit de navigation sur l'embranchement de Courrières, qui ne sert absolument qu'aux transports effectués pour le compte de la Société des mines concessionnaire.

DÉPARTEMENTS	DÉSIGNATION DES PORTS	DISTANCES	
	1° LIGNE PRINCIPALE		
Nord	Ecluse du fort de Scarpe (Jonct. avec la Scarpe)	0	0
	Gare de Dorignies	2	2
	Pont d'Auby *(Bureau de navigation)* ...	2	4
	Rivage de Forest	2	6
Pas-de-Calais ...	Pont-à-Sault	4	10
	Pont de Courrières (Embranchement de Courrières) *(Bureau de navigation)* ...	6	16
	Pont Maudit	2	18
	Pont-à-Vendin *(Bureau de navigation)*...	2	20
	Pont de Beauvin (Canal d'Aire à la Bassée) *(Bureau de navigation)*	6	26
	Rivage du pont de Don	4	30
	Rivage d'Allennes-les-Marais	1	31
	Rivage d'Herrin	2	33
Nord	Rivage de Wavrin (Embranchement de Seclin)	1	34
	Rivage d'Ancoisnes	1	35
	Rivage de Santes	2	37
	Rivage d'Haubourdin	3	40
	Rivage de la Maison centrale de Loos ...	1	41
	Rivage de la rue Marais, à Loos...	1	42
	Rivage de la Planche à Quesnoy, à Loos...	1	43
	Pont de Canteleu	2	45
	Quai de la Barre, faubourg de Lille *(Bureau de navigation)*	1	46
	Intérieur de Lille	2	48
	Rivage de Saint-Hélène, à Saint-André ...	2	40
	Canal de Roubaix	2	52
	Planche de Marquette	1	53
	Pont de Wambrechies	1	54
	Rivage Ghesquière, au Beau-Jardin... ...	3	57
	Pont de Quesnoy *(Bureau de navigation)*	3	60
	Rivage de la Clouterie	2	62
	Briquiteries de Deulémont...	1	63
	Pont de Deulémont	2	65
District du pont de Deulémont au Pont Rouge (Belgique) (Jonct. avec la Lys		1	66
	2° EMBRANCHEMENT DE COURRIÈRES		
Pas-de-Calais ...	Pont de Courrières (Jonct. avec la ligne principale)	0	0
	Courrières...	1	1
	Rivage d'Harnes	3	4
	3° EMBRANCHEMENT DE SECLIN.		
Nord	Rivage de Wavrin (Jonct. avec la ligne principale	0	0
	La Croix	3	3
	Seclin	2	5

TARIF N° 20

EMBRANCHEMENT DE SECLIN

(Canal de la Deule).

(Extrait du cahier des charges annexé au décret de concession du 22 mars 1856.)

	PRIX par tonne de 1,000 kil.	
	pour la longueur totale.	pour une partie quelconque.
	fr. c.	fr. c.
PREMIÈRE CLASSE		
Anthracite. Bois de construction sciés et débités. Epiceries. Houille. Métaux ouvrés et d'ornement	0 60	0 40
DEUXIÈME CLASSE		
Alcools. Bière. Boissons. Cidres. Mélasses. Spiritueux. Sucres. Tourtaux. Vins	0 50	0 30
TROISIÈME CLASSE		
Ardoises. Bois en grume et à brûler. Briques. Carreaux. Grès. Métaux bruts. Pierres de taille. Sables. Tuiles	0 30	0 20
BATEAUX VIDES		
Par bateau	10 —	5 —

DOUVES.

La navigation de la Douves est naturelle; elle commence à Saint-Sauveur-le-Comte et aboutit à la rivière de la Taute, par laquelle les bateaux de la Douves communiquent avec la navigation maritime.

Le tirant d'eau normal est d'environ 50 centimètres, mais la marée, qui remonte jusqu'à 6 kilomètres au-dessous de Saint-Sauveur, facilite beaucoup les transports.

La navigation se fait ordinairement à la voile et à la rame.

La Douves n'est pas imposée au droit de navigation.

DÉPARTEMENTS	DÉSIGNATION DES PORTS.	DISTANCES	
Manche...	Saint-Sauveur-le-Comte...	0	0
	Pont l'Abbé	11	11
	Le Hommet	6	17
	Le Four de Taute (Embouchure dans la Taute)	13	30

TARIF N° 1

FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX ASSIMILÉS AUX RIVIÈRES

Soumis au droit de navigation au profit du Trésor.

Marchandises de première classe dénommées ci-après :
Deux millimes par tonne et par kilomètre.

Amidon. — Armes de toute espèce.

Beurre. — Bière. — Boissons.

Café. — Carton. — Céréales en grains ou en farines. — Chanvre. Cidre. — Cire. — Colle forte. — Comestibles. — Conserves. — Corne façonnée. — Coton. — Crins ouvrés ou non ouvrés. — Cristaux. — Cuirs.

Denrées coloniales.

Eaux-de-vie. — Eaux gazeuses et minérales. — Ecailles ouvrées ou non ouvrées. — Epiceries. — Eponges. — Esprits.

Farines. — Fécules. — Fourrures. — Fromages. — Fruits. — Fruits secs, confits et oléagineux.

Gélatines. — Glaces. — Glucoses. — Graines diverses et menues. — Grains.

Houblon. — Huile.

Ivoire.

Laine. — Légumes frais et secs, Librairie. — Liéges ouvrés. — Lin. — Liqueurs.

Machines. — Marbres en caisses. Mercerie. — Métaux ouvrés. — Meubles. — Miel.

Nacre.

Papier de tenture et à écrire. — Parfumerie. — Passementerie. — Peaux. — Pelletrie. — Pommes de terre. — Porcelaines.

Quincaillerie.

Riz.

Saindoux. — Salaisons. — Savons. — Soie. — Sparterie. — Statues. — Sucre. — Suifs.

Tabacs. — Tabletterie. — Tissus de toute nature.

Vinaigre. — Vins. — Voitures.

N.B. Les marchandises peuvent être transportées de la première dans la seconde classe du Tarif par décision ministérielle; les taxes ainsi réduites ne pourront être relevées avant un intervalle d'un an.

Marchandises de deuxième classe
Un millime par tonne et par kilomètre.

Dans cette classe, sont comprises toutes les marchandises non dénommées dans la classification de la première classe.

Trains et Radeaux. — Bois de toutes espèce
Deux dix-millimes par mètre cube d'assemblage, sans déduction de vide.

(Le flottage en trains ne sera soumis qu'à la moitié du droit sur la partie des rivières où la navigation ne peut avoir lieu avec des bateaux).

Toutes les taxes du présent Tarif sont frappées d'un double décime (Décret du 9 février 1867), *et d'un demi décime* (Loi du 31 décembre 1873).

TARIF N° 2.

CANAUX ET RIVIÈRES CANALISÉES ASSIMILÉES AUX CANAUX

Imposés au droit de navigation au profit du Trésor.

Marchandises de première classe
Cinq millimes par tonne et par kilomètre.

Marchandises de deuxième classe
Deux millimes par tonne et par kilomètre.

Dans cette classe, sont comprises toutes les marchandises non dénommées dans la classification de la première classe.

Trains et Radeaux. — Bois de toute espèce
Deux millimes par mètre cube d'assemblage, sans déduction de vide.

Toutes les taxes du présent Tarif sont frappées d'un double décime (Décret du 9 février 1867), *et d'un demi décime* (Loi du 31 décembre 1873).

Nous conseillons à toutes les industries ou administrations qui importent ou exportent des matières brutes et lourdes de consulter cet ouvrage. Il serait à désirer que l'on eût des renseignements analogues et mis sous la même forme pour l'Allemagne, la Belgique, l'Autriche, l'Italie etc.

* * *