

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 2

## **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:** 21.02.2026

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

Les wagons de marchandises couverts sont disposés pour les transports de troupes par l'introduction des bancs placés perpendiculairement à la voie. Les chevaux sont généralement placés dans le sens de la longueur du wagon, à trois axes. Les têtes, réunies au milieu, laissent entre elles un espace vide suffisant pour que le garde du wagon puisse s'y tenir et donner à manger aux chevaux. Toutes les dispositions relatives aux transports des troupes et du matériel sont données dans le règlement sur le transport et celui sur le service des étapes et des chemins de fer.

Je ne m'arrêterai pas plus longtemps sur ce sujet, m'en référant aux notes et règlements joints à ce rapport.

\* \* \*

**Nordost- und Nationalbahn.** (Einges.) Die in der letzten Nr. der „Eisenbahn“ veröffentlichte Berichtigung der in der „Schweiz. Handelszeitung“ (Nr. 159) erschienenen Bemerkungen über den Anschluss der Nationalbahn an die Nordostbahn bei Oberwinterthur ist insofern nicht sehr glücklich ausgefallen, als sie selbst sich auf zwei Unrichtigkeiten stützt. Mit der Behauptung, „dass auf der Anschlussstation der Verein. Schweizerbahnen und der Tössthalbahn sämtliche Züge anhalten

müssen“ steht die ohne Zweifel auch dem Hrn. Einsender sehr wohl bekannte Bestimmung des Vertrages zwischen jenen beiden Bahnen im Widerspruch, wonach „die Züge der Verein. Schweizerbahnen nicht verpflichtet sind, auf der Anschluss-Station „anzuhalten“. Und was die Bemerkung anlangt, dass die Nationalbahn von der Nordostbahn durchaus nicht etwa auf „offener Linie“, sondern „auf der Station Oberwinterthur abzweige“, so darf sich jeder Leser eine solche Darstellung verbitten, da bekanntlich die Nordostbahn von Winterthur bis Wiesen-dangen nur eine „offene Bahnlinie“, aber durchaus keine „Station Oberwinterthur“ hat, letztere vielmehr und ausschliesslich an der Linie der Nationalbahn liegt und auch ihr allein angehört. Dieses der wahre Sachverhalt.

Anmerkung der Redaction: Wir bringen dieses „Eingesandt“, obgleich dasselbe, so wenig wie das in voriger Nummer, den ferner stehenden Lesern ein lehrreiches Bild der bestehenden Verhältnisse gibt, in der Hoffnung, die verehrlichen Einsender werden uns mit Gelegenheit ihre Anschauungen über Einmündung und Kreuzungen verschiedener Bahnen in vollständigen Abhandlungen mittheilen.

\* \* \*

## Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1875	1874		1875	1874	Différence	1875	1874	Différence
	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Nordostbahn</b>									
Engeres Netz	213	213	1 — 31 Mai	943,000	831,310	+ 111,690	4,427.—	3,902.—	+ 525.—
			depuis 1 Janvier	3,865,000	3,503,401	+ 361,599	18,146.—	16,448.—	+ 1698.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 31 Mai	115,000	101,630	+ 13,370	1,794.—	1,588.—	+ 206.—
			depuis 1 Janvier	424,900	395,077	+ 29,823	6,639.—	6,173.—	+ 466.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 31 Mai	27,000	16,022	+ 10,978	1,350.—	801.—	+ 549.—
			depuis 1 Janvier	104,200	58,006	+ 46,194	5,210.—	2,900.—	+ 2310.—
<b>Centralbahn</b>	240	240	1 — 31 Mai	1,042,000	1,014,120	+ 27,880	4,341.—	4,225.—	+ 116.—
			depuis 1 Janvier	4,388,324	4,378,547	+ 9,777	18,285.—	18,245.—	+ 40.—
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 31 Mai	14,500	17,854	— 3,354	2,900.—	3,571.—	— 671.—
			depuis 1 Janvier	62,485	70,155	— 7,670	12,497.—	14,031.—	— 1534.—
Aarg. Südbahn	20	—	1 — 31 Mai	12,400	—	—	620.—	—	—
			depuis 1 Janvier	50,432	—	—	2,521.—	—	—
<b>Suisse Occidentale</b>	332	332	1 — 31 Mai	1,093,000	1,024,550	+ 68,450	3,292.—	3,086.—	+ 206.—
			depuis 1 Janvier	4,448,000	4,400,268	+ 47,732	13,397.—	13,254.—	+ 143.—
Jougne-Eclépens	35	35	1 — 31 Mai	10,180	8,790	+ 1,390	290.—	251.—	+ 39.—
			depuis 1 Janvier	36,520	36,910	— 390	1,043.—	1,054.—	— 11.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 31 Mai	49,950	53,385	— 3,435	624.—	667.—	— 43.—
			depuis 1 Janvier	204,880	210,097	— 5,217	2,561.—	2,626.—	— 65.—
<b>Lausanne-Echallens</b>	15	7	1 — 31 Mai	7,566	2,631	—	504.—	376.—	+ 128.—
Chéseaux-Echallens 8 Kil.	eröff. 1. Juni 1874		depuis 1 Janvier	30,997	13,504	—	2,062.—	1,929.—	+ 133.—
Bulle-Romont	19	19	1 — 31 Mai	19,260	16,230	+ 3,030	1,014.—	854.—	+ 160.—
			depuis 1 Janvier	74,290	65,090	+ 9,200	3,910.—	3,426.—	+ 484.—
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b>	275	275	1 — 31 Mai	616,000	525,397	+ 90,603	2,240.—	1,910.—	+ 330.—
			depuis 1 Janvier	2,424,173	2,145,409	+ 278,764	8,815.—	7,801.—	+ 1014.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 31 Mai	26,550	22,046	+ 4,504	1,021.—	848.—	+ 173.—
			depuis 1 Janvier	100,438	90,611	+ 9,827	3,863.—	3,485.—	+ 378.—
<b>Jura - Berne</b>									
Langnau - Berne - Bienne - Neuveville	86	86	1 — 31 Mai	163,000	140,941	+ 22,059	1,895.—	1,638.—	+ 257.—
			depuis 1 Janvier	684,613	634,783	+ 49,830	7,960.—	7,381.—	+ 579.—
Bienne-Sonceboz-Chaux-de-Fonds	eröff.		1 — 31 Mai	82,000	83,422	— 1,422	1,547.—	1,574.—	— 27.—
Sonceboz-Tavannes	1. Mai 1874		depuis 1 Janvier	324,049	—	—	6,114.—	—	—
Jura Industriel	38	38	1 — 31 Mai	77,000	72,002	+ 4,998	2,026.—	1,895.—	+ 131.—
			depuis 1 Janvier	295,000	338,829	— 43,829	7,763.—	8,916.—	— 1153.—
<b>Gotthardbahn</b>									
Biasca-Locarno	eröff. 6. Dec. 1874	41	1 — 31 Mai	35,000	—	—	853.—	—	—
			depuis 1 Janvier	142,475	—	—	3,475.—	—	—
Lugano-Chiasso	20. Dec. 1874	26	1 — 31 Mai	16,800	—	—	646.—	—	—
			depuis 1 Janvier	74,909	—	—	2,881.—	—	—
<b>Localbahn: Winkeln-Herisau</b>	eröff. 12. Apr. 1875	5	1 — 31 Mai	6,851	—	—	1370.—	—	—
			depuis 12 Avril	12,403	—	—	2480.—	—	—
<b>Tössthalbahn</b>	eröff. 4. Mai 1875	26	4 — 31 Mai	19,390	—	—	—	—	—
<b>Uetlibergbahn</b>	12. Mai 1875	9,1	12 — 31 Mai	17,474	—	—	—	—	—
<b>Emmenthalbahn</b>	26. Mai 1875	24	26 — 31 Mai	4,015	—	—	—	—	—

### Kleinere Mittheilungen.

Wie der „Hand-Cour.“ vernimmt, schlägt der Verwaltungsrath der bernischen Fabrik für Eisenbahnmateriale den Actionärs

- 1) eine Reorganisation des Unternehmens und
- 2) eine Herabsetzung des Actienkapitals um die Hälfte und Statutenänderung vor.

Das weitere erforderliche Capital soll beschafft werden:

- a) durch Aufnahme eines Hypothekendarlehens im ersten Range bis auf den Belauf von höchstens 750,000 Fr.;
- b) durch Ausgabe von Prioritätsactien in Abschnitten von Fr. 250 oder von Hypothekendarobligationen mit Gewinnantheil im zweiten Range oder von beiden zugleich, zusammengekommen jedoch höchstens bis zu 750,000 Fr.

Der Vorgangszins bei den Prioritätsactien und der feste Zins bei den Obligationen mit Gewinnantheil beträgt 6 Procent.

Nachdem hierauf die Stammactien 4 Procent erhalten haben, wird ein allfälliger Mehrgewinn auf die Stamm- und Prioritätsactien oder Obligationen mit Gewinnantheil im Verhältniss des Capitals gleichmässig vertheilt.

Der vieljährige und um die Entwicklung der Eisenindustrie im Jura hochverdiente Director der L. v. Roll'schen Eisenwerke, Herr Tafel, tritt gegen Ende des Jahres von der Direction zurück. In Folge dessen fand von dem Tit. Verwaltungsrath der genannten Gesellschaft eine Neubestellung der Direction auf genannten Zeitpunkt statt. Bei dieser Neuwahl wurden Hr. Director Kinzelbach und Hr. Theiler als Directoren der Gesellschaft gewählt.

Die Eröffnung der Eisenbahn Langnau-Luzern wird einer definitiven Schlussnahme der Direction zufolge am 1. August stattfinden.

— **Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 83,70 M., Airola 89,55 M., Total 173,25 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,60 M.

\* \* \*

„Stummer's Ingenieur.“ Internationales Organ für das Gesamtgebiet des technischen Wissens und Repertorium der hervorragendsten ausländischen Fachjournalen. Herausgeber und Redacteur: Josef von Stummer-Traunfels. Abonnement: Halbjährlich fl. 10 = 20 Mark.

Inhalt: Hochofenanlage auf der königl. Eisengiesserei bei Gleiwitz (Schluss). — Der Puddelprocess (Schluss). Literatur. — Die Philologen und die Chemie. — Universal-Arbeitsmaschine. — Ueber Verwendung von roher Braunkohle beim Hochofenbetr. (Schluss). — Ein Beitrag zur Genesis der Krupp'schen Hinterladungs-Construction. — Ueber Gährungsgase aus

Sumpf- und Wasserpflanzen. — M. Burstyn's Methode der Kesseltrockenhaltung. — Dampfpumpen- und Dampfspritzen-Locomobile. — Schienenloch- und Richtmaschine. — Eine neue Methode zur Hefenbereitung. — Ueber ein neues Reagens auf Quecksilberdämpfe und die ausserordentlich grosse Flüchtigkeit des Quecksilbers. — Englischer Wochenbericht. — Der internationale Kohlenmarkt. — Submissions-Resultat.

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

#### Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>Angebot:</b></p> <p>Folgende Techniker werden gesucht:</p> <p><b>I. Ingenieur-Fach:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Mehrere tüchtige Geometer zu Katastralaufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.</li> <li>2) Ein junger Ingenieur auf das Bureau einer schweiz. Brückenbauwerkstätte.</li> </ol> <p><b>II. Maschinenbau-Fach:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500—3000.</li> <li>2) Ein junger Maschinen-Ingenieur zu Bureau-Arbeiten.</li> </ol> <p><b>III. Hochbau-Fach:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ein junger Architect nach Odessa.</li> </ol> <p>Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,<br/>Nr. 66, Mühlebachstrasse. Neumünster bei Zürich.</p> | <p><b>Nachfrage:</b></p> <p>Folgende Mitglieder suchen Stellen:</p> <p><b>I. Ingenieur-Fach:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.</li> <li>2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.</li> <li>3) Ein Geometer.</li> </ol> <p><b>II. Maschinenbau-Fach:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.</li> </ol> <p><b>Bemerkungen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.</li> <li>2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.</li> <li>3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:</li> </ol> |
|--|--|

## ANZEIGEN

Inserate für „Die EISENBAHN“ sind aufzugeben bei den Verlegern ORELL FÜSSLI & Co. (Abtheilung für Annoncen) und bei den Herren HAASENSTEIN & VÖGLER und RUDOLF MOSSE.

### Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 20. Juli nächsthin tritt für die directe Beförderung von Gütern in gewöhnlicher Fracht, aber mit abgekürzter Lieferzeit zwischen Zürich einerseits und Antwerpen, Harwich und London anderseits via Basel-Thionville-Luxemburg-Brüssel, beziehungsweise Antwerpen und Harwich ein directer Tarif in Kraft. Die Beförderung der Güter erfolgt in besondern, bis Antwerpen durchlaufenden Wagen ab Zürich je zweimal wöchentlich und zwar am Mittwoch und Samstag. Güter, die mit diesen Wagen Beförderung finden sollen, müssen der Versandt-Expedition Zürich mit allen zugehörigen Papieren Morgens vor 10 Uhr betreffenden Tags übergeben sein. Güter von weiter als Zürich her, welche für diesen Verkehr bestimmt sind, finden mit dem correspondirenden directen Wagen Beförderung, wenn sie, bis Zürich als Eilgut versandt, bis 9 1/2 Uhr Vormittags desselben Tages, und wenn sie, bis Zürich in gewöhnlicher Fracht versandt, vor 6 Uhr Abends des vorhergehenden Tages in Zürich eintreffen.

Derselbe Tarif enthält auch directe Frachtsätze für den Transport von Courier-Eilgut zwischen Zürich und London via Ostende-Dover. Die Beförderung ab Zürich erfolgt täglich mit dem Vormittags um 9 Uhr 30 Min. von Zürich nach Basel abgehenden Personenzuge.

Der Tarif kann nebst den erforderlichen Frachtbrieffen und Zoll-declarationen bei unserer Güterexpedition Zürich unentgeltlich bezogen werden.

Zürich, den 12. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4284-Z) der Schweiz. Nordostbahn.

### Schweizerische Nordostbahn.

Die Tarife für den internen und directen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr der Bözbergbahn, sowie das für diesen Verkehr massgebende schweizerische Transportreglement können bei sämtlichen Bözbergstationen eingesehen und bezogen werden.

Zürich, den 10. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4260-Z) der Schweiz. Nordostbahn.

### Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 20. Juli nächstkünftig werden viertägige Rundfahrtbilletts ab Zürich nach St. Imier, Chaux-de-Fonds und Locle zur Ausgabe kommen.

Zürich, den 9. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4261-Z) der Schweiz. Nordostbahn.

### Schweizerische Nordostbahn.

Wir machen hiemit aufmerksam, dass in naher Zeit, im Anschluss an das Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen, für den Eisenbahn-Güterverkehr ein neues Frachtbriefformular zur Einführung gelangen wird, durch welches die gegenwärtig bestehenden Formulare ausser Verwendung kommen. In Folge dessen empfehlen wir, Anschaffungen der jetzigen Formulare für den internen schweizerischen und den directen Güterverkehr mit dem Auslande auf den augenblicklichen Bedarf zu beschränken.

Zürich, den 8. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4224-Z) der Schweiz. Nordostbahn.

### Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 10. Juli werden directe Billette für Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Zürich einer- und Darmstadt und Frankfurt a. M. anderseits, ferner zwischen Winterthur und Frankfurt a. M. via Schaffhausen-Friburg-Offenburg (Kinzigthalbahn) und via Schaffhausen-Horb-Pforzheim (Nagoldbahn) ausgegeben.

Zürich, den 10. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4264-Z.) der Schweiz. Nordostbahn.

### Schweizerische Nordostbahn.

Mit dem 20. Juli nächsthin tritt für die directe Beförderung von frischem Fleisch in Eilfracht nach Paris via Basel-Belfort ab einigen schweizerischen Stationen ein Spezialtarif in Kraft, von welchem einzelne Exemplare bei unsern Verbandstationen (Brugg, Koblenz, Siggental, Baden, Zürich, Zug, Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld, Romanshorn, Rorschach und Kreuzlingen), unentgeltlich bezogen werden können.

Zürich, den 10. Juli 1875.

Die Direction  
(H-4262-Z.) der Schweiz. Nordostbahn.