

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 4

## 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:** 10.01.2026

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

verdoppelte Aufmerksamkeit auf die Verrichtungen des Personales die Spalte abzubrechen, um wie viel mehr sollten dies gerade die kleineren Gesellschaften beachten, welche weder das Eine ganz noch das Andere genugend haben, statt zu warten, bis das Gesetz sich in seiner Schärfe gegen sie fühlbar machen wird. Damit ist nicht viel gethan, wenn man vor Thorschluss die von andern entworfenen Reglemente copirt und deren Instructionen abschreibt; es gehört mehr dazu, um zu vermeiden, dass das Publicum mit der Anwendung des Gesetzes gegen die jene Eisenbahn zu experimentiren beginne. (Forts. folgt.)

### Kleinere Mittheilungen.

**Nordostbahn.** Die festliche Befahrung der Bötzbergbahn findet am 31. Juli statt. Am 2. August wird sodann diese Linie dem Betrieb übergeben.

**Bern-Luzern-Bahn.** Die officielle Collaudation fand den 28. Juli statt. Die Betriebsöffnung soll dann definitiv Montag, den 2. August stattfinden. Von einer Eröffnungsfeierlichkeit wird Umgang genommen.

**Gotthardbahnen.** Nach dem „Corriere del Lario“ steht die amtliche Inauguration der Linie Guzza-Como nächster Tage bevor. Bereits bewegen sich Züge auf dieser Linie.

Über die *Fusion der Eisenbahnen in der Westschweiz* schreibt der Schweiz. Volksfreund: „Am 24. und 25. Juli haben die Directoren der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Suisse Occidentale eine Fusion abgeschlossen und den Grund der Vereinigten Schweizerischen Westbahnen gelegt. Vorerst sollen die beiden Unternehmungen in ihrem Soll und Haben noch getrennt verwaltet werden; aber die Betriebsrechnung wird eine gemeinschaftliche und über kurz oder lang soll die vollständige Fusion erfolgen. Aus Delegationen der beiden Verwaltungsräthe und für den Betrieb eine einheitliche Direction gebildet. Zwischen Basel und Genf, zwischen Chaux-de-Fonds und Basel, und zwischen Genf und Luzern sollen baldigst Schnellzüge eingerichtet werden; man spricht sogar von einem Nachteilzug zwischen Basel und Genf. Die vereinigten Bahnen werden später auch directe Züge nach Winterthur und Singen combiniren und hoffen die Schweiz Centralbahn bald ebenfalls in ihre Gesellschaft eintreten zu sehen.“ — Die Linie durch das Münsterthal von Basel nach Biel soll am 10. oder 20. August dem Betrieb übergeben werden, wenn das Wetter die Vollendung der Arbeiten gestattet. Auf den gleichen Zeitpunkt soll die Entlebuchlinie dem Verkehr geöffnet werden.“

Ebenso erwähnt das Coursblatt von H. Maunoir & Co. in Genf, das Gerücht, dass zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, den Bernischen Jurabahnen und der Suisse Occidentale Unterhandlungen über gemeinsamen Betrieb oder über eine Fusion im Gange seien. Gleichzeitig unterhandeln indessen die Suisse Occidentale über eine Betriebsverpachtung an Pariser Financiers.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 31,00 M., Airolo 28,80 M., Total 59,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 8,54 M.

— In Göschenen ist seit dem 27. diess Strike ausgebrochen. Die Arbeiter besetzten den Tunneleingang, die Strasse und die umliegenden Häuser und da sie sich weder durch Plakate noch durch Rede des Gemeindepräsidenten beruhigen liessen, wurden sie durch aufgebotenen Soldaten angegriffen, worauf sie sich mit Zurücklassung von zwei Todten zerstreuten.

**Simplonbahn.** Der Appelhof von Turin hat die für die Erstellung der Eisenbahn durch das Val d'Ossola gegründete Gesellschaft Lavallette der im Jahr 1857 erlangten Concession, sowie der für die Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten haftenden Caution von Fr. 209,000 verlustig erklärt und zudem zu den Kosten verurtheilt.

#### Unfälle:

**Nationalbahn.** In Steckborn ist laut dem Landboten am Abend des 26. Juli ein von Winterthur kommender Personenzug auf einige Güterwagen gestossen. Locomotive dienstunfähig, 1 Wagen mit Stickmaschinen zertrümmert, einige Wagen stark beschädigt.

Am 18. Juli halb zwei Uhr Nachmittags ist der Schacht des Tunnels von Montmelon bei St. Ursanne eingestürzt. Glücklicherweise hatte Allarmruf die Arbeiter im Tunnel zur eiligsten Flucht gebracht.

### Literatur.

St. Signal- und technisches Betriebsreglement für die russischen Eisenbahnen. Kritisch beleuchtet von F. Waruschow-Jarociewicz, Oberbeamter der russischen Eisenbahnen. Weimar 1875. Bernhard Fr. Voigt. Diese beiden ministeriellen Verordnungen vom 31. Jan. und 30. Mai 1874 werden uns hier in einer möglichst wörtlichen Uebersetzung übergeben und finden sich jeweilen den Paragraphen beigelegt die kritischen Bemerkungen des Verfassers. Derselbe geht von der Ansicht aus, dass die russischen Eisenbahnen wohl thun, in ihren Betriebsinstitutionen sich an die Erfahrungen des Auslandes, hauptsächlich Deutschlands und Oesterreichs anzulehnen und verweist auf die Mangelhaftigkeit und Unthunlichkeit mancher russischer Einrichtungen. Es ist für den Betriebsbeamten interessant und lehrreich, diese russischen Verordnungen mit den bestehenden Reglementen und Instructionen Oesterreichs und Deutschlands zu vergleichen.

Es wäre allerdings wünschenswerth, wenn die den einzelnen Paragraphen angehängten Bemerkungen des Verfassers durch einen besondern Druck vom Texte selbst unterschieden worden wären.

St. Der Wagenmangel, seine Entstehung und Ursachen, sowie Andeutungen zur Abwehr desselben, von A. Kirberg, Wagenvorsteher der Rheinischen Eisenbahn. In dieser kleinen, vom Verein zur Wahrung der wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westphalen als Supplement zu dessen Mittheilungen herausgegebenen Broschüre versucht der Verfasser, gestützt auf practische Erfahrungen unter schwierigen Verhältnissen, die Mittel zur Bekämpfung des in den letzten Jahren in empfindlicher Weise aufgetretenen Wagenmangels anzugeben und macht dabei manche beachtenswerthe Vorschläge. — Wenn auch in erster Linie die Absicht vorliegt, hauptsächlich die Interessen des Kohlenverkehrs auf den rheinisch-westphälischen und benachbarten Bahnen zu erörtern, so hat diese Frage doch ein allgemeines und weitergehendes Interesse. Allerdings sind Handel und Industrie in Folge ihrer Krisis bei Weitem nicht mehr in der

Lage, die früheren Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen zu stellen; allein im wirthschaftlichen Leben haben bereits öfter die Zeiten des ungehemmten Gedeihens mit solchen Krisen gewechselt und auf die bösen Zeiten sind wieder bessere gefolgt, so dass der jetzige Moment gewiss geeignet ist, sich auf die wieder voraussichtlich eintretenden höhern Anforderungen an die Verkehrsanstalten durch Studium der Verhältnisse vorzubereiten. — Soweit sich nun die Auseinandersetzung des Verfassers mehr auf die allgemeinen Verhältnisse beziehen, weist er die Unzulänglichkeit der von einzelnen Verwaltungen in der Zeit des grössten Wagenmangels getroffenen Massregeln nach (Einschränkung in der Benutzung der Wagen, Leihen der Wagen von andern Verwaltungen oder von Leihanstalten, Ueberlassung von Wagen an grössere Etablissements etc.), Einstellung von Privatwagen mit eingeschränkter Verwendung).

Er führt dann aus, dass nur durch Theilung der Arbeit die höchsten Resultate des Transportbetriebes zu erreichen sind, dass alle Eisenbahnen ihre Aufgabe lediglich im Geschäfte als Transportführer zu machen, Consumenten und Producenten dagegen nur als Transportgeber aufzutreten haben; dass letztere durch rasche Be- und Entladung der ihnen überwiesenen Wagen wesentlich zur Ausnutzung des vorhandenen Wagenparks mitwirken, dass auf gehörige Ausnutzung auch der fremden Wagen, eventuell durch Gewährung von Prämien und Tantiemen an das beteiligte Stationspersonal, sowie durch unausgesetzte Controle seitens dazu geeigneter Beamten hingewirkt werden muss; der Verfasser berührt dann die Bildung und Thätigkeit der Dispositionstellen für den Wagenpark einer Bahn und empfiehlt die Herstellung grösserer Wagenverbände für benachbarte Bahnen. Er gedenkt dann bezüglich der Ausnutzung der Wagen der in neuerer Zeit auf vielen Bahnen angelegten Umladeetappen und der durch dieselben erzielten günstigen Resultate, ferner der Anordnung und Einrichtung der Güter- und Rangirbahnhöfe, der Trennung der letzteren von den Personenbahnhöfen, ferner der Verwendung mechanischer Einrichtungen (Krahne, Drehscheiben) auf den Güterstationen.

Im Weiteren geht dann der Verfasser auf die Besprechung der besonders in den Kohlen- und Industriebezirken entstandenen Uebelstände, auf die Einwirkung der Wagenreparaturen auf den Wagenmangel und auf die Construction der Fahrpläne über.

Die Schrift bietet vieles Lehrreiche und kann bestens der Lectüre und Beherzigung empfohlen werden.

### Eingegangene Drucksachen.

- Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Organ des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; herausgegeben von E. Heusinger von Waldegg. 30. Jahrgang, Neue Folge, XII. Band 1875. (4. Heft mit 7 Holzschnittfiguren, 2 Tafeln Zeichnungen und 3 Tafeln in Text.)
- Toggenburgerbahn. Fünfter Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung der Actionäre für das Jahr 1874.
- Bödelibahn, I. Section der Brünigbahn. Jahresbericht an die ordentliche Generalversammlung der Actionäre vom 17. Juli 1875 über das Geschäftsjahr 1874.
- Compagnies des chemins de fer de la Suisse occidentale. Rapport du Conseil d'Administration à la troisième Assemblée Générale ordinaire et extraordinaire, du 26 Juin 1875.
- Exposition internationale et Congrès d'hygiène et de sauvetage de 1876 à Bruxelles sous la haute protection de S. M. le roi, la présidence d'honneur de S. A. R. Monseigneur le Comte de Flandre et le Patronage de la ville de Bruxelles. Exposé et Programme. Bruxelles 1875.
- Considerazioni intorno alla ferrovia diretta fra Parigi e Costantinopoli indirizzate al prossimo congresso geografico da Matteo Thunn. Padova premiata tipografia alla Minerva 1875.

\* \* \* Eisenpreise. Für nähere Auskunft siehe Bd. II, Nr. 26.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,00 - 175,70	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,8 - 37,9	" 171,60 - 178,70	dito
Street rails	" 187,70 - 212,80	Tyne u. Tees	
Steel rails	" 236,90 - 254,-	Wales	
	" 257,- - 269,-	Liverpool u. Hull	

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

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

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

- A n g e b o t :**  
Folgende Techniker werden gesucht:
- I. Ingenieur-Fach:
    - Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
    - Ein Ingenieur auf ein statisches Ingenieurbüro.
  - II. Maschinenbau-Fach:
    - Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
  - III. Hochbau-Fach:
    - Ein junger Architect nach Odessa.
- N a c h f r a g e :**  
Folgende Mitglieder suchen Stellen:
- I. Ingenieur-Fach:
    - Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
  - II. Maschinenbau-Fach:
    - Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
    - Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
    - Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,  
Nr. 66, Mühlbachstrasse, Neumünster bei Zürich.

<sup>\*)</sup> Vorrätig bei Orell Füssli & Co, in Zürich.