

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	2/3 (1875)
Heft:	5
Artikel:	Internationale Ausstellung und Congress für Gesundheitspflege und Rettungswesen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-3847

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: 22.02.2026

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

den Eisenbahnverkehr schwer ins Gewicht fallenden Eisenindustrie Deutschlands lastet.

In den Jahren 1870-73 hatten Privateisenbahngesellschaften wie Regierungen mit Ueberanspannung der Kräfte an der Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes gearbeitet, wodurch die Preise der Arbeit und der Lebensbedürfnisse eine bedeutende Höhe erreichten.

Die Folgen hiervon waren, dass sich das Capital, zudem noch vom Wiener Krach erschreckt und durch die preussische Eisenbahn-Enquêtecommission beunruhigt, immer mehr von den Eisenbahn-Unternehmungen zurückzog, und denselben die nothwendigsten Ergänzungen ihrer Netze finanziell erschwerte.

In der Schwindelperiode 1869-73 wurden zahlreiche den Eisenbahnen dienende Etablissements gegründet, die produktiven Kräfte krankhaft erhöht. Da zur Zeit sowohl Privat- als Staats-Bahnen mit Neubauten sehr zurückhalten müssen, so befinden sich neue und alte Etablissements, besonders diejenigen der Eisenindustrie in einer trostlosen Situation mit wenig Aussicht auf bessere Zukunft, denn wenn sie nicht ganz einstellen wollen, finden sie in Folge der Concurrenz von Belgien, Frankreich und England nur einen verlustbringenden Umsatz.

Während Belgien, Frankreich, Italien, Russland und Amerika durch Zölle ihre inländische Industrie zu schützen suchen, so hat der deutsche Reichstag vom 1. Januar 1877 ab den Zoll auf Eisenfabrikate ganz aufgehoben. Wenn die Inkraftsetzung des betreffenden Gesetzes nicht etwas hinausgeschoben wird, so würde die den Bedarf weit übersteigende Production bis dahin den Ruin vieler Werke herbeiführen. Die Rentabilität vieler deutscher Bahnen ist mit der deutschen Eisenindustrie, die den Güterverkehr sichert, enge verbunden, und es ist zu wünschen, dass nicht durch ferneres Ausblasen von Hochöfen die sinkenden Kohlenpreise unter die normale Höhe früherer Jahre heruntersinken. Der Mangel an Gleichmässigkeit der Production hat eine lähmende Wirkung aufs Capital und die industrielle Entwicklung überhaupt und wenn es dem Auslande gelingt, sich eines Theiles des deutschen Marktes zu bemächtigen, so werden die Nachtheile für's deutsche Capital noch allgemeiner empfindlich und anhaltend und sobald die einheimische Industrie vermittelst niedriger ausländischer Preise lahm gelegt und die deutsche Production reducirt ist, so werden die ausländischen Preise in die Höhe schnellen. Der Vortheil niedriger Preise, deren sich die Consumenten jetzt freuen, wird zu deren Nachtheil aufgewogen durch die Steigerung derselben, welche in Folge der Schwankung vom Extreme der Ueberproduction in's Extrem der ungenügenden Production eintritt. Jedermann war erstaunt, wie Frankreich die fünf Milliarden Kriegsschädigung ohne Störung seines Handels erlegen konnte und durch seine maassvolle Handelspolitik den inländischen Markt vor zu grossen Schwankungen zu schützen versteht.

Obgleich England sich in den Laufe der Jahre eine Fertigkeit im Welthandel erworben hatte, waren doch seine Krisen in den letzten Jahren stärker, als diejenigen in Belgien und Frankreich und es ist die englische Eisenindustrie um so mehr gefährdet, als sie im Vergleich zum Ackerbau übermäßig entwickelt wurde.

Da in Deutschland die Industrie im Verhältniss zu den andern Factoren des Lebens noch nicht so unverhältnismässig gesteigert ist, so sollte es mit weniger Schwierigkeiten verbunden sein, in eine gesunde Bahn einzulenden, wozu die deutschen Bahnen durch Ansetzung billiger Tarife für Ausfuhr von Kohlen und Eisen in's Ausland viel beitragen können.

Herr Mevissen hat das Jahr 1874 mit Bezug auf Eisenbahntarife als ein Jahr des Rückschrittes zu bezeichnen. Die angebahnnte Verständigung der Rheinischen mit den grossen Nachbar-Gesellschaften musste ins Stocken gerathen, als dieselben die Tarife der Transporte um 20% erhöhten, was erstere als nachtheilig für die Industrie und die Gesellschaft erachtete. Sie selbst hielt zurück und erhöhte nur einen Theil ihrer Tarife um 10%, andere sehr niedrige so wenig als möglich, an der früher geäusserten Anschauung festhaltend, dass das Tarifwesen nur durch eine freiwillige Verständigung der deutschen Bahngesellschaften glücklich regulirt werden könnte, während die Bestrebungen, durch eine zwangswise einzuführende Uniformität der Classification, die oft der Natur der Verhältnisse zuwider laufen muss, nur ein unerreichbares Ideal zu erreichen suchen, den practischen Fortschritt aber verunmöglichen und in's Ungewisse hinausschieben. Wir glauben, dass nur diejenigen Bestrebungen der Oberaufsichtsbehörden Erfolg haben, welche dahin gehen, Verständigung unter den einzelnen Verwaltungen herbeizuführen, was bei der Divergenz der Interessen nicht sehr leicht ist, hoffen aber, dass wenigstens durch die drei rheinischen Bahnen die 1873 vereinbarte Verständigung in Bezug auf Classi-

fication und Tarifirung wieder aufgenommen und formell erhärtet werde.

Im Betriebe ist eine Rückkehr zu mehr normalen Verhältnissen zu constatiren. Die hohen Löhne aller Arbeiter sind im Abnehmen und es stehen damit mehr Sparsamkeit und Pünktlichkeit im Dienste in Aussicht; damit sind die Folgen der Schwindelperiode: Arbeitsscheu und Vergeudung noch nicht überwunden und wird man kaum wieder den Standpunkt des Jahres 1869 erreichen. Der den Betrieb schwer belastende Posten der erhöhten Gehalte, verbunden mit Beschränkung der täglichen Arbeitszeit, welche durch Verfügungen der Oberaufsichtsbehörden zur vermeintlichen Erhöhung der Sicherheit veranlasst wurde, kann nur durch die früher normale Steigerung des Verkehrs und strenge Oeconomie in der Verwaltung compensirt werden.

Der Posten für Expeditions-, Zugs- und Streckenpersonal betrug 1870 pro Kilometer rund Fr. 5,330 und 1874 Fr. 7,560.

Wenn die Abneigung der Börse gegen Eisenbahnpapiere nicht zunehmen soll, so müssen übermässige Baukosten neuer Linien, die sich am Ende wieder in hohen Tarifen und geringer Leistung zum Nachtheil der volkswirtschaftlichen Interessen rächen, vermieden werden können.

Die grosse Competenz der die Eisenbahnen überwachenden Regierungsorgane haben auch eine entsprechende Verantwortlichkeit, ihre Macht im wirklichen öffentlichen Interesse zu gebrauchen und nicht die Selbstständigkeit der Privatbahnen, die sich auch gegenüber dem Staat durch ihre Concessions geschützt glaubten, zu Gunsten momentaner Eingebungen mit Ausserachtlassung weiterer Consequenzen, allzusehr zu beengen.

Zur Klarlegung des Finanzplanes der Rheinischen Bahn wird noch darauf hingedeutet, dass es oft gar nicht im freien Ermessen einer Gesellschaft liege, ob sie gewisse, ihr Netz ergänzende Strecken bauen wolle oder nicht, da sie durch Concurrenz zu den Ergänzungen gezwungen werde. Gegenüber der drohenden Concurrenz müssen die deutschen Bahnen einen fortwährenden Kampf ums Dasein bestehen. Manche Linien, die wachsender Concurrenz unthätig zugesehen, unterlagen, andere bauten zu kühn drauf los und gingen dann an den vielen unrentablen Bahnen zu Grunde. Grosses Linien mit bedeutender Rendite gibt es heutzutage in Deutschland nicht mehr zu bauen, hie und da noch eine kleine Bahn mit starkem Localverkehr. Nur noch grosse bestehende Gesellschaften tragen heute die Kraft und die Fähigkeit in sich, eine Linie billig zu bauen und sie durch die ersten magern Jahre hindurchzuschießen. Aber auch diesen Gesellschaften steht die Uebermacht der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber, die nach dem Grundsatz: *divide et impera*, eine Fusion der Privatbahnen auf alle mögliche Weise zu hinterreiben sucht, während doch dem Aufgehen der Privatbahnen in die Staatsbahnen unausweichlich eine Erschlaffung der letztern auf dem Fusse folgen würde, denn diese Aufgabe würde zu gross für einen Mann, und in den richtigen Entscheidungen trüte sogleich Politik an die Stelle der Verkehrsinteressen. In mässiger Ausdehnung sind hingegen die Staatsbahnen das beste Controllmittel der Privatgesellschaften. Fehlen jene aber gänzlich, so dictirt die hohe Finanz lediglich nach ihrem Interesse dem Verkehrs ihre Bedingungen. Die Verwaltung wird zu ihrem Monopol, wo sie nur ergebene Leute brauchen können, die tüchtigsten Kräfte aber gerade dadurch oft ferne halten. Das gemischte System ist wohl das zweckmässigste für das deutsche Reich. Es lässt dem Staat volle Initiative in Eisenbahnsachen und befähigt ihn, da es ja selbst Eisenbahnen hat, zu einer richtigen Auffassung der jeweiligen Lage der Privatbahnen.

Bei unsfern so viel kleineren Verhältnissen wird ein energetisches und thätiges Eisenbahndepartement vollkommen genügen. Der Mangel eigener Eisenbahnen ersetzt in hohem Maasse die unmittelbare Anschauung der Verhältnisse, die ja bei uns immer möglich ist.

* * *

Internationale Ausstellung und Congress für Gesundheitspflege und Rettungswesen.

(Correspondenz von Bern).

Unter den zahlreichen Ausstellungen, welche alljährlich stattfinden, verdient diejenige, welche für „Gesundheitspflege und Rettungswesen“ nächstes Jahr in Brüssel stattfinden soll, ihres humanen Zweckes wegen besondere Beachtung. Dieselbe wird von einer Actiengesellschaft veranstaltet, an deren Spitze Generalleutnant Renard steht. Mit der Ausstellung wird ein Congress verbunden. Während an letzterem alle die Ausstellungsgegenstände betreffenden Fragen discutirt werden, soll die Ausstellung selbst Alles vor Augen führen, was der menschliche Geist zur Erhaltung und Verbesserung des menschlichen

Lebens und zur Sicherung des Wohlstandes der Völker erfunden hat. Die ausgestellten Gegenstände und das Verfahren bei Benutzung derselben sollen einer genauen Prüfung unterworfen und, wo immer möglich, ihre Nützlichkeit und Anwendung in populären Vorträgen besprochen werden. Diese Vorträge sollen zusammengestellt, gedruckt und zu sehr mässigen Preisen verkauft werden, um die Grundsätze der Gesundheitspflege und des Rettungswesens auf diese Weise zu verbreiten.

Auch die Arbeiten der verschiedenen Classen des Congresses werden gedruckt und einen Codex bilden, welcher den öffentlichen Verwaltungen und den Privaten zum Consultiren sehr nützlich sein dürfte.

Das Gesellschaftscapital ist auf 600,000 Fr. festgestellt, welches durch 3000 Actien zu je 200 Fr. beschafft werden soll. 100 Fr. per Actie werden nach der Zeichnung einbezahlt; für den Rest hat der Verwaltungsrath den Zahlungstermin noch näher festzusetzen.

Jeder Actionär hat das Recht, den Congress-Sitzungen beizuwohnen. Wer wenigstens 5 Actien zeichnet, gehört zum Congresse und erhält alle Publicationen desselben. Wer wenigstens 10 Actien zeichnet, hat überdies Anspruch auf eine persönliche Eintrittskarte für die ganze Dauer der Ausstellung.

Indem wir Ihnen hievon Kenntniss geben, machen wir Sie darauf aufmerksam, dass der bezügliche Aufruf des Vorstandes der Gesellschaft, das Programm und Formular für Zeichnung von Actien beim Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement bezogen werden kann.

Von einer Organisation der Besichtigung dieser Ausstellung und des Congresses von Bundeswegen wird abstrahirt und den Cantonen, Gesellschaften und Privaten die Beteiligung und dahierige Anordnungen überlassen.

Meldungen für Zeichnung von Actien nimmt auch die Redaction der „Eisenbahn“ in Empfang.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardbahn. Ueber die Unruhen in Göschenen gibt eine Correspondenz aus Uri im „Vaterland“ folgende weitere Einzelheiten: Als die Mannschaft, ein Detachement bewaffneter Freiwilliger, das auf Wagen nach Göschenen gesandt worden, sah, wie keine Aufforderung die Arbeiter zur Ruhe bringen konnte, gab sie Feuer, aber absichtlich über die Arbeiter hinaus. Als dessen ungeachtet dieselben nicht wichen, sondern die Steine wie Schneeflocken von den Anhöhen hinunter flogen, folgte eine zweite Salve, welche drei Arbeiter tötete und mehrere verwundete. Um halb 7 Uhr Abends berichtete ein Telegramm des Führers des Detachements: „Strassen und Anhöhen überfüllt von Italienern. Steinregen auf Soldaten. Feuer tötete und verwundete Italiener. Sender Leute, Waffen und Munition.“ Die Standescommission in Altdorf versammelte sich sofort und ordnete weitere Hülfeleistungen an. Nachts halb 10 Uhr traf ein zweites Telegramm ein, lautend: „Wenig Leute, wenig Munition, Hülfsmannschaft notwendig, ansonst Verhaftungen unmöglich. Mehrere Tode, einige Verwundete. Zusammenrottungen unterdrückt. Strassen gänzlich leer.“ Wieder versammelte sich die Standescommission und verfügte die sofortige Einberufung einer Auszüger-Compagnie und stellte dieselbe, sowie die schon in Göschenen befindliche Mannschaft unter den Oberbefehl des Hrn. Commandanten Dom. Epp, welcher als Militär- und Polizeicommissär mit Vollmacht ausgerüstet wurde. Am 29. Juli früh 6 Uhr reiste die Compagnie, gehörig bewaffnet und ausgerüstet, auf Leiterwagen nach Göschenen ab und Nachmittags folgte mit der Post auch das Verhöramt dortherin. Um halb 5 Uhr berichtete ein Telegramm des Hrn. Commandanten: „Bereits alles ruhig. Arbeiten wieder aufgenommen. Heute Abend werden Verhaftungen vorgenommen. Hoffe, morgen wieder heimzukehren.“

Damit ist die Strike als beendigt zu betrachten.

— Auf die in der Presse laut gewordene Behauptung, die Kosten des Unternehmens werden den Voranschlag um 60 oder mehr Millionen überschreiten, erwidert die Direction: „Es ist zur Stunde kaum möglich, über diesen Punct ein sicheres Urtheil abzugeben. Wir wissen bis jetzt, dass der grosse Gotthardtunnel unter der Annahme, dass er etwa zur Hälfte ausgemauert werden müsse, 10 Millionen Fr. unter dem Voranschlage der internationalen Commission veraccordirt worden ist, dass dagegen die tessinischen Thal-Linien, welche mit zweispurigen Tunnels- und Kunstbauten, mit wesentlich vermindernden Steigungen und überpaupt mit für den internationalen Verkehr berechneten Anlagen ausgeführt worden sind, erheblich mehr kosten, als der seiner Zeit für einfache Localbahnen berechnete Kosten-Devis angenommen hat. Wie sich die Kosten der noch zu erstellenden Zugangslinien gegenüber dem von der internationalen Commission angenommenen Kostenvoranschlage der Herren Beckh und Gerwig vom Jahre 1865 verhalten werden, wird erst nach genauerer Feststellung und Berechnung der Projekte zu bemessen sein. Sollte übrigens jener vor zehn Jahren angefertigte Kostenvoranschlag auch um 20 oder 30 Millionen überschritten werden, so würde das nicht auffälliger sein, als wenn die Entlebucherbahn 1 bis 2 Millionen oder 20% mehr kostet, als man vor Jahren berechnet hat. Erschreckend wäre eine solche Mehrausgabe ebenso wenig. Die Gotthardbahn kann in Folge der vielen neuen Linien auch auf ganz andere Zufüsse rechnen, als man seiner Zeit angenommen hat.“

Fortschritt des Firststollens im Monat Juli:

Seite Göschenen	115,50 m.
„ Airolo	127,50 m.
	243,00 m.

Demnach im Mittel 8 Meter per Tag.

Steinbrüche. Die Eisenbahngebäude in nächster Nähe und in weiterer Umgebung haben in die solothurnische Steinindustrie, die sich sonst schon seit vielen Jahren eines guten Gedeihens erfreute, einen gewaltigen Aufschwung gebracht. Von Dulliken bis Eggerkingen sind dieses Jahr am Engel-

berg und Jura gegen ein Dutzend Steinbrüche neu geöffnet worden und in ältern, deren Ausbeutung nur lässig betrieben worden, wird mit vermehrten Kräften gearbeitet.

Klöntalstrasse. Glarus. Vor einigen Wochen hat Herr Oberst Schindler vollständige Pläne und Kostenberechnungen über das Klöntalerstrassen project der Strassen- und Baucommission eingereicht und zwar sind dabei die verschiedenen ausführbaren Projekte, über ein halbes Dutzend an der Zahl, in erschöpferster Weise behandelt. Die Kosten derselben bis in's Vorauen variieren in runder Summe zwischen Fr. 290,000 und Fr. 380,000. Die Strassenbreite ist in den Plänen, analog der Sernthalstrasse und der Klausenstrasse zu 16 Fuss angenommen.

Effretikon-Wetzikon-Hinwil. Mittwoch den 28. Juli fand in Pfäffikon die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinwil statt und hatte einen sehr kurzen Verlauf. Vorsitzender war Herr Stadtrath Landolt. Anwesend waren circa 30–35 Mann, welche zu 500 Stimmen repräsentirten. Über den Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen referierte Hr. Peyer im Hof und verwies in der Hauptrache auf den gedruckt vorliegenden Bericht und die Rechnung. Für das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrathes, Hrn. Präsident Strehler, wurde Herr Statthalter Frick mit 297 Stimmen gewählt. Herr Präsident Kündig erhielt 235 Stimmen.

Als Präsident des Verwaltungsrathes wurde wieder bestätigt Herr Füsprech Meili, Herr Statthalter Frick erhielt 243 Stimmen. — Zu Rechnungsrevisoren wurden offen gewählt die Herren Präsident Kündig, Kantsrath Gujer und Präsident Enderli.

Bern-Luzern-Bahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Luzern-Bahn statt. Der in mehreren Partien äusserst schwierige Bahnbau wurde in allen Theilen mit besonderer Sorgfalt erstellt befinden und ist vollkommen betriebsfähig mit einziger Ausnahme des Zimmeregg-tunnels, dessen Vollendung, resp. Inbetriebsetzung jedoch auf den 2. August, als dem Tage der Betriebseröffnung der Bahlinie, außer allem Zweifel stand. Da aber die Centralbahn Anstände macht bezüglich des Fahrplans der neuen Bahn, so muss diese Eröffnung verschoben werden, bis der Bundesrat über die dahierigen Anstände entschieden haben wird.

Die Entlebuchbahn gehört zu den interessantesten Linien und wird ohne Zweifel von den Touristen fleissig frequentirt werden. Diese haben einen vortrefflichen Wegweiser erhalten durch das nach Inhalt und Form gleich empfehlenswerthe Werk: „Die Bern-Luzern-Bahn. Den Touristen geschildert von Abraham Roth.“ (Bern, J. Dalp'sche Buchhandlung.)

Der technisch interessanteste Theil der neuen Bahn beginnt nach Schäfheim. Die Bahn läuft hier neben der Emme, welche zur Zeit der Hochwasser einen äusserst wilden Charakter anzunehmen pflegt. Die Linie ist gegen diesen heimtückischen Feind durch zwei- und dreifache Wuhren und Dämme gesichert. In dieser Beziehung ist namentlich die Strecke zwischen Entlebuch und Wohlhausen interessant. Es sind auf dieser kurzen Strecke vier Tunnels und die Damm- und Uferbauteile gehörten zu dem Grossartigsten, was im schweizerischen Eisenbahnbau schon geleistet worden. „Der Reisende“, sagt der Verfasser des obigen Büchleins mit Recht, „der Reisende, der hier auf glatten Schienen dahinfliest, hat kaum eine Ahnung davon, welche Mühe es kostete, diese Bahn zu ebnen und sicher zu ebnen.“

Fusion der Vereinigten Schweizerischen Westbahnen. Ueber diesen Gegenstand, der namentlich in der Westschweiz die Gemüther stark beschäftigt, wird dem „Nouvelliste Vaudois“ geschrieben:

Am 1. August versammelten sich in Bern die Delegirten von 15 schweizerischen Banken, um die Sachlage zu prüfen. Anderseits gehen die Herren Stämpfli, Präsident der eidg. Bank, und Marti, einer der Directoren der Jura-Bernbahn, nach Paris, um sich mit einer Gruppe Pariser Banquiers ins Vernehmen zu setzen, behufs Erhebung eines Anleihens von 16 Millionen, welche die Westbahnen nöthig haben, um wieder ins Geleise zu kommen. Sobald diese Delegirten zurück sind, wird eine neue Conferenz in Biel stattfinden, woselbst alsdann das genaue Resultat der mühsamen Unterhandlungen eröffnet werden wird, die behufs der für die Zukunft beider Bahngesellschaften als nothwendig erachteten Betriebsvereinbarung angebahnt worden sind. Diese zweite Conferenz dürfte Mittwochs oder Donnerstags nächstthin stattfinden.

Bötzbergbahn. Collaudatin den 31. Juli. Den „Basl. Nachrichten“ wird darüber geschrieben: Die Festfahrt von Brugg nach Basel mit Frühstück im Bahnhof Basel und Rückfahrt 11 Uhr 30 M. nach Brugg ist in bester Weise vor sich gegangen. Es waren 130 Theilnehmer: Directoren, Betriebspersonal, Ingenieur, Gründungscomitee und Vertreter der subventionirenden Gemeinden. Beinahe an allen Stationen erfolgte Empfang mit Böllerschüssen, Musik, Gesang, jedoch ohne Reden und die Bevölkerung war im Allgemeinen etwas kühl. Der Bahnbau hat überall Befriedigung erregt, selbst der berüme Ueckerdamm oberhalb Frick hat die Probe gut bestanden. Bewunderung erregten die Eisenbahnbrücke bei Auggst, der Bötzberg-Tunnel und die Aarbrücke bei Altenburg. Um 3 Uhr Ankunft in Baden. Banquet im prachtvollen Concertsaale des Curhauses.

Der Präsident der Nordostbahn, Peyer im Hof, tostirte auf das Bötzbergcomite und die Bauleitung. Nationalrat Müech, Präsident des Bötzbergcomites, auf die Gründer der Bötzbergbahn und die Energie der Gemeinden, auf die beiden Baugesellschaften, Nordostbahn und Centralbahn, und auf das technische Baupersonal von oben bis unten.

Unfälle:

Centralbahn. In Wangen hat den 12. Juli beim dortigen Brückenbau wieder ein Unfall stattgefunden. Einige Arbeiter waren mit Herablassen eines hölzernen Rohres durch die Luftkammer in dem Caisson beschäftigt, das angebrachte Seil zerriss und das Rohr stürzte auf eine Klappe der Luftkammer, welche sich öffnete, worauf die ganze Masse Luft, welche sich in dem Caisson befand, plötzlich ausströmte und sämtliche Arbeiter, die sich in der Nähe befanden, in die Höhe schleuderte. Ein Bauführer, Simons, stürzte in die hochangeschwollene Aare, konnte sich aber durch Schwimmen retten. Ein anderer Aufseher, Gindali, und ein Zimmermann Namens Arber erlitten beim Sturze Achselbrüche. Dreizehn andere Arbeiter, die sich bei 50' Tiefe unter Wasser in dem Caisson befanden, haben sich bei dem Sinken des Caissons und Eindringen des Wassers mit Mühe das Leben retten können.

Centralbahn. Letzten Freitag den 30. Juli in der Frühe verunglückte am Dürrenberg ob Trimbach der Bahnhofarbeiter Hodel aus dem Canton Luzern gebürtig, Vater von zwei kleinen Kindern. Derselbe sollte Bremserdienste auf der Baslerlinie thun, hatte sich etwas verschlafen und wollte, da er in Trimbach wohnte, auf den bergen fahrenden Zug aufspringen, um seine Dienstverrichtungen auf dem Zuge besorgen zu können, that jedoch einen Fehlritt. Der rechte Fuss geriet unter die Räder, so dass die Unterschenkelamputation oberhalb dem Knöchel vorgenommen werden musste.