

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

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>

Voici le devis approximatif des 6 kilomètres dont il s'agit :

Terrains.

	m ²	fr.	fr.	fr.
Commune de Genève	11,000 à 15,00	=	165,000	
Commune du Petit-Saconnex	18,000 à 7,50	=	135,000	
Commune du Prégny	15,000 à 5,00	=	75,000	
Commune du Grand-Saconnex	22,000 à 3,00	=	66,000	
				441,000

Terrassement.

	m ³	fr.	fr.
	48,000 à 2,00	=	96,000

Travaux d'art.

	fr.	fr.
4 aqueducs de 0,60 d'ouverture	à 650,00	= 2,600
16 buses de 0,25 de diamètre	à 130,00	= 2,080
13,000 mètres cubes de murs	à 18,00	= 23,400
16 passages à niveau	à 200,00	= 3,200
5,000 m ² de déviations de chemins	à 150,00	= 7,500
		38,780

Voie courante et ballastage.

	m.	fr.
	6,000 à 23,00	138,000

Gares et stations.

Gare de Genève	=	80,000
Station du Petit-Saconnex	=	10,000
Station de Prégny	=	10,000

Mobilier et outillage.

Part proportionnelle	3,000
----------------------	-------

Matériel roulant.

Part proportionnelle	60,000
----------------------	--------

Etudes, Direction des travaux

et Administration.	
--------------------	--

Part proportionnelle	24,000
----------------------	--------

Imprevu.

Environ 10 % des sommes ci-dessus	89,220
	Total 990,000

soit 165,00 francs par kilomètre.

Revenu brut. — La recette probable du chemin de fer du pied du Jura peut être estimée, dès Ferney, d'après celle obtenue sur l'ancien Ouest-Suisse, réduite proportionnellement à la population de la contrée desservie, en en déduisant le produit du transit, et, pour plus de prudence, en prenant pour base les résultats de l'exercice 1864 le moins favorable de tous.

Quant à la section Genève-Ferney on peut l'assimiler au tronçon Genève-Versoix pour lequel, pendant ce même exercice, la recette brute pour le trafic local et celui avec les stations de l'Ouest-Suisse s'est élevée à 20,000 francs par kilomètre. Ce rendement kilométrique de 20,000 francs peut d'autant mieux être admis pour la section Genève-Ferney que la population y est beaucoup plus dense et que la concurrence de la navigation du lac, avec laquelle le Genève-Versoix avait à compter, n'y existe pas. Du reste il ne faut pas perdre de vue que les bois de chauffage et de charpente ainsi que les pierres de construction du Jura donneront lieu à de très-importants transports.

Dépenses d'exploitation et rendement net. — Il est évident que les frais d'exploitation ne peuvent être calculés pour le tronçon genevois isolément, aussi dirons-nous seulement que le devis de ces frais s'élève à 3,500 francs par kilomètre pour l'ensemble de la ligne, chiffre qui correspond à peu près aux 50 % de la recette brute moyenne prévue.

Pour la même raison il n'est pas non plus possible d'assigner un revenu net à cette section, dont les 2/3 de la recette proviendront du trafic entre Genève et le reste de la ligne.

Délais pour le commencement et l'achèvement des travaux. — Les délais fixés pour la partie de la ligne actuellement concédée peuvent être également admis pour le tronçon genevois, soit le 1 septembre 1876 pour le commencement des travaux et le 31 mars 1879 pour l'ouverture de l'exploitation.

Dressé à Lausanne le 8 janvier 1875, par l'ingénieur en chef soussigné

J. MOSCHELL.

* * * Kleinere Mittheilungen.

Basel. Eine Gesellschaft von Ausländern ist bei der Regierung von Baselstadt mit dem Gesuche eingekommen, zwischen dortigen Bahnhöfen und in den Strassen der Stadt Tramway's errichten zu dürfen. Die Regierung ist einstweilen nicht darauf eingetreten, sondern hat beschlossen, sich vorerst beim eidgen. Eisenbahndepartement zu erkundigen, wie ein solches Unternehmen sich zum Eisenbahnwesen, überhaupt den betreffenden Bundesgesetzten stellt.

Nationalbahn. Die Garantie-Verpflichtungs-Scheine betreffend Übernahme des Obligationen-Capitals der Eisenbahn Winterthur-Zofingen sind nach dem „Aarg. Wochenblatt“ von Lenzburg und Zofingen nach Winterthur abgegangen, womit der Finanzausweis geleistet und mit dem Bau begonnen werden kann. Heute hat sich der leitende Ausschuss der Nationalbahn in Lenzburg versammelt.

Hr. Nationalrat Seiler in Interlaken hat den Vorschlag gemacht, über La Croix d'Arpille nicht bloss eine Strasse, sondern eine Eisenbahn anzulegen.

Eine Eisenbahn ist concedirt von Thun über den Brünig nach Stanz und an den See. Eine andere Linie geht von Brunnen nach dem Bodensee (Zürichsee-Gotthardbahn). Diese beiden Linien werden durch eine Trajectanstalt verbunden, welche vom Bürgenstock (Untere Nase) nach dem Vitznauer Stock (Obere Nase) führt, und sich dem Gebirge entlang nach Brunnen zieht. Wenn also alle diese concessionirten Eisenbahnen zur Vollendung gelangen, so existirt eine ununterbrochene Bahn vom Bodensee durch das Herz der Schweiz nach Thun. Es handelt sich nun darum, diese Bahn dem Genfersee nahe zu bringen und hierin beruht das Project des Hrn. Nationalrat Seiler; mit einer Eisenbahn das Simmen- und Saanenthal hinauf zu fahren, den Col de Pillon und La Croix zu übersteigen, Ormont-dessus rechts lassend, ins Rhonenthal nach Bex und St. Maurice hinunter zu gehen.

Beschlüsse der Eisenbahnversammlung in Wimmis, vom 10. Januar 1875:

1. Die beiden Decrete über die Eisenbahnsubventionen und das vierjährige Budget werden, weil den Interessen des gesamten Oberlandes im Eisenbahn- und Strassenwesen in hohem Maasse entsprechend, zur oberländischen Volksache erklärt.
2. Jeder stimmfähige Bewohner des Oberlandes ist bei seiner Bürgerpflicht aufgefordert, sich bei der Abstimmung vom 28. Februar zu beteiligen und für die beiden Decrete zu stimmen.
3. Zur Organisation und Leitung der Abstimmung wird bestellt:
 - a) ein Centraalcomite mit Sitz in Thun, bestehend aus den Herren: Engemann, Fürsprech in Thun,
 - Zyro, Nationalrat in Thun,
 - Zürcher Gemeinde-Präsident in Thun,
 - Seiler, Nationalrat in Interlaken,
 - Dr. Schmied, Grossrath in Wimmis,
 - Hofstetter, Grossrath im Heustrichbad,
 - v. Werdt, Nationalrat in Toffen;

b) für jeden oberländischen Amtsbezirk ein Bezirkscomite, bestehend aus Regierungs-Stathalter, Gerichtspräsident und den betreffenden Grossräthen; dasselbe kann sich nach Gutdünken ergänzen;

c) für jede Gemeinde speziell ein Untercomite, welches vom Bezirkscomite zu bezeichnen ist.

Die Tössthalbahn wollte statt der Billette das Markensystem einführen, eine Einrichtung, die bereits in Belgien besteht. Jede Marke stellt den Fahrpreis für einen Kilometer dar, und so viele Kilometer man durchfährt, so viele Marken hat man zu lösen.

W a a d t. Da die Eisenbahngesellschaft von Paris-Lyon-Mediterranée die Inbetriebsetzung der Eisenbahnstrecke Vallorbe-Pontarlier über den vertragsgemässen Termin hinaus (1. Januar 1875) verzögert, so beschwert sich der Staatsrat darüber beim Bundesrat mit der gleichzeitigen Bitte, bei der französischen Regierung, die gewissermaassen die Erfüllung der Paris-Lyon-Mediterranée-Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten garantirt hat, zu intervenieren, dass der Betrieb dieser Bahnstrecke spätestens bis Ende März dieses Jahres eröffnet werden könne.

Die Centralbahnhaltung Bümpliz soll erweitert werden, wozu die Bahnverwaltung einen Credit von Fr. 9,200 ausgesetzt hat.

Im „Schafft. Int.-Blatt“ lesen wir: Die Winterthur-Singen-Bahn überschreitet den Rhein zwischen Etzweilen und Hemmishofen mittelst einer Brücke gerade an der Stelle, wo die Dampfschiffe wegen der eigenthümlichen Beschaffenheit des Rheinbettes ein nicht ungefährliches Fahrwasser zu passiren haben. Die Dampfboote sind nämlich gezwungen, unmittelbar oberhalb der projectirten Brücke vom rechten Ufer beinahe in einem spitzen Winkel an das linke Ufer zu fahren und, nachdem die Brücke passirt ist, sofort wieder an das jenseitige rechte Ufer zurückzukehren. Dieses Hinderniss ist so bedeutend, dass der schweiz. Bundesrat der Eisenbahngesellschaft im Interesse ungehinderten Schiffahrt die Auflage macht, am rechten Ufer ein neues Fahrwasser auszubaggern, damit das lange, lästige Manövriren unmittelbar vor und unter der Brücke wegfallen. Beuhf Montirung der eisernen Brücke ist die Gesellschaft genötigt, während des niedern Wasserstandes im Winter einen soliden hölzernen Bausteg zu errichten. Da nun aber die verlangte Ausbaggerung erst im Frühjahr beginnen kann, so entstanden erhebliche Differenzen bezüglich der durch den Bausteg bedrohten Schiffahrt. Durch Vermittlung des schweiz. Eisenbahn- und Handels-Departement sind nun diese Differenzen gelöst worden, indem die Eisenbahn-direction die nötigen Zusicherungen ertheilt für den unbehinderten Bestand der Dampf- und Segelschiffahrt, bei welchen Zusicherungen die genannte Direction behaftet werden soll.

Unter 4. d. Mts. ist das neue Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Reichskanzler nach den Beschlüssen des Bundesrates veröffentlicht worden. Der erste Abschnitt handelt von dem Zustand der Unterhaltung und Bewachung der Bahn. Letztere muss so lange bewacht werden, bis noch Züge oder einzelne Locomotiven zu erwarten sind. Auf den Bahnhöfen sind bei Dunkelheit, mindestens eine halbe Stunde vor der Ankunft und beziehungsweise Abfahrt der Personen befördernden Züge die Perrons und Anfahrten zu beleuchten. Der zweite Abschnitt betrifft Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel; der dritte Einrichtungen und Maassregeln für die Handhabung des Betriebes. So sollen unter Anderm mehr als 150 Wagenachsen in keinem Eisenbahnzuge gehen. Solche Züge, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge dürfen mit Rücksicht auf ihre geringe Fahrgeschwindigkeit ausnahmsweise bis 120 Wagenachsen stark sein. Die grösste Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Steigungen von nicht weniger als 1 zu 200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Radius: für Schnellzüge auf 75 Kilometer pro Stunde oder 1250 Meter pro Minute, für Personenzüge auf 60 Kilometer pro Stunde oder 1000 Meter pro Minute, für Güterzüge auf 45 Kilometer pro Stunde oder 750 Meter pro Minute festgesetzt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken, muss diese Geschwindigkeit angemessen verringert und das Fahrpersonal unter Bezeichnung dieser Strecken mit Anweisung versehen werden. Ausnahmsweise können grössere Geschwindigkeiten für Schnellzüge bis 90 Kilometer per Stunde unter besonders

günstigen Verhältnissen zugelassen werden, sie bedürfen aber der ausdrücklichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Unfälle.

Den 13. Januar, nach Ankunft des letzten Zuges von Locle in La Chaux-de-Fonds, brachte ein Weichenwärter ein Häubchen und die Hälfte eines Frauennmantels, welche er nahe bei seinem Posten gefunden hatte, in den Bahnhof. Zugleich bemerkte er dem Geleise entlang Blutspuren. Beim Nachsuchen entdeckte man, in das Rad des Gepäckwagens eingezwängt, den fürchterlich verstümmelten Körper einer Frau von ca. 36 Jahren; dieselbe ist aus der deutschen Schweiz gebürtig.

Luzern. Den 11. Januar Abends strandete unterhalb der Seeburg bei dichtem Nebel ein auf der Fahrt nach Luzern begriffenes Schiff, das einem Nachen ausweichen wollte und in Folge unrichtiger Führung des Steuerruders auf das Ufer zufuhr. Ein Extraschiff nahm Mannschaft und Passagiere auf. Der erlittene Schaden soll kein sehr beträchtlicher sein. Zürich. Den 15. Januar Abends ist das Dampfschiff „Lukmanier“, welches um 7 Uhr 35 Min. von Zürich abfuhr, einige hundert Schritte unterhalb der Station Küsnacht aufgefahren und konnte erst am 16. Nachmittags wieder flott gemacht werden. Das Schiff litt keinen Schaden; hingegen konnten die Passagiere nicht mehr weiter befördert werden, weil kein solches in Reserve war.

Eisenpreise.

London, den 16. Januar 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£ 7. 0. 0	bis	7. 5. 0	f. o. b.
66 bis 75 lb.	7. 5. 0	"	7. 10. 0	"
Strassen-Tramwayschienen	7. 0. 0	"	7. 10. 0	"
Stahlbahnen	10. 10. 0	"	11. 0. 0	" Wales.
"	10. 15. 0	"	11. 15. 0	Liverpool oder Hull.

Leitende Redaction: ARNOLD STEINMANN.

ANZEIGEN

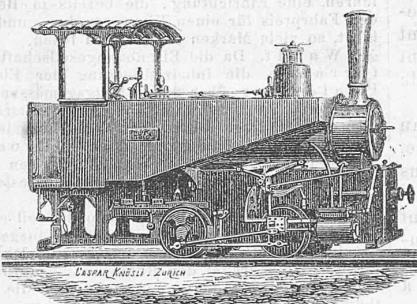
Inserate besorgen ausschliesslich die Herren
HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.

Die Schweizerische Locomotiv- & Maschinenfabrik
[6296] in Winterthur liefert

Locomotiven
für
normal- und schmalspurige
Bahnen.

Gebirgslocomotiven.

Locomotiven
für
Erdtransport und Bau-
unternehmer,
in jeder Grösse vorrätig,
oder rasch lieferbar.



Laschenbolzen, Brückennieten, Muttern etc.
werden nach allen Mustern billigst angefertigt von

Martini, Tanner & Co.
in Frauenfeld.

Werkzeugmaschinenfabrik
von
DAVERIO, SIEWERDT & GIESKER
in
Oerlikon bei Zürich

Die gangbarsten Werkzeugmaschinen als:
Drehbänke, Hobelmaschinen, Bohrmaschinen, Fräsmaschinen
etc. nach neuester bewährtester Construction und in exactester
Ausführung sind bei uns in allen Dimensionen stets vorrätig
oder können in kurzer Zeit geliefert werden.

[H-156-Z]

WINTERTHUR-SINGEN-KREUZLINGEN.

Zur Concurrenz wird ausgeschrieben die Lieferung von:

- Ungefähr 500 Ellen blaugrau Caputuch
- 700 Ellen dunkelgrau oder dunkelblau Tuch für Ueberröcke
- 600 Ellen dunkelblau oder dunkelgrau Tuch für Beinkleider
- 300 Ellen Drilch für Beinkleider
- 300 Ellen Leinzeug für Blousen.

Die Ablieferung hat bis spätestens Ende April 1875 franco in unser Magazin in Winterthur zu geschehen.

[317]

Offertern mit Mustern, welche nicht weniger als eine halbe Elle halten dürfen, sind bis Ende Januar d. J. zu richten an die Materialverwaltung der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn in Winterthur.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender
des Polytechnikums in Zürich.**

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Zwei junge Ingenieure auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
- 2) Ein junger Ingenieur zur Aushülfe bei einer Fluss-Correction.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.
- 2) Ein Docent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.

III. Hochbau-Fach:

- 1) Mehrere Architekten u. Zeichner.

IV. Lehr-Fach:

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

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

ANNONCES

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité
HAASENSTEIN & VOGLER à ZURICH et ses succursales.

Eisenbahn-Artikel.

Unterzeichneter empfiehlt den Tit. Eisenbahngesellschaften seine neu konstruirten Billetpressen, Plombir- und Conducteurzangen nebst Thürschliesser und Plombageblei-Modell zur gefälligsten Abnahme bestens.

Muster stehen zu Diensten.
Billigste Preise und solide Arbeit zusichernd

Hch. Isler, Mechaniker
[H-12-Z] z. Rebgut, Oberwinterthur.

Soeben erschienen:
Das graphische Einmaleins
oder
die Rechentafel.

Ein Ersatz für den Rechenschieber.
Entworfen von
Gustav Herrmann, Prof. in Aachen.
Preis Fr. 1. 60

Ferner halten wir vorrätig:
Derlogarithm. Rechenschieber.
Theorie und Gebrauch desselben
von
Karl von Ott.
Preis Fr. 1. 60

Orell Füssli & Co. in Zürich.

Locomotiven für secundäre Bahnen und Bauunternehmungen in jeder Stärke und Spurweite nach dem vorzüglich bewährten System Krauss sind entweder vorrätig oder können längstens innerhalb 2 Monaten billigst geliefert werden.
Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Locomotiv-Fabrik Krauss & Co.
in München.

[1318-R]

Vertreter für die Schweiz:

Herren GEBRÜDER BRUNNER in Winterthur.

Technische Kalender

für Bau- und Maschinen-Techniker

halten in allen Ausgaben vorrätig

ORELL FUSSLI & CO. in ZÜRICH.

Buchhandlung für technische Literatur.

Hiezu eine Beilage.