

<b>Zeitschrift:</b>	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
<b>Herausgeber:</b>	A. Waldner
<b>Band:</b>	2/3 (1875)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	Betrachtungen über die Brochure von Hartwich betitelt Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-3881">https://doi.org/10.5169/seals-3881</a>

### 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:** 05.02.2026

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

Antwort bleibt, so ist dieselbe berechtigt, die Reclamation bis auf den Betrag von Fr. 500 dem Beschädigten gegenüber von sich aus zu erledigen, unter Anzeige an die mitbeteiligten Bahnen durch Vermittlung der zunächst gelegenen Bahnverwaltung.

Diese Anzeige hat spätestens innerhalb 10 Tagen nach erfolgter Auszahlung der Entschädigung an den Reclamanten zu geschehen.

Art. 41. Hat eine Sendung unter ganzem oder theilweise Verzichte des Versenders auf Ersatzleistung für entstehenden Schaden oder Versäumniss stattgefunden, so schliesst dies die Ersatzpflicht der Bahnverwaltungen, beziehungsweise die Berechtigung der Empfangsbahn aus, Reclamationen, welche unter Missachtung dieses Verzichtes erfolgen, unter den Voraussetzungen des Art. 40 bis auf den Betrag von Fr. 500 von sich aus zu erledigen, es wäre denn, dass die Anwendbarkeit des Verzichtes auf den einzelnen Fall nach den geltenden Gesetzesbestimmungen von vornherein als ausgeschlossen erscheint.

Art. 42. Zu Entschädigungsleistungen, welche den Betrag von Fr. 500 übersteigen, ist vorgängiges Einverständniss zwischen den Centralstellen der beteiligten Verwaltungen erforderlich, vorbehältlich der Bestimmung des Art. 45.

Hat jedoch eine Verwaltung, um eine Schadensvergrösserung abzuwenden, nach eigenem besten Ermessen einen diesen Betrag übersteigende Entschädigung ohne vorherige Anfrage geleistet, so sollen die übrigen Verwaltungen aus der Thatsache dieser einseitigen Regelung allein nicht schon die Einwendung ableiten können, dass nun gegen sie ein Rückgriff überhaupt nicht mehr zulässig sei.

Art. 43. Wird eine Entschädigungsforderung von dem Reclamanten im Wege gerichtlicher Klage angebracht, so hat die beklagte Verwaltung den übrigen beteiligten Verwaltungen davon auf dem Correspondenzwege, ohne gerichtliche Streitverkündung, rechtzeitig Kenntniss zu geben, damit sich dieselben in der Lage befinden, die benötigten Atenstücke zu sammeln und allfällige an den gerichtlichen Verhandlungen Theil zu nehmen.

#### b) Reclamationsconferenzen.

Art. 44. Zum Zwecke möglichster Beförderung derjenigen Reclamationsangelegenheiten aus dem directen Verkehr, welche nicht auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von einer einzelnen Bahnverwaltung erledigt werden, finden periodische Conferenzen statt. Dieselben sind von allen Verwaltungen regelmässig zu beschicken, sei es durch Mitglieder der Direction, sei es durch die Vorstände der Abtheilungen für das Reclamationswesen oder deren Stellvertreter.

Die Conferenz der Directionen bezeichnet jeweilen für ein Jahr diejenige Verwaltung, welche die Reclamationsconferenzen zu präsidiren hat.

Dieselben sind mindestens alle zwei Monate zu versammeln; Ort und Zeit ihres nächsten Zusammentrittes bestimmen sie jeweilen selbst.

Jede Verwaltung hat die von ihr auf die Tagesordnung der nächsten Conferenz zu bringenden Reclamationen vor derselben den bei den betreffenden Transporten mitbeteiligten Verwaltungen in der von der Reclamationsconferenz zu bestimmenden Form zur Kenntniss zu bringen.

Art. 45. Die Reclamationsconferenzen haben über Anerkennung aller derjenigen Reclamationen zu entscheiden, welche gegenüber den Reclamanten nicht auf Grund der Art. 39 bis 42 durch diejenige Verwaltung, bei der sie anhängig gemacht werden, zur definitiven Erledigung gebracht werden können.

Der Entscheid darüber erfolgt, sofern die beteiligten Verwaltungen sich nicht einigen können, durch Mehrheitsbeschluss aller Verwaltungen.

Fällt deren Entscheid im Sinne ganzer oder theilweiser Anerkennung der Reclamation aus, so wird er der oder denjenigen Verwaltungen, welche abweichender Ansicht sind, durch die Präsidialverwaltung der Reclamationsconferenzen behufs definitiver Entschliessung schriftlich eröffnet. Verbleiben diese Verwaltungen bei ihrer Ansicht, und lautet hernach der gerichtliche Entscheid ebenfalls zu Gunsten der Reclamation, so sind die erlaufenen Processkosten ausschliesslich von ihnen zu übernehmen.

Art. 46. Daneben geht die Aufgabe der Reclamationsconferenzen dahin, die Verlegung der bezahlten Entschädigungen auf die einzelnen beteiligten Verwaltungen zu ordnen.

Zunächst wird auch hierüber eine Verständigung unter den Beteiligten angestrebt. Gelingt dieselbe nicht, so beschliessen die unbeteiligten Verwaltungen mit Stimmenmehrheit, wie die Verlegung stattfinden solle.

Beträgt der Anteil keiner einzelnen Bahn mehr als Fr. 500, so ist der Beschluss der unbeteiligten Verwaltungen endgültig.

Art. 47. Falls bei der Frage, wie die an einen Reclamanten bezahlte Entschädigung verlegt werden soll, alle Verwaltungen beteiligt sind und eine Einigung darüber an der Reclamationsconferenz nicht erreichbar ist, wird dieselbe einem Schiedsgerichte zum Entscheide überwiesen.

Den Verwaltungen wird anheimgestellt, einer einzelnen Person den schiedsrichterlichen Entscheid zu übertragen.

Können sie sich nicht hiezu verständigen, so wählt jede Partei, Kläger und Beklagter, aus schweizerischen oder ausländischen Bahnverwaltungen einen Schiedsrichter. Die so ernannten zwei Schiedsrichter bezeichnen den Obmann; falls sie sich über denselben nicht einigen können, wird das Präsidium des Bundesgerichtes um Ernennung des Obmanns ersucht.

Das Schiedsgericht entscheidet gemäss den bestehenden Reglementen und Vereinbarungen auf Grund eines summarischen schriftlichen Verfahrens und unter Ausschluss von Anwälten. Sein Entscheid ist endgültig.

Art. 48. In gleicher Weise wird verfahren, wenn eine Verwaltung, welche nach dem Beschlusse der unbeteiligten Verwaltungen (Art. 46) von einer Reclamationsentschädigung mehr als Fr. 500 zu übernehmen hätte, demselben sich nicht glaubt unterziehen zu können.

#### c) Internationaler Verkehr.

Art. 49. Vorstehende Bestimmungen finden im internationalen Verkehr nur insoweit Anwendung, als nicht mit den beteiligten ausländischen Verwaltungen über die Behandlung der Reclamationen besondere Vereinbarungen getroffen sind.

#### Vollziehungsbestimmungen.

Art. 50. Das gegenwärtige Uebereinkommen tritt mit dem 1. September 1875 in Kraft. Vom gleichen Tage an verlieren die Vorschriften über die Plombirung beladener Güterwagen vom 1/2. April 1874 und der Conferenzbeschluss Nr. IV vom 2. November 1871 betreffend die schiedsgerichtliche Erledigung der aus dem internationalen Verkehr sich ergebenden Reclamationen, sowie allfällig andere entgegenstehende Vereinbarungen und Bestimmungen ihre Gültigkeit.

Bern, den 5. Juli 1875.

\* \* \*

#### BETRACHTUNGEN

über die Brochure von Hartwich

betitelt

#### Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens.

Bei dem bedeutenden Rufe, den der Verfasser der Brochure: „Bemerkungen über Transportmittel und Wege etc., Berlin, Ernst & Korn, 1875,“ als Eisenbahn-Fachmann besitzt, war es zu erwarten, dass die in dieser Schrift enthaltenen Vorschläge und Erwägungen von Interesse sein werden; und in der That werden eine Reihe von Fragen zur Sprache gebracht, deren jede für sich das eingehendste Studium erheischt, um nur einigermassen sicher beantwortet zu werden. Bei der Wichtigkeit der in der Brochure zur Sprache gebrachten Thatsachen ist es nicht mehr als natürlich, dass das preussische Handelsministerium allen ihr untergeordneten Eisenbahn-Verwaltungen das eingehendste Studium der Hartwich'schen Schrift empfohlen hat, und haben einzelne Fragen durch die Referate von verschiedenen Eisenbahn-Directionen zum Theil schon ihre vorläufige Erledigung gefunden. Der Verfasser macht Vorschläge sowohl für den Bau von neuen Bahnen, als für die Verwaltung bereits bestehender Linien. Es wird einem versirten Leser sofort auffallen, dass die Vorschläge, welche betreffs des Baues neuer Linien gemacht worden, nur wenig Neues und Originelles enthalten, während hingegen betreffs Verwaltung eine Menge neuer Ideen vorgeschlagen werden, deren Studium für Länder wie Deutschland und Oesterreich, die ein Eisenbahnnetz besitzen, welches zum Theil aus Staats-, zum Theil aus Privatbahnen besteht, von grösstem Interesse sein muss. Es muss unter anderem dem Verfasser der „Bemerkungen“ zur Genugthuung gereichen, dass kurze Zeit nach Veröffentlichung seiner Vorschläge über Verwaltung, ein Theil derselben in Oesterreich mit der „Reorganisation der k. k. österr. General-Inspection“ bereits factische Anwendung gefunden hat, und zwar von Seiten eines Mannes, der in der technischen Welt sich eines so bedeutenden Rufes erfreut, wie es dem neuen Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens v. Nördling zukommt.

Die Betrachtungen über Gütertransport-Bahnen, mit welchem Namen die sonst unter der Bezeichnung "Secundär-Bahnen" populären Linien belegt werden, enthalten nicht mehr, als die bekannten Weber'schen Vorschläge, über billige Bahnen mit geringer Fahr-Geschwindigkeit. Die Bemerkung, dass viele Linien ausgeführt wurden, und noch werden, bei welchen die Tracirung eine verfehlte, indem in Richtungs- und Gefällverhältnissen zu splendid verfahren worden sei, und bei welchen einfachere Einrichtungen sowohl bei den Neubauten als im Betriebe am Platze gewesen wäre, ist schon oft und mit Recht gemacht worden. Auch in der Schweiz werden Linien gebaut, bei welchen die Anwendung der genannten ökonomischen Prinzipien für die Actionäre heilsam und fruchtbringend wäre. Der Verfasser gesteht aber selbst zu, dass die ungemessenen Ansprüche der beteiligten Ortschaften viel zu diesem verkehrten Systeme beitragen, und so ist auf diesem Gebiete erst eine heilsame Reaction zu erwarten, wenn genügend viel Betheiligte mit einem blauen Auge davonkommen sind. Die Erfahrung, dass die Güter-Transport-Eisenbahnen die Eisenbahnen der Zukunft sein werden, und dass auf die Erleichterung des Güter-Transportes der Schwerpunkt aller neuen Bestrebungen zu legen sei, wird aus statistischen Thatsachen klar und unwiderleglich bewiesen. Es ist überraschend zu hören, dass, während im Jahre 1844 auf allen preussischen Bahnen zusammen durchschnittlich über die Gesamtlänge 192,077 Personen befördert wurden, im Jahre 1873 diese Zahl auf 261,427 herangewachsen ist, so zwar, dass der Personenverkehr im Zeitraume von 29 Jahren einen Zuwachs von circa 36 % erhalten hat, während an Gütern, im Jahre 1873, 10,200,224 Ctr. gegen 621,727 Ctr. des Jahres 1844 transportirt wurden, was also einer Vermehrung um 1500 % gleichkommt; die kilometrischen Einnahmen aus dem Personen-Verkehre haben in diesem Zeitraume um die Hälfte zugenommen, während sie für den Güterverkehr sich versechsacht haben. Diese Zahlen werfen auch auf die in neuester Zeit mit kaninchenhafter Fruchtbarkeit sich mehrenden Bahnhof-Fragen ein treffendes Schlaglicht; wo sich der Güter-Verkehr um das 15 fache hebt, konnten die für Krämer-Verhältnisse berechneten Bahnhof-Anlagen nicht genügen. Es geht aber aus dieser Zunahme eine beherzigenswerthe Lehre hervor, die der Verfasser zuzuziehen unterlassen hat, nämlich dass in den, für die finanziellen Verhältnisse so wichtigen Bahnhof-Fragen der Splendidität, was räumliche Ausdehnung betrifft, nicht genug Sorge getragen werden kann; denn wenn das Verhältniss im Anwachsen des Güter-Verkehres in den nächsten 30 Jahren nur annäherungsweise ein gleiches bleibt, so werden die gegenwärtig allerorts und namentlich in der Schweiz mit Berücksichtigung der jetzigen Verkehrs-Verhältnisse und unter grossem Kostenaufwande effectuirten Bahnhof-Erweiterungen abermals unbrauchbar, und werden dann, aber unter weit schwierigeren Verhältnissen, als dies noch jetzt möglich wäre, umgeändert werden müssen.

Die Einrichtung der Bahnhöfe, namentlich vom Standpunkte des Rangirens, wird mit Recht als eine Hauptsache bezeichnet. [Dieser Punkt findet seine theilweise Erledigung in einem ausgezeichneten Referate, welches eine Commission von Oberbeamten des norddeutschen Eisenbahn-Verbandes über „Die neuern Rangir-Methoden etc.“ in dem Organe für Fortschritt des Eisenbahnwesens veröffentlicht (1874)]. Die Anwendung des Drehscheiben-Systems, nach engl. Muster wird für grosse Umlade-Stationen, wo also bedeutender Localgüter-Verkehr vorhanden ist, als das Beste empfohlen, dagegen das Rangiren auf steigenden Ausziehgeleisen als die beste Rangir-Methode auf solchen grossen Stationen, namentlich Kreuzungspunkten, anerkannt, wo der Local-Verkehr minder erheblich ist, und wo ganze Zugs-Abtheilungen (nicht einzelne Wagen) das Haupt-Rangir-Geschäft ausmachen. Die Versuche, welche namentlich über das Rangiren mit steigenden Ausziehgeleisen (Ablaufgeleisen) auf sächsischen Bahnen und der rheinischen Eisenbahn vorliegen, liefern die glänzendsten Resultate, so zwar, dass an die Zweckmässigkeit dieser Manipulation gegenüber der zeitraubenden und kostspieligen Rangir-Methode mit Locomotiven auf horizontalen Geleisen nicht länger gezweifelt werden kann. Ein wenig auffallend muss es scheinen, wenn Herr Hartwich, nachdem er die geringe Fahrgeschwindigkeit (etwa Geschwindigkeit einer rasch fahrenden Postkutsche) für diese neuen Gütertransportbahnen namentlich mit dem Motive acceptirt, dass ein geringer Zeitverlust bei diesen Bahnen nichts zu bedeuten habe, und nachdem er dieses Prinzip, „dass die ganzen Bahnen ohne Unterbrechung mit Locomotiven befahren werden müssen“ d. h. ohne Einschaltung von schießen Ebenen, als nicht massgebend, verwirft, (Seite 12) nachträglich von einer Anwendung schmalspuriger

Bahnen nichts wissen will. Wir glauben vielmehr, dass derjenige, welcher, um uns eines populären Wortes zu bedienen, A sagt, auch B sagen muss. Will man die Industrie einer Gegend, in welcher kein Verkehr vorhanden ist, durch eine Eisenbahn heben, und genügt dort, wie nicht daran zu zweifeln ist, eine Bahn mit geringer Fahrgeschwindigkeit und primitiver Ausrüstung, muss ferner mit Rücksicht auf den geringen Verkehr, also die geringe Rentabilität, auf einen möglichst billigen Bau gesehen werden, so ist jedenfalls die Schmalspurbahn vollständig am Platze. Es gibt hiefür keinen besseren Beleg als die Bröhlthalbahn, welche für diese Sorte von Bauten als Muster gelten darf. Man hat um billig bauen zu können, fast die ganze Bahn auf die Strasse gelegt, und Curven bei 30 Meter Radius in Anwendung gebracht, die Hochbauten und den Betrieb so einfach als möglich gemacht, und das Resultat ist, dass in dieser ganz armen und industrielosen Gegend die Sache den Bewohnern endlich lieb und werthvoll geworden ist und grossen Nutzen bringt, ja sogar einen kleinen, aber immerhin einen Nutzen abwirft. Wo man einmal mit der Zeit nicht zu rechnen braucht, und wo Sparen die Grundmaxime ist, da ist auch die normale Spur nicht mehr nothwendig; und wenn man z. B. gerade an der Bröhlthalbahn statt der schmalen Spur die normale hätte anwenden wollen, so wäre das Geldopfer zugleich bedeutender gewesen, und die Bahn wahrscheinlich nie zu Stande gekommen. Wir glaubten auf diesen nicht unwichtigen Punkt besonders aufmerksam machen zu müssen.

Die Betrachtungen des Verfassers über die Verwaltung werden jedoch bei allen jenen Lesern ungetheilten Beifall finden, welche Gelegenheit hatten den complicirten Administrations-Apparat kennen zu lernen, wie er im deutschen und österreichischen Eisenbahnwesen zu finden ist. Diese Bemerkungen finden jedoch glücklicherweise nicht auf die Schweiz ihre Anwendung, indem hier von allem Anfang an den einzelnen Bahngesellschaften sowohl im Bau als im Betrieb die grösstmögliche Freiheit gewährt wurde, und das neu creirte schweizerische Eisenbahn-Departement seine Functionen mehr in der grossen Controlle ausübt, und dabei nicht, wie es anderwärts vorkommt, während es eine Stecknadel sucht, über einen Baum stolpert. Es haben also jene Rathschläge für die schweizerischen Verhältnisse momentan keinen direkten Nutzen; sie könnten es aber haben, wenn einmal die Frage des Ankaufs der Bahnen durch den Staat in das Stadium der Wirklichkeit treten würde, was allerdings noch ziemlich lange dauern dürfte.

Von grösserem Belange ist jedoch ein Vorschlag, der für den Betrieb der Eisenbahnen gemacht, und in welchem verlangt wird, dass jede Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet werden solle, offene oder bedeckte Güterwagen gegen näher zu bestimmende Maximaltarifsätze zu befördern.

Herr Hartwich erwartet von dieser Massregel zweierlei Vortheile; erstens soll sich eine neue Industrie bilden, die speciell das Fuhrgeschäft cultivirend, Wagen zum Ausleihen an Private und vielleicht auch für eigene Zwecke erbauen wird; zweitens soll durch diese Massregel eine Entlastung der Bahngesellschaften betreffs Anschaffung von Fahrbetriebs-Mitteln eintreten, da viele Private, die regelmässige Transporte zu besorgen haben, es vorziehen werden, dafür eigene Wagen anzuschaffen, indem sich dies bei regelmässigem Transporte bald rentieren würde.

Das englische Parlament hatte schon in der Epoche von 1830—1840, in der Voraussetzung, dass eine Eisenbahngesellschaft ebenso wie eine Canalgesellschaft bloss Eigentümer einer Verkehrsstrasse bleibe und diese letztere jedem, der sich derselben bedienen wolle, zur Verfügung stellen müsste, in alle Concessionsurkunden den Passus aufgenommen, dass die Concessionäre verpflichtet seien, auf der ihnen eigenthümlichen Bahn die Locomotiven und Wagen jedes Privaten gegen Entschädigung fahren zu lassen. (Siehe Nördling: Eisenbahn-Concurrenz pag. 6.)

Die praktische Anwendung dieses Gesetzes ergab jedoch, dass von dem Rechte der Circulation eigener Wagen und Maschinen auf fremden Bahnen kein Gebrauch gemacht wurde.

Es bleibt bei dem heutigen Stande des Eisenbahn-Verkehrs fraglich, ob, falls die Bedingung der freien Wagen-Circulation wieder zu Gesetz erhoben würde, dies die bedeutenden Folgen hätte, die sich Herr Hartwich von ihr verspricht:—Es ist wohl jetzt schon üblich, dass die Wagen grösserer Gesellschaften (z. B. Bierbrauerei) auf fremden Bahnen gegen billigere Tarife circuliren, und es wird sich in dieser Richtung wohl noch manche Begünstigung für das Publicum herausschlagen lassen. Es werden aber nur grosse Industrielle, die schon jetzt, ehe das besondere Gesetz besteht, solche Begünstigungen

im Transporte erzielen oder erzielen können, davon Gebrauch machen; für die kleinere Industrie wird dieses Gesetz keine nennenswerthe Wirkung haben, da dieselbe nicht in der Lage sein wird, einen genügenden Fahrpark selbst anzuschaffen, und mit der Zeit, in Folge der Compromisse der Wagen-Leih-Anstalten und der betreffenden Bahngesellschaften die Wagen-

Leihgebühr auf der einen wie auf der anderen Seite die gleiche sein wird.

Wir schliessen hiemit unsere Betrachtungen, indem wir uns begnügen auf die hauptsächlichsten Punkte der sehr interessanten und wichtigen Brochure hingewiesen zu haben. — G —

## E T A T

DES

### TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTTHARD au 31 Août 1875.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de länge, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin août
	Göschinen		Airolo				
	Etat fin juillet	Progrès mensuel	Etat fin août	Etat fin juillet	Progrès mensuel	Etat fin août	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	2330.9	119.9	2450.8	2103.7	95.8	2199.5	4650.3
Elargissement en calotte, longeur moyenne, " "	1055.0	57.9	1112.9	818.0	18.0	836.0	1948.9
Cunette du strosse, " " "	1074.0	59.0	1133.0	647.0	6.0	653.0	1786.0
Strosse . . . . . " " "	364.5	53.9	418.4	350.0	12.0	362.0	780.4
Excavation complète . . . . . " " "	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0
Maçonnerie de voûte, . . . . . " " "	496.0	64.0	560.0	693.0	35.5	728.5	1288.5
" du piédroit Est, . . . . . " " "	220.0	48.0	268.0	101.9	—	101.9	369.9
" du piédroit Ouest, . . . . . " " "	149.2	32.0	181.2	467.1	70.3	537.4	718.6
Aqueduc, . . . . . " " "	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0
Ouvriers occupés en août . . . . . nombre moyen	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " max.	—	—	—	—	—	—	—

#### Kleinere Mittheilungen.

**Rorschach-Heiden.** Man erwartet für die Bahn Rorschach-Heiden einen namhaften Güterverkehr durch den Transport der berühmten Sandsteinbrüche, die zu beiden Seiten der Bahn liegen, und die auch namentlich in Deutschland Absatz finden. Mit Rücksicht auf diesen Umstand findet man den Mangel einer Trajectanstalt in Rorschach sehr hinderlich.

**Zürichsee-Gotthardbahn.** Die Zürichsee-Gotthardbahn soll den Bau des Seedamms von Rapperswil nach Hurden bereits für 1,030,000 Fr. vergeben haben und mit dem Bau der Linie bis Pfäffikon solle sobald als möglich begonnen werden.

**Nationalbahn.** Die Ingenieure für definitive Aussteckung der Nationalbahn sind nach dem „Oberaargauer“ bereits in Langenthal angekommen und werden mit ihren Arbeiten sofort beginnen.

**Jura-Bern-Bahn.** Den 3. September ist zum ersten Male die Lokomotive von Aarberg nach Lyss gefahren. Die Arbeiten sind nun so weit vorgeschritten, dass die Direction der Jura-Bern-Bahn beabsichtigt, diese 5 Kilometer lange Strecke auf 1. October künftig zu eröffnen.

**Nationalbahn.** Der Verwaltungsrath der Nationalbahn hat laut „B. N.“ zum Betriebsschef in Ersatz des in seine frühere Stellung als Betriebsinspector der österreichischen Südbahn zurücktretenden bisherigen Inhabers Hrn. A. Kahl aus Wien gewählt Hrn. Th. Siegfried von Zolingen z. Z. Bahnoinspector der schweiz Centralbahn in Olten.

**Uetlibergbahn.** Die Direction der Uetlibergbahn hat beschlossen, den Bahnbetrieb auch während des Winters fortzusetzen. So viel wir vernehmen, soll dies in der Weise geschehen, dass den Winter über täglich ein Zug um 2 Uhr Nachmittags von Zürich abfährt, um mit einbrechender Dunkelheit vom Berge wieder zurückzukehren.

**Zürich. Stadtrathsverhandlungen.** Gegen die projectirte Verlegung resp. Erweiterung des Bahnhofes der Nordostbahn wird von der Gemeindecommission auf Grundlage eines Gutachtens von 3 Ingenieuren (Culmann, Tobler, Bridel) eine motivirte Vorstellung an den Regierungsrath zu Handen des schweiz Eisenbahndepartements eingereicht.

#### Unfälle.

**Bahnhof Winterthur.** Samstag, den 11. September Vormittags verunglückte auf hiesigem Bahnhofe der 19 jährige Hilfswagenwärter Thomas Kaiser. Er wollte unvorsichtiger Weise entgegen bestehendem Verbot auf eine an ihm vorbeifahrende Locomotive steigen, fiel dabei herunter und geriet unter den Zug.

— Zwischen Unter- und Oberschottikon verunglückte am 9. ds. der Bote Jacob Kündig von Dierkheim. Als derselbe, von Winterthur kommend, nach Egg fahren wollte, wurde vom heranbrausenden Zug der Vereinigten Schweizerbahnen dessen Pferd scheu; Kündig wollte vom Wagen springen, fiel aber so unglücklich, dass er in wenigen Minuten eine Leiche war.

#### Bundesratsverhandlungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 3. Sept. 1875. — Laut Art. 36 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dec. 1872 ist der Bundesrat berechtigt, ein einheitliches Verkehrs- beziehungsweise Transportreglement

aufzustellen. Bis zum Erlass dieses Reglements, welches auf 1. Januar 1876 in Aussicht genommen ist, hat der Bundesrat im Hinblick auf das mit 1. d. in Kraft getretene Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen das Transportreglement schweiz. Eisenbahnen für den direkten schweiz. Verkehr vom 15. März 1862 provisorisch in Kraft verbleibend erklärt, mit einer Reihe von Vorbehaltens- und Bestimmungen, die durch das letzterwähnte Bundesgesetz bedingt sind und mit der im nächsten Bundesblatt erfolgenden Bekanntmachung der Verordnung in Kraft treten sollen.

Der Bundesrat hat gewählt: Als ersten Secretär des internationalen Bureau des Allgemeinen Postvereins Herrn A. Moret, Bureauchef bei der belgischen Generalpostdirektion in Brüssel. Als zweiten Secretär des nämlichen Büros Hrn. Galle, Geheimsecretär auf dem Auslandsbureau des Generalpostamtes in Berlin. Als Controleur bei der Hauptzollstätte Elgut im Centralbahnhof in Basel Hrn. Karl Friedrich Markees von Tartar, Graubünden.

Nach Entgegnahme der Berichterstattung der eidg. Experten über die Beseitigung und Erprobung der Bergbahn Rorschach-Heiden hat der Bundesrat die Eröffnung des Betriebs derselben auf den 6. ds. genehmigt.

Telegraphenbureau erhalten: Les Plans (Waadt) und das Hospiz Realp (Uri).

\* \* \*

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 36, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Zur Reform der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen. — Der Wagenraumtarif und die Intrigen der Privatbahnenverwaltungen gegen denselben. — Zur Situation. — Der Kernpunkt der Actienfrage. — Das Berliner Post-Zeitungamt. — Signalwesen bei den österr. Eisenbahnen. — Fortschritte im englischen Telegraphenwesen. — Die hochverehrliche General-Direction der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Chronik. —

\* \* \*

#### Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.  
London den 9. September 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne francs Senn.	Bezeichnung des Meerhatens
American rails	24.7 - 29.7 Kilogr.	Fr. 168.60 -	Wales u. East Coast
Russian & similar	29.5 - 37.3 "	" 175.70 - 181.90	dito
Steel rails	" 237.90 - 251	"	Wales
dito	" 243.90 - 263	"	Liverpool u. Hull.

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