Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 11

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: 15.12.2025

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

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 awie uf 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 —

* * *

ETAT

DES

TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD

au 31 Août 1875.

La distance entre la tête du tunnel à Gœschenen 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 longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison		*Embouchure Nord* — Goeschenen			*Embouchure Sud* — Airolo			Total fin août
		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	2163.7	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 Seedammes von Rapperswyl 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 Locomotive 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 Ersetzung des in seine frühere Stellung als Betriebsinspector der österreichischen Südbahn zurücktretenden bisherigen Inhabers Hrn. A. Kahl aus Wien gewählt Hrn. Th. Siegfried von Zofingen z. Z. Bahnhofinspector 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 gerieth unter den Zug.

— Zwischen Unter- und Oberschottikon verunglückte am 9. ds. der Bote Jacob Kündig von Dickbuch. Als derselbe, von Winterthur kommend, nach Elgg 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.

* * *

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 3. Sept. 1875. —

Laut Art. 36 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dec. 1872 ist der Bundesrath berechtigt, ein einheitliches Verkehrs- beziehungsweise Transportreglement aufzustellen. Bis zum Erlass dieses Reglements, welches auf 1. Januar 1876 in Aussicht genommen ist, hat der Bundesrath im Hinblick auf das mit 1. d. in Kraft getretene Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen das Transportreglement schweiz. Eisenbahnen für den directen schweiz. Verkehr vom 15. März 1862 provisorisch in Kraft verbleibend erklärt, mit einer Reihe von Vorbehalten und Bestimmungen, die durch das letzterwähnte Bundesgesetz bedingt sind und mit der im nächsten Bundesblatt erfolgenden Bekanntmachung der Verordnung in Kraft treten sollen.

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

Nach Entgegennahme der Berichterstattung der eidg. Experten über die Beseitigung und Erprobung der Bergbahn Rorschach-Heiden hat der Bundesrath 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 Intriguen der Privatbahnverwaltungen gegen denselben. — Zur Situation. — Der Kernpunkt der Actienfrage. — Das Berliner Post-Zeitungsamt. — 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 franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,60 -	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,8 - 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.