

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 14

Artikel: Bundesrathsverhandlungen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3896>

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: 06.02.2026

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

nischen Theile der Graz-Raaber und der Oedenburg-Raaber Bahnen an sich; 2. die Westbahn assimiliert gleicher Weise die Braunaub-Strasswalchner, und falls die Rudolf-Bahn nicht in der Lage befunden werden sollte, einen selbstständigen Stamm zu bilden, auch einen Theil dieser mit der Salzkammergut-Bahn, während der andere Theil der Rudolf-Bahn mit der Südbahn vereinigt würde; 3. die Franz Josef-Bahn acquirirt die böhmische West-, die Prag-Duxer, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener, Aussig-Teplitzer und Rakonitz-Protiviner Bahn; 4. die Nordwestbahn vollzieht die bereits geplante Fusion; 5. die Staatsbahn würde die Buschtiehrader, die böhmische Nord-, Turnau-Kraluper, Brünn-Rossitzer, den cisleithanischen Theil der Waagthal-Bahn erhalten; 6. die Nordbahn, ebenso die Friedländer, die Mährisch-schlesische Centralbahn und Mährisch-schlesische Nordbahn, den cisleithanischen Theil der Kaschau-Oderberger Bahn; 7. die galizischen und ruthenischen Linien nebst den cisleithanischen Theilen der nach Ungarn laufenden Bahnen werden mit der Carl Ludwig-Bahn zu einem Ganzen vereinigt und schliesslich 8. die Gruppe der Staatsbahnen formirt werden. Als schlechthin unausführbar kann ein solches grandioses Programm nicht bezeichnet werden; es fragt sich nur, ob die grossen Opfer, die da auf allen Seiten hiezu erforderlich wären, auch des zu erreichenden Ziels wert seien. Die Aufgabe, die sich Herr v. Nördling gestellt, bedarf einer Reihe von Jahren, vielleicht eines Decenniums, zu ihrer Lösung; hiemit ist die problematische Natur des Programmes genügend gekennzeichnet.

* * *

Bundesratsverhandlungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 24. September 1875.

Der Bundesrat hat den Vierteljahrsbericht Nr. 10 über den Stand und Gang der Gotthardunternehmung bis Ende März 1875 zu Handen der Staatsregierungen entgegenommen. Es ist dem Bericht auch die zweite Lieferung der geologischen Tabellen und Profile über den Gotthardtunnel beigegeben.

Der Bundesrat bewilligt die Eröffnung des Betriebes auf der Jurabahnstrecke Delsberg-Basel auf den 25. I. M. mit einigen auf den Befund der eidg. Experten für Untersuchung und Erprobung der Bahnlinie gegründeten Vorbehalt und Bedingungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 27. Sept. 1875.

Die vom Directorium der schweiz. Centralbahn eingereichten Pläne für die Bauausführung der Einmündung der Gäubahn in den Bahnhof zu Olten und über die Anlage des Bahnhofs besagter Bahn in Solothurn haben die Genehmigung des Bundesrates erhalten.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 30. Sept. 1875.

In die eidg. Schätzungscommission für die rechtsufrige Zürichseebahn wurden gewählt:

Vom Bundesgericht als I. Mitglied: Hr. alt Nationalrath Häberlin in Berg (Thurgau); als dessen Ersatzmänner: Hr. Oberstl. Jenner in Winterthur und Hr. Rathsherr Fridolin Tschudi in Schwanden (Glarus).

Vom Bundesrat als II. Mitglied: Hr. Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau; als dessen Ersatzmänner: Hr. Zacharius Gisel, Regierungsrath in Schaffhausen und Hr. Carl Balthasar, Baumeister in Luzern.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 35,10 M., Airolo 28,70 M., Total 63,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 9,11 M.

Schweizer. Steinkohlenbohrgesellschaft. Unser vorwöchentlicher Bericht schloss mit der Tiefe von 833' ab. Die letzte Arbeitsschicht des Monats September (1. Oct. früh) erreichte die Tiefe von 1225'. Seit der Wiederaufnahme der Bohrungen am 22. Sept. Abends sind in 17 zwölfstündigen Arbeitsschichten 486' oder per Arbeitsschicht 28' 7", im Tage 57' 4" erzielt worden. Das Bohrloch ist in der vorzüglichsten Verfassung, geschlossenes Gestein ohne jeden Nachfall. Der Fels der letzten Woche war schöner bunter Thonschiefer, weniger gleichmässig als früher, sondern wechselnd mit Quarzconglomeraten. Die Gutachten ausgezeichnete Geologen, welche eben die Bohrstelle besucht haben, lauten sehr ermutigend dahin: dass der Abschluss der Permischen Formation in der Nähe von 1500' und nachher der Beginn des Kohlensandsteins zu erwarten sind.

— Das Executivcomité der schweiz. Steinkohlenbohrgesellschaft bringt zur Anzeige, dass der freie Besuch der Bohrhütte in Rheinfelden aufgehoben werden müsse, dagegen wurden sämtlichen Actionären der Gesellschaft, sowie den zuständigen Behörden persönliche Zutrittskarten zugestellt und die Anordnung getroffen; dass an Bergtechniker, Geologen und überhaupt an diejenigen Personen, welche in Folge ihrer Berufsstellung ein näheres Interesse für die Arbeiten haben, durch die Aargauische Bank auf schriftliche Anfragen Eintrittskarten abgegeben werden.

Nordostbahn. Im Dettenbergtunnel betrug Ende August die Totallänge des Richtstollens 1583,0 Meter (oder 87,9 % der Tunnellänge), diejenige des Vollausbruches 1219,76 (67,8 %), der Mauerung 1115,55 (62,9 %). In der Mauerung sind die Tunnelpforte inbegriffen, von denen das östliche bis zur Höhe des Schlussteines vollendet war, während das westliche unter starkem Druck bergmännisch betrieben wird und daher erst bis zum Gewölbbring fertig ist.

Die Imprägnierung hat seit der Inbetriebsetzung im letzten Frühjahr bis Ende August 172,500 Schwellen imprägnirt.

Fabrik für Eisenbahnmaterialien in Bern. In einer freien Versammlung der Actionäre der Fabrik für Eisenbahnmaterialien wurden von den Herren Sensal Schmid und Ing. Thormann über die finanzielle und technische Lage

des Unternehmens beruhigende Aufschlüsse gegeben, nach welchen laut „Bern. Intell.-Bl.“ das Etablissement, so bald das nötige Betriebscapital beschafft werden kann, einer bessern Zeit entgegen sehen dürfe.

Die „Handelszeitung“ berichtet nun, dass die Generalversammlung auf den 28. October einberufen werde, um die Liquidation zu beschliessen, falls die Subscriptionen auf das Anleihen II. Hypothek nicht die zur Fortführung des Unternehmens gewünschte Summe erreichen.

Wasserfallenbahn. Die Catastrophe in Reigoldswil ist eingetreten; die Tunnelbaugesellschaft hatte, wie die „Basell. Ztg.“ meldet, am Freitag und Samstag (24. und 25. Sept.) so wenig Geld für die seit 7 Wochen fälligen Arbeitslöhne und Kostgelder als vorher und es nahmen daher am Samstag Vormittag die Arbeiter eine die Ingenieurs und Aufseher sehr bedrohliche Haltung ein. Auf den Bericht lievion sandte der Regierungsrath die H.H. Major Gysin und Polizeilieutenant Brodbeck mit Vollmacht, zur Aufrechterhaltung der Ruhe Truppen aufzubieten. Der grösste Theil der Arbeiter nahm jedoch vor ihrer Ankunft Ingenieure, Aufseher und Bureauangestellte mit sich nach der Residenz, wo sie mehrere Stunden lang vor dem Regierungsbau blieben. Man sagt, die armen Leute hätten von Morgens 7 Uhr an nichts mehr genossen! Der Regierungsrath hatte schon am Morgen bei der Centralbahndirection energisch für die Arbeiter reclamirt und Abends halb 6 Uhr kam Hr. Director Adam mit dem Versprechen, dass die Direction die Lohnghutabteilung der Arbeiter und das Kostgeld für die von Unteraccordant gehaltenen Arbeiter übernehme. Es wurde den Leuten per Mann Fr. 3 auf die Hand gegeben und dieselben ermahnt, zur Arbeit zurückzukehren.

Wie in Reigoldswil hatten auch die Tunnelarbeiter in Mülliswil seit 6 Wochen von den Unternehmern keinen Lohn erhalten. In Folge dessen übernahm auf das Gesuch der Regierung jedoch die Centralbahn ebenfalls die Bezahlung des rückständigen Lohnes, wodurch die Ruhe wieder hergestellt wurde. In der Angelegenheit der Wasserfallenbahn versammelte sich der engere Ausschuss des intercantonalen Gäubahnencomites.

Nach diesen Vorgängen hat nun laut „Bassellandschäftler“ die Tunnelbaugesellschaft Schneider, Münnich und Jerschke die Zahlungen eingestellt und sich insolvent erklärt. Am Tunnel wird gegenwärtig nicht gearbeitet. Vom 1. October an wird die Bahndirection den Bau in Regie weiter führen.

Hr. Reg.-Rath Brosi hat bezüglich der Wasserfallenbahn eine Erklärung abgegeben, wonach die solothurnische Regierung einem etwaigen Aufgebungsversuch der Centralbahn das Recht entgegensetzen würde.

Bahnhof Luzern. Wie das „Vaterland“ vernimmt, hat nun auch die Centralbahn-Direction gegen den Plan der Gotthardbahn betr. Errichtung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes an der Halde beim Bundesrat energischen Protest erhoben und an Hand des Eisenbahngesetzes das Verlangen gestellt, dass die Gotthardbahngesellschaft ihrerseits angehalten werde, die Verbindung mit den bereits in Luzern ausmündenden Linien herzustellen.

Nationalbahn. Der Gemeinderath Lenzburg hatte jüngst beschlossen, die Einzahlungen an die Nationalbahn zu sistiren, bis über die Fortsetzung Zofingen-Lyss beruhigende Zusicherungen gegeben werden. In den letzten Tagen wurde nun dieser Sistirungsbeschluss wieder aufgehoben, nachdem Hr. Verwaltungsrath Hegner nähere Auskunft ertheilte.

Gotthardbahn. Hr. Ständerath Hold hat seine Untersuchung in Betreff der Göscheneraffaire beendet und dem Bundesrat deren Ergebniss bereits mündlich mitgetheilt.

Suisse-Occidentale. Die Executivcommission wendet sich an die Regierungen von Waadt, Genf, Neuenburg und Freiburg, sie möchten so freundlich sein und der Kosten wegen auf ihre Vertretung im Verwaltungsrate verzichten. Drei Cantone haben abweisend geantwortet; Freiburg wird voraussichtlich das gleiche thun. —

Brünigbahn. Aus den jüngsten Verhandlungen des Brünigbahn-Comites wird dem „Oberland“ mitgetheilt, dass die Unterhandlungen mit den ausländischen Bauunternehmern noch nicht zum Abschluss konnten gebracht werden. Auf der andern Seite aber hat sich nun auch die schweizerische Baugesellschaft in Bern bereit erklärt, Angebote für den Bau der Linie zu stellen. Sie hat bereits Ingenieure auf Terrain geschickt, um alle Verhältnisse genau zu studiren und hofft sie auf Grund dessen bis Ende dieses Jahres definitive Offerten machen zu können, sofern wenigstens das Wetter für die Studien nur ein wenig günstig sich gestaltet.

Es wäre möglich, dass bei der Gelegenheit sich an dem Trace zwischen Meiringen und Diechtersmatt Abänderungen und Verbesserungen anbringen liessen, welche die bisherige Anschlagssumme nahmhaft herabmindernd und damit natürlich auch die Beschaffung des benötigten Capitals, das Zustandekommen der Linie erleichtern und beschleunigen würden.

In den letzten Tagen ist ein Bericht des Gründungscomite für die Eisenbahn Stühlingen-Beringen zu Handen der beteiligten Behörden und Landesgegenden erschienen. Derselbe ist äusserst fleissig und gründlich abgefasst und geeignet, einen Blick in die Bedeutung des Unternehmens zu gewähren.

Unfälle.

Schweizerische Centralbahn. — Bahnhof Basel. — Am Donnerstag stürzte laut „Oberländer“ auf dem badischen Rangirbahnhof in Basel der Petroleumkeller des Hrn. Kibiger in Folge schlechter Bauart zusammen. Der verursachte Schaden soll beträchtlich sein.

Vereinigte Schweizerbahnen. — Bahnhof St. Gallen. — Den 2. Oct. Morgens verunglückte auf dem St. Galler Bahnhof der Wagenschieber Jacob Imhof von Romanshorn, indem er zwischen 2 Wagen so eingeklemmt wurde, dass die Verletzungen wahrscheinlich seinen Tod zur Folge haben werden.

Jura-Bern-Luzern-Bahn. An derselben Stelle, wo vor ein paar Jahren einem Condukteur der Kopf förmlich weggerissen wurde, bei der kleinen Busswil-Brücke, mit dem hart am Trace stehenden Eisengitter, wurde letzten Samstag neuerdings ein Condukteur mit zerschmettertem Kopfe aufgefunden. Der Verunglückte muss sich rückwärts schauend zu weit über die Treppe hinaus gebeugt haben.

* * *

Iron. The journal of Science, Metals and Manufactures, with which is incorporated the mechanics Magazine, established 1823.

CONTENTS of No. 142. October 2. — Female Ironworkers. — Some Recent Developments in the Technology of Iron. — Our Trade Summary. — Notes on Current Topics: Raising the Vanguard; The Regent's Park Explosion; „Standard“ Measures; A Railway Novelty; The Proposed Widening of London Bridge; Railway Statistics; The Perils of the Sea; Fugitive Slaves and Her Majesty's Ship. — A new Metal. — Haven's Circular