

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 23

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: 23.02.2026

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

trotzdem konnte der Gegenstand desselben Anfangs 1873 noch immer nicht auf die Tagesordnung des Hauses gelangen. Es hatte sich nämlich bei vielen Mitgliedern das Verlangen herausgestellt, dass über einige noch zweifelhaft gebliebene Fragen weitere Erhebungen gepflogen werden. Diesem Wunsche entsprechend, hatte denn auch die Regierung die Pause zwischen der zu Ende gegangenen und der kommenden Session benützt, um über die geologische Beschaffenheit des Arlberges, über die Möglichkeit der Umgehung desselben, die gewählte Tunnel-Trace u. s. w. neuerliche Erhebungen pflegen zu lassen. Das gewonnene Material wurde bei dem Wiederzusammentritte des Reichsrathes dem Ausschusse zur Verfügung gestellt und von demselben dem Referenten zum Behufe der Bearbeitung und Berichterstattung zugewiesen.

Schon neigte sich die siebente Session des Reichsrathes im Frühjahr 1873 ihrem Ende zu, ohne dass im Plenum der Ausschuss für die Arlberg-Bahn ein Lebenszeichen von sich gegeben hätte.

Als unmittelbar vor Schluss der Session der Vorarlberger Abgeordnete v. Froschauer in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April 1873 an den Obmann des Ausschusses das Ersuchen richtete, sich über den Stand der Frage zu äussern, gedachte er der äusserst gespannten und peinlichen Aufmerksamkeit, mit welcher Vorarlberg der Erfüllung seines sehnlichsten Wunsches entgegensehe. Wenn er auch einsehe, dass eine Erledigung in der laufenden Session nicht mehr möglich sei, so wäre die erbetene Auskunft doch deshalb in hohem Grade wünschenswerth, um der Bevölkerung wenigstens durch einen Einblick in den Stand der Sache Beruhigung zu bieten. Dem gestellten Wunsche sofort entsprechend, versicherte Dr. Kaiser, dass die Arbeiten des Ausschusses, wenn auch noch immer nicht vollendet, doch nicht ohne Resultat geblieben seien. Im Gegentheile bedeuten dieselben einen wesentlichen Fortschritt, indem durch das gesammelte Material und die neuerlichen Erhebungen Klarheit gewonnen worden, auf deren Grundlage sich denn auch der Ausschuss mit überwiegender Majorität für die Genehmigung der Vorlage aussprechen konnte.

Nun ruhten eine kurze Zeit die Bemühungen für den Arlberg; aber schon Anfangs 1874 traten dieselben wieder mit erneuter Kraft auf.

Voran ging der Landtag von Tirol durch die am 14. Januar 1874 erfolgte Annahme des Antrages Wolkenstein, welchem gemäss der Landes-Ausschuss beauftragt wurde, auf dem Wege einer Eingabe um möglichst rasche Förderung des Arlberg-Bahn-Projektes zu bitten, ein Antrag, welcher im Wesen und in seiner Begründung eine Wiederholung des vom Abgeordneten Dr. Duregger bereits in der vorigen Session eingebrachten Vorschlages enthielt. Zwei Monate später, am 11. März 1874, folgte der Vorarlberger Abgeordnete Ganahl an der Spitze von 55 Genossen im Abgeordnetenhaus mit einer an den Handelsminister gerichteten Interpellation, welche in ihren Erwägungen die vom Hause im Jahre 1869 beschlossene Resolution, die Anträge des Arlberg-Bahn-Ausschusses, das Resultat der Interpellation Froschauer recapitulierte, sowie die Gefahr in Erinnerung brachte, welche durch eine weitere Verzögerung insoferne entstände, als eine solche nur den Anstrengungen der Schweiz für das Zustandekommen einer zweiten Alpenbahn auf ihrem Gebiete, nämlich der Linie Chur-Splügen-Chiavenna-Mailand, förderlich wäre. Endlich — nach Verlauf nur weniger Wochen — unternahmen es Graf Belrupt und 29 Genossen am 23. April desselben Jahres, im Herrenhause bei dem Handelsminister anzufragen, ob die Regierung noch im Laufe der Session eine Gesetz-Vorlage, betreffend die Arlberg-Bahn, der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen gedenke — und wenn nicht, aus welchen Gründen.

Diesen Interpellationen wurde erst im folgenden Herbste, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. November 1874, durch das vom Handelsminister Dr. Banhans entwickelte Exposé über den Bau neuer Eisenbahnen eine Beantwortung zu Theil. Insoweit dasselbe sich mit den in den beiden nächsten Jahren auszuführenden Eisenbahnen beschäftigte, indem es 188 Meilen für 1875 und für das folgende Jahr 129 Meilen als zum Baue vorderhand gesichert in Aussicht genommen, ist der Arlberg-Bahn mit keinem Worte Erwähnung geschehen und konnte dieselbe an dieser Stelle auch aus dem Grunde nicht einbegrieffen werden, als es sich bei den genannten Zahlen nur um solche Linien handelte, deren Ausführung schon begonnen oder deren Sicherstellung bereits durch Gesetze vorgezeichnet war. Bezüglich der neu zu schaffenden Linien sollte planmässig vorgegangen und zu dem Behufe noch im Laufe des Jahres 1875 ein detailliertes Programm entwickelt und die diesbezüglichen Vorlagen gemacht werden.

Nachdem solcherweise die mannigfaltigen Wünsche nach neuen Linien an die Voraussetzung eines umfassenden Programmes geknüpft worden, konnten die Förderer der Arlberg-Bahn nunmehr auch nicht umhin, all' ihre Bestrebungen auf das letztere zu concentriren. Selben Tages jedoch, an welchem die Aussicht auf das Programm eröffnet worden, wurde speciell die Arlberg-Bahn durch einen Regierungs-Entwurf, betreffend die Betriebskosten-Abgänge der Vorarlberger Bahn, gestreift, indem die Lage dieser Bahn, wiewohl erst 1872 eröffnet, bereits eine geradezu trostlose geworden und die Gefahr der Betriebseinstellung in nächste Nähe gerückt war. Obwohl mannigfaltige Umstände zu diesem Resultate mitgewirkt, so musste doch zweifellos der vollständige Mangel einer directen Verbindung mit einer der inländischen Bahnen von nicht geringem Einflusse gewesen sein: eine Mahnung für die baldige Inangriffnahme der Arlberg-Bahn, die von dem Gewichte nicht unbedeutender Anforderungen an die Hilfe des Staates zur Herstellung des Gleichgewichtes bei der Vorarlberg-Bahn kräftigst unterstützt ward. Doch wurde dieser Anlass von keiner Seite — eben mit Hinblick auf das Eisenbahn-Programm — benutzt, um den Bau der Arlberg-Bahn zu urgieren.

So rückte denn endlich die Phase heran, in welcher sich die Frage der Arlbergbahn gegenwärtig befindet. Es kam das Eisenbahnprogramm des Handelsministers Chlumecky vom 29. October 1. J.

Die Figdor'sche Brochure schreibt hierüber folgendes:

Der erwartungs- und hoffnungsvollen Stimmung, welche die Bevölkerung Vorarlbergs mittlerweile beherrschte, gab der Landeshauptmann Dr. Jussel bei der Eröffnung des Landtages am 6. April 1875 beredten Ausdruck. Vorarlberg verkenne nicht die grossen Opfer, welche das Reich für dasselbe bereits gebracht; es verkenne nicht, dass es für sich allein das Opfer eines so grossen Aufwandes, wie ihn die Arlbergbahn erfordert, nicht beanspruchen könne; geniesse es ja auch die Vortheile der Vorarlberger Bahn nur mit Missmuth, weil diese Bahn dem Reiche grosse und unverhältnissmässige Opfer auferlege. Seitdem aber die Arlberg-Bahn als eine hochwichtige Reichsangelegenheit anerkannt werden, dürfe die Bevölkerung wohl vertrauensvoll an den Gerechtigkeits- und Billigkeitssinn aller Brüdervölker Oesterreichs appelliren und hoffen, dass in dem Eisenbahn-Programme des Reiches die Arlberg-Bahn in erster Linie stehen werde.

Diese Hoffnungen Vorarlbergs wurden durch das vom Handelsminister Ritter v. Chlumeky am 29. October 1. J. entwickelte Eisenbahn-Programm vollständig erfüllt. In dem bei diesem Anlasse auf den Tisch des Hauses niedergelegten Gesetz-Entwurf über den Bau neuer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Eröffnung von Special-Crediten für das Jahr 1876 zu Zwecken des Eisenbahnbaues, ist neben einer verhältnissmässig geringen Anzahl gleichfalls zur Ausführung vorgeschlagener Bahnen, der Arlberg-Bahn thatsächlich ein erster Platz eingeräumt. Die Regierung rechnet dieselbe zu jenen Linien, welche dem österreichischen Gebiete einen Theil des Welthandels sichern, die uns unsere Position an den südeuropäischen Meeren erhalten und erlittene und drohende, durch Durchstechung der Alpen verursachte Nachtheile beseitigen sollen. Neben der Donau-Ufer- und der Predil-Bahn soll die Arlberg-Bahn die einzige Hauptbahn sein, deren Bau bereits im Jahre 1876 auf Kosten des Staates zu beginnen wäre, indem der Aufwand für denselben zu jenen productiven Auslagen gehöre, deren Nothwendigkeit die Regierung anerkannt und welcher nach ihrer Ansicht sowohl für die Finanzen als auch für die gesunde Entwicklung unseres Handels, unserer Industrie und unserer volkswirtschaftlichen Zustände im Allgemeinen sicher fruchtbringend wirken wird und somit bei der derzeitigen finanziellen und wirthschaftlichen Lage Oesterreichs in Anspruch genommen werden kann.

Dieser Ueberblick der Geschichte dieser Bahn scheint mit solcher Bestimmtheit auf die wirkliche Ausführung des Durchstiches hinzu deuten, dass es sich wirklich nur noch um eine kürzeste Spanne Zeit bis dahin handeln kann.

* * *

Literatur.

Kalender für Eisenbahntechniker. Bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen durch E. Heusinger von Waldegg, Oberingenieur in Hannover und Redacteur des technischen Organs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Dritter Jahrgang 1876. Nebst 1 Eisenbahnkarte in zwei Blättern, zahlreichen Holzschnitten, sowie verschiedenen andern Beilagen. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag.

Der Verfasser hat es sich auf's Wärmste angelegen sein lassen, diesen neuen Jahrgang den vielfachen eingelangten Wünschen entsprechend gänzlich umzuarbeiten. Durch die Vereinigung dieses Kalenders mit dem

seit einigen Jahren von Rheinhard und Schlebach herausgegebenen sind wesentliche Vortheile erzielt worden.

Der Hensinger'sche Kalender enthält in seinem ersten Theile das Werthvollste der beiden Kalender aus Mathematik, Mass- und Gewichtstabellen, Mechanik, Wärme, Vermessungswesen, Erdbau, Fundationen, Durchlässe und Brücken und dem Maschinenbau, sowie neue Arbeiten über barometrische Höhenmessungen und Preisermittelungen über Maurer- und Steinhauerarbeiten.

Im speziellen Eisenbahn-technischen Theil wurden die Capitel über Locomotiv- und Wagenbau nebst Preisen bei Neubeschaffungen, sowie die Notizen über den Eisenbahnbetrieb sehr bedeutend erweitert: auch die technische Statistik wurde nach den neuesten Angaben sämtlicher Bahngewaltungen ganz umgearbeitet und durch neue Rubriken, die mittleren Steigungs- und Krümmungsverhältnisse nach Procenten berechnet, vervollständigt, sowie das Verzeichniss des technischen Personals und die Uebersicht der Locomotiv- und Wagen-Fabriken nach offiziellen Angaben ergänzt.

* * *

Bundesratsverhandlungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 3. December 1875. Allgemeiner Postverein. In Bezug auf Statistik über den Transit im Gebiete des allgemeinen Postvereins haben die Verwaltungen des letztern folgende Änderungen in den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum allgemeinen Postvertrag abgeschlossen:

Die Statistik vom 1. bis 7. August 1875 dient als Grundlage für die Abrechnungen vom 1. Juli bis 31. Dezember 1875. 2) Die jährliche, auf 1. Dezember festgesetzte Statistik fällt für das Jahr 1875 dahin. 3) Die späteren Erhebungen sind vom 1.—7. Juni 1876 und vom 1.—7. Dezember 1876 zu machen. Die Resultate derselben gelten vom 1. Januar an. — Die betreffenden schweizerischen Bureaux werden die nötigen Instructionen zur Ausführung der vorstehenden Bestimmungen erhalten.

In Genehmigung des Planes für die Herstellung eines provisorischen Rangirbahnhofes auf dem Wolf-Feld bei Basel hat der Bundesrat u. A. festgesetzt, dass die Regierung von Baselstadt sich bis Ende des Jahres über die definitive Anlage der Bahnhöfe in Basel, einschliesslich Strassenübergänge, mit dem Directorium der schweizerischen Centralbahn zu verständigen habe. Bei dem Umstände, dass die Ausarbeitung der bezüglichen Pläne bislang nicht hat zu Ende gebracht werden können, ist die Regierung von Baselstadt um eine Verlängerung der Frist für besagte Verständigung eingekommen und hat der Bundesrat diesem Ansinnen durch eine Fristverlängerung bis Ende März 1876 entsprochen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gothardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 12,20 M., Airolo 5,45 M., Total 17,65 M., mithin durchschnittlich per Tag 2,6 M. Die schwierige Situation wegen der Zerklüftung des Felsens ist dieselbe geblieben wie letzte Woche.

Steinkohlenbohrung. Einer Mittheilung in den „Basl. Nachr.“ über die Steinkohlenbohrungen bei Rheinfelden entnehmen wir die Notiz, dass der erste misslungene Bohrvorschuss circa 150,000 Fr. gekostet, also den Viertheil des Actienkapitals, das die schweizerische Steinkohlenbohrgesellschaft gezeichnet hat, ein weiterer Bohrvorschuss wird auf Fr. 100,000 veranschlagt. Derselbe wird entweder eine kleine Halbstunde südlich von dem jetzigen Bohrloch, also bei Olsberg, oder in dem noch günstiger gelegenen Maisprach vor genommen und soll bis auf eine Tiefe von 2000 Fuss erstreckt werden, so dass man zur annähernden Gewissheit gelangen würde, ob in der Schweiz Steinkohlenlager von etwelcher Mächtigkeit vorhanden seien oder nicht.

Nordostbahn. Die Nordostbahn direction erwiedert den Petenten, welche für die Linie Zürich-Luzern während des Winters einen fünften Zug verlangten, gegenwärtig nicht mehr auf das Gesuch eintreten zu können, indem eine Abänderung inmitten der Fahrplanperiode mit allzugrosser Inconvenienz verbunden sei.

Baugesellschaft Thun. Die Actionärversammlung der Baugesellschaft Thun hat am 26. November einstimmig beschlossen, ein weiteres Anleihen von Fr. 540,741 aufzunehmen, zur Deckung der restirenden Baukosten für den Thunerhof, der zu Fr. 1,400,000 veranschlagt worden und dessen Gesamtbaukosten samt Dependenzen, Gartenanlagen, Mobilien, Wein etc., zum Betrieb des Hotels Fr. 1,972,218. 64 betrugen.

Frankreich. Der Rückkauf der norditalienischen Eisenbahnen. Seit einer Reihe von Jahren bestanden zwischen der italienischen Regierung und der Verwaltung der norditalienischen Eisenbahnen sehr tiefgehende Differenzen, die sich durch eine Reihe von kleinen Plackereien und ziemlich grossen Proceszen äusserten. Hüben und drüben wurden consequent Klagen geführt und wie es in solchen Fällen üblich ist, warfen die streitenden Parteien sich gegenseitig einer der anderen alles Schlimme vor und Niemand wollte das geringste Unrecht begangen haben. Die italienische Regierung hatte stets im Verwaltungspräsidium der Rue Lafitte mit Vorwürfen wegen falscher Bilanzen, Unregelmässigkeit im Verkehr, Nichtbezahlung der entfallenden Steuern u. s. w. aufzuwarten. Die Administration der Bahn wieder wurde nicht müde, über die Chicanen zu klagen, deren Opfer sie beständig sei und liess es in jedem Falle auf einen oder zwei Processe ankommen. Man sah bald ein, dass diese Situation eine unhaltbare wäre und dass der bestehende modus vivendi durch einen andern ersetzt werden müsse. Man spürte daher auch so etwas wie den Rückkauf in der Luft, ja man glaubte sogar, dass die Chicanen der italienischen Regierung nur darauf hinauslaufen, den Rückkauf der Bahn gewissermassen zu erzwingen, denn dieses Ziel wurde als das Object bezeichnet, welches die Staatsverwaltung anstrebt. In der That musste auch die freie Verfügung über das bedeutendste Eisenbahnnetz der Halbinsel für die Italiener, die so viel als möglich Herren im eigenen Lande zu sein trachten, eine Lieblingsidee sein und stand dadurch der Paragraph „Rückkauf der Eisenbahnen“ auf dem Programm sämtlicher Parteien obenauf. Aber ohne darauf unvorbereitet zu sein, dachte man doch nicht, dass die bei der Hand befindliche Lösung wirklich gar so rasch zu Stande kommen würde, und nur wenige Eingeweihte befanden sich auf der richtigen Fährte, als es vor einigen Monaten hiess, Baron Rothschild unternehme eine Reise, um von der Regierung in Rom eine billige Behandlungsweise zu erzielen. Statt der billigeren Handlungsweise handelte es sich um einen veränderten modus vivendi, voilà tout. Auf der italienischen Seite hatte man auch nichts vernachlässigt, um das Geheimniß so viel als möglich zu wahren, nur einige glückliche eingeweihte Speculanter mochten davon wohl etwas wissen, obwohl man gerade diese als völlig unwissend in der ganzen Sache hinzustellen trachten wird. Die ganze Tractation wurde von Sella, dem finanziellen Rivalen Minghetti's, eingeleitet und durchgeführt. Es musste sich daher der

Rivale des erwähnten Finanzmanns dazu bequemen, ihn zu verwenden und die Strahlen der Sonne der Popularität auf den Mann niedersenden, mit dem man vielleicht nicht gerne den Erfolg getheilt hätte. Man benutzte damals die in der Urschweiz bei der Construction des Gotthardtunnels vorgefallenen Unruhen, um zu behaupten, der ehemalige italienische Premier wäre nach der Schweiz gereist, um dort über diese Unruhen, bei welchen italienische Arbeiter erschossen wurden, Erhebungen zu pflegen und gewissermassen als außerordentlicher internationaler Untersuchungskommissär zu fungiren. Indessen begnügte sich Herr Sella in Bern mit einem einzigen Besuch beim Bundesrathe und reiste sofort nach Basel, wo ihn bereits Baron Rothschild erwartete. Dort wurde die Veräusserung des Netzes nach langen Debatten zuerst auf's Tapet gebracht und dann perfect gemacht. Die Verhandlungen währten lange, denn wie schwierig es auch sein mochte, sich im Besitz der Bahn zu halten, so war es doch für Herrn Rothschild eine Ehrensache, gewissermassen die Position so lange als möglich zu vertheidigen. Das geschah auch, bis man gewahr wurde, dass für die Situation wirklich kein anderer Ausweg vorhanden war, als der Rückkauf. Als man auf Seiten der Verwaltung erkannte, dass die italienische Regierung die Macht und vielleicht auch den Willen hatte, der Situation der Bahn durch allerhand Chicanen das Leben sauer zu machen, fügte man sich in das, was unvermeidlich schien. In Italien erzielte das Cabinet, wie die Berichte dort melden, einen grossen Erfolg und war die Wirkung auf die Opposition namentlich, die dem Cabinet den Sieg nicht gönnen will und die hoffte, das Geschäft selbst zu besorgen, eine niederschmetternde. Das Geheimniß, mit welchem man die Sache zu behandeln verstand, muss noch dazu beigetragen haben, die Wirkung zu erhöhen. Hier machte der Verkauf einen verschieden gearteten Eindruck. Politisch sieht man es nicht ohne einen, wenn auch nicht geoffenbarten Groll, wie eine französische Compagnie auf ihre Rechte auf ein Stück italienischen Bodens und auf den Einfluss in Italien verzichten muss. Man tröstet sich mit dem Hinzufügen, dass Herr Decazes, den man zuerst wegen der Sache befragte, mit dem Geschehenen sich durchaus einverstanden erklärte und diesen Anlass betrachte, um den Italienern gegenüber die Bereitwilligkeit zu documentiren und das Vertrauen, das man in ihre Gesinnungen hegt.

Unfälle:

Vereinigte Schweizerbahnen. Letzten Mittwoch den 1. December Abends wurde laut „Thurg. Ztg.“ unweit der Station Steckborn auf dem Uebergang der Bahn über die Landstrasse ein Mann mit fast vollständig vom Rumpf getrenntem Kopf gefunden, in dem man bei näherer Untersuchung den 23 Jahre alten Giesser Eugen Kern von Berlingen erkannte. Da derselbe durch Liederlichkeit sehr heruntergekommen, ist zu vermuten, dass er den Tod gesucht, indem er sich auf die Schienen legte.

Jura-Bahnen. Letzten Freitag den 3. December entgleiste der 3 Uhr 14 Minuten Abends von Chaux de fonds nach Biel abgehende Zug in Folge falscher Weichenstellung bei Reuchenette. Glücklicher Weise war die einzige Folge dieses Unfalls eine Verspätung von einer Stunde.

London. Eine schreckliche Explosion hat in der Kohlengruben Saithe main bei Barnsley, einer der grössen in Yorkshire, stattgefunden. Man glaubt, dass von den mehr als 300 Arbeitern, welche in der Grube beschäftigt waren, 200 umgekommen sind.

*

*

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 49, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, II., Praterstrasse 47) — ist soeben erschienen. INHALT: Eisenbahn-Programm der „Verkehrszeitung“. — Das Streicheconcer im Abgeordnetenhouse. — Die Sicherung der Postsendungen. — Das österr. Telegraphenwesen. — Der Stand der Eisenbahnfrage in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz. — Die Reformen des Speditions-wesens. — Zur Verkehrspolitik Ungarns. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

*

*

Ungarisches Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. — Budapest, 5. December, 1875.

INHALT: Das Budget pro 1876 des Ministeriums für Communicationen und öffentliche Arbeiten im Abgeordnetenhouse. — Die „das Cartell und die Selbstständigkeit des ungarischen Verkehrs“ betitelte Brochure. — Der neue Eisenbahn-Tarif. — Erste General-Versammlung der Köröthalbahn-Gesellschaft. — Eisenbahn-Nachrichten. — Vermischtes. — Officielle Mittheilungen über Verwaltung und Betrieb.

*

*

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

A n g e b o t :

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Zwei Geometer-Assistenten nach Pruntrut.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein tüchtiger Constructeur mit Erfahrung im Locomotiv-, Wagen- und Brückenbau auf ein Constructions-Bureau in der Schweiz.

2) Ein junger Maschinen-Ingenieur als Zeichner auf ein Bureau.

3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.

III. Chem.-techn.-Fach:

1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewanderter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.

2) Ein junger Chemiker als Anteilhaber einer Chem. Fabrik.

N a c h f r a g e :

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.

2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

B e m e r k u n g e n

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-Vermittlung s-Commission,
Nr. 66, Mühlbachstrasse, Neumünster bei Zürich.

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

RECETTES
des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1875	1874		1875	1874	Déférence	1875	1874	Déférence
Nordostbahn	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Engerens Netz	213	213	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	959,000	1,022,464	- 43,464	4,502.—	4,800.—	- 298.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	116,200	120,202	- 4,002	1,815.—	1,878.—	- 63.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	22,900	22,605	+ 295	1,145.—	1,130.—	+ 15.—
Linksufrige Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875	69	—	1 -- 31 Octobre	70,100	—	—	1,130.—	—	—
Bötzbergbahn	57	—	1 -- 31 Octobre depuis 2 Août	176,000	—	—	3,087.—	—	—
				563,900	—	—	—	—	—
Centralbahn	240	240	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	948,000	1,171,309	- 223,309	3,950.—	4,880.—	- 930.—
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	9,918,050	10,437,831	- 519,781	41,325.—	43,490.—	- 2165.—
Aarg. Südbahn ... 20 Kil. eröff. 23. Juni 1874	29	20	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	15,550	18,526	- 2,976	3,110.—	3,705.—	- 595.—
9 " " 1. " 1875				161,280	166,931	- 5,651	32,256.—	33,386.—	- 1130.—
Suisse Occidentale	332	332	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	1,160,000	1,161,165	- 1,165	3,494.—	3,497.—	- 3.—
Jougne-Eclépens	67	35	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	10,300,107	10,170,144	+ 129,963	31,024.—	30,633.—	+ 391.—
Vallorbes - Pontarlier 32 Kil. eröff. 1. Juli 1875				29,670	8,890	+ 20,780	402.—	—	—
Ligne du Simplon	80	80	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	172,360	86,125	+ 86,235	2,572.—	—	—
				50,630	51,278	- 648	633.—	641.—	- 8.—
				542,525	534,215	+ 8,310	6,781.—	6,677.—	+ 104.—
Lausanne-Echallens	15	7	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	6,938	6,114	—	462.—	873.—	—
Chêzeaux-Echallens 8 Kil. eröff. 1. Juni 1874				65,487	48,693	—	4,365.—	6,956.—	—
Bulle-Romont	19	19	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	19,420	18,010	+ 1,410	1,022.—	947.—	+ 75.—
				158,386	151,331	+ 7,055	8,336.—	7,965.—	+ 371.—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	649,700	599,742	+ 49,958	2,362.—	2,181.—	+ 181.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	5,822,371	5,425,130	+ 397,241	21,172.—	19,728.—	+ 1443.—
				28,500	25,172	+ 3,328	1,096.—	968.—	+ 128.—
				233,288	214,000	+ 19,288	8,972.—	8,231.—	+ 741.—
Jura-Berne-Lucerne									
Lucerne-Berne	95	36	1 -- 31 Octobre depuis 11 Août	98,800	—	—	1,040.—	—	—
Luzern-Langnau 59 Kil. eröff. 11. Aug. 1875				326,800	—	—	—	—	—
Berne-Bienne-Neuveville	50	—	1 -- 31 Octobre depuis 1 Août	139,500	—	—	2,790.—	—	—
				412,000	—	—	8,240.—	—	—
Bienne-Sonceboz-Chaux-de-Fonds } eröff. ...	53	—	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	76,800	75,424	+ 1,376	1,449.—	1,423.—	+ 26.—
Sonceboz-Tavannes ... 1. Mai 1874				731,975	—	—	18,811.—	—	—
Jura Industriel	38	38	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	75,000	76,230	- 1,230	1,974.—	2,006.—	- 32.—
Delémont-Basel	39	—	1 -- 31 Octobre	665,806	711,646	- 45,840	17,521.—	18,727.—	- 1206.—
44,000	—	—				—	—	—	—
Gotthardbahn									
Biasca-Locarno	41	—	1 -- 31 Octobre	64,500	—	—	962.—	—	—
Bellinzona-Locarno	67	—	depuis 1 Janvier	517,125	—	—	7,718.—	—	—
	21								
Localbahn: Winkel-Herisau eröff. 12. Apr. 1875	5	—	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	16,572	—	—	1,104.—	—	—
Herisau-Urnäsch	“	21. Sept. 1875		61,303	—	—	4,086.—	—	—
Tössthalbahn	26	—	1 -- 31 Octobre depuis 4 Mai	18,210	—	—	700.—	—	—
				110,279	—	—	4,240.—	—	—
Uetlibergbahn	9,1	—	1 -- 31 Octobre depuis 12 Mai	9,468	—	—	1,040.—	—	—
				142,567	—	—	15,666.—	—	—
Emmenthalbahn	24	—	1 -- 31 Octobre depuis 26 Mai	14,284	—	—	595.—	—	—
				75,783	—	—	3,157.—	—	—
Rigibahnen. Vitznau-Staffel	5,1	5,1	1 -- 31 Octobre	11,128	33,950	—	—	—	—
Staffel-Kulm	2	2	depuis 1 Janvier	549,197	655,370	—	—	—	—
Kaltbad-Unterstätten 3½ Kil. eröff. 14. Juli 1874	7	3½							
Unterstätten-Scheideck	“	1. Juni 1875							
Arther-Rigibahn (Arth-Kulm)	12	—	1 -- 31 Octobre depuis 4 Juin	8,332	—	—	694.—	—	—
“ 4. Juni 1875				162,830	—	—	13,569.—	—	—
Schweiz. Nationalbahn.	75	—	1 -- 31 Octobre depuis 17 Juillet	55,000	—	—	733.—	—	—
eröff. 17. Juli 1875.				176,100	—	—	6,670.—	—	—
Bödelibahn.	4,2 Kil. eröff. 1. Juli 1874.	8,8	4,8	1 -- 31 Octobre depuis 1 Janvier	12,900	12,770	+ 130	1,466.—	—
				183,093	143,889	+ 39,204	20,806.—	—	—