

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 14

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: 22.02.2026

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

Les 2000 actions de la Compagnie du Simplon actuellement à la souche, seront annulées.

Art. 7. La Compagnie de la Suisse-Occidentale et du Simplon, sera en tout point régie par les statuts actuels de la Compagnie Suisse-Occidentale, auxquels il ne sera apporté que les modifications nécessaires pour les mettre en harmonie avec le présent traité de fusion.

Art. 8. Le Conseil d'administration de la Compagnie fusionnée se composera du Conseil actuel de la Compagnie Suisse-Occidentale, auquel il sera ajouté quatre membres pris dans le sein du conseil de la Compagnie du Simplon, et désignés par celui-ci après entente entre les conseils des deux Compagnies.

Les quatre administrateurs de la Compagnie fusionnée, choisis comme il vient d'être dit, dans la Compagnie du Simplon, resteront en fonctions pendant cinq ans, et toute réélection ultérieure sera faite dans la forme statutaire.

Art. 9. Pour tenir compte de la clause contenue à l'article 4 des statuts de la Compagnie du Simplon, d'après laquelle un ressortissant du canton du Valais doit faire partie du conseil de cette Compagnie, et pour mettre le Valais sur le même pied que les cantons mentionnés à l'article 23 des statuts de la Suisse-Occidentale, la Compagnie fusionnée offrira au canton du Valais, la faculté de désigner un membre du Conseil d'administration qui jouira des mêmes droits que les membres nommés par les autres cantons.

Art. 10. Un bilan arrêté à la date de la ratification définitive de la convention de fusion, sera dressé par les soins de la Compagnie du Simplon et certifié par ses délégués. Ce bilan sera annexé à la convention pour en faire partie intégrante.

La Compagnie fusionnée reprenant à sa charge tout l'actif et le passif, tels qu'ils se comporteront, il n'y a pas lieu de dresser ni inventaires, ni état des lieux, du matériel ou de la ligne. Le seul inventaire des matières et du matériel approvisionnés, sera dressé et annexé à l'appui du bilan.

Ce bilan sera reconnu par les délégués de la Compagnie Suisse-Occidentale et pris en charge par la Compagnie fusionnée.

Art. 11. La fusion accomplie, donnant à la Compagnie Suisse-Occidentale les garanties promises en échange de sa subvention de cinq millions de francs, la Compagnie fusionnée versera, suivant les conditions fixées dans les traités internationaux à intervenir cette somme de cinq millions de francs au fur et à mesure des besoins, pour être exclusivement employée à subvenir aux travaux du percement du grand tunnel, concurremment avec les autres subventions.

Art. 12. La Compagnie fusionnée fera tout ce qui dépendra d'elle pour aider aux négociations ayant pour objet l'obtention de la subvention française et la participation italienne.

M. Paul Cérèsole s'engage à continuer en faveur de la Compagnie fusionnée, les soins qu'il a donnés jusqu'à présent à ces négociations, et de son côté la Compagnie fusionnée s'engage à lui donner une délégation spéciale en vue des négociations et à lui fournir les moyens de s'y consacrer.

Art. 13. En vue des négociations internationales à intervenir pour constituer l'entreprise du Simplon, la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et celle du chemin de fer du Simplon s'engagent dès à présent, au nom de la Compagnie fusionnée, à consentir les tarifs de nature à attirer à la voie Suisse Occidentale-Simplon le transit entre l'Italie et la France.

Art. 14. La Compagnie fusionnée conservera, dans les limites des besoins du service, le personnel actuel de la Compagnie du Simplon. Les indemnités dues aux employés mis en disponibilité ou dont la position sera amoindrie, seront déterminées et réglées par la Compagnie du Simplon.

En ce qui concerne les retraites pour le personnel, elles seront calculées sur la base des règlements actuels de la Suisse Occidentale, en admettant le 15 février 1874 comme date la plus reculée d'entrée au service.

Art. 15. Les Compagnies contractantes s'engagent à faire toute diligence pour réaliser dans le plus bref délai possible toutes les ratifications nécessaires et les formalités qui doivent précéder la mise en vigueur de la convention de fusion.

Revue.

Zur Erhaltung ägyptischer Baudenkmäler soll von der dortigen Regierung die beträchtliche Summe von 2500000 Franken ausgeworfen werden sein. Dieser Betrag ist in erster Linie dazu bestimmt, die herrlichen Denkmäler aus der Glanzperiode der arabischen Baukunst dem drohenden Verfall zu entreissen. Die Restaurierungsarbeiten haben zunächst im Hofraum der Sultan Hassan Moschee und in der Moschee des el-Ghuri, wo eine neue Kuppel errichtet und die öffentliche Bibliothek untergebracht werden soll, ihren Anfang genommen. Später sind die vielbewunderten 600-jährigen Ornamente aus buntem Marmor im Mausoleum des Sultan Kalaun einer Renovation zu unterwerfen.

Wassermesser. Zwischen der Stadt Paris und der dortigen „Compagnie générale des eaux“ wurde kürzlich eine Vereinbarung abgeschlossen, laut welcher die Wasserabonnenten berechtigt sind, in ihren Kosten Wassermesser folgender Systeme an ihren Leitungen anbringen zu lassen:

Wassermesser mit einem Cylinder System Kennedy.

"	" zwei Cylindern	Frager.
"	" drei "	Desplechin-Mathelin.
"	" vier "	Samain.

Jeder der zu verwendenden Apparate ist vorher einer behördlichen Prüfung mit Rücksicht auf dessen exacte Functionirung zu unterstellen.

Restaurierungsarbeiten in Versailles und Fontainebleau. Die berühmten Gemälde des grossen Saales Heinrichs I. und der Gallerie Franz I. in Fontainebleau, sowie die Deckengemälde des Salon d'Hercule in Versailles werden restaurirt.

Vergrösserung der Pariser Sternwarte. Der französische Staat hat von der Stadt Paris ein an die Pariser Sternwarte anstossendes Grundstück von 9000 m² Fläche erhalten, auf welchem behufs Vergrösserung der Sternwarte ein Thurm zur Aufnahme des 16 m langen astronomischen Fernrohrs, sowie ein Specialgebäude für das von Bankier Bischoffsheim geschenkte Aequatorial-Instrument erbaut werden sollen.

Miscellanea.

Eidgenössisches Polytechnikum in Zürich. Mit dem Schluss des Wintersemesters 1880/81 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der Ingenieurschule, sowie an der Forst- und Landwirthschaftlichen Abtheilung des Polytechnikums Diplome an nachstehende, in alphabeticischer Reihenfolge aufgeführte Studirende vertheilt:

a) **Ingenieurschule:** 1) Flegel, Joh., von Baja, Ungarn; 2) Fözmáyer, Ludwig, von Esseg, Slavonien; 3) Girtanner, Hermann, von St. Gallen; 4) Levy, Alfred, von Copenhagen; 5) Rebold, Julius, von Biel; 6) Schüle, Franz, von Genf; 7) Sarmezey, Andreas, von Mező-Kovácsbáza, Ungarn; 8) Szöllössy, Coloman, von Billet, Ungarn; 9) Tarjanyi, Stefan, von Arad, Ungarn; 10) Vetsey, Julius, von Budapest, Ungarn; 11) von Zichy, Andreas, von Kölesd, Ungarn.

b) **Forstwirtschaftliche Abtheilung:** 12) Boller, Emil, von Uster; 13) Enderlin, Florian, von Maienfeld; 14) Gysin, Amadeus, von Liestal; 15) Kräftli, Daniel, von Untervaz, Graubünden; 16) Müller, Adolf, von Sigiswil, Bern; 17) Oschwald, Franz, von Thayngen, Schaffhausen.

c) **Landwirthschaftliche Abtheilung:** 18) Weidmann, Ulrich, von Oberstrass.

Gotthardbahn. Am 28. März, Abends 7 Uhr, erfolgte der Durchschlag des Travi-Tunnels. Es ist dies der südlichst gelegene sämmtlicher Kehrtunnels der Gotthardbahn. Derselbe liegt unmittelbar neben dem Piano-Tondo-Kehrtunnel oberhalb der Station Giornico. Der Travi-Tunnel hat eine Länge von 1547 m, während die übrigen drei Kehrtunnels der Südrampe der Gotthardbahn folgende Längen aufweisen: Freggio 1568 m, Prato 1559 m, Piano-Tondo 1508 m. Von der Gesamtlänge des Travi-Tunnels liegen ungefähr 200 m in der Geraden und der Rest in einer Curve von 300 m Radius. Der Tunnel-Eingang liegt 495,97 m, der Ausgang 459,97 m über Meer; das Gefälle beträgt 23‰.

Auch hier erwiesen sich die Absteckungsarbeiten als ganz vorzügliche, indem die Abweichungen in der Richtung bloss 5, in der Höhe 1 und in der Länge 4 cm betragen. Auf den 15. April wird der Durchschlag des Monte-Ceneri-Tunnels erwartet.

Einer ausführlichen Correspondenz der „Schweizer Grenzpost“ über die am 28. März in Luzern stattgehabte Sitzung des Verwaltungsrates der Gotthardbahngesellschaft entnehmen wir, dass für die zukünftige Betriebsperiode folgende Geschäftsvertheilung genehmigt worden ist:

1. Commerzieller Dienst I. Departement der Direction: Präsident *Zingg*.
 2. Reklamationsdienst II. " " Vicepräsident *Stoffel*.
 3. Betriebsdienst III. " " Director *Dietler*.

Als Betriebsinspector wurde ernannt: Herr Wilhelm von *Röder* (Sohn des deutschen Gesandten: General von *Röder*).

Zu den bereits vorhandenen 14 und den gemäss Schlussnahme des Verwaltungsrathes vom 22. October 1880 bestellten 22 Locomotiven beantragte die Direction noch weiter zu beschaffen: a) acht Stück Tenderlocomotiven mit sechs gekuppelten Rädern, Serie C, b) und 15 Stück Schlepptenderlocomotiven mit acht gekuppelten Rädern, Serie D. Die Direction wurde ermächtigt, die bezüglichen Lieferungsverträge abzuschliessen. Herr Massa, Generaldirector der oberitalienischen Bahnen und Mitglied des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn, legte das grösste Gewicht darauf, dass sich die Gotthardbahn bei der Beschaffung ihrer Tractionsmittel von Anfang an in den Stand setze, den Anforderungen eines grossen Verkehrs genügen zu können. An der Hand der Statistik der Bruttoeinnahmen der Mont-Cenis-Bahn wies dieselbe schon früher in einer besondern Schrift nach, dass sich daselbst der Verkehr gleich mit der Eröffnung des Betriebes nahezu in vollem Umfange eingestellt und dass jedenfalls keine erhebliche Vermehrung in dem Zeitraume von sieben auf einander folgenden Jahren nach der Betriebseröffnung eingetreten sei. Im Jahre 1878 nun betrug die Anzahl der reisenden Personen 270,000 und an Gepäck, Vieh und Gütern wurden 296,500, nahezu 300,000 t befördert. Die Zone der Gotthardbahn und deren Anwartschaft auf Verkehr sind aber bedeutender als diejenigen des Mont-Cenis und der Verwaltungsrath fand es desshalb angezeigt, die Bahn mit Zugskraft derart auszurüsten, dass damit von Anfang an wenigstens die oben genannten Transportquantitäten bewältigt werden können. — In dem Fahrplan der Gotthardbahn sind vier Schnellzüge und vier Personenzüge vorgesehen, ferner zwei gemischte Züge und sechs Lastzüge auf den Berglinien.

Da die Favre'sche Unternehmung den ihr gesetzten Vollendungstermin nicht eingehalten hat und jetzt zur Gewissheit geworden ist, dass die Vollendung des Gotthardtunnels vor Ende des laufenden Jahres nicht zu erwarten steht, so hatte die Direction Stellung zu nehmen gegenüber der Unternehmung und es fragte sich, welche Massnahmen geeignet sein möchten, einen energischeren

Arbeitsbetrieb zu erzielen. In dieser Angelegenheit stellte sich die Direction auf den Standpunkt, nicht in zu rigoroser Weise gegen die Unternehmung vorzugehen, jedoch unter allen Umständen ihren Rechtsstandpunkt für alle Eventualitäten zu wahren. Der Verwaltungsrath erklärte sich mit dem bisherigen Verfahren der Direction einverstanden, ebenso mit der Abänderung einiger Bestimmungen des Vertrages über die Verpachtung der Bahnstrecke Rothkreuz-Immensee an die Gotthardbahn.

Necrologie.

† H. Wiebe. Ganz unerwartet wurde am 26. März, Nachmittags, der derzeitige Rector der Technischen Hochschule zu Berlin: Geheimer Regierungsrath und Professor H. Wiebe durch den Tod mitten aus seiner vielseitigen Berufstätigkeit abberufen. Er starb an einem Herzschlag.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 335, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Emplois vacants.

Gesucht auf ein technisches Bureau in Berlin: Ein junger Maschinen-Ingenieur, der eventuell die französische Correspondenz führen könnte. (220).

Gesucht: Ein Architect als Zeichner auf ein Baubureau. (223)

Für Aushilfe zur Bearbeitung eines Eisenbahnprojektes wird ein junger Ingenieur auf die Dauer einiger Monate gesucht. (226)

Gesucht in eine Maschinenfabrik in Ober-Italien: ein Maschinen-Ingenieur Auskunft ertheilt:

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Be-triebs-länge	Im Februar 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 28. Februar 1881				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %/o	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %/o
						Km	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.
Centralbahn...	302	195 000	390 000	585 000	1 937	+ 16 741	+ 55	+ 2,9	399 000	742 000	1 141 000	3 778	+ 25 786	+ 85	+ 2,3
Basler Verbindungsba...	5	1 060	12 760	13 800	2 764	+ 3 176	+ 635	+ 29,8	2 260	23 460	25 720	5 144	+ 1 921	+ 384	+ 8,1
Aarg. Südbahn ...	29	6 470	5 000	11 470	396	+ 1 118	- 39	+ 10,9	13 070	9 650	22 720	783	+ 2 328	+ 80	+ 11,4
Wohlen-Bremgarten	8	830	550	1 380	173	+ 60	+ 8	+ 4,9	1 690	1 080	2 770	346	+ 165	+ 21	+ 6,5
Emmenthalbahn ...	24	6 100	7 700	13 800	575	- 931	- 39	- 6,4	12 200	13 800	26 000	1 083	- 2 914	- 121	- 10,0
Gotthardbahn ...	67	27 200	19 900	47 100	703	+ 3 812	+ 57	+ 8,8	50 800	41 900	92 700	1 383	+ 7 601	+ 113	+ 8,9
Jura-Bern-Luzernb.	256	135 000	233 000	368 000	1 437	+ 7 444	+ 29	+ 2,1	292 000	451 000	743 000	2 902	+ 9 146	+ 36	+ 1,3
Bern-Luzern-Bahn ...	95	30 000	28 600	58 600	617	- 2 672	- 28	- 4,3	57 400	52 000	109 400	1 151	- 8 805	- 98	- 7,5
Bödeli-Bahn ...	9	1 700	2 350	4 050	450	- 133	- 15	- 3,2	3 400	3 850	7 250	806	- 149	- 16	- 1,9
Nationalbahn ...	-1)	-	-	-	-	- 66 004	- 402	- 100	-	-	-	-	- 127 009	- 774	- 100
Nordostbahn ...	555 ²⁾	294 600	523 200	817 800	1 474	+ 31 471	- 458	- 23,7	609 400	1 047 200	1 656 600	2 985	+ 133 163	- 758	- 20,3
Zürich-Zug-Luzern ...	67	36 900	42 500	79 400	1 185	+ 2 107	+ 31	+ 2,7	72 100	83 800	155 900	2 327	+ 7 045	+ 105	+ 4,7
Bötzbergbahn ...	58	26 800	100 000	126 800	2 186	- 14 016	- 242	- 9,9	54 300	188 500	242 800	4 186	- 35 253	- 608	- 12,7
Effretikon-Hinwil ...	23	5 400	6 000	11 400	495	- 341	- 15	- 2,9	10 400	10 800	21 200	922	- 1 248	- 54	- 5,5
Suisse Occidentale	482	275 000	474 000	749 000	1 554	+ 17 690	+ 37	+ 2,4	572 500	878 500	1 451 000	3 010	+ 17 179	+ 36	+ 1,2
Simplonbahn ...	117	20 890	18 390	39 280	336	+ 5 246	+ 45	+ 15,5	37 155	29 050	66 205	566	+ 5 246	+ 46	+ 7,8
Bulle-Romont ...	19	3 700	12 600	16 300	854	+ 2 200	+ 116	+ 15,6	7 660	21 040	28 700	1 511	+ 2 100	+ 116	+ 7,9
Tössthalbahn ...	40	9 592	10 142	19 734	493	- 2 828	- 71	- 12,6	20 898	21 246	42 144	1 053	- 5 708	- 143	- 12,0
Verein. Schweizerb.	278	177 800	188 600	366 400	1 318	- 27 024	- 97	- 6,9	366 800	368 500	735 300	2 645	- 50 234	- 181	- 6,4
Toggenburgerbahn ...	25	11 100	7 150	18 250	730	- 527	- 21	- 2,8	21 950	13 750	35 700	1 424	+ 423	+ 17	+ 1,2
Wald-Rüti ...	7	2 200	1 650	3 850	550	- 272	- 39	- 6,6	4 650	3 650	8 300	1 186	+ 690	+ 99	+ 9,1
Rapperswil-Pfäffikon	4	1 030	280	1 310	328	- 749	- 187	- 36,3	2 030	700	2 730	682	- 1 525	- 381	- 35,8
21 Bahnen	2470	1 268 372	2 084 372	3 352 744	1 357	- 24 432	- 1	- 0,1	2 611 663	4 005 476	6 617 139	2 679	- 20 468	+ 9	+ 0,3
1) 1880 164 km mehr															
2) 1880 147 km weniger															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	5 884	4 316	10 200	680	- 47	+ 3	+ 0,4	12 964	8 316	21 280	1 419	+ 942	+ 63	+ 4,6
Arth-Rigibahn ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lausanne-Echallens	15	4 569	-	4 569	305	- 453	- 30	- 9,0	9 477	1 794	11 271	751	+ 103	+ 7	+ 0,9
Rigibahn (Vitznau) ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rorschach-Heiden	7	1 375	1 656	3 031	433	- 172	- 25	- 5,5	3 030	3 097	6 127	875	+ 87	+ 12	+ 1,4
Uetlibergbahn ...	9	1 008	111	1 119	124	- 749	- 83	- 40,1	1 488	470	1 958	218	- 567	- 63	- 22,4
W'weil-Einsiedeln	17	4 450	3 950	8 400	494	- 531	- 31	- 5,9	8 450	9 050	17 500	1 029	+ 15	+ 1	+ 0,1
5 resp. 7 Bahnen	63	17 286	10 033	27 319	434	- 1 858	- 29	- 6,3	35 409	22 727	58 136	923	+ 580	+ 9	+ 1,0