

Bund und Cantone

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2013>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Buch enthält eine Menge interessanter Bemerkungen und darf wohl als ein Muster einer solchen Untersuchung bezeichnet werden.

Bund und Cantone.

Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 26. August: 1) eine Reihe nachträglicher Planvorlagen der Gotthardbahndirection für die tessinischen Thalbahnen; 2) den Spezialplan für die Bauausführung der Sitterbrücke bei Bischofszell auf der Bahnlinie Sulgen-Gossau; 3) die Statuten der Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft unter dem Vorbehalt, dass die Bundesversammlung mit der Uebertragung der am 26. Januar d. J. der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau erteilten Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach Heiden an die neue erstgenannte Gesellschaft sich einverstanden erkläre; 4) den von der Regierung von St. Gallen übermachten Entwurf eines Bahnpolizeireglementes für die auf schweiz. Gebiete befindlichen Strecken der Vorarlbergbahn, in der Meinung, dass, sofern das künftige Transportreglement für sämtliche Eisenbahnen auf Schweizergebiet, oder das vom Bundesrath nach Art. 81, Satz 2 des Eisenbahngesetzes, zu erlassende Reglement, oder die im letzten Satze des gleichen Gesetzes angewiesene Bundesgesetzgebung Vorschriften aufstellen würde, die mit denjenigen der eingereichten Bahnpolizeiordnung im Widerspruche stehen sollten, die Genehmigung letzterer auf den Zeitpunkt Erlöschen solle, auf welchen die abweichenden Bestimmungen für die schweiz. Bahnen in Kraft und an die Stelle entgegenstehender Sondervorschriften treten werden.

Eine Eisenbahndirection fragt an, ob nach der Meinung des Bundesrathes seine Genehmigung auch nützlich sei, wenn es sich darum handle, bestehen die Gebäulichkeiten zu vergrössern. Der Bundesrath antwortet unterm 28. August, dass jede Vergrösserung oder andere Veränderung einer Station, jede Legung neuer Schienen etc. eine Abweichung vom ursprünglich genehmigten Plane in sich schliesst, und desswegen nach Art. 14 des Eisenbahngesetzes die Genehmigung des Bundesrathes erfordert.

La Commission du Conseil des Etats, instituée pour examiner les deux projets de loi concernant le trafic sur les voies ferrées, s'est ajournée au 16 septembre prochain, après avoir liquidé celui qui a trait aux questions de droit liées au transport des marchandises.

A cette occasion, la commission avait été saisie d'une lettre collective des administrations des chemins de fer suisses, protestant contre certaines dispositions de ce projet, notamment en ce qui concerne la responsabilité qui leur serait imposée en cas d'avaries et de pertes, et avait dû autoriser deux délégués de ces administrations, MM. Philippin, de Neuchâtel, et Vischer, de Bâle, à se présenter devant elle pour lui donner une foule d'éclaircissements sur certaines questions. La première partie de ces travaux s'est accomplie dans des circonstances difficiles qui n'ont certes point contribué à accélérer la marche de son examen. La commission a jugé le projet du Conseil fédéral par trop incomplet, car elle estime que non-seulement le transport des marchandises, mais aussi celui des personnes et des envois par la poste devrait être réglé par la législation.

Dès le 16 septembre, la même commission discutera le second projet de loi concernant la responsabilité des chemins de fer et autres entreprises de transport, en cas d'accidents graves. (Nat. Suisse.)

Zürich. Der Regierungsrath hat unterm 22. August die Finanzdirection ermächtigt, die Summe der Einzahlungen für die Tössthalbahn auf Fr. 875,000 gleich 50% der vorläufig angenommenen Gesamtsomme aufzurunden. (Volksblatt v. Bachtel.)

Neuchâtel. La commission nommée par le Grand-Conseil pour s'occuper de la question du Jura industriel a provoqué une expertise technique dont le programme embrasse les points suivants:

1. Etat de la voie. Réfection faite et à faire. Etat des approvisionnements existants destinés à la réfection. Délai et budget de la réfection.
2. Etat des batiments et des prises d'eau.
3. Travaux neufs comprenant tout ce qui n'est pas classé dans l'entretien ordinaire: a) travaux urgents; b) travaux devant être faits dans un délai à déterminer. Coût approximatif de ces travaux.
4. Etat des approvisionnements généraux.
5. Etat du matériel roulant.
6. Les locomotives du Jura Industriel peuvent-elles convenir à l'exploitation d'une ligne de plaine?
7. Ces locomotives peuvent-elles convenir à l'exploitation de la ligne Neuchâtel-Pontarlier?
8. D'une manière générale, le Jura Industriel est-il suffisamment outillé pour que cette ligne puisse être exploitée convenablement et avec sécurité?

M. l'ingénieur Jaquemin de Lausanne est chargé de l'expertise générale. M. l'ingénieur Noeller s'occupera spécialement de tout ce qui se rapporte au matériel roulant.

En outre la commission a décidé qu'il serait procédé à un examen du rendement et des frais d'exploitation. MM. Jules Breitmayer, administrateur délégué du Jura industriel, et Henri Morel, rapporteur de la commission, ont été chargés de ce travail.

Dans sa dernière séance, la commission du chemin de fer a décidé de reprendre les négociations avec la Suisse Occidentale sur de nouvelles bases. (Nat. Suisse.)

Valais. 26. 8. 74. Le gouvernement du Valais a conclu aujourd'hui avec la Société du chemin de fer du Simplon une convention qui règle les obligations réciproques des parties relativement à la construction du tronçon de Louèche à Viège et qui anéantit toute occasion de litige entre l'Etat et la Compagnie.

Chronik.

Die Verwüstungen und Ueberschwemmungen an der Eisenbahn Locarno-Bellinzona lassen nach dem „Repubblicano“ wenig Hoffnung aufkommen, dass das Bahnstück, wie angenommen, am 6. Dezember in Betrieb gesetzt werden könne. Am 20. August ist Herr Gerwig, der Oberingenieur der Gotthardbahn, in Bellinzona angelangt, um sich durch Augenschein zu überzeugen, welche Maassregeln und Vorkehrungen getroffen werden müssen, um fernere Störungen an der Linie zu verhüten.

Tessinische Thalbahnen. Nach dem „Republicano“ sind in Chiasso schon viele Güterwagen von hübschem Aussehen und solider Construction angekommen. — Die Legung des Oberbaues hat an verschiedenen Stellen begonnen, besonders von der Grenze von Chiasso bis fast nach Colerio. Auf der ganzen Linie, auf jeder Station sind die nöthigen Vorräthe von Schwellen und Schienen vorhanden. Alles lässt hoffen, dass auf den 6. December das Stück Lugano-Chiasso eröffnet werden kann.

Am 22. fand die Collaudation der ersten Eisenbahnbrücke statt, welche im Canton Tessin je gebaut worden ist. Dieselbe überbrückt die Magliasina, einen Nebenfluss des Tessin, ist 75' lang und 26' breit. Das Eisenwerk wurde von Schneider in Creuzot geliefert und wiegt 47,374 Kilo.

Am 25. hat die Einwohnergemeinde von Baden mit 203 gegen 161 Stimmen die verlangte Garantie für ein Obligationencapital für die Nationalbahn im Betrage von 1 1/2 Millionen Franken beschlossen. Gleichwie aber in Lenzburg gegen die Uebernahme einer ähnlichen Garantie Recurs erhoben wurde, so haben auch in Baden bereits eine Anzahl Männer der Minderheit dem Gemeinderathe die Erklärung abgegeben, dass sie Namens dieser beim Regierungsrath gegen die getroffene Schlussnahme Recurs einlegen werden.

Der Bau der Schmalpurbahn Herisau-Waldstatt-Urnäsch-Appenzell (Fortsetzung von Winkeln-Herisau) ist von den Uebernehmern des 2. und 3. Bauloses, Rümeli & Co., energisch in Angriff genommen worden, voraus auf der Strecke Herisau-Waldstatt. Zwischen Winkeln und Herisau schreitet in Folge von wiederholten Erdschlipfen, wegen nothwendig gewordenen Mehrarbeiten an Stützmauern und aus Mangel an Arbeitern, das Werk nur gemächlich voran.

Die Gemeinde Weggis hat die von ihr geforderte Subvention von 150,000 Franken für die Zürichsee-Gotthardbahn verweigert. Die Gemeinde Greppen hat nur 16,000 Fr. gezeichnet, die übrigen 9000 Fr. sind von Privaten übernommen worden. Küssnacht zeigt nach dem „Rüttli“ bis jetzt circa 40,000 Fr. an Privatzeichnungen.

In Seewen wird gegenwärtig die Linie der Gotthardbahn ausgesteckt. Die Arbeiten an den Jura Bahnen werden eifrig betrieben. Am Tunnel von La Croix waren am 15. August 1273 M. gebohrt, bleiben noch 1659 M. übrig. Arbeiter sind 613 beschäftigt. Am Tunnel von Glovelier sind 1797 M. gebohrt, bleiben noch 1197 M. übrig. Arbeiter sind 473 beschäftigt. An den Schachten von Glovelier sind nur noch 10 M. auszugraben. Der Stollen am Liesberg ist auf 110 M. vorgerückt, derjenige von Bärschwyl auf 85 M.; jener soll 172 M., dieser 110 M. lang werden, 400,000 M³ Ausfüllungen und Abraum sind mit diesem Tage vollendet. Von Kunstbauten sind 67 vollendet und 22 der Vollendung nahe.

Eisen und Kohle sollen laut den „Basler Nachrichten“ dieser Tage oberhalb der Armenanstalt in Wattwil ausgegraben worden sein.

Personelles. Zum ersten Beamteten des Strasseninspectorates des Cantons Thurgau, speziell für die Zweige des Wasser-, Eisenbahn- und Hochbaues und eines noch auszumittelnden Theiles des Strassenbaues, hat der Regierungsrath Herrn August Schmid von Niederneunforn, derzeit Ingenieur am Gotthardbahnunternehmen, gewählt.

Unfälle.

Vereinigte Schweizerbahnen. 21. 8. 74, Vormittags, wurde ein älterer Mann zwischen Sargans und Trübbach, vor Field, von einem Eisenbahnzuge überfahren und getödtet.

Generalversammlungen.

Jura-Bern-Bahn. 12. Sept., 10 1/2 Uhr, Rathhaussaal Biel.
Uetlibergbahn. 4. September, 10 Uhr, Zimmerleuten Zürich.

Tarife.

Nordostbahn. VI. Nachtrag zum Spezialtarif Nr. 5 für Getreide, Taxen nach den Stationen der aarg. Südbahn ab Zürich, Romanshorn und Rorschach — ab 1. September.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curs 23.—30. August.
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	0/0	500B.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	615G. — 612 1/2 G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	572 1/2 G. — 570G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*	6*	500G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.
18,584	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	—	—	577 1/2 G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1295G. — 1300G. 1300B.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	460B. — 450B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	133, 136, 135G.
28,000	500	200	„ privilegiées	1. Juli	—	—	507, 511, 507G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*	490G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Ju'l	—	—	60G.
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,35	2	245G.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	400B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	600G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Friburg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmatt.-Fabr. Bern	1. April	5	0	307 1/2 G.

*) Bauzinsen.

Eingegangene Drucksachen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Geschäftsbericht pro 1873. Jura-Gotthardbahn. Zweck und Character, Tracé, Kosten, Verkehr, Rentabilität.
Vauthier. Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Détermination des données techniques du problème et limites de la zone commerciale desservie, dans le cas d'un tracé bas avec long tunnel. Avec un appendice répondant au Rapport de M. Cézanne à l'Assemblée nationale sur la subvention demandée pour la percée du Simplon. Deuxième édition. 1874. Paris.