Enquête über Bahnunfälle

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 18

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2111

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schaffhausen-Dachsen. Anknüpfend an eine unserm Blatte von der Direction des Innern des Kantons Zürich gemachte Mittheilung bezüglich der Taxen für die erwähnte Strecke berichtet das „Schaffhauser Intelligenzblatt“ unterm 17. Oktober:

„Man sagt uns, die Entfernung des Gradientenzeigers bei Dachsen und desjenigen bei der Brücke beim ehemaligen Oberthor in Schaffhausen betrage laut Aufschrift dieser Pfähle 15,000 Fuss. Vom Pfahl beim Oberthor bis Einsteighalle 657 Fuss, also im Ganzen 15,657 Fuss, und auf ihrem graphischen Fahrtenplan gebe die Nordostbahn die Entfernung auch auf 15,657 Fuss an, dagegen sei diese in ihrem Distanzenzeiger willkürlich abgeändert.

Im Distanzenzeiger der Nordostbahn finden wir nun allerdings die Entfernung Schaffhausen-Dachsen zu 7 Kilometer angegeben, was 23,331 Fuss beträgt. Rechnet man 16,000 Fuss auf die Stunde, so beträgt diese Entfernung 1,46 Stunden, also nicht voll 1 1/2 Stunden (4/50 weniger). Die Nordostbahn wäre somit in ihrem Rechte, es wäre denn, dass man ihr durch Nachmessung der Distanz nachweisen würde, dass sie zu gross angegeben sei. Wenn diese Distanz im graphischen Fahrtenplan wirklich zu 15,657 Fuss angegeben ist, was wir nicht wissen, so wäre sie allerdings im „Distanzenzeiger“ um nicht weniger als 7674 Fuss zu gross angenommen.“

Zur Beurtheilung dieses Falles steht uns nur ein Längenprofil der Linie Winterthur-Schaffhausen zu Gebote, das wir dereinst durch die Güte eines Freundes erhalten; und nach diesem Längenprofil wäre die Distanz Dachsen bis Mitte Bahnhof Schaffhausen wirklich nur circa 15,700 Fuss und somit keine ganze Wegstunde. Wir wären für eine bezügliche aufklärende Mittheilung der Direction der Nordostbahn sehr dankbar.

* * *

Bötzbergbahn. Aus dem Baubericht der Nordostbahn vom Monat September. Die Zahl der im Tagesdurchschnitt verwendeten Arbeitskräfte war folgende:

		Arbeiter.	Rollwagen.	Pferde.	Maschinen.
I.	Section	834	132	22	4
II.	„	728	126	36	—
III.	„	1026	161	56	—
IV.	„	1239	347	28	6
		3827	766	142	10

In Prozenten des Voranschlages wurden folgende Leistungen erzielt:

		Erdarbeiten.		Kunstbauten.	
		per Monat.	Total.	per Monat.	Total.
I.	Section	4,0	67,0	5,5	81,2
II.	„	2,4	94,8	4,9	79,9
III.	„	6,4	81,1	14,2	102,4
IV.	„	7,6	83,3	6,7	93,6
		5,1	81,7	9,1	93,3

Der Rückstand der Arbeiten in der I. Section, welcher sich aus vorstehender Uebersicht ergibt, zeigt sich wesentlich im 2. Bauloos, wo der Monatserfolg bei den Erdarbeiten nur 2,9 Prozente, der Totalerfolg 63,8 Prozente des Voranschlages betrug; indessen wurde hier durch die Mitte Monats erfolgte Einstellung einer Locomotive für kräftigere Förderung des Baues gesorgt. Im I. Bauloos betrug bei den Erdarbeiten der Monatsfortschritt 5, der Totalfortschritt 70 Proz. des Voranschlages; am Altenburgerdamm arbeiteten 3 Locomotiven, 92 Wagen und 230 Mann. Am Tunnel, II. Section, sind die beiden Voreinschnitte vollendet, das südliche Portalschacht wird dieser Tage geschlossen, der Firststollen wurde durchgeschlagen. In der IV. Section ist die Ergolzbrücke sehr vorgeschritten. — Von den Stationen gelangen Bötzenegg und Effingen im October der Hauptsache nach zur Vollendung. Die Stationen Frick und Eiken sind aufgeschlagen; bei der Station Hornussen, welche bis auf Sockelhöhe aufgemauert ist, sind die Verladerampen fundamentirt. Die Stationen Aeugst und Mumpf sind ebenfalls aufgeschlagen; Rheinfelden ist bis zum obern Stickgurt aufgeführt, bei Möhlin das Mauerwerk erstellt, und die Station Stein ist zum Verputz fertig. (N. Z. Z.)

* * *

Chemin de fer de Jougne à Eclépens. Longueur exploitée: 35 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 1re dizaine du mois d'octobre 1874.

1770	voyageurs	frs. 1,600. —
110 %	bagages, chiens	„ 70. —
5600 %	marchandises, etc.	„ 1,130. —
	Total	frs. 2,800. —

* * *

Lausanne-Echallens. Recettes du 11 au 20 octobre 1874:

4,452	voyageurs	frs. 2,637. 05
	bagages, marchandises, petit bétail, etc.	frs. 242. 40
		frs. 2,879. 45

Du 1er janvier au 10 octobre 1874:

81,944	voyageurs, etc.	frs. 44,005. 85
86,396	voyageurs, etc. Total général	frs. 46,885. 30

* * *

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 1re dizaine du mois d'octobre 1874.

97,500	voyageurs	frs. 182,000. —
620	tonnes de bagages, chiens	„ 18,000. —
20,000	tonnes de marchandises, etc.	„ 160,000. —
		frs. 360,000. —
Recettes de la dizaine correspondante de 1873		„ 346,000. —
	Différence	frs. 14,000. —
Recettes à partir du 1er janvier 1874		frs. 9,306,718. 07
„ „ „ „ 1er „ 1873		„ 9,186,242. 15
	Différence	frs. 120,475. 92

* * *

Zürichsee-Gotthardbahn. Auf pag. 167 unseres Blattes haben wir mitgetheilt, dass der Gemeinderath von Schwyz insbesondere mit Hinsicht auf die ihm unsicher erscheinenden Grundlagen des Zürichsee-Gotthardbahn-Unternehmens und auf die übrige starke Inanspruchnahme der Bürger für andere Gemeindezwecke, an die Gemeinde den Antrag gestellt hatte, die verlangte Unterstützung von 350,000 Fr. an dieses Unternehmen nicht zu gewähren. Wir haben noch beizufügen, dass dieser Antrag gedruckt unter die Bürger vertheilt wurde. Daraufhin richtet die Direction des Zürichsee-Gotthard-Unternehmens folgenden Brief an den Gemeinderath von Schwyz:

„Zürich, den 1. October 1874.

„An den Tit. Gemeinderath Schwyz in Schwyz.

„Wir bescheinigen Ihnen den richtigen Empfang Ihrer „Zuschrift vom 28. September, worin Sie uns mittheilen, dass „die Kirchgemeinde Schwyz beschlossen hat, sich bei der „Actien-Gesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn nicht „zu betheiligen.

„Ueber das unqualifizirbare Auftreten des Gemeinderathes „gegen uns verlieren wir hier keine weitern Worte. Die ganze „öffentliche Meinung der Schweiz verurtheilt dasselbe. Das „unwürdige Vorgehen des Gemeinderathes und der von ihm „provozirte Beschluss werden in ihren Folgen dem Unter„nehmen der Zürichsee-Gotthardbahn weniger unangenehm „werden als dem Gemeinderathe und der Gemeinde Schwyz „selbst. Jedenfalls beneidet Niemand den Gemeinderath Schwyz „um die Lorbeeren, die er sich bei diesem Anlass gesammelt „hat. Die zukünftige Generation wird ihm dafür den rich„tigen Denkstein setzen.

„Im Namen der Direction für eine Zürichsee-Gotthardbahn:

„Der Präsident: (sig.) C. Widmer, Fürspr.

„Der Secretär: (sig.) Dr. E. Wuhrmann.“

* * *

Enquête über Bahnunfälle. Eine aus der Mitte der österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen gebildete Commission hat sich zur Aufgabe gestellt, die Eisenbahn-Unfälle nach einem einheitlichen System zusammenzufassen, deren Ursachen zu studiren und den Bahnverwaltungen die sich hieraus ergebenden Maassnahmen zur Verhütung von Bahnunfällen in Vorschlag zu bringen. Diese Commission hat ferner auch die Aufgabe, die Unfalls-Statistik zu pflegen und Quartalsberichte zu verfassen, welche dann der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Vorlage gebracht werden. Um in dieser Richtung eine Einheitlichkeit für die österreichisch-ungarischen Bahnen herbeizuführen, hat auch die ungarische General-Inspection für Eisenbahnen die ungarischen Bahnen aufgefordert, bezüglich der Bahnunfälle in derselben Weise vorzugehen, wie die cisleithanischen Bahnverwaltungen, und sich mit diesen über einen conformen Vorgang zu verständigen. Zu diesem Zwecke wurde das aus Vertretern der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zur Ausarbeitung einer einheitlichen Verkehrs-Instruction zusammengesetzte Comité als ständige Commission für das Unfallwesen bestimmt.

* * *

Compagnie générale de navigation à vapeur sur le lac Léman. La Compagnie a actuellement en construction, dans son chantier, à Morges, un bateau qui sera, sans contredit, le plus comfortable du lac Léman. C'est un bateau-salon, à roues, de 64 mètres de longueur, 6.80 mètres de largeur, d'une force