

# Bund und Cantone

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 24

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2184>

## **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.

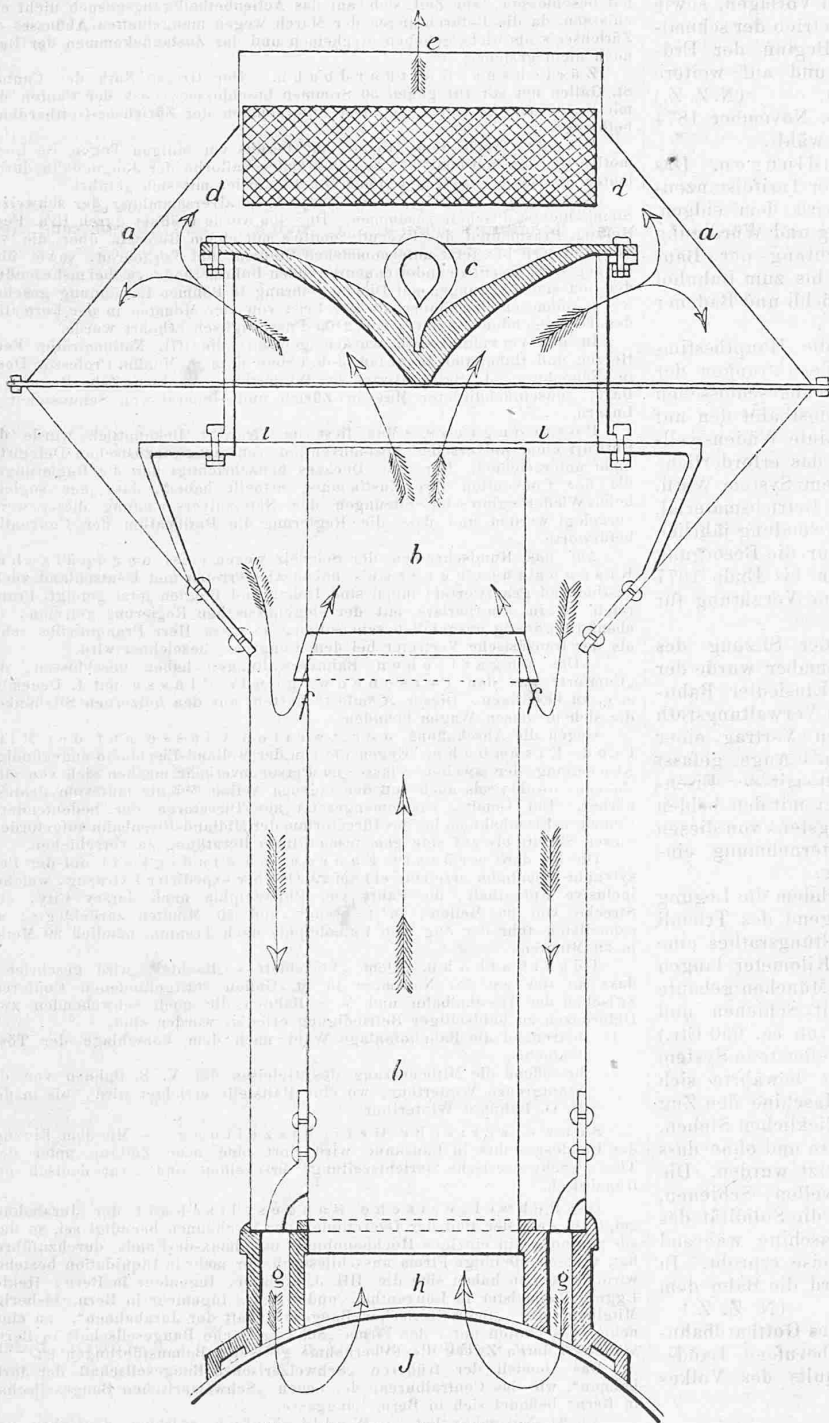
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

Wie nun, wenn während der Fahrt plötzlich ein Nothsignal zum Halten vom Maschinisten gegeben wird, der Schaffner sich aber weit weg von dem Bremsapparat befindet und vielleicht nur mühsam durch die gefüllten Wagen hindurch zur Bremse gelangen kann? Hier hängt oft von wenigen Minuten das Leben Vieler ab, und darum dürfte es wohl gestattet sein, darauf aufmerksam zu machen, ob nicht in die eben jetzt berathenen Gesetzentwürfe eine die Eisenbahngesellschaften zur

Die Erstellung einer schweiz. Eisenbahn-Betriebsordnung ist aber sicherlich mindestens ebenso wichtig, als ein Transportreglement und ein Haftpflichtgesetz, um so mehr, als die Betriebsordnungen der schweiz. Bahnen noch manche Lücken und Unklarheiten enthalten, die nicht im Interesse der Sicherheit des Betriebes sein können. Wir behalten uns vor, auf diese Frage in einzelnen Erörterungen näher einzutreten.



Neuer Rauchfang für Lokomotiven.

Anstellung besonderer Bremser verpflichtende Bestimmung eingeschoben werden sollte.“

Dieser gewiss gerechtfertigte Wunsch kann in den der Bundesversammlung gegenwärtig unterbreiteten Gesetzentwürfen eine Berücksichtigung wohl nicht finden, da eine solche Bestimmung in eine schweiz. Eisenbahn-Betriebsordnung, welche noch zu erwarten ist (Art. 31 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen), aufgenommen werden müsste, während sie weder in das Haftpflichtgesetz, noch in dasjenige über die Rechtsverhältnisse beim Eisenbahntransport unterzubringen ist.

räthlichen Verordnung über die Concession der Dampfboote vom 7. März 1874 im Interesse der Postanschlüsse gegenüber Deutschland aufgegeben, die Abfahrt des letzten Abendschiffes von Romanshorn nach Lindau spätestens auf den 15. laufenden Monats in einer Weise zu regeln, dass dadurch der Anschluss des Nordostbahnzuges 100 von Rorschach, beziehungsweise Zug 23 der Verein. Schweizerbahnen von St. Gallen für den Posttransport hinlänglich gesichert sei.

Auf Vorschlag des Eisenbahndepartements genehmigt der Bundesrath

**Neuer Rauchfang für Locomotiven.** Bestehende Zeichnung stellt den Rauchfang einer Locomotive dar, wie er von Anthony Ross und James Mc Intosh von Memphis, Tenn., construiert wird. Wie alle ähnlichen Erfindungen hat auch diese den Zweck, den Auswurf des Rauchfanges zu reduciren. — Die Zeichnung ist als Längenschnitt des Rauchfanges gedacht. *aa* ist der äussere Mantel, *b* das innere Rohr, *c* der Kegel, gegen welchen der Kohlenstaub schlägt, und welcher desshalb nach auswärts abgelenkt ist. Wie die Pfeile andeuten, entweichen die leichteren Partikelchen nach oben aus dem Rohr und die schwereren fallen abwärts zwischen den äusseren und inneren Mantel. Ein Theil dieser letzteren wird wieder in das Rohr *b* gezogen durch die ringförmige Oeffnung *ff* gegen den Conus *c*, um dann wieder in der vorhin bezeichneten Richtung zu entweichen. Die grösseren und schwereren Funken oder diejenigen, welche auf den Boden des Raumes zwischen den beiden Rohren fallen, gelangen durch die Oeffnungen *gg* in die Rauchkammer und werden von da wieder nach oben durch das Rohr *b* gezogen. So werden die Funken unaufhörlich auf- und abwärts bewegt, bis sie in feinen Staub zerfallen und dann durch das ringförmige Sieb *dd* in die freie Luft gelangen. Dieser Rauchfang wird auf der Memphis und Charleston Railroad bei Schnellzugs-, Passagier- und Güterzugmaschinen verwendet. Durch diese Vorrichtung soll es ermöglicht sein, dass man selbst bei Nacht keine Funken aus dem Rauchfang aufsteigen sieht, und dass dennoch — wenn die Rauchkammer vorne geöffnet wird — dieselbe ganz rein befunden wird. — Nähere Details kann man erfahren bei Mr. Anthony Ross, Master Mechanic, Memphis and Charleston Railroad, Memphis, Tenn.

**Bund und Cantone.**

Aus den Bundesrathsverhandlungen. Sitzung vom 30. November. Der Bundesrath hat einen Vertrag zwischen der Postverwaltung und der Gotthardbahndirection genehmigt, durch welchen die beiden, für Besorgung des Postverkehrs nach Eröffnung des Betriebes auf den tessinischen Thalbahnen (6. Dec. 1874) maassgebenden beiderseitigen Beziehungen und Verhältnisse geregelt worden sind.

Ein von der Direction der Nordostbahn eingereichter Plan für die in Folge Einmündung der Aargauischen Südbahn bei Ruppertschwyl nöthig gewordene Erweiterung der dortigen Station erhält die Genehmigung des Bundesraths, nachdem dem Begehren darin Rechnung getragen worden ist, welche die Regierung von Aargau bezüglich dieser Stationserweiterung angebracht hatte.

Sitzung vom 4. December. Nachdem bezügliche Verhandlungen der Postverwaltung mit der Direction der Nordostbahn bei letzterer auf bestimmte Ablehnung gestossen sind, wird dieser Direction in Anwendung von Art. 5 der bundes-

räthlichen Verordnung über die Concession der Dampfboote vom 7. März 1874 im Interesse der Postanschlüsse gegenüber Deutschland aufgegeben, die Abfahrt des letzten Abendschiffes von Romanshorn nach Lindau spätestens auf den 15. laufenden Monats in einer Weise zu regeln, dass dadurch der Anschluss des Nordostbahnzuges 100 von Rorschach, beziehungsweise Zug 23 der Verein. Schweizerbahnen von St. Gallen für den Posttransport hinlänglich gesichert sei.

Auf Vorschlag des Eisenbahndepartements genehmigt der Bundesrath

- a. die Pläne über die Erstellung eines provisorischen Aufnahmsgebäudes in Enge, linksufrige Zürichseebahn,
- b. die Pläne für die Ausführung der Einmündung der Emmenthalerbahn auf den Bahnhof in Burgdorf,
- c. Beschlusentwürfe nebst Botschaft zu Händen der Bundesversammlung betr. Fristenverlängerung für den Beginn der Erdarbeiten auf der Bahnlinie Wald-Fischenthal-Bauma bis 1875; für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahn auf 8 Monate nach dem Beginn der Erdarbeiten an der rechtsufrigen Zürichseebahn und auf weitere 4 Monate für den Anfang mit den Erdarbeiten, (N. Z. Z.)

Als eidg. Handelssecretär wurde am 25. November 1874 Hr. Willi, gew. Staatschreiber in Luzern, gewählt.

Zürich. Regierungsraths-Verhandlungen. Das Gesuch des Gemeinderathes Dachsen bezüglich der Tariffdistanzenberechnung von Dachsen nach Schaffhausen wird dem eidgen. Eisenbahndepartement zu genauer Untersuchung und Würdigung empfohlen. — Bei Gelegenheit der Begutachtung der Bauausführung der linksufrigen Seebahn von Enge bis zum Bahnhof Zürich wird Erstellung einer Station zwischen Löchli und Badener Strasse empfohlen.

Der „Anzeiger vom Zürichsee“ publicirt die Hauptbestimmungen des am 6. November zwischen den Verwaltungen der Nordostbahn und der Wädensweil-Einsiedler Bahn abgeschlossenen Vertrages. Laut demselben übernimmt die Nordostbahn den auf 2,680,000 Fr. Kosten geschätzten Ausbau der Linie Wädensweil-Einsiedeln, sobald von Seiten der Letzteren das erforderliche Capital beschafft ist. Der Bau erfolgt nach dem System Wetli. Die Nordostbahn liefert auf eigene Rechnung das Betriebsmaterial, einschliesslich dreier Locomotiven, für deren Verwendung jährlich 10% Zins und Abnutzung zu vergüten sind. Für die Besorgung des übrigen Betriebes bezieht die Nordostbahn bis Ende 1877 nur den Betrag ihrer baaren Auslagen, ohne eine Vergütung für Centralverwaltung etc.

Wädensweil-Einsiedeln. In der Sitzung des Verwaltungsrathes der Nordostbahn vom 4. December wurde der Entwurf des Vertrages mit der Wädensweil-Einsiedler Bahngesellschaft berathen und nach Antrag der vom Verwaltungsrath bestellten Commission wurde beschlossen, den Vertrag einer nochmaligen Revision zu unterstellen, wobei in's Auge gefasst werden soll, dass der Vertrag wo möglich statt mit der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln direct mit den beiden Gemeinden abgeschlossen werde, oder dass wenigstens von diesen Gemeinden die Garantie für die von der Unternehmung eingegangenen Verpflichtungen übernommen werde.

Zürich, 3. Dec. Uetlibergbahn. Nachdem die Legung der Schienen von der Sihl weg bis in die Gegend des Triemli vorgeführt, hat vorgestern im Beisein des Verwaltungsrathes eine erste Probefahrt auf der etwas mehr als 2 Kilometer langen Strecke stattgefunden. Die von Krauss & Co. in München gebaute Maschine „Uto“ schob einen Zug von drei mit Schienen und Schwellen beladenen Güterwagen (im Gewicht von ca. 650 Ctr.) rasch und sicher den Berg hinan. Das viel angefochtene System der Bahn, wie die Construction der Maschine bewährte sich glänzend. Während der Thalfahrt brachte die Maschine den Zug auf einer Neigung von fast 5% zum fast augenblicklichen Stehen, und zwar allein durch Anwendung der Luftbremse und ohne dass die Bremsen der Güterwagen in Bewegung gesetzt wurden. Die Bahn wird nun zum Transport von Kies, Schwellen, Schienen, Baumaterialien u. s. w. täglich benutzt und so die Solidität des Unterbaues wie die Leistungsfähigkeit der Maschine während der ungünstigsten Jahreszeit in practischer Weise erprobt. In den ersten Tagen des kommenden Frühjahrs wird die Bahn dem Betrieb übergeben werden können. (N. Z. Z.)

Altorf. Die auf letzten Sonntag wegen des Gotthardbahn-anleihs und des neuen Steuergesetzes einberufene Landsgemeinde konnte wegen unaufhörlichen Tumults des Volkes nicht abgehalten werden.

\* \* \*

**Chronik.**

Eisenbahn Winkeln-Herisau. Donnerstag den 26. Nov. hat die technische Collaudation dieser Bahnlinie stattgefunden, eidgenössischerseits durch die Herren Blotnitzky und Controllingenieur Pümpin, Seitens des Cantons St. Gallen durch Herrn Regierungsrath Zollikofer, und Seitens des Cantons Appenzell durch Herrn Statthalter Kellenberg, sowie in Beisein mehrerer Ingenieure. Bei der Thalfahrt am Morgen nach Winkeln trat die Störung ein, dass ein leerer Wagen zweimal entgleiste (auf der Nothbrücke an der Nordhalde und beim Fricckenröh); Abends gieng dann der Rückzug glücklich von Statten. (Appz. Ztg.)

Wie wir aus guter Quelle erfahren, hat die am 26. Nov. stattgefunden Collaudation den Beschluss resultirt: es dürfe die Bahn erst dann dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, wenn dieselbe hiezu die nöthige Sicher-

heit darbiete und diesfalls einer nochmaligen technischen Prüfung unterstellt worden sei.

Schwyz. Die Bezirksgemeinde Höfe hat eine Actienbetheiligung von Fr. 150,000 an die Zürichsee-Gotthardbahn beschlossen. Die Privatzeichnungen für die Zürichsee-Gotthardbahn haben in Schwyz 90,000 Fr. erreicht. Bei denselben soll sich Ibach in verhältnissmässig starkem Maasse betheilig haben. In Brunnen betragen die Zeichnungen Ende letzter Woche 26,000 Fr., werden aber, wie man rechnet, auf 30,000 Fr. steigen. (Rüdtl.)

Zürichsee-Gotthardbahn. Der Cantonsrath von Schwyz hat beschlossen, zur Zeit sich auf das Actienbetheiligungsgesuch nicht einzulassen, da die Befürchtungen der March wegen mangelhaften Abflusses des Zürichsee's als nicht gehoben erscheinen und das Zustandekommen der Bahn noch nicht gesichert sei.

Zürichsee-Gotthardbahn. Der Grosse Rath des Cantons St. Gallen hat mit 101 gegen 30 Stimmen beschlossen, dass der Canton sich mit Fr. 600,000 in Actien bei dem Unternehmen der Zürichsee-Gotthardbahn betheilige.

Waadt. Nach dem „Echo“ hat bereits vor einigen Tagen die Locomotive die internationale Section Pontarlier-Vallorbe der Jougnebahn durchlaufen und eine Anzahl Bewohner von Pontarlier mit sich geführt.

In Aarau trat am 27. Nov. die erste Generalversammlung der schweizer. Steinkohlengesellschaft zusammen. Dieselbe wurde eröffnet durch Hrn. Feer-Herzog, Präsidenten des Executivcomite's, mit einem Referate über die von dem Letztern bis jetzt unternommenen Studien und Vorkehren, sowie über die gegenwärtig mit einander concurrendem Bohrmethode, wobei insbesondere der neuesten Leistungen der Diamantbohrung in Böhmen Erwähnung geschah, wo in Böhmisch Brod innerhalb der Frist von vier Monaten in der Formation des Todtliegenden die Tiefe von 2100 Fuss englisch erbohrt wurde.

In den Verwaltungen wurden gewählt: die III. Nationalräthe Feer-Herzog und Haberstich in Aarau, Joh. Urban-Kym in Möhlin, Professor Desor in Neuenburg, J. Sulzer-Hirzel in Winterthur, Bankier Zahn-Rognon in Basel, Maschinendirector May in Zürich und General von Schumacher in Luzern.

Postcongress. Man liest im „Nord“: Bekanntlich wurde der Entwurf einer universellen Postconvention von den französischen Delegirten nicht unterzeichnet. Der Duc Decazes benachrichtigt nun die Regierungen, die der Convention ihre Zustimmung ertheilt haben, dass jene sogleich beim Wiederbeginn der Sitzungen der Nationalversammlung dieser werde vorgelegt werden und dass die Regierung die Ratification der Convention befürworte.

Auf das Rundschreiben der Schweiz wegen eines europäischen Eisenbahncongresses haben Oesterreich und Deutschland zuerst zustimmend geantwortet; ihnen sind Italien und Belgien jetzt gefolgt. Frankreich ist in Pourparlers mit der eidgenössischen Regierung getreten, die ebenfalls günstig ausgefallen sein sollen, so dass Herr Franqueville schon als der französische Vertreter bei dem Congresse bezeichnet wird.

Die ungarischen Bahnverwaltungen haben beschlossen, den „Comfort“ aus den Personenwagen IV. Classe mit 1. December a. c. zu beseitigen. Dieser „Comfort“ besteht aus den hölzernen Sitzbänken, die sich in diesen Wagen befinden.

Gegen die Abschaffung der zweiten Classe auf der Midland-Eisenbahn. Gegen die von der Midland-Eisenbahn angekündigte Abschaffung der zweiten Classe im Personenverkehr machen sich von allen Bahnen sowohl, als auch von den eigenen Actionären die lautesten Proteste hörbar. Ein Comité, zusammengesetzt aus Directoren der bedeutendsten Commerz-Eisenbahnen, hat das Directorium der Midland-Eisenbahn aufgefordert, diesen Schritt bis auf eine gemeinschaftliche Berathung zu verschieben.

Die bis dato grösste Fahrgeschwindigkeit auf der Pennsylvania-Eisenbahn erreichte am 29. October expedirter Extrazug, welcher, inclusive Aufenthalt, die Fahrt von Philadelphia nach Jersey City, eine Strecke von 9½ Meilen, in 1 Stunde und 50 Minuten zurücklegte; am schnellsten fuhr der Zug von Philadelphia nach Trenton, nämlich 30 Meilen in 39 Minuten.

Tössthalbahn. Dem „Volksblatt v. Bachtel“ wird geschrieben, dass an der am 28. November in St. Gallen stattgefundenen Konferenz zwischen der Tössthalbahn und V. S. Bahnen die noch schwebenden zwei Differenzen zu beidseitiger Befriedigung erledigt worden sind.

- 1) betreffend die Bahnhofanlage Wald nach dem Vorschlage der Tössthalbahn,
- 2) betreffend die Mitbenutzung des Geleises der V. S. Bahnen von der Stadtgrenze Winterthur, wo eine Haltstelle errichtet wird, bis in den N. O. Bahnhof Winterthur.

Schweizerische Gerichtszeitung. — Mit dem Einzuge des Bundesgerichts in Lausanne wird dort eine neue Zeitung unter dem Titel: „Schweizerische Gerichtszeitung“ erscheinen und zwar deutsch und französisch.

Die Schweizerische Baugesellschaft der Jurabahnen zeigt an, dass der Bau der Decretlinien der Jurabahnen beendigt sei, so dass sie nur noch ein einziges Hochbaubject in Chaux-de-Fonds durchzuführen hat, wonach die obige Firma ausschliesslich nur mehr in Liquidation bestehen wird. Dagegen haben sich die III. J. C. Baur, Ingenieur in Bern, Hektor Egger, Baumeister in Langenthal, und G. Ott, Ingenieur in Bern, bisherige Mitglieder der „Schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen“, zu einer neuen Association unter der Firma „Schweizerische Baugesellschaft in Bern“ vereinigt, deren Zweck die Uebernahme grösserer Bauausführungen ist.

Das Domicil der früheren „Schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen“, wie das Centralbureau der neuen „Schweizerischen Baugesellschaft in Bern“ befindet sich in Bern, Länggasse.

Am 24. November hat in Wollishofen zwischen deutschen und italienischen Arbeitern eine Rauferei stattgefunden. Es sollen 7 (nach einer andern Version 10) italienische Arbeiter im Spital liegen.

Aus Bülach meldet man vom 29. November eine Rauferei zwischen deutschen und italienischen Eisenbahnarbeitern. Es wurden dabei 5 Mann mehr oder weniger schwer verletzt.

Die Direction der Gotthardbahn zeigt an, dass mit Eröffnung der Linien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso (6. Dec. a. c.) das Transportreglement, der Distanzenanzeiger und die Tarife bezogen werden können.

Bern. Der Grosse Rath hat am 4. December das Decret betreffend die bernischen Eisenbahnprojecte mit 196 von 230 anwesenden Stimmen angenommen.

Der bisherige Director der schweiz. Localbahnen Hr. Vögelin, früher Betriebschef der schweiz. Centralbahn, wird mit Ende dieses Jahres als Oberinspector in die Centralverwaltung (Betriebsdepartement) der Schweiz, Nordostbahn eintreten.