

# Uetlibergbahn

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2022>

## **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.

**Winkeln-Herisau.** (Telegramm.) Der Verwaltungsrath der Localbahnen und das Comité von Herisau haben heute den untern Theil der Bahn Winkeln-Herisau zum ersten Male mit Locomotive und Wagen befahren. Die Locomotive bewegt sich auf der Steigung von 36‰, sowie in den starken Curven leicht und ruhig. Die Wagen gefielen allgemein. Der obere Theil der Bahn rückt ebenfalls rasch der Vollendung entgegen.

**Uetlibergbahn.** Den „Basler Nachrichten“ entnehmen wir, dass die am 4. c. in Zürich abgehaltene Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn 1) den Geschäftsbericht genehmigte, 2) den Hrn. Ingenieur Burkhardt in Riesbach als Verwaltungsmitglied bestätigte, 3) Hrn. Rüegg-Blass in Zürich als solches neu erwählte, 4) zu Revisoren pro 1874 die HH. Inspector Meyer und Meyer-Rahn ernannte.

**Fortschritte der Ingenieurkunst.** Das Publikum muss keine hohe Meinung von den Leistungen unserer polytechnischen Schulen haben. Vom Tunnel von Maroggia schreibt die „Gazetta Ticinese“, dass alle am Bau Beteiligten hoch erfreut waren, dass die beiden Angriffsstollen in gleicher Höhe und Richtung zusammentrafen — in einem Tunnel von 543 m. Und dem „Volksblatt von Bachtel“ telegraphirt man, dass zwei Tunnel der Arth-Rigibahn — von denen wol keiner viel mehr als 100 m. — wieder ohne Abweichung glücklich durchbrochen worden sind! Und das in einem Zeitalter, wo ein Montcenitunnel von 12000 m. bereits durchbrochen, ein Gotthardtunnel von 15000 m. in Arbeit, ein Simplontunnel von 18000 m. im Project ist!

**Republikanische Freiheit** in Benutzung der Eisenbahnen scheint nicht nur einer Anzahl bernischer Jurassier, sondern auch den Peruanern im Kopf zu stecken. Nach der „Times“ betrachteten es die Letztern als einen abscheulichen Eingriff in die persönliche Freiheit, als die Eisenbahngesellschaft ihnen zumuthete, Billets zu kaufen, bevor sie die Wagen betreten. Nachdem man entdeckt hatte, dass jährlich auf der Linie etwa 15000 Freikarten vorkamen und diese sehr eifrig benutzt wurden, dass die Conducteure alle Einnahmen zu eignen Händen nahmen und dann abgaben, was ihnen gefiel, ordnete die Compagnie an, dass Niemand ohne Billet in den Wagen eingelassen werden sollte, und errichtete sie, um dies durchzusetzen, starke Barrieren an den Stationen. Als aber der Präfekt diesen den Freiheiten der Peruaner angethanen Schimpf vernahm, sandte er eine Wache, um die Barriere niederzureissen, verlangte von der Gesellschaft, dass sie diese Arbeit bezahle, und, was am schlimmsten ist, setzte es auch durch.

**Chronik.**

Für das gewerbliche Huttwyl ist eine Eisenbahn zur Lebensfrage geworden, und da das Zustandekommen der Jura-Gotthardtahn noch nicht sicher ist, so beginnt man dort mehr und mehr an das einzige Aushilfsmittel, eine Verbindungsbahn mit Langenthal, zu denken. Ein Bahnstück Huttwyl-Langenthal, in einer Länge von circa 14 Kilometer, käme auf etwa 3 Millionen Franken zu stehen. Der Staat würde an diese Summe voraussichtlich einen Beitrag von circa 700,000 Franken geben, somit wäre noch etwas über 2 Millionen an Actien- und Obligationscapital aufzubringen. Das Project wird laut „Oberaargauer Tagblatt“ in Huttwyler Kreisen lebhaft besprochen. (L. T.)

**Appenzeller-Bahnen.** Eine im November 1872 gewählte Initiativ-Commission für eine Eisenbahnverbindung des Appenzellischen Mittellandes mit der Stadt St. Gallen habe das damals vorgesehene Planmaterial in aller Vollständigkeit ausarbeiten lassen und den Schlussbericht den Vorsteherschaften der Gemeinden Teufen, Bühler, Speicher, Trogen und Gais übermacht. Am 29. August wurde der 543 Meter lange Tunnel von Maroggia durchbrochen.

**Schwyz.** Telegramm vom 3. Sept. Heute Morgen 3 Uhr wurden zwei Tunnel der Arth-Rigibahn wieder ohne Abweichung glücklich durchbrochen. (V. v. B.)

**Fribourg.** Le Conseil général de la ville de Fribourg vient de décider un emprunt de 300,000 fr., dont 150,000 fr. pour les actions de la ligne dite transversale.

**Personelles.** Aargau. Ingenieur D. Bruggisser in Laufenburg ist zum Ingenieur des 4. Kreises gewählt worden.

**Gotthard.** In der internationalen Commission, welche nach dem Berner Vertrag am Ende jedes Jahres die Arbeiten am Gotthard und Monte Cenere zu inspiciert hat, wird Italien vertreten sein durch die Herren Inspector Comm. Felice Biglia und Cav. Antonio Ferrucci und den Herrn Comm. Maria Massa, Obergeringenieur für Bahnerhaltung und Bauten der Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft.

Dieselben haben überdies Auftrag, über den Stand der Linie Lugano-Chiasso zu berichten, die im nächsten December dem Betriebe übergeben werden soll.

**Italien.** Nach dem „Giornale dei Lavori Pubblici“ wird am 15. Sept. die Collaudation der Linie Sestri-Levante nach Spezia (44 Kilom.) (Genua-Florenz) stattfinden, worauf dieselbe dem Betriebe (durch die Oberitalienische Eisenbahngesellschaft) übergeben werden wird.

Ebenso soll am 15. Sept. die Strecke Lercara-Cammarata (Sicilien) eröffnet werden.

Am 4. Sept. ist die Linie Cremona-Mantova (62,333 Kilom.) dem Betriebe übergeben worden.

**Unfälle.** Suisse Occidentale. Une maîtresse de pension de Chailly sur Glarens s'est suicidée l'autre jour au passage du dernier train venant de St-Maurice en se plaçant sur la voie. La machine lui a séparé la tête qui a été projetée hors de la voie.

Bei Hagneck wurde ein bei den dortigen Erdarbeiten beschäftigter Lombarde, Peter Courti, von einem Erdbeben getödtet.

**Tarife.** Nordostbahn. I. Nachtrag zum Tarif für lebende Thiere auf den schweiz. Bahnen vom 1. Februar 1869 — ab 15. Sept. IV. Nachtrag zur Waaren-Classification des schweiz. Gütertarifs vom 1. Juni 1872 (Geflügel und kleinere Thiere in Wagenladungen) — ab 15. Sept.

**Einzahlungen.** Lausanne-Ouchy. 2. Einzahlung mit 100 Fr. — 15. Sept. Wald-Rüti. 2. Einzahlung mit 100 Fr. an die Zürcher Kantonalbank. — 18. September. Bischofszeller Bahn. 100 Fr. — 1. October. Effretikon-Wetzikon-Hinweil. 3. Einzahlung mit 100 Fr. an die Nordostbahncasse Zürich. — 5. November.

**Generalversammlungen.** Bern-Luzern. 14. Sept. 1874. 10 1/2 Uhr Grossrathssaal Bern. Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen. 29. Sept. 1874. 11 Uhr, Gasthof zum Rheinfluss, Neuhausen.

**Zinszahlungen.** Franco-Suisse. Obligationen-Coupon zu 15 Fr. per Obligation. — 10. Sept.

**Ausgeschriebene Stellen.** Nordostbahn: Stationsvorstände in Knonau und Andelfingen. — Termin 14. September. St. Gallen: Gemeindegemeister. — Termin 21. Sept. Haasenstein & Vogler: Ein junger Ingenieur zu selbständigen Aufnahmen. D. R. 4655. Haasenstein & Vogler: Werkführer in einer Maschinenbauerei Mülhausen. M. 253. Q.

**Bauausschreibungen.** Eiserner Brücke über den Seecanal bei der Bahnstation Flums; Gemeinderath Flums, 16. Sept. Tunnel zwischen Reigoldswil und Mümliswyl, 4185 Meter, 2 Geleise; dazu gehörige äussere Arbeiten im Betrage von 1,132,000 Fr.; Centralbahn, 21. Sept.

**Eisenpreise**

vom 4. September 1874.  
Wales. Schienen nach Amerika 50—60 Pfd. pr. Yard £ 7. 10— bis 8. —  
Continentale (Russische etc.) 66—75 „ „ „ 8. — „ 8. 5  
Stahl-Schienen 10. 05 — „ 10. 10  
Tyne & Tees. Amerikanische Schienen „ 7. 15 — „ 8. —  
Russische etc. „ 8. — „ 8. 5  
Stahlschienen f. O. B. Liverpool „ 10. 10 — „ 11. —

Zahl der Actien	Paricurs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Course 31. August — 6. Sept.
					1872	1873	
					0/0	0/0	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*)	—
800	500	500	Büdelbahn . . . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	607 1/2 G.—610 G. ex C.
24,765	500	200	„ neue . . . . .	do.	—	—	572 1/2 G.—575 G.
68,000	500	200	Gotthardtahn . . . .	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	500—505 G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	596 1/4, 595, 596 1/4 G.
18,584	500	300	„ neue . . . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	577 1/2 B.
2,500	500	500	Rigibahn . . . . .	15. Dezbr.	15	17	1285, 1305, 1295 G.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	450 B.—445 B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale .	Juli	1,60	1,60	135, 146, 142 G.
28,000	500	200	„ privilégiées	1. Juli	—	—	507, 515, 511 G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	—	5*)	490 G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	60 G.
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,35	2	250—248 3/4 B.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.- Fabrik Winterthur .	1. Novbr.	—	0	397 1/2, 395, 397 1/2 G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell- schaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	600—617 1/2 G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmatt.-Fabr. Bern . . . . .	1. April	5	0	—

\*) Bauzinsen.

**Neue Bücher.**

Dorn, Alex. Aufgaben der Eisenbahnpolitik. Berlin, J. Springer. 6. 15  
Zetzsch, Dr. K. E. Kurzer Abriss der Geschichte der electrischen Tele-  
graphie. Mit 51 Holzschnitten. Berlin, J. Springer. 4. —  
Hahn Dr. jur. Ueber die aus der Zeichnung von Actien hervorgehenden  
Rechtsverhältnisse. Strassburg, Trübner. 2. —  
Mohl, Mor. Ueber den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und dessen  
Unzulässigkeit. Stuttgart, Wittwer. 2. 50  
Sarrut, Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises.  
Paris, Chaix. 11. —  
Schlierholz, J., Hochbauten der K. Würt. Donau-, Allgäu- und Hohen-  
zollern-Bahn. Stuttgart, Wittwer. 18. 80  
Del Prete. Sopra l'armamento delle ferrovie economiche. Osservazioni  
e studio tecnico-economico di un nuovo sistema. Con una Tavola. Roma.  
2. —

**Eingegangene Drucksachen.**

Rapport du Conseil fédéral suisse aux gouvernements des états qui ont parti-  
cipé à la subvention de la ligne du St.-Gotthard sur l'état actuel de  
l'entreprise. 2. édition. 1<sup>re</sup> année. Bern, J. Dalp. 1871.  
Rapport mensuel Nr. 20 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de  
la ligne du St. Gotthard au 31 juillet 1874.  
Aufgaben der Eisenbahnpolitik von Alexander Dorn. Berlin, J. Springer. 1874.  
Das Haftpflichtgesetz betreffend die Verbindlichkeiten zum Schadenersatz für  
die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten  
Tödtungen und Verletzungen, von K. Kah, Grossh. Bad. Oberamtsrichter.

Druckfehler in Nr. 10, pag. 101, erste Spalte, 2. Zeile von unten, statt  
„Berechnung“ lies: „Bewachung.“ — Pag. 102, 2. Spalte, Zeile 15 von  
unten, statt „240,000“ lies „24,000.“