

Verhandlungen der Bundesversammlung

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 18

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2097>

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.

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

Journal hebdomadaire suisse

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

pour les intérêts des chemins de fer.



Bd. I.

ZÜRICH, den 27. October 1874.

No. 18.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich. Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Die sechste Versammlung der Techniker deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schluss). — Personenwagen, System Heusinger v. Waldegg. — Locomotivbau. Mittlere Verhältniszahlen. — St. Gotthard. Rapport du Conseil fédéral sur l'avancement des travaux au mois d'août. — Gotthard (Correspondenz). — Vergleichende Statistik der Eisenbahnmaterialepreise. Locomotiven. — Schaffhausen-Dachsen. — Bözbergbahn: Baufortschritte. — Recettes: Jungne-Eclépens, Suisse Occidentale, Lausanne-Echallens. — Zürichsee-Gotthardbahn: Brief der Direction an den Gemeinderath Schwyz. — Enquête über Bahnunfälle. — Compagnie générale de navigation à vapeur sur le lac Léman. — Le chemin de fer de Turin à Marseille. — Midland-Eisenbahn-Reform. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Zinszahlungen. — Generalversammlungen. — Londoner Eisen- und Kohlenpreise. — Recettes des chemins de fer suisses. — Curszettel. — Bundesblatt Nr. 46: Inhalt. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. Sitzung vom 19. October. Concession einer Eisenbahn von Stühlingen nach Beringen. Der Bundesrath beantragt Ertheilung der Concession. Die Bahn, seit Creirung der Wutachthalbahn in Project, soll zunächst dem Verkehre des dichtbevölkerten Wutachthales von Stühlingen bis Donaueschingen und der Industrie eines Theils des südl. Schwarzwaldes einen Weg nach Osten über Schaffhausen nach dem Gotthard öffnen. Erhöhte Bedeutung verleiht ihr die Perspective, dass durch Anschluss an Bülach-Schaffhausen der Umweg über Schaffhausen vermieden werde. Die Länge der Linie, vom Bahnhof Beringen bis in denjenigen von Stühlingen beträgt 11,85 Kilom., 11,5 auf schweizerischem Gebiet. Die Maximalsteigung erreicht 14⁰/₁₀₀. Unter der Siblinger Höhe wird die Bahn in einem 2800' langen Tunnel durchzuführen sein. Die Baukosten, Fr. 1,293,000 für diesen Tunnel inbegriffen, sind auf Fr. 2,843,550, oder ca. Fr. 240,000 per Kilom. veranschlagt. Der bundesrätth. Concessionsentwurf hielt sich an die normalen Bestimmungen; einzig die Baulinien (18 Monate Frist für Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen, drei Monate weiter für Beginn der Erdarbeiten, 1. Jan. 1879 für Vollendung der Bahn) haben eine etwas mehr als gewöhnliche Länge, weil das Project in nahem Zusammenhange steht mit der Bahn Bülach-Schaffhausen, und für diese eine analoge Erstreckung der Fristen sich als nothwendig herausstellen wird. Auf Antrag der Commission (Berichterstatter Herr Wirz) wird vom Ständerath die Concession in globo gutgeheissen.

Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Rorschach-Heiden. Die am 26. Jan. 1874 der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen ertheilte Concession soll an die Rorschach-Heiden-Bergbahn-Gesellschaft übergehen, was von Appenzell und St. Gallen genehmigt wird. Der Bundesrath empfiehlt ebenfalls Genehmigung, ebenso die Commission (Berichterstatter Hr. Roguin). — Der ursprüngliche Concessionär ist vertraglich verpflichtet, die in Rede stehende Bahn um Fr. 2,200,000 in betriebsfähigen Zustand zu setzen, diese Summe ist aber bereits gezeichnet (Fr. 800,000 an Obligationen, Fr. 1,400,000 an Actien). Die Frage, welche die Commission aufge-

worfen, ob nicht in der genannten Accordsumme eine Gründerprovision liegt, wird für einmal ununtersucht gelassen, da man ja den üblichen Vorbehalt aufnimmt, dass auf Grund der erfolgten Abtretung die Rechnung der Anlage- und Betriebseinrichtungskosten der Bahn in keiner Weise belastet werden und dem Bunde die Befugniss einlässlicher Prüfung derselben gewahrt bleiben soll. — Der Ständerath stimmt ohne Discussion bei.

Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftl. Gebiete. Die Concession, welche der Regierungsrath von Baselland am 15. Juli 1872 der C. B. für eine Bahn von Liestal durch das Reigoldswylerthal bis zur Cantons-grenze auf der Wasserfalle ertheilt (2. Juni 1873 vom Bund bestätigt), setzt als Termin, nach schliesslicher Fassung, bei Concessionsertheilung für die Fortsetzung der Linie bis Oensingen, den 23. Sept. 1878 fest, während die Bahn auf solothurnischem Gebiet (von der Mitte des Wasserfallenberges an) eine Frist bis 31. Mai 1879 erhalten. Da ein alleiniger Betrieb der erstern Strecke unmöglich wäre, stellt die C. B. das Gesuch, erstere Frist der letztern gleich zu machen. Baselland erhebt hiegegen keine Einwendung und der Bundesrath beantragt gleicher Weise Genehmigung, die ohne weiters bewilligt wird.

Fristverlängerung für die Bahn Thun-Konolfingen. Nach der Concession vom 17. Sept. 1873 wären die Termine für Einreichung der Vorlagen 17. Sept. 1874. Beginn der Erdarbeiten 1. Jan. 1875, Betrieb der Linie 1. Jan. 1876. Auf Antrag des Bundesrathes und der Commission, in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der bern. Regierung, wurden diese Fristen je um ein Jahr weiter erstreckt.

Fristverlängerung für die Bahn Lyss-Zofingen. Die Concession vom 22. Sept. 1873 setzte als Frist für Einreichung der Vorlagen fest 1. Sept. 1874. Beginn der Erdarbeiten 1. Jan. 1875, Vollendung der Bahn 1. Jan. 1878, das Gesuch des Initiativkomité geht auf Erstreckung um je ein Jahr; die Vernehmlassungen der drei betheiligten Cantone lauten zustimmend. Veranlasst ist das Gesuch wesentlich wegen Mangels der noch zu erwartenden Subvention Berns mit 2 Mill. Wie oben wird dem Gesuch entsprochen.

Sitzung vom 20. Oct. Vertrag zwischen der Luzerner- und der Arther Rigibahn-Gesellschaft über den Betrieb der Bahnlinie Staffelhöhe-Kulm. Der Vertrag war bereits am 29. Nov. 1871 geschlossen, und 1873, Juni, in Kraft getreten. Darnach übernimmt die Luzerner Gesellschaft den Betrieb auf genannter Strecke. Die Verzögerung in der Bundesgenehmigung war wegen Schwierigkeiten eines definitiven Abkommens über schleunigste Beförderung der Arther Züge von Staffelhöhe an, eingetreten. Der Beschluss der Arther Gesellschaft, ein zweites Geleise für die genannte Strecke anzulegen, hob die Differenzen, und der Bundesrath beantragte nun nachträgliche Genehmigung des Vertrages, gültig bis 1. Jan. 1880, die ohne Discussion ertheilt wird.

Vertrag der Gesellschaft Regina Montium in Gersau und der Rigibahn-Gesellschaft in Luzern, über den Betrieb der Strecke Rigi-Kaltbad-Rigi-Scheideck. Dem Betriebsvertrag für diese 6,75 Kilom. langen Linie wird von Luzern und Schwyz nichts entgegengehalten. Er datirt vom 27. Febr. d. J. und gilt für 1874/75, nachher mit jährlicher Kündigung. Zur Zeit ist von der Linie einzig in Betrieb die Strecke Kaltbad-Unterstätten. Die ganze Linie soll nach Concession erst 12. Febr. 1876 vollendet sein, wird aber voraussichtlich schon nächstes Jahr dem Betrieb übergeben. Der Bundesrath beantragt Genehmigung des Vertrages und der Ständerath stimmt ohne Discussion bei.

Sämmtliche dieser Beschlüsse gehen an den Nationalrath.

Die Motion Dubs (vgl. „Eisenbahn“ Nr. 17 Bundesversammlung) fand ihre definitive Erledigung, indem der Ständerath dem mitgetheilten Nationalrathsbeschlusse am 19. d. beistimmte.

* * *