

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 25

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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 15. December 1874.

No. 25.

„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 vierspaltigen 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:** Bundesversammlung, Ständerath. — Gotthardtunnel. — Rechtsfälle. Jurisdiction. — Actions. Actions privilégiées. Obligations. — Erweiterung. — Vereinigte Schweizerbahnen. Actiencoupons. — Abschaffung der II. Wagenklasse auf der englischen Midland-Eisenbahn. — Die Eisenbahnen als Weltverkehrsmittel. — Ueber amerikanische Schmieröle. — Das Statut des Vereins deutsch. Eisenbahn-Verwaltungen. — Russische Eisenbahnen. — Ueber die „öconomischen Localbahnen in Frankreich“. — Chronik. — Unfälle. — Lausanne-Echallens. — Eisenpreise. — Eingegangene Drucksachen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

**Bundesversammlung. Ständerath. Sitzung vom 9. December.** Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. Der Nationalrath hat in erster Berathung die betreffende Vorlage bereits erledigt. (Sitzung vom 12. u. 13. November vgl. „Eisenbahn“ Nr. 21.) Im Schoosse des Ständerathes erheben sich keine bedeutenden Differenzen und Discussionen mehr. In Art. 1 erweitert der Ständerath die Pflicht des Eigenthümers eines Verbindungsgeleises, Anschluss eines hinter liegenden Etablissements zu gewähren, auf Gewährung dieses Anschlusses auch an concedirte Eisenbahnen (— nur eine redactionelle Differenz, da die concedirte Bahn so wie so kraft Concessions- und Expropriationsrecht einen solchen Anschluss erzwingen kann —); ferner wird Art. 3 eben anders redigirt, und endlich in Art. 6 bis, der von den gegenseitigen Pflichten und Rechten der Eigenthümer der Hauptbahn und des Privatgeleises handelt, auf Antrag Sulzer, der Satz aufgenommen, dass betreffend die Pflicht des Hauptbahn-Eigenthümers, Transportmittel zu stellen, vorzusetzen sei: (gleich Art. 1, Ziffer 2 des Frachtgesetzes) „dass die Transportmittel nicht in Folge einer ausserordentlichen Umständen hervorgehenden Geschäftsüberhäufung unzureichend seien.“ — Weitere Aenderungen nahm der Ständerath an dem Gesetze keine vor.

Auf Antrag der Eisenbahncommission (Berichterstatter Hr. A. Keller) wird vom Ständerath die Frist für die Leistung des Finanzausweises und Beginn der Erdarbeiten für die Eisenbahn von Bözenegg bis zur Nordostbahnlinie um 12 Monate verlängert, d. h. bis zum 23. December 1875 ausgedehnt.

Sitzung vom 6. December. Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial. (Berichterstatter Hr. Sulzer.) Wir haben den Entwurf bereits in „Eisenbahn“ Nr. 22 in extenso mitgetheilt. Die Commission schlug hieran zwei Aenderungen vor:

- 1) sub II. Schienenbefestigungsmittel, den Zoll für Unterlagsplatten und per gleichmässig wie für Laschenbolzen auf Fr. 1. 50 (anstatt Fr. 1, resp. Fr. 3) anzusetzen;
- 2) sub VII. Eiserne Brücken, auf „Schrauben und Nietens“ statt Fr. 3 nur Fr. 1. 50 zu legen, was mit Zustimmung

des Chefs des Zolldepartements, Hrn. Näf, angenommen wird.

Ferner beantragt die Commission, der Bundesrath sei einzuladen, dafür besorgt zu sein, dass die Tarife der Eisenbahnen mit den im Art. 29 der Bundesverfassung aufgestellten Grundsätzen soweit thunlich in Einklang gebracht werden und dass namentlich für Rohstoffe und Halbfabricate keine höhere Fracht verrechnet werde, als für die daraus verfertigten Fabricate, was, unterstützt von Hrn. Kappeler, als Postulat an den Bundesrath angenommen wird. — Als Art. 2 des vorliegenden Gesetzes beantragt endlich noch die Commission die Bestimmung, wonach die Einfuhrzölle für Eisenbahnschienen, welche seit dem 19. Juli 1874 bezahlt worden sind, während sie im Falle des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. October l. J. über Zollvergünstigungen nicht bezogen werden sollen, gegen Einsendung der Zollquittung und andere etwa erforderliche Nachweise vom Zolldepartement wieder zurückzuerstatten seien. — Daneben wird noch beantragt (Weber von Bern), es sollen überhaupt die Zollgebühren auf Eisenbahnmaterial, welche seit dem 19. Juli 1874 bis zum Inkrafttreten dieses Bundesbeschlusses bezahlt sein werden, gegen Einsendung der Zollquittung, soweit sie die in diesem Beschlusse, Art. 1, vorgesehene Ansätze übersteigen, zurückerstattet werden. — Der Antrag der Commission findet mit grossem Mehr Aufnahme, wogegen der Antrag Weber mit 16 gegen 10 Stimmen verworfen, statt dessen aber mit 17 gegen 9 Stimmen beschlossen wird (eventueller Antrag Nagel), es soll der vorliegende Beschluss mit dem 1. Januar nächsthin zur Vollziehung kommen. — Hiemit ist die Berathung beendet und geht der Beschluss an den Nationalrath.

\* \* \*

**Gotthardtunnel.** — November. — Im Monat November ist der Tunnel im Ganzen um 167,20 Meter vorgeschritten, nämlich 82,90 Meter bei Göschenen und 84,30 Meter bei Airolo, so dass auf den 30. November eine Totallänge des Richtungsstollens von 2807,90 Meter sich ergibt, nämlich 1550,80 Meter für Göschenen und 1257,10 Meter für Airolo. Durchschnittlich wurde täglich 2,76 Meter in Göschenen und 2,81 Meter in Airolo vorgerückt, im Ganzen 5,57 Meter täglich.

Die Differenz von 20 Meter, welche zwischen dem Monat November und dem verflossenen Monat October (187,60 Meter) besteht, findet ihren Grund in der ausserordentlichen Härte des Felsens auf der Nordseite und hauptsächlich in den Witterungsverhältnissen beim Einbrechen des Winters, Umstände, denen man bei aller Umsicht doch nicht ausweichen kann. In den ersten Tagen des Monats zeigte sich das Gestein in Göschenen in den schwierigsten Verhältnissen. Es waren starke Schichten von Quarz und Feldspath zu durchbrechen; später zeigten sich Risse parallel zur Tunnelaxe, Umstände, welche bekanntlich die Sprengarbeit sehr erschweren und die Schwierigkeiten nur noch erhöhen.

Zuletzt arbeiteten die Maschinen im Gneiss, welcher in den Felsen gegen Uri vorherrscht. Die Bohrung, welche in den Talgschichten des Monats October in 2 1/2 Stunden mit 4 mechanischen Posten täglich hatte ausgeführt werden können, verlangte im November 5—6 Stunden. Die Zahl der Posten wurde auf drei während 24 Stunden reducirt. Bei 1491,25 Meter jedoch zeigte sich der Felsen während einigen Tagen unter günstigeren Härteverhältnissen und gestattete die Verwendung von täglich 4 Posten, welche in dem weichen Felsen definitiv zugesichert waren.

Die Wasserleitungen und andere hydraulische Vorrichtungen zur Betreibung der Turbinen hatten von der kalten Witterung und von dem starken Schneefall gegen Mitte des Monats viel zu leiden. Dienstag, den 17. November, versperrten zahlreiche Lawinen den gemauerten Canal, welcher die Wasserleitung von der Reuss mit dem Wassersammler verbindet, ebenso die metallische Röhre von 0,25 Meter, welche zum Gebäude der Compressoren führt. Die Compressoren mussten von 6 Uhr Morgens an abgestellt werden.