

England: Unfälle

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1954>

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.

terrains cultivées d'une manière peu lucrative; tous ces éléments de trafic, réunis à la circulation et au séjour des étrangers, deviendront pour cette contrée, sans aucun doute, grâce au chemin de fer, le point de départ d'une prospérité nouvelle.

La ligne à créer a été concédée aux communes de l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubroz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St.-Georges, Longirod, Marchissy et Gingins, par arrêté fédéral du 22—23 septembre 1873. Elle s'étendra de la frontière française, près de Crassier, à Croy sur la ligne de Jougne, avec embranchement de Bière à Allaman, et comprendra un développement de 60 kilomètres, dont les études définitives sur le terrain sont achevées entre Allaman, Bière et Gimel, soit sur 16 kilomètres, et en cours d'exécution sur le surplus.

Malheureusement cette ligne traverse dans sa partie centrale un terrain très accidenté qui nécessitera des terrassements considérables et d'importants travaux, malgré l'adoption de courbes à faibles rayons, descendant quelquefois jusqu'à 100 mètres, et de rampes de 3%, maximum que les exigences d'une bonne exploitation engagent à ne pas dépasser. La section centrale (Allaman-Bière-Gimel), en particulier, comporte la construction de quatre importants viaducs pour la traversée du Rojuz, de l'Aubonne deux fois, du Toleure, et dont le coût ne saurait être estimé à moins de 500,000 francs. En outre, la nature des terrains dans les vallées de l'Aubonne, du Toleure et de la Saubretzaz, sera une grosse cause de dépenses et d'imprévu, car ces terrains consistent en une masse marneuse recouverte d'une couche de gravier et de terre végétale abondamment imbibée d'eau. Il y aura là à exécuter de coûteux travaux, soit pour la traversée des éboulements qui se sont déjà produits, soit pour prévenir les nouveaux glissements que les tranchées provoqueront sans aucun doute, soit pour assécher et mettre à l'abri des agents atmosphériques les remblais pour la construction desquels on ne pourra disposer que de la glaise extraite des tranchées.

Il n'est pas possible, avant l'achèvement des études, de donner le devis de la ligne, mais on peut estimer dès à présent que le coût s'élèvera à 125,000 francs au moins par kilomètre, pour les 16 kilomètres de la section centrale, et à 75,000 fr. pour chacun des 44 kilomètres des deux sections extrêmes. C'est donc une dépense totale de 5,300,00 fr. à prévoir pour l'ensemble des soixante kilomètres à construire.

Sur cette somme, les communes fourniront près de 800,000 fr., chiffre qui montre l'intérêt qu'elles portent à l'entreprise. 4 1/2 millions resteraient donc à trouver.

Dans le canton de Neuchâtel la loi votée récemment par le peuple mettrait la moitié du capital total porté au devis, soit 2,640,000 fr., ou 44,000 fr. par kilomètre, à la charge de l'Etat, ce qui réduirait à 1,860,000 fr. (environ 31,000 fr. par kilom.) la somme à offrir à la souscription publique.

Le canton de Vaud n'a pas de loi sur la matière, mais il y a des précédents: Une participation de 100,000 fr. a été votée pour le chemin de fer de Lausanne à Ouchy; une autre de 300,000 fr., plus l'abandon d'une zone de la grande route, pour la ligne de Lausanne à Echallens; une autre de 2,200,000 fr. pour les lignes de la Broie; enfin une subvention de 3,200,000 fr. a été accordée pour la ligne de Jougne, et une autre de 3,281,000 fr. pour celle de Lausanne à St-Maurice.

En présence de ces chiffres, et en tenant compte des difficultés très notables, surtout entre Aubonne, Bière et Gimel, de la ligne du Jura, laquelle permettra d'éviter la construction de la route directe entre Aubonne et Bière, serait-ce trop que de porter la participation de l'Etat à 1,650,000 fr., soit à 25,000 fr. par kilomètre, plus une somme de 150,000 fr. pour les travaux exceptionnels de la partie centrale?

Le Conseil d'Etat ne le pense pas.

(Exposé des motifs du Conseil d'Etat.)

* * *

Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Baufortschritte. Im Monat Juni standen in Verwendung:

	Tagelöhner.	Professionisten.	Pferde.	Rollwagen.	Dampfmaschinen.
auf der I/II. Section	1581	184	30	72	2
" III.	253	40	18	45	—
" IV.	80	30	10	15	—
" V.	129	18	15	18	—
	2043	272	73	150	2

und es waren nach approximativer Berechnung vom Unterbau vollendet:

	Erdarbeiten.	Strassen- und Wege.	Brücken.	Durchlässe.	Fluss- u. Uferbauten.
auf der I. Section	13,9 0/0	—	—	8,2 0/0	—
" II.	28,8 0/0	7,4 0/0	47,8 0/0	36,6 0/0	16,4 0/0
" III.	57,1 0/0	5,7 0/0	—	27,8 0/0	—
" IV.	60,8 0/0	3,7 5/0	—	29,9 0/0	58,8 0/0
" V.	34,3 0/0	8,6 0/0	—	26,1 0/0	27,8 0/0
	*	*	*		

Friedrich Wilhelm Hartmann, dessen Tod wir in einer vorigen Nummer gemeldet haben, wurde am 23. Decb. 1809 zu Dillingen in Bayern geboren. Er war der zweitjüngste Sohn eines hochgeschätzten bayerischen Finanzbeamten. Nach Abschluss der städtischen Primarschule trat er in die dortigen Realschulen über und widmete sich nach Absolvierung derselben an der Universität München dem Ingenieurfache. Mit der tüchtigsten klassischen und technischen Bildung ausgerüstet, fand Hartmann bald nach Vollendung seiner Studien eine Anstellung als bayerischer Kreisingenieur, in welcher Stellung der junge, rastlos thätige Mann jedoch nicht lange verblieb.

Im Jahre 1836 wurde der damalige Strassen- und Wasserbauinspector des Cantons St. Gallen, Ritter v. Negrelli, nach Zürich berufen; und einstimmig wurde auf Grund einer vom zugezogenen vorarlbergischen Landesingenieur abgenommenen und mit Auszeichnung bestandenen Prüfung, Hartmann an die erledigte Stelle gewählt. Von diesem Jahre ab gehörte Hartmann's ganze geistige Kraft und Thätigkeit, voll Lauterkeit und eisernem Willen, mit Unterbruch von ungefähr zwei Jahren, wo er, um einen Plan für Erweiterung der Stadt Basel zu entwerfen, im Dienste dieser stand, bis zu seinem Lebensende mittelbar oder unmittelbar dem Canton St. Gallen und seinen Interessen an. Er leistete aber auch der Eidgenossenschaft auf den Wunsch der Bundesbehörde viel und oft zu jeder Zeit zur höchsten Zufriedenheit die Dienste seiner reichen Kenntnisse. Seine Werke sind die Strasse vom Curorte Ragatz bis zum Taminaschlund; die St. Gallischen Gemeindestrassen aus jener Zeit; das Bahnnetz von Rorschach bis Winterthur, insbesondere aber das Riesenwerk der Rhein correction.

Fr. W. Hartmann war nicht bloss ein ausgezeichnete Techniker, er war auch mit dem classischen Alterthum der griechischen und römischen Welt wohl vertraut. Gesellig unter Freunden, von tiefem Gemüth, gastfreundlich und wohlthätig einerseits, besass er andererseits ein tiefes Rechtsgefühl, eine grosse Gewissenhaftigkeit und Vorsicht, verbunden mit energischem Festhalten an einmal gefasstem Vorsatz.

Die Gemeinde Rorschach hatte ihm im Jahre 1856 das Ehrenbürgerrecht geschenkt. (Nach dem „Freisinnigen.“)

* * *

England, Unfälle. Nach dem Generalbericht des Capitän Tyler wurden im Jahre 1873 auf englischen Bahnen 1372 Personen getödtet und 3110 verletzt. Von diesen waren 160 Getödtete und 1750 Verletzte Passagiere; 1212 Getödtete und 1360 Verletzte Beamte oder Arbeiter der Gesellschaften. 40 Passagiere wurden getödtet und 1522 verletzt ohne eigenes Verschulden. Da die gesammte Anzahl der Reisenden 455,272,000 betrug, so folgt, dass auf 2,845,450 Reisende einer getödtet und auf 260,155 einer verletzt wurde, und dass ohne eigenes Verschulden 1 auf 11,381,800 getödtet und 1 auf 299,127 verletzt wurde. Setzt man schätzungsweise die Zahl der Angestellten der Gesellschaften auf 250,000, so kommt auf 323 ein Getödteter und auf 213 ein Verletzter. Doch scheinen gewisse Gesellschaften in vielen Fällen die den Arbeitern zugestossenen Unfälle nicht berichtet zu haben; und die Zahl der Unfälle würde, wenn man zu den richtigen Resultaten gelangen könnte, sich beträchtlich grösser herausstellen. 247 Unfälle sind Gegenstand der Untersuchung geworden, und ist darüber durch Beamte des Board of trade berichtet worden. Capitän Tyler sagt, es sei wohlthuend zu sehen, dass das Publicum die zu grösserer Sicherheit nöthigen Hilfsmittel zu verstehen beginnt. Einige der grossen Gesellschaften haben grosse Fortschritte in Einführung dieser Hilfsmittel gemacht, andere sind im Begriffe, es zu thun. Als solche Hilfsmittel bezeichnet Capitän Tyler: 1) Sorgfältige Auswahl, Erziehung und Beaufsichtigung der Beamten und Angestellten; Innehaltung guter Disciplin (wol zu unterscheiden von Spionage und despotischer Regierung); 2) beste Instandhaltung der Linie; 3) gute Anordnung, Construction und Material der Achsen; 4) Befestigung der Bandagen, damit dieselben nicht bei einem Bruche vom Rad abfliegen; 5) verbesserte Kuppelung der Fahrzeuge; 6) Signal- und Weichenanordnung mit den neuesten Verbesserungen, einschliesslich des Zusammen-

wirkens der Signal- und Weichen-Hebel; 7) Sicherheitsweichen für Verbindung von Güter- oder Nebengeleisen mit Personenlinien; 8) vermehrter Gebrauch des Telegraphs mit Blocksystem, um Raumintervalle statt illusorischer Zeitintervalle zwischen den Zügen zu sichern; 9) hinlängliche Seitengeleise zur Sammlung, Vertheilung und Ausführung des Güterverkehrs, so dass Güterzüge unabhängig rangirt und zusammengestellt und ausserhalb des Weges der Personenzüge gehalten werden können und nicht den Verkehr der Hauptlinien verhindern und gefährden; 10) continuirliche Bremsen, welche Maschinenführer und Wächter je nach Erforderniss in Wirkung setzen können.

* * *

Italien. Betriebsergebnisse seit Neujahr 1874 per Kilometer:

	1874	1873	Diff.
Staatsbahnen	L. 4893	L. 4882	+ 11
Meridionali	„ 6247	„ 6204	+ 43
Romane	„ 6630	„ 6583	+ 47
Alta Italia	„ 11456	„ 11353	+ 103
Sarde	„ 2395	„ 2013	+ 382
Torino-Ciriè	„ 5884	„ 5977	— 93
Torino-Rivoli	„ 3303	„ 3082	+ 221
	L. 8060	L. 7976	+ 84.

An Neuen Linien wurden seit Neujahr 1874 eröffnet:

Orvieto-Orte	43 Kilom.	} Romane.
Pisa-Colle Salvetti	15 „	
	58 Kilom.	

* * *

Prag, am 24. Juli. (Corresp.) Oesterr. Staatsbahn. Salzkammergut-Bahn. Elisabeth-Westbahn. Die Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Prag-Duxer Bahn. Die Pilsen-Priesener Bahn. Die Buschtehader Eisenbahn. Die Linie Temeswar-Orsowa ist der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nunmehr definitiv zugesprochen worden. Für sie hat diese Linie eine sehr grosse Bedeutung, denn durch sie wird die kürzeste Verbindung zwischen Galatz und Stettin geschaffen. Die Kosten für den Bau der Linie Temeswar-Orsowa wird die Staatsbahn durch eine neue Emission von Prioritäten beschaffen. Diese Emission soll nicht vor dem Monate November stattfinden.

Die Salzkammergutbahn ist von der Rudolfsbahn erworben worden. Diese letztere hat ihren Geldbedarf zum Ausbau der neu erworbenen Bahn durch ein Vorschussgeschäft gedeckt, welches sie mit einem Consortium, an dessen Spitze die Anglobank steht, abgeschlossen hat, und will die Titres erst dann auf den Markt bringen, wenn die Salzkammergutbahn zum grössten Theile ausgebaut sein wird.

Die Elisabeth-Westbahn ist in Unterhandlungen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Absicht auf den Concurrentverkehr auf der Wien-Passauer Route. Es soll eben ein Cartell für diesen Verkehr geschaffen werden, wornach die beiderseitigen Einnahmen nach einem erst zu ermittelnden Schlüssel getheilt werden sollen.

Die Regierung ist bemüht, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu wirken, damit sie die mähr.-schlesische Centralbahn — die nothleidendste unter den ungarantirten Bahnen Oesterreichs — in Betriebspacht nimmt. Man hofft, die Intervention der Regierung werde Erfolg haben. Für die Actionäre ist doch jede Hoffnung, je zu einer Rente zu kommen, verloren.

Der Seitens der Regierung aufgestellte Vertreter der Prioritäten-Besitzer der Prag-Duxer Bahn begab sich nach Wien, um dort bei der Regierung eine Subvention für den Ausbau des Unternehmens zu erlangen. Sollte ihm diess nicht gelingen, so soll eine Versammlung der Prioritätenbesitzer in Dresden einberufen werden, welche sich mit der Frage zu beschäftigen haben wird, ob es nicht im Vortheile dieser Titresbesitzer liegt, den Concurs des Unternehmens herbeizuführen. Wohl oft hängt von der leitenden Person eines Unternehmens das ganze Schicksal derselben ab. Man ist sich in allen Kreisen einig, dass der gegenwärtige Director der Prag-Duxer Bahn die Fähigkeit, das Unternehmen in das wahre Geleise zu bringen, entschieden nicht besitzt. Dennoch hält man ihn und lässt dabei das Unternehmen zu Grunde gehen.

Die Pilsen-Priesener Bahn leidet sehr an Verkehr und also auch an Einnahmen, und man gibt bereits trotz des Ausbaues der Linie an die bayerische Gränze die Hoffnung auf, dass es bei diesem Unternehmen je besser wird. Ein Glück, dass sich die noch nicht gegebenen Actien in wenigen, aber sehr reichen

Händen befinden, die der unausweichliche Verlust nicht zu Grunde richten wird.

Die Agitationen gegen die Verwaltung der Buschtehader Bahn reflectiren täglich in weitere Kreise. Die Hartnäckigkeit dieser Verwaltung, der man nahe gelegt hat, durch Rücktritt jenen Agitationen die Spitze abzubrechen, dürfte sie in sehr unangenehme Collisionen bringen. Die „Neue Freie Presse“ spricht bereits von unlauteeren Vorgängen der Verwaltung, die der B. Linie Betriebsspesen aufgehalst haben soll, welche rechtmässig der A. Linie zur Last geschrieben werden sollten. Ein Berliner Blatt behauptet sogar, es seien im Geschäftsjahre 1871 circa 80,000 fl. Zugförderungskosten vom betreffenden Conto auf irgend ein anderes, wahrscheinlich Baukonto übertragen worden, um so das Nettoerträgniss soweit steigern zu können, dass eine 18 1/2 oige Dividende vertheilt werden konnte.

Jedenfalls ist die Verwaltung nicht sündenfrei, denn sonst würde sie sich wohl die scharfen Recriminationen der „Presse“ nicht gefallen lassen.

Die letzte Strecke der Elbethalbahn, Aussig-Tetschen, soll Anfangs October dem Verkehre übergeben werden. Damit wird für den Verkehr zwischen Wien und den Nordseehäfen die sechste Concurrentlinie offen werden. Wohin soll diess führen? Um den Verkehr Triest-Leipzig streiten sich schon heute nicht weniger als 13 Linien, und in neuester Zeit ist die Rudolfsbahn als vierzehnter Concurrent aufgetreten!

Die Course der Eisenbahnpapiere wollen sich noch immer nicht bessern, und die diessfälligen, auf die Ernte, die nun im vollen Gange ist, gebauten Hoffnungen scheinen sich nicht erfüllen zu wollen.

* * *

Arth-Rigi-Bahn. Ausserordentliche Generalversammlung vom 21 Juli 1874. (Mitgetheilt.) An derselben waren etwas über 3000 Actien vertreten. Der Verwaltungsrath erstattete folgenden Bericht über den Stand und Fortgang des Unternehmens:

Tit.!

Der Verwaltungsrath der Arth-Rigibahn beehrt sich, Ihnen anlässlich der auf den 21. Juli ausserordentlich einberufenen General-Versammlung, in Kürze über den derzeitigen Stand und den Fortgang des Unternehmens Bericht zu erstatten.

I. Constituirung.

Gemäss Vertrag vom 1. Februar 1873 zwischen den Concessionären der Arth-Rigibahn und der Tit. Bank in Winterthur wurde die Finanzierung des Unternehmens von Letzterer für sich und Namens eines Consortiums fest übernommen, nachdem vorher der Ankauf der bereits fertig erstellten Linie Staffelhöhe-Culm von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft an die neue bewerkstelligt und ein à forfait Bauvertrag um die Linie Arth-Rigistaffel in Unter-, Ober- und Hochbau und Betriebsmaterial mit den Herren Riggenbach und Zschokke, später der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, abgeschlossen und das Anlagecapital ausgemittelt worden war.

Das Capital, dessen Beschaffung, um sicher zu gehen, einem Consortium à forfait übertragen wurde, beziffert sich auf Fr. 6,200,000 und besteht in 2 Millionen 5% Obligationen von je Fr. 500 ersten Ranges und nach 10 Jahren rückzahlbar und Fr. 4,200,000 in Actien à Fr. 500.

Den 25. Februar gl. Jahres fand die Constituirung des Verwaltungsrathes und die Feststellung der Statuten statt.

Die Verwendung des Anlagecapitals wurde in folgender Weise vorgeseh:

- Fr. 4,200,000 für fertige Erstellung der Linie Arth-Rigistaffel gemäss Vertrag mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen.
- „ 1,500,000 für den Ankauf der Linie Staffelhöhe-Culm.
- „ 500,000 für Verzinsung des Bau Capitals während der Bauzeit, Bank-Commission für à forfait Übernahme des Actien- und Obligationencapitals, Verwaltungskosten etc.

Der Bau der Linie Arth-Staffel wurde im Juni 1873 in Angriff genommen und soll laut Vertrag bis 1. Juni 1875 betriebsfähig hergestellt sein und dem Verkehre übergeben werden können. Zur Stunde ist der Fortgang der Arbeiten ein befriedigender, wenn auch im Juni die Arbeiten nicht normal vorgerückt sind, was theils der schlechten Witterung, theils vielleicht auch der Abwesenheit des Hrn. Oberingenieur Simonett zugeschrieben werden mag, der wegen Militärdienst der Bauaufsicht für drei Wochen entzogen war. Nichtsdesto weniger darf an der Vollendung der Bahn auf den festgesetzten Termin nicht gezweifelt werden, höhere Gewalten vorbehalten. Wir verweisen des Näheren auf den technischen Theil unserer Berichterstattung.

Die Linie Staffelhöhe-Culm wurde den 23. Juni 1873 officiell eröffnet bei Anwesenheit der HH. Bundesräthe Ceresole und Schenk und des technischen Inspectors des Eisenbahndepartement Hrn. Blotnitzky und hierauf der Betrieb mit Schreiben des h. Bundesrathes vom 26. Juni 1873 bewilligt, worauf der Betriebsvertrag mit der Luzerner Rigibahn, noch von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft mit jener für sieben Jahre, beziehungsweise bis 1. Januar 1880 abgeschlossen, in Wirksamkeit trat. Dieser Vertrag ging mit dem Ankauf der Linie mit Rechten und Pflichten auf unsere Gesellschaft über und enthält einige für uns ungünstige Bestimmungen. So haben wir als Pachtzins nur 50% der Brutto-Einnahmen zu beziehen, die übrigen 50% wandern in die Casse der Betriebspächterin, welche mit diesem Pachtvertrag jedenfalls ein sehr gutes Geschäft macht. — Der Vertrag wurde von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft zur Zeit, da die Verhältnisse zwischen derselben und der Luzerner-Rigibahn noch etwas gespannter Natur waren und gleichzeitig die Fortsetzung der Bauten, die Regelung der Anschlussverhältnisse bei Staffelhöhe dringend erforderten, unter etwas zwingenden Verhältnissen abgeschlossen.

Dennoch war der Reinertrag dieser Linie von Ende Juni 1873 bis Ende October Fr. 54,697. 10. Berechnen wir den muthmaasslichen Mehrertrag hinzu, falls die Linie während der ganzen Betriebsaison betrieben worden wäre, mit