

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 20

PDF erstellt am: **16.05.2024**

### **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.

schine von einem Gewicht von 20 Tonnen zu führen! Man musste 15 oder 20 Paar Ochsen anspannen: und einige Male genügte das noch nicht. Die Ausschiffung dieser Locomotive in Magadino ging mit grosser Regelmässigkeit vor sich, und auch der Weg von Magadino bis zur Station Cadenazzo wurde ohne Unfall zurückgelegt. Aber nahe bei der Station Cadenazzo legte sich die Locomotive — man weiss nicht, ob durch Unvorsichtigkeit der Arbeiter oder wegen Nachgeben der Strasse oder durch irgend einen andern Zufall — auf die Seite und musste auf der Stelle liegen gelassen werden, bis die Vorrichtungen, sie wieder auf die Räder zu bringen, getroffen waren. Es war eine schwierige Aufgabe, eine Masse von 20,000 Kilogramm zu heben, ohne etwas daran zu verderben. Der Maschineningenieur des Hauses, welches diese Locomotive geliefert hat, ist gestern Abend von Lugano verreist, um die nöthigen Anordnungen zu treffen. Man hofft, dass die Beschädigungen der Locomotive nicht bedeutend sein werden und dass dieselbe, einmal auf den Rädern, binnen Kurzem in Dienst treten könne.

Mehr als die Hälfte des zur Brücke von Tassinio bei der Station Lugano bestimmten Eisens — circa 600 Zentner — sind an Ort und Stelle angelangt. Dieselbe soll in 4 Wochen nach Beginn der Legung vollendet werden können. Man hat alle Maassregeln getroffen, um auch bei schlechtem Wetter arbeiten zu können. Es soll sonach wohl möglich sein, die Brücke bis 1. Dezember ganz zu vollenden, so dass noch 6 Tage für die Proben bleiben.

Auch zwischen Coldrerio und Capolago gehen die Arbeiten gut vorwärts, und es wird deren Vollendung auf den 6. December bestimmt erwartet.

Der einzige Punkt, der noch einige Zweifel lässt, ist die Gallerie Bissone-Maroggia, an welcher noch 45 m. Verkleidung ausgeführt werden müssen. Man arbeitet an beiden Mündungen mit grösstem Eifer, und wenn nichts Unvorhergesehenes dazwischen kommt, so wird man auch hier zur Zeit fertig werden. Bis jetzt lässt Alles hoffen, dass die Linie Lugano-Chiasso am bestimmten Tage, 6. December, dem öffentlichen Verkehr eröffnet werden könne.

Ebenso bleiben noch einige Zweifel bezüglich der Linie Locarno-Biasca. Von der Station Bellinzona bis Biasca wird man sicher fahren können; es ist aber zweifelhaft, ob der Tunnel von Bellinzona und die Brücke über die Verzasca soweit befördert werden können, um mit dem 6. Dezember einen regelmässigen Betrieb zu ermöglichen. Wenn aber auch nur das Stück Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso in Dienst treten, so ist diess schon für Tessin ein grosser Gewinn.

\* \* \*

**Bayern.** Nach der „Allg. Ztg.“ sind nun die ersten Schritte, die bayerischen Ostbahnen für den Staat zu erwerben, geschehen; ein drossfalsiges Schreiben des königl. Staatsministeriums des Aeussern, zu dessen Ressort das Eisenbahnwesen gehört, ist dem Verwaltungsrath der Ostbahngesellschaft in seiner gestrigen Sitzung mitgetheilt worden, und hat sich derselbe daraufhin, wie wir vernehmen, bereit erklärt, mit der Staatsregierung in Unterhandlungen einzutreten. Zu diesem Zwecke soll zunächst eine aus Delegirten der Staatsregierung und des Verwaltungsrathes bestehende Commission gebildet werden, die je nach den Ergebnissen der Unterhandlungen die weiter entsprechenden Vorschläge zu machen hätte.

\* \* \*

#### Situation des chemins de fer français. (Suite.)

Le ministère des travaux publics a encore étendu cette année les renseignements qu'il publiait déjà l'année dernière sur les chemins de fer d'intérêt local concédés en vertu de la loi du 12 juillet 1865. En 1873, il n'a pas été ouvert moins de 522 kilomètres de ces lignes. Les départements auxquels elles appartiennent, sont ceux de la Gironde, de l'Hérault, de la Sarthe, des Ardennes, d'Eure-et-Loire, de l'Eure, de l'Orne, du Calvados, de Meurthe-et-Moselle, de la Seine-Inférieure, de la Somme et de la Loire. Les principales Compagnies intéressées sont celles d'Orléans à Rouen, d'Orléans à Châlons, la Société Belge de chemins de fer, la Compagnie de Picardie et Flandres et celle du chemin de fer de Bonson à Saint-Bonnet-le-Château.

Les concessions de chemins de fer d'intérêt local sanctionnées par des décrets d'utilité publique comprennent, en 1873, 1,055 kilomètres de voies ferrées qui desserviront les départements du Calvados, de la Charente-Inférieure, de la Seine-Inférieure, de la Charente, des Vosges, du Nord, des Bouches-du-Rhône, de l'Isère, du Puy-de-Dôme, des Ardennes, de Seine-et-Oise, de l'Eure, de Meurthe-et-Moselle, de la Somme, du

Pas-de-Calais, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Manche et de Maine-et-Loire. Parmi les concessionnaires, nous remarquons la Compagnie du Nord pour les chemins d'Ermont à Valmondois, d'Arras à Doullens et de Frévent à Bouquemaison. Ces deux dernières sections ont été rétrocédées par la Banque Franco-Austro-Hongroise. La Compagnie d'Orléans à Rouen a obtenu 205 kilomètres dans l'Eure et 35 kilomètres dans la Seine-Inférieure. Dans l'Indre, la Société Séguineau et Jackson a vu confirmer la concession du chemin de fer Tournon à La Châtre, qui offre un développement de 95 kilomètres.

La longueur des chemins de fer d'intérêt général concédés à titre définitif en 1873 est encore bien inférieure à celle des lignes d'intérêt local. Elle ne mesure en effet que 420 kilomètres qui se répartissent ainsi:

Ouest, 19 kilomètres.  
Lagny à Villeneuve-le-Comte et prolongement, 8 kilomètres.  
Est, 358 kilomètres.

Arles à la Tour-Saint-Louis, 35 kilomètres.

Si nous en jugeons par les déclarations portées à la tribune de l'Assemblée nationale par MM. Deseilligny et Caillaux, successivement ministres des travaux publics, le nombre des concessions que nous aurons à enregistrer l'année prochaine, sera bien plus considérable.

Il n'a été fait, en 1873, aucune concession de chemins de fer industriels.

Les cahiers des charges des différentes lignes d'intérêt général prévoient l'ouverture, en 1874, de 1,005 kilomètres de chemins de fer. Ils se répartissent ainsi:

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| Ouest . . . . .             | 58 kil. |
| Orléans . . . . .           | 77      |
| Lyon . . . . .              | 549     |
| Midi . . . . .              | 102     |
| Charentes . . . . .         | 29      |
| Dombes et Sud-Est . . . . . | 75      |
| Médoc . . . . .             | 34      |
| Epinal à Velars . . . . .   | 28      |
| Diverses . . . . .          | 53      |

Malheureusement, les événements de 1870—1871 ont arrêté les travaux sur un très grand nombre de points, de sorte que, malgré la reconstitution rapide des chantiers après la guerre, presque toutes les Compagnies ont dû demander la prorogation de leurs délais d'exécution. Voici la nomenclature des lignes qui, malgré cet arrêt forcé des travaux, ont pu être ouvertes en 1874:

Ouest. — Flers à Mayenne, 58 kilom.  
Lyon. — Is-sur-Tille à Vaux-sur-Aubigny, 20 k.  
— Saint-Georges-d'Aurac au Puy, 52 k.  
— Ganges au Vigan, 15 k.  
Nord. — Amiens à Couty, 23 k.  
Midi. — Paulhan à Roujan-Neffiès, 13 k.  
— Le Bousquet à Millau, 66 k.  
Nord-Est. — Boulogne à Saint-Omer, 54 k.  
— Somain à Orchies, 15 k.  
— Armentières à Berguette, 34 k.

Charentes. — Angoulême à Limoges, 126 k.

Pour compléter la série des principaux faits qui ressortent des documents publiés par le ministère des travaux publics, nous dirons que sur les 18,545 kilomètres exploités sur les lignes d'intérêt général, 7,561 kilomètres le sont à double voie et 10,984 à voie simple. Le développement de la double voie est de 6,211 kilom. sur l'ancien réseau et de 1,350 sur le nouveau, tandis que la simple voie offre une longueur de 4,168 kil. sur l'ancien réseau et de 6,815 sur le nouveau.

La Corse est le seul département où il n'ait pas encore été concédé de chemins de fer.

Enfin, le nombre des lignes internationales actuellement exploitées est de 25. Sur ce chiffre, 13 mettent la France en communication avec la Belgique, 6 avec l'Allemagne, 3 avec la Suisse, 2 avec l'Italie et 1 avec l'Espagne. Enfin, 14 de ces lignes sont en construction ou concédées, dont 17 traverseraient la frontière belge, 1 la frontière allemande, 4 la frontière suisse et 1 la frontière italienne et la frontière espagnole.

(Messager de Paris.)

\* \* \*

#### Bund und Cantone.

Bundesrath. Sitzung vom 3. November. Die Vorlage der Gott-hardbahn-direction betreffend den für die Thalbahnen im Canton Tessin aufzustellenden Gütertarif und des Directoriums der Centralbahn für die Bauausführung der Bahn Solothurn-Schön-bühl auf dem Gebiete der Gemeinde Biberist wird genehmigt.

Zürich. Die Regierung verlangt vom Cantonsrath Vollmacht, ein weiteres Anleihen von 4 Millionen zur Deckung der in Aussicht stehenden Eisenbahnsubventionen aufzunehmen.

Luzern. Regierungsrath. 27. October. Zwei von der Bern-Luzern-Bahn-Direction vorgelegte Reglemente, das eine vom 1. Dez. 1873 betreffend die Krankencasse ihrer Regiearbeiter, das andere vom 15. October d. J. für die Arbeiter am Zimmererggtunnel, welches bezweckt, diese zum Eintritt in jene Casse anzuhalten und zugleich die Interessen der Kostgeber und Lebensmittellieferanten zu schützen, werden genehmigt.

— 30. October. Die Bern-Luzern-Bahn-Direction theilt mit, dass sie die Ausführung der projectirten rechtseitigen Emmencorrection beim sog. Kalkloch, Gemeinde Entlebuch, einstweilen nicht ausführen werde und die diessfälligen Verträge mit der strassenpflichtigen Gemeinde Entlebuch und den wüthpflichtigen zwei Anstössern nicht genehmigt habe, weil die anerbundenen Beiträge dieser Hauptinteressenten an die Kosten allzu gering seien.

### Chronik.

Die „N. Z. Z.“ vernimmt, dass Winkeln-Herisau am 23. Novbr. eröffnet werde.

Rorschach-Heiden soll nächsten Juli eröffnet werden.

Der eidg. Militärinstructor Oberst Hess in Zürich ist zum Registrar der Nordostbahn ernannt worden.

Für die Zürichsee-Gothardbahn seien in Brunnen 22,000 Frkn. Privatzeichnungen aufgebracht.

Schaffhausen. Bahnhof. Stadtrath und Regierung haben sich für das erste Project (s. vorige Nummer), wonach die Bahn erst bei Feuerthalen vom linken Ufer aufs rechte Rheinufer übergeht und somit ganz auf dem Schweizerboden bleibt, entschieden.

Gäubahn. Die Verhandlungen mit der Centralbahn über die Einmündung der Gäubahn in den Bahnhof Olten und die Anlegung des neuen Gäubahnhofes scheinen endlich zu einem Resultate führen zu wollen. Einer neulichsten Vereinbarung zufolge, die, wie das „Volksblatt v. Jura“ hört, mit geringer Modification die Zustimmung der Eisenbahncommission und des Gemeinderaths von Olten gefunden hat, verzichtet die Gemeinde auf die vertragsgemässe Einführung der Linie im Norden der Stadt und die Errichtung des Gäubahnhofes in der Neumatt, erhält dagegen einen Bahnhof im Hammer hinter der Fabrik der Herren Strub und Glutz. Zudem verpflichtet sich die Centralbahn zum Bau einer Brücke mit 13 Fuss breiter Fahrbahn und Trottoirs zu beiden Seiten zur Verbindung des jetzigen Bahnhofes mit den Hagmatten und der Trimbacherstrasse und bezahlt einen angemessenen Beitrag an die Erstellung der Zufahrtsstrassen auf dem linken Aarufer. Die Gemeinde wird nächsten Samstag über die Vorlage zu entscheiden haben.

Val de Travers. Das Initiativcomité für die projectirte Bahn durch das Val de Travers beantragt eine normalspurige Bahn zu erstellen. Die Endpunkte der Bahn wären vorläufig Fleurier und Travers, mit einer Abzweigung nach St. Sulpice. Die Kosten sind auf 800,000 Fr. berechnet, woran der Staat nach dem neuen cantonalen Eisenbahngesetze die Hälfte beizutragen hätte.

Personelles. Zum Adjunct des administrativen Inspectors des Eisenbahndepartements wurde gewählt G. Bünzli von Uster, als Adjunct des Tarifbureau C. Botte in Basel.

Laut „Wocheubl. v. Seebezirk“ soll die Dampfschiffgesellschaft für den Zürchersee im Begriff sein, an die Nordostbahn überzugehen.

### Unfälle.

Laut freundlicher Mittheilung des Herrn Maschinenmeisters Weyermann war die in Nr. 19 unseres Blattes aufgenommene Notiz bezüglich Springen einer Locomotivröhre an einer Locomotive der Bern-Jura-Bahn unrichtig, und bestand der Unfall im Bruch einer Triebstange der Maschine des Zuges 8 (Biel-Bern) in Suberg, wodurch die Maschine dienstunfähig wurde und daher der Zug bis zum Eintreffen einer Hilfsmaschine warten musste.

Centralbahn. Am 1. November wurde bei Subigen (Ct. Solothurn) ein 74jähriger Mann auf seinem Kirchgang beim Bahnübergange von einem von Herzogenbuchsee herkommenden Zuge erfasst und ihm der Kopf und der rechte Arm vom Leibe getrennt.

Langnau-Luzern. Beim Strassenübergang dieser Bahn innerhalb der Barriere verunglückte ein 66jähriger Mann, der, als er einen Betrunknen von der herannahenden Locomotive entreissen wollte, selbst von derselben erfasst und getödtet wurde.

### Einzahlungen.

Tössthalbahn. 3. Einzahlung. 100 Fr. 19., 20. und 21. November im Bureau Winterthur.

### Ausgeschriebene Stellen.

St. Gallen. Stadtbaumeister (Ingenieur, 5000 Fr.) und Adjunct (Hochbautechniker, 4000 Fr.) — Termin 18. November.

\* \* \*

### Eingegangene Drucksachen.

Schnellzüge und continuirliche Bremsen und eine sachbezügliche Studie über die Entgleisung auf der Nordostbahn am 20. Juni 1874. Von A. Brunner, Controlingenieur des Betriebsmaterials der schweizer. Eisenbahnen. Bern, Rieder & Simmen. 1874.

### Eisenpreis.

London, den 7. November 1874.

|                                 |                          |                |
|---------------------------------|--------------------------|----------------|
| Schienen 50 bis 60 lb. per yard | £ 7. 5. — bis £ 7. 15. — | f. o. b. Wales |
| „ 66 bis 75 lb. „               | „ 7. 10. — „ 8. —        | „ Tyne u. Tees |
| „ 75 bis 80 lb. „               | „ 7. 10. — „ 8. —        | „ Wales        |
| „ 80 bis 90 lb. „               | „ 7. 15. — „ 8. 10. —    | „ Tyne u. Tees |
| Bessemer Stahlschienen          | „ 10. 10. — „ 11. 10. —  | „ Liverpool.   |
| „ „ „                           | „ 10. — „ 10. 10. —      | „ Wales        |

| Zahl der Actien | Pari Curs | Einbez. | Actien                 | Zinstermin        | Rendite |      | Course<br>1. — 7. Nov.                                              |
|-----------------|-----------|---------|------------------------|-------------------|---------|------|---------------------------------------------------------------------|
|                 |           |         |                        |                   | 1872    | 1873 |                                                                     |
| 8,400           | 500       | 200     | Arth-Rigibahn . . .    | 1. April          | —       | 5*)  | 490B.                                                               |
| 800             | 500       | 500     | Bödelibahn . . . . .   | n. d. Gen. Vers.  | —       | 5    | —                                                                   |
| 75,235          | 500       | 500     | Centralbahn, alte . .  | 15. Apr. 31. Aug. | 9       | 9    | 593 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —535B.                              |
| 24,765          | 500       | 200     | „ neue . . . . .       | dto.              | —       | —    | 562 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —553 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> B. |
| 68,000          | 500       | 200     | Gothardbahn . . . . .  | 30. Juni u. Dez.  | 6*)     | 6*)  | 505—502 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> G.                              |
| 25,000          | 500       | 100     | Internat. Bergbahnen   | März              | —       | 6,25 | —                                                                   |
| 57,416          | 500       | 500     | Nordostbahn, alte . .  | 30. Juni u. Dez.  | 8       | 8    | 591 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —590B.                              |
| 18,584          | 500       | 300     | „ neue . . . . .       | 30. Juni u. Dez.  | —       | —    | 567 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> B.                                  |
| 2,500           | 500       | 500     | Rigibahn . . . . .     | 15. Dezbr.        | 15      | 17   | —                                                                   |
| 6,000           | 500       | 500     | Regina montium . .     | 30. März          | —       | 5    | 400—380G.                                                           |
| 142,000         | 500       | 500     | Suisse Occidentale . . | Juli              | 1,60    | 1,60 | 140—141G.                                                           |
| 28,000          | 500       | 200     | „ privilegiées         | 1. Juli           | —       | —    | 508—507G.                                                           |
| 2,000           | 500       | 500     | Uetlibergbahn . . . .  | 15. Mai           | —       | 5*)  | 490B.                                                               |
| 45,000          | 500       | 500     | V. Sch.-Bahnen, Stam.  | 1. Jan. 1. Juli   | —       | —    | —                                                                   |
|                 |           |         | „ Prioritäts.          | 1. Jan. 1. Juli   | 4,35    | 2    | 240—245G.                                                           |
| 4,800           | 500       | 500     | Locom.- u. Maschin.-   |                   |         |      |                                                                     |
|                 |           |         | Fabrik Winterthur . .  | 1. Novbr.         | —       | 0    | 350B.                                                               |
| 3,150           | 500       | 500     | Schw. Indust.-Gesell-  |                   |         |      |                                                                     |
|                 |           |         | schaft Neuhausen . .   | 1. Octbr.         | 12      | 10   | 573 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> B.                                  |
| 3,000           | 500       | 500     | Wagg.-Fabr. Fribrg.    | April             | —       | 0    | —                                                                   |
| 3,000           | 500       | 500     | Eisenbahnmatt.-Fabr.   |                   |         |      |                                                                     |
|                 |           |         | Bern . . . . .         | 1. April          | 5       | 0    | —                                                                   |

\*) Bauzinsen.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen  
der Stellen-Vermittlungs-Commission.

#### Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

#### I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere Geometer für eine schweiz. Bahngesellschaft.
- 2) Ein Geometer zur Aufnahme eines gebirgigen Complexes.
- 3) Ein junger Ingenieur zur Aushilfe bei Terrain-Aufnahmen, Nivellements etc. bei einer Fluss-Correction.
- 4) Mehrere Bauführer-Assistenten u. Zeichner für eine schweiz. Bahngesellschaft.

#### II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Docent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.
- 2) Ein Zeichner auf das Bureau eines Eisenwerks in der Schweiz.
- 3) Ein Maschinen-Ingenieur für die Leitung des Zugdienstes einer im Bau begriffenen schweizerischen Bahn.
- 4) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.

#### III. Hochbau-Fach:

- 1) Ein Architect für Eisenbahnhochbauten.
- 2) Mehrere Zeichner für Civilbauten.

#### IV. Lehr-Fach:

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

#### Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

#### I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein Ingenieur mit 7 Jahren Praxis in der Schweiz und im Ausland.
- 2) Mehrere Eisenbahn-Ingenieure mit 3 bis 4 Jahren Praxis.
- 3) Mehrere jüngere Ingenieure.

#### II. Maschinenbau-Fach.

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

#### III. Chemisch-technisches Fach:

- 1) Ein junger Chemiker.

#### Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der

Stellen-Vermittlungs-Commission,

Nr. 66, Mühlebachstrasse,  
Neumünster bei Zürich.

## ANZEIGEN — ANNONCES

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren  
HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.

Les Annonces sont regues exclusivement par l'Agence de publicité  
HAASENSTEIN & VOGLER à ZURICH et ses succursales.

## Chemin de fer Jura-Berne.

### AVIS

Le public est informé qu'à partir du Mercredi 14 Octobre 1874 l'on peut se procurer des horaires du service d'hiver du Jura-Berne dans toutes les gares en réseau. [H-5600-Z]

Berne, le 13 Octobre 1874.

La Direction.

## Eisenbahn-Oberbau-Werkzeuge

Liefere ich nach jeder Vorschrift unter Garantie.

[H-42608]

Theodor Keseling. Düsseldorf.

Blöcke und fertige Lager aus Phosphorbronze  
sowie bestes englisches Weissmetall liefere ich billigt vom Lager. —

[H-42607]

Theodor Keseling. Düsseldorf.

## Hilfsbahnlocomotiven

in jeder beliebigen Dimension von Fr. 9000 bis Fr. 16,500 per Stück innert kürzester Frist lieferbar von erster Provenienz.

disponible **Hilfsschienen und Rollwagen**

für Erdtransport offeriren nach vorliegenden Specialzeichnungen

Gebrüder Brunner

Winterthur.

[H-5704 Z]