

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 11

Artikel: Bund und Cantone
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2020>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

car l'on sait où le train passe, et l'on peut, par conséquent, bien plus facilement s'en garer.

Au surplus, la faible vitesse des trains qui, sur les routes, ne doit pas dépasser 20 kilomètres par heure, jointe à leur légèreté, permet un prompt ralentissement et même un arrêt presque immédiat lors de leur rencontre avec des chevaux faisant mine de s'emporter par la frayeur que cause à quelques-uns l'approche d'une locomotive, frayeur que l'éducation et l'habitude ne tardent pas du reste à dissiper, tout comme celle que ressentent au bruit des canons les chevaux destinés au service militaire avant de s'y être accoutumés. Il faut en outre observer que la grande et nouvelle facilité de transport que les rails mettent à la disposition des localités desservies par les routes sur lesquelles on les pose, a pour effet inmanquable de diminuer peu à peu la circulation des chars et de réduire leur nombre.

En somme, la crainte qu'inspire l'utilisation de l'un des bas côtés des routes pour la création de chemins de fer, ne paraît pas justifiée; le fait est que partout où les locomotives ont été admises à circuler au milieu des piétons et des chevaux, l'expérience n'a pas tardé à faire justice à cette appréhension. Nous ne nous arrêtons donc pas davantage à cette objection, car si l'intérêt général devait s'effacer devant quelques accidents individuels possibles, conséquence inévitable de tout mode quelconque de transport, les hommes en seraient encore réduits au seul usage de leurs jambes; aussi vouloir n'admettre la construction de chemins de fer que dans les conditions des grandes lignes, avec tout leur système de clôtures et toute leur organisation de gardiennage, serait rendre tout simplement impossible la construction et l'exploitation de chemins de fer économiques et restreindre dans d'énormes proportions les avantages de tout genre que l'humanité est appelée à retirer des voies ferrées, car si le réseau principal est presque achevé, celui bien autrement étendu des lignes secondaires n'en est encore qu'à ses débuts. C'est d'ailleurs au gouvernement auquel la concession d'un chemin de fer est demandée à décider si son revenu probable ne peut lui permettre de se créer en dehors d'une route, et si l'abondance d'une zone de celle-ci est compatible avec la sécurité publique.

Les avantages de l'utilisation d'une route pour la pose de rails sont dans la construction et consistent dans l'économie d'acquisition des terrains et dans celle des travaux de terrassements et d'ouvrages d'art. L'on conçoit donc que, d'une part, il soit nécessaire que la route ait une largeur suffisante, et, d'autre part, que ses courbes et ses rampes soient admissibles dans l'exploitation d'une voie ferrée, car, hors de ces conditions, il deviendra indispensable d'acheter une bande de terrain, d'autant plus coûteuse qu'elle longe la voie publique et contient toutes ses dévestitures, clôtures, etc., et d'effectuer toutes sortes de travaux sur cette zone, et il faudra, ou accepter des courbes et des rampes très onéreuses pour la traction des trains, ou sortir de la route partout où ses conditions de profil et de tracé ne peuvent être raisonnablement acceptées. Ces divers cas restreignent grandement le bénéfice que l'on peut attendre de la concession d'un chemin de fer routier, aussi peut-on poser en principe qu'il est préférable de renoncer à ce système lorsque la route ne se prête pas telle quelle à son application.

Il y a donc, quand on projette un semblable chemin de fer, une sérieuse étude préalable à faire des conditions de la route dont ont vent se servir, étude que doit naturellement compléter un devis d'autant plus exact du coût de la voie, des stations, du matériel roulant et des frais d'exploitation qu'il s'agit d'une entreprise économique, sur laquelle tout imprévu pèserait lourdement et risquerait de transformer une affaire suffisamment bonne en principe en une autre ruineuse au point de vue financier.

Après ces réflexions préliminaires, passons à l'examen du chemin de fer qui les a motivées.

Histoire et organisation. La convention passée le 19 mars 1872 entre le Conseil d'Etat vaudois et les six promoteurs de la ligne de Lausanne-Echallens contiennent les dispositions essentielles ci-après:

„Article premier. L'Etat de Vaud accorde, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à la susdite compagnie qui accepte, la concession d'un chemin de fer au système de l'Ingénieur Larmanjat, partant de la place de Chauderon à Lausanne et aboutissant à Echallens, en suivant sur la presque totalité de son parcours, la route de première classe, le tout conformément au plan annexé à la présente convention.*

„Art. 3. L'Etat de Vaud s'intéressera à l'entreprise par une souscription en actions de seconde classe, représentant une valeur de 200,000 Fr.

* Ce plan, sauf erreur, ne consistait qu'en un report lithographique de la carte fédérale au 100,000me, sur lequel le tracé était indiqué par un trait rouge.

„Les actions de deuxième classe participent aux bénéfices au même titre que les actions de première classe, après paiement de l'intérêt et dividende du 7 % aux actions de première classe, et de l'amortissement du matériel fixe et roulant.

„Les actions de seconde classe seront comptées, en ce qui concerne l'administration, dans la proportion de deux actions de seconde classe pour une action privilégiée.

„En cas de dissolution de la société, par suite du rachat ou pour toute autre cause, les actions de 2^{me} classe seront traitées sur le même pied que les actions de 1^{re} classe.

„Art. 4. La souscription de l'Etat sera payée comme suit: 1) Deux cinquièmes après la reconnaissance de la ligne et au bout d'un mois d'exploitation régulière; 2) les trois autres cinquièmes à trois annuités à partir de l'époque du premier paiement. Ces trois cinquièmes restants produiront un intérêt de 4 1/2 % en faveur de la Compagnie jusqu'à complet paiement.

„Art. 9. La Compagnie concessionnaire s'engage à commencer ses travaux dans le délai de huit mois et à livrer la ligne à l'exploitation dans le délai de vingt mois, le tout à dater du jour où la concession aura été ratifiée par l'Assemblée fédérale.

„Art. 10. Si après la construction de la ligne, il était établi que le système proposé ne peut pas remplir les conditions du cahier des charges, la concession sera de plein droit annulée, l'actif de la société vendu et le prix réparti comme suit: 1) Prélèvement de la somme nécessaire pour la réparation de la route Lausanne-Echallens dans les parties où elle aura été endommagée par le chemin de fer; 2) le solde rentrera intégralement dans la caisse de la Compagnie.

„Art. 11. En dérogation au contenu de l'art. 1^{er} de la présente convention, il est dès à présent entendu que la Compagnie a le droit de substituer au chemin de fer Larmanjat un chemin de fer à deux rails et à voie étroite. Dans ce cas, la participation de l'Etat, telle qu'elle est mentionnée aux art. 3 et 4 ci-dessus, serait portée à 300,000 fr. et, de son côté, la Compagnie s'engage à se conformer pour l'établissement de cette ligne, aux clauses et conditions d'un cahier des charges technique qui sera élaboré à cet effet par le Conseil d'Etat.“

Cette convention reçut le 6 juin 1872 la ratification du Grand-Conseil vaudois, et le 20 juillet suivant celle de l'Assemblée fédérale. Celle-ci stipula que la Compagnie devrait justifier du commencement des travaux et de moyens financiers suffisants dans un délai de 8 mois dès cette date, sous peine de nullité, délai qui, par conséquent, devait expirer le 20 mars 1873.

Les statuts de la Compagnie à laquelle les promoteurs de l'entreprise voulaient remettre leur concession, suivirent de près la ratification fédérale; ils portent, en effet, la date du 17 août 1872, et leur approbation par le Conseil d'Etat est du 30 du même mois. Ces statuts fixent le capital social à la somme de 800,000 fr. dont 500,000 en 1000 actions de 1^{re} classe et 300,000, formant la subvention de l'Etat, en 600 actions de 2^{me} classe, et il y est stipulé que le chemin de fer sera construit à deux files de rails et à voie étroite. Le système Larmanjat qui était à la base du projet, primitif était donc abandonné, à très juste titre croyons-nous.

L'organisation de la Compagnie étant ainsi préparée, ses fondateurs qui, de par les statuts, en constituaient le premier Conseil d'administration, s'occupèrent de l'émission des 1000 actions privilégiées, ou plutôt de 920 de ces titres, 80 leur étant attribués en dédommagement de leurs peines et dépenses. Nous extrayons de la *Notice* qui fut publiée à cette occasion, les renseignements ci-après, afin de faire connaître les bases sur lesquelles l'entreprise était lancée.

(A suivre).

* * *

Signale. Damit der Zugführer leicht und sicher dem Maschinisten ein Zeichen geben könne, wenn während der Fahrt sich irgend etwas Unrichtiges ereigne oder irgend eine Gefahr vorhanden sei, hat die Direction der Alta Italia befohlen, dass, zunächst versuchsweise, auf jedem Locomotivtender eine Signalglocke angebracht werde, welche vom Zugführer vermittelst eines bis zum Gepäckwagen gehenden Seiles gehandhabt werden kann.

* * *

Bund und Cantone. Der Bundesrath, in Gemässheit eines Gesuches der Simplonbahn-Gesellschaft vom 20. Aug. und in Anwendung der dem Bundesrath durch Bundesbeschluss vom 26. Juni 1874 ertheilten Vollmachten, hat in seiner Sitzung vom 28. Aug. die in Art. 5 des Bundesbeschlusses vom 24. September

1873 betr. eine neue Concession für die Ligne d'Italie eingesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, bis 1. Juni 1875 verlängert.

31. August. Die Gesellschaft der Eisenbahn Jougne-Eclepens hat in einer am 28. April 1874 abgehaltenen Actionärversammlung verschiedene Abänderungen ihrer Statuten beschlossen und dieselben dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet. Diese wird ausgesprochen, unter dem Vorbehalte jedoch, dass durch einen Nachtrag die Bestimmung des Art. 34 der Statuten, wonach 10 Actionäre, welche mindestens den 10. Theil aller ausgegebenen Actien vertreten, zum Begehren der Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung berechtigt waren, neuerdings in Kraft gesetzt werde.

Die von der Nordostbahn-Direction eingereichten Katasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der linksufrigen Zürichseebahn auf dem Gebiete des Kantons Schwyz werden genehmigt.

Auf Ansuchen des Directoriums der Centralbahn um Bewilligung einer Fristverlängerung für die Concession Solothurn-Schönbühl nach Verhältniss der Zeit, welche der Stand Bern seit der Concessionsertheilung vom 24. Sept. 1873 zur Abgabe der ihm vorbehaltenen Erklärung betr. Ausübung des Rechtes, Bau und Betrieb des auf seinem Gebiete zu erstellenden Theils der Bahn selbst zu übernehmen, zugewartet hat, d. h. 12. August 1874, hat der Bundesrath beschlossen: Die in Art. 5 des Beschlusses vom 24. Sept. 1873 für die Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen betr. die Eisenbahn Schönbühl und der Statuten der Gesellschaft angesetzte Frist sei bis zum 26. August 1875 und diejenige für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. Januar 1876 verlängert unter dem üblichen Vorbehalt der Verzichtleistung auf alle der Gesellschaft zustehenden Prioritätsrechte für den Fall der Annahme der bekannten daherigen Motion des Herrn Nationalraths Dubs.

4. Sept. Auf Ansuchen des betreffenden leitenden Ausschusses hat der Bundesrath die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die Eisenbahn von Winterthur über Kloten, Glatbrugg, Baden und Lenzburg nach Hunzenschwil und von da einerseits über Suhr nach Zofingen, anderseits nach Aarau bis zum 31. Dez. 1874 verlängert.

Am 3. Sept. fand im Bundesrathhaus eine Conferenz zur Vorberathung eines Concessionsentwurfes für die Eisenbahn Stühlingen-Beringen statt. Der Bundesrath war vertreten durch die HH. Bundesrath Scherer und Inspector Seiffert, die Schaffhauser Regierung durch die HH. Regierungsrath Gysel und Joos und das Eisenbahncomité durch die HH. Regierungsrath Müller und Erzinger. Das „Schaffhauser Intelligenzblatt“ berichtet, dass Alles glatt abgelaufen und das Concessionsgesuch in der nächsten Sitzung der eidg. Räthe vorgelegt werden wird.

Am 7. Sept. tritt in Bern eine Conferenz zusammen, welche über die Bahnhofanlage in Bern zu berathen hat. Es wird hiebei einzig das bekannte Blotnitzky'sche Project, Abgrabung der grossen Schanz, Veränderung der Bahnhofaxe, so dass die Züge nach Genf von Nord nach Süd durchfahren können, Anlegung eines Güterbahnhofes in Ostermündingen, im Allgemeinen aber also Beibehaltung der jetzigen Stationslage, zur Sprache kommen. Einberufen ist die Conferenz vom Eisenbahndepartement, und es werden sich daran betheiligende Abgeordnete des Regierungsrathes von Bern und der Stadt Bern, sowie die eidg. Inspectoren unter Vorsitz des Departementsvorstehers. Eingeladen sind ferner die Centralbahn, Jura-Bern-Bahn und die Société des chemins de fer de la Suisse Occidentale, welche letztere aber sich kaum wird vertreten lassen. Wie verlautet, stösst das Blotnitzky'sche Project auf keinen prinzipiellen Widerstand; dagegen soll die Centralbahn in Vorschlag bringen, vor der Hand die Abgrabungen an der Schanze nur so weit auszudehnen, dass ein durchgehendes Geleise angelegt werden kann, sich aber mit den jetzigen Gebäulichkeiten noch für einige Zeit zu behelfen.

Die Conferenz betreffend Bahnhofanlage in Luzern, die das eidg. Eisenbahn-Departement zwischen Regierung und Stadtrath von Luzern und den betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften angeordnet hat, ist auf den nächsten 10. September Vormittags 10 Uhr nach Bern einberufen.

Bundesgericht. (N. Z. Z.) Sitzung vom 2. Sept. Kläger: J. D. J. R. Schmid in Basel-Aeugst, vertreten durch Hrn. Ständerath Ringier, hat an die Beklagte, Nordostbahngesellschaft in Zürich, vertreten durch Hrn. Erhardt, wegen Erstellung eines Eisenbahndammes längs seines Besitzthumes ursprünglich eine Schadensersatzforderung von Fr. 40,000 gestellt, reduzierte dieselbe aber, nachdem von Experten der Schaden für alle Fälle nur auf Fr. 7000 festgesetzt worden war, auf diesen Betrag.

Das Bundesgericht, Referent Hr. Obergerichtspräsident Mesmer, weist ihn aber auch mit dieser Forderung ab und verpflichtet die Beklagte nur zur Erstellung einer das klägerische Eigenthum sichernden Mauer, sowie dazu, den Schaden, der sich in Folge der beklaglichen Baute allfällig später ergeben sollte, zu ersetzen.

Luzern. Das schweiz. Eisenbahndepartement hat Catasterplan und Längenprofil für die Bauausführung der Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwil in den Gemeinden Altbüren, Ebersecken und Grossdietwil dem Regierungsrathe zur Vernehmlassung mitgetheilt. Nachdem das Baudepartement mit den interessirten Gemeinden conferirt hat, werden folgende Wünsche ausgesprochen: 1) Dass statt einer blossen Haltstelle bei Ebersecken eine Station, und zwar für Personen und Güter, erstellt und dieselbe mehr östlich verlegt werde; 2) dass die Gefällsverhältnisse der verlegten Gemeindestrasse von der Station Ebersecken gegen die östliche Tunnelmündung gleichmässiger werden. Die Vernehmlassung über die Strecke von der westlichen Tunnelmündung bis zur Station Altbüren, über welche dormalen nur das Längenprofil vorliegt, wird vorbehalten.

Einem von der Bern-Luzern-Bahndirection eingereichten Project für eine Correction der Entle von der Strassenbrücke ob Entlebuch bis zur Einmündung in die Emme wird die Genehmigung ertheilt, jedoch in dem Sinne, dass die Bahngesellschaft die Correction auf ihre Kosten auszuführen habe und unter Vorbehalt allfälliger Rechte Dritter. — Auf die jüngst gemachte Wahrnehmung, dass die Auflage der Cataster- oder Expropriationspläne für Eisenbahnbauten nicht immer gehörig bekannt gemacht wird, werden die Gemeinderäthe, in deren Gemeinden Eisenbahnen gebaut werden, angewiesen, dieselbe jeweilen im Cantonsblatt anzuzeigen und in der Pfarrkirche von der Kanzel verkünden zu lassen.

Vom 24. August. Ueber die Bahnhofanlage in Luzern wird vor Instruction der Abordnung an die früher gemeldete Conferenz noch das Gutachten der Handelskammer eingeholt.

Vom 28. August. Die Direction der Zürichsee-Gothardbahn übermittelt eine Anzahl Exemplare einer neuen Uebersichtscarte der Zürichsee-Gothardbahn.

Schaffhausen. Das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement übermittelt die von der Direction Winterthur-Singen-Kreuzlingen vorgelegten Situationspläne der Stationen Hemishofen und Ramsen. Dieselben werden an die Eisenbahn-Commission zur Prüfung und Antragstellung überwiesen.

St. Gallen. Der Regierungsrath genehmigt die von der Ortsgemeinde Rapperswil beschlossene Subvention für die Zürichsee-Gothard-Bahn, mit dem Verdeuten, dass er annehme, es werde die Zahlung erst erfolgen, wenn hinlängliche Garantie für das Zustandekommen des Unternehmens gegeben sei.

Thurgau. Der Regierungsrath hat die Intervention des Bundesrathes nachgesucht, um bei der Nordostbahn 1) das Anhalten des Zuges 30 in Erlen, eventuell die Befreiung von Zuschlagstaxen für Billets 2. und 3. Klasse in Zug 30/21 zwischen Erlen und Sulgen, 2) eine frühere Verbindung Frauenfelds mit Winterthur und Zürich zu erwirken. Der Bundesrath antwortet nun, wie wir der „Thurgauer Zeitung“ entnehmen, dass mit Bezug auf den ersten Punkt Unterhandlungen mit der Nordostbahn erfolglos geblieben seien. Auch das zweite Begehren sei aus Opportunitätsgründen abschlägig beschieden worden, dagegen lasse sich der nämliche Zweck durch Wiedereinführung des Früh- und Spätschnellzuges Romanshorn erreichen, und im Laufe des Winters werde der Bundesrath mit der k. bayerischen Regierung in Verbindung treten, um die Nachtschnellzüge Lindau-München-Lindau zu constanten Sommerverbindungen zu gestalten, wodurch dann auch die genannten Schnellzüge zwischen Romanshorn und Winterthur garantirt würden. Zudem werde das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement, um Uebelständen, wie sie sich im Laufe dieses Sommers leider mehrfach gezeigt haben, abzuhefen, ein Kreisschreiben an die Bahnverwaltungen erlassen, um sie im eigenen wie im Interesse des Publikums zu vermögen, die Fahrtenprojecte möglichst lange Zeit vor dem Inkrafttreten derselben den Bundes- und Kantonalbehörden mitzutheilen, damit es diesen möglich wird, über ihre Begehren an die Gesellschaften sich rechtzeitig zu verständigen und sie in wirksamer Weise zur Geltung zu bringen. Die Regierung verdankt diese Antwort, beharrt aber auf ihrer Reclamation Erlen betreffend.

Wallis. Der Staatsrath von Wallis hat in die Schätzungscommission der Simplonbahn gewählt die Herren Nationalrath Hs. Ant. v. Roten in Raron, Regierungstatthalter Burgener in Vispach und Strasseninspector Jordan in Brieg.

* * *