Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Auf Grund einer einlässlichen Erörterung des Verkehrs, welchem die Linie dienen wird und unter der Voraussetzung, dass die Brünigbahn-Gesellschaft von ihrem Rechte, die Bödelibahn an sich zu ziehen, Gebrauch machen wird, ist der Ertrag der Linie abzüglich der Betriebskosten zu 613,000 Fr. veranschlagt. Die Verzinsung obiger 4 Millionen in Obligationen sammt der einen Million der Bödelibahn absorbirt à 5% 250,000 Fr. Dem Reservefond, inclusive Abschreibungen am Trajectschiff der Bödelibahn, werden zugeschrieben 70,000 Fr., so dass für das Actiencapital von 6 Millionen, mehr 600,000 Fr. von der Bödelibahn her, noch 293,000 Fr. verbleiben, was eine Verzinsung von 4,4% ergibt.

Das Comite sucht um eine Staatssubvention von 2,500,000 Franken nach.

Der Bericht über die Brünigbahn IV. und III. Section (verfasst wie derjenige über die II. Section von Stämpfli, Blotnitzki und C. W. v. Graffenried) nennt als Zweck dieser Linien: 1) den Amtsbezirken Seftigen und Schwarzenburg, Nieder-Simmenthal, Ober-Simmenthal und Fruttigen die denselben bis dahin vollständig abgehenden Vortheile einer Eisenbahn unmittelbar resp. mittelbar zu gewähren; 2) dem Berneroberlande eine ununterbrochene Schienenverbindung mit Bern und der übrigen Schweiz zu verschaffen; 3) die Touristenbewegung nach dem Berneroberlande zu erleichtern.

Vom Güterbahnhof der Centralbahn in Bern ausgehend, überschreitet die Bahn die Bern-Freiburger-Strasse, wendet sich in weitem Bogen südlich nach der Station Gross-Wabern. Dann zieht sie sich über Belp, Toffen, Kirchenthurmen und Seftigen nach Uetendorf und Thun, benutzt von dort die Geleise der Centralbahn bis Scherzlingen, wendet sich nach Strättlingen und folgt dann dem südlichen Ufer des Thunersee's, um über Einigen, Spiez, Krattigen, Leissigen und Därligen in die Bödelibahn einzumünden.

Steigung nirgends über 12 ‰. Minimalradius 180 M. Spur normal. Schienen 30—32 Kilogramm. Bauzeit 2 Jahre.

Die Baukosten werden für die Section Bern-Thun auf 143,000 Fr. per Kilometer, also für 30 Kilometer zu 4,290,000 Fr., für Thun-Därlingen zu 148,000 Fr. per Kilometer, also für 26 Kilometer zu 3,848,000 Fr., zusammen für 8,500,000 Fr. veranschlagt, wovon 5,000,000 Fr. in Actien und 3,500,000 Fr. in Obligationen.

Die Einnahmen werden veranschlagt zu 763,700 Fr., die Betriebsausgaben zu 403,200 Fr.; dem Reservefond sollen 28,000 Fr. zufallen, so dass nach Verzinsung der Obligationen à 5% zur Vertheilung auf das Actiencapital eine Summe von 155,570 Fr. entfiele, gleich 3% des Actiencapitals.

Für diese Sectionen wird eine staatliche Subvention von zwei Millionen verlangt.

Anmerkung. Wir halten uns in diesem und den folgenden Artikeln an den Bericht des bernischen Directors der Eisenbahnen, Regierungsrath Hartmann, bei Anlass der Subventionsfrage und ergänzen denselben aus den bezüglichen Detailberichten.

* * *

Unterricht der Angestellten. Die General-Direction der Buschtiehrader Bahn hat kürzlich die Verfügung getroffen, dass künftighin jeder Stationsvorstand wöchentlich einmal das unterstehende Stations- und Zugbegleitungspersonal, dann die Stationsarbeiter, Verschieber, Aushilfsbremser und Zugsbegleiter entweder Alle in einer Partie oder je nach Zulässigkeit des Dienstes gruppenweise versammle und ihnen in populärer Weise Vorträge über die einschlägigen Instructionen, sowie über die nachträglich erlassenen Dienstvorschriften, Circularien und Specialerlässe halte, wobei jedoch der Signaldienst und die Bestimmungen über die persönliche und Verkehrssicherheit ganz besonders in's Auge gefasst werden sollen, und bei jedem Einzelnen sich die Ueberzeugung zu verschaffen ist, dass er die für den Dienst erforderliche Kenntniss besitze. Diesen Vorträgen und Prüfungen darf sich kein Bediensteter entziehen, auch wenn er die vorgeschriebene Prüfung bereits vor dem Prüfungscommissär auch mit Erfolg abgelegt hätte. Der gleiche Vorgang wurde auch den Heizhausvorständen zur Pflicht gemacht und hierbei hervorgehoben, dass bei den Vorträgen und Prüfungen vornehmlich die Signalvorschriften, sowie die Bestimmungen für die persönliche und die Verkehrssicherheit zu behandeln sind. In Stationen mit zahlreichem Dienstpersonal dürfen die Stationsvorstände geeignete Beamte zur Aushülfe bei den Vorträgen und Prüfungen heranziehen. Ueber die in jedem Monat abgehaltenen Prüfungen und Vorträge sind von den Stationsvorständen und Heizhausleitern Berichte bis längstens zum dritten des nächstfolgenden Monats vorzulegen, in welchem die Themata der Vorträge aufgeführt und Tabellen beigeschlossen werden sollen, die nebst anderem auch die Namen sämmtlicher der Station zugewiesenen Beamten und die Art des Erfolges jeder Prüfung zu enthalten haben. Dieselbe Einrichtung findet sich auch auf der Kaiser Ferdinand-Nordbahn; jeder Einzelne des Stationsdienstpersonals hat auf einen Bogen mit Namensunterschrift zu bestätigen, dass er an dem und dem Tage die Vorlesung angehört und auch verstanden habe.

* * *

Freibeförderung Bedürftiger. Sämmtliche österreichisch-ungarische Bahnen haben sich dahin geeinigt, den aus dem Auslande kommenden österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen, welche mit von einer k. k. Gesandtschaft ausgestellten oder visirten Certification versehen sind, die freie Fahrt in der dritten, eventuell zweiten Classe zu gewähren, sowie auch in die Heimat reisenden unbemittelten Ausländern, welche sich mit einem Empfehlungsschreiben ihrer Gesandtschaft ausweisen, halbe Billets zweiter oder dritter Classe gegen Erlag der Gebühr auszufolgen. — Auch anderwärts zur Nachahmung zu empfehlen.

* * *

Betriebsmittel der deutschen Bahnen. Der Geldwerth der im vorigen Jahre für die preussischen Bahnen ausgelieferten Betriebsmittel berechnet sich bei zu Grundelegung des Ankaufspreises auf nahe 43 Millionen Thaler. Am Jahresschluss waren für 1874 Beschaffungen im Werthe von ca. 32 Millionen Thaler verdungen; weitere Lieferungen sind inzwischen dazu getreten. An Schienen und kleinerem Eisenzeug waren allein für die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen gegen Mitte verflossenen Monates (Mai) und zwar ausschliesslich bei deutschen Etablissements bereits für 10⅔ Millionen Thaler bestellt. Die bezüglichen Aufträge der Privatbahn-Gesellschaften wird man zu gleicher Höhe schätzen dürfen.

Im Laufe dieses Jahres sind vom deutschen Handelsministerium 2,258 Wagen und 144 Locomotiven für Staatsbahnen verdungen worden, davon 5 Gepäckwagen und 30 Locomotiven an nicht deutsche Fabriken. (Pr. St. A.)

* * *

Distanzzeiger. Auf den österreichischen Eisenbahnen findet auf Anordnung des k. k. Handelsministeriums die Umarbeitung der zur Gebührenbemessung dienenden Distanzzeiger auf das Metermass statt. Da aber von Seite einiger Bahnverwaltungen bei Aufstellung der Stationsentfernungen in der Weise vorgegangen worden ist, dass jeder überschiessende noch so geringe Bruchtheil eines Kilometers für einen ganzen Kilometer angenommen wurde, so hat das k. k. Handelsministerium denselben bedeutet, dass Bruchtheile unter einem halben Kilometer fallen gelassen und nur solche von einem halben Kilometer auf ganze Kilometer abgerundet werden sollen. (Oe. C. B.)

* * *

Tarife. Badische Staatsbahnen. Unter Aufhebung der bisherigen Grundlagen und der bezüglich der Bildung der Personen- und Gepäcktaxen bei den Staatsbahnen dermalen noch bestehenden Bedingungen wird 1. der Fahrpreis pro Person und Kilometer oder Theile eines Kilometers in der I. Wagenklasse auf 8 Markpfennige, in der II. Wagenklasse auf 5,3 Markpfennige, in der III. Wagenklasse auf 3,4 Markpfennige, mit einem für alle Classen gleichbleibenden Zuschlag von 1,1 Markpfennig per Kilometer bei Benutzung von Schnell-, Courier- und Eilzügen, und je mit Aufrundung auf 5 Markpfennige festgesetzt. 2. Als geringster Satz sind 10 Markfennige in den gewöhnlichen Zügen, 20 Markpfennige in Schnellzügen zu erheben; 3. bei Benutzung der Eisenbahn zur Hin- und Rückfahrt innerhalb der für Retourbillete festgesetzten Zeit für gewöhnliche Züge wird eine Ermässigung in der Art gewährt, dass a. für die Hin- und Rückfahrt in I. Wagenclasse ein Billet I. Wagenclasse zusammen mit einem Billet III. Classe, b. für Hin- und Rückfahrt in II. Wagenclasse ein Billet I. Classe und c. für die Hin- und Rückfahrt in III. Wagenclasse ein Billet II. Wagenclasse Gültigkeit erhält, dass aber, soweit solche Retourbillete zur Benutzung von Schnell-, Courier- und Eilzügen zugelassen werden, der für solche Züge festgesetzte Taxzuschlag ohne Ermässigung zur Erhebung zu kommen habe; 4. die Gepäcktaxe auf 28 Markpfennig pro 5 Kilogramm und pro Kilometer oder Theil eines Kilometers, mit Aufrundung auf 5 Markpfennig und mit einer Minimaltaxe von 40 Markpfennigen festgesetzt werde. Der Zeitpunkt, an welchem diese neuen Taxen ins Leben treten, wird demnächst bestimmt werden. (Frankf. Ztg.)

* * *

Frachtenbuch. Die Railway Commission hatte am 12. Mai folgenden nicht uninteressanten Fall zu behandeln. Ein gewisser Perkins hatte auf der Station Widnes, nahe Liverpool, von der London- und North-Western Railway Company das Verzeichniss der Frachtbriefe (book of rates) zu sehen verlangt. Die Gesellschaft verweigerte eine solche Einsicht nicht durchaus, doch gestattete sie dieselbe nur unter der Bedingung, dass keine Notizen der Abschriften der Frachtsätze genommen werden; das Gesetz schreibe allerdings vor, dass sie die Frachtsätze den Interessenten auf Verlangen zur „Inspection" vorweise; das heisse aber nicht, dass sie dieselben zu Notizen und Abschriften hergeben müsse. Der Gerichtshof fand aber doch, dass mit einer derartigen „Einsicht", wie sie die Gesellschaft verstehe, dem Interessenten gar wenig geholfen wäre, da dieser die Frachtsätze verschiedener Routen vergleichen will und unmöglich diese langen Zahlenreihen im Kopfe behalten kann. Das „book of rates" habe keine andere Bedeutung als die „table of fares", die Tabelle der Fahrpreise, die ja auch in jedem Bahnhof gedruckt und öffentlich ausgehängt vorhanden sein müsse, und aus welcher sich Jedermann nach Belieben Auszüge und Abschriften nehmen könne. Und wenn das Gesetz nicht auch den Druck der Frachtansätze verlangt habe, so sei das einzig aus Rücksichten für die Gesellschaften geschehen, denen man die auf den Druck eines so dicken Buches zu verwendenden Ausgaben nicht habe zumuthen wollen, dass aber Jedermann ohne Ausnahme das Recht gewahrt werden müsse, von dem „book of rates" in jeder beliebigen, innerhalb vernünftiger Grenzen liegenden Weise, wie es seinem Zwecke am besten dient, Einsicht zu nehmen.

Aus schwer begreiflicher Grossmuth erliess der Gerichtshof der Gesellschaft die Kosten, welche diese ihre rabulistische Handlungsweise verursacht hatte, „da diess doch der erste vorkommende derartige Fall sei".

* * *

Neue Bahnen. Schweiz. Die Strecke Rigi-Kaltbad bis Unterstetten der Regina-Montium ist am 14. Juli dem Betriebe übergeben worden. Diese Strecke bildet die erste Hälfte der Linie Kaltbad-Scheideck, ca. 3½ Kilometer.

* * *

Bayern. Vervollständigung der Staatsbahnen. Die Abgeordnetenkammer genehmigte in ihrer Abendsitzung vom 3. Juli die Gesetzesentwürfe über die Ausdehnung, resp. Vervollständigung der Staatsbahnen folgendermaassen: es wird eine Bahn erstellt durch das Fichtelgebirge, im Anschlusse an die Bahn Nürnberg-Hersbruck-Neuhaus, von dort über Schnabelweid, Kirchenlaibach-Redwitz und Wunsiedel nach Oberkotzau und von Redwitz über Arzberg nach Franzensbad oder Eger; ferner wird eine Bahn erstellt von Schnabelwaid nach Bayreuth, dessen Bahnhof erweitert wird; ebenso wird eine Verbindungsbahn hergestellt zwischen der Staatsbahnstation Hersbruck und der Ostbahnstation Pommelsbrunn; der Bahnhof in Hof wird verlegt; eine Bahn wird erstellt von Donauwörth nach Treuchtlingen; der Bahnhof in Donauwörth wird verlegt; eine Bahn wird hergestellt von Gmünden nach Schweinfurt; die Bahn von Aschaffenburg nach Miltenberg wird über Amorbach bis an die Landesgrenze fortgeführt; endlich werden Verbindungsbahnen hergestellt zwischen Wolnzach und Münchsmünster, sowie zwischen Kaufering und Bobingen.

* * *

Oesterreichische Eisenbahnen. Am Ende des ersten Quartals 1874 waren Hauptbahnen im Bau:

		Meilen.	Dabei waren beschäftigt: Professionisten	Taglöhner	Zusammen
In Oesterreich unter der Enns		9,34	125	472	597
- Salzburg	Giselabahn	18,93	668	3321	3989
- Tyrol	Giselabahn	8,26	224	1375	1599
- Steiermark	Giselabahn	8,69	140	625	765
- Böhmen		37,54	1211	9086	10297
- Schlesien		0,81	4	139	143
- Galizien (Staatsregie 19,22 M.)		33,32	104	698	802
- Istrien (Staatsregie)		18,71	—	1180	1180
Summa		135,59	2476	16896	19372
Schleppbahnen (Böhmen 1,38 M.)		1,66	5	452	477
Zusammen		137,25	2501	17348	19849

Mittlerweile sind eröffnet worden: Wien-Pottendorf 4,36 M., Tullnerbrücke 0,17 M., Budweis-Wessely 4,8 M., Bielathalbahn 3,16 M., zusammen 12,89 M., daher noch 122,70 Meilen Hauptbahnen im Bau, unter welchen die Strecke der Erzherzog-Albrecht-Bahn Stryi-Stanislau am stärksten im Rückstande blieb, da deren Vollendungstermin schon am 22. April 1874 abgelaufen war, mit Ende März dieses Jahres aber kaum die Hälfte der Leistungen fertig geworden ist. Die bedeutendsten der noch im Bau befindlichen Strecken sind die Giselabahn mit 35,88 M., Tarnow-Leluchow mit 19,22 M., Divazza-Pola sammt Flügelbahn nach Rovigno mit 18,71 M., Stryi-Stanislau mit 14,1 M., die Staatsbahnstrecke Chotzen-Neusorge mit 11,53 M., die Strecken der südnorddeutschen Verbindungsbahn Reichenberg-Seidenberg mit 5,27 M. und Eisenbrod-Tannwald mit 2,41 M., die Strecken der öst. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) Aussig-Mittelgrund mit 3,77 M. und Wildenschwert-Geiersberg mit 1,86 M. (letztere beiden gegenwärtig vollendet), endlich die Strecke der Prag-Duxer Bahn von Klostergrab nach Brüx mit 2,44 Meilen. Nach der Anzahl der beschäftigten Arbeiter herrschte die grösste Bauthätigkeit Ende März in Böhmen und Salzburg, diesen zunächst in Tyrol und Istrien, während gänzlicher Stillstand in Oberösterreich, Kärnten, Krain, Mähren, Bukowina und Dalmatien.

* * *

Vorgebliche Beschädigung der Häuser durch Erschütterung. Der Metropolitan and St. John's Wood Company war in ihrer Concession untersagt worden, Güterzüge auf ihrer Linie verkehren zu lassen. Sie kam neuerlich um Aufhebung dieses Verbotes ein. Dagegen erhob sich eine lebhafte Opposition unter Begründung, dass durch die Bodenerschütterung und die Schwingungen die angrenzenden vornehmen Häuser in ernstliche Gefahr gerathen würden. Die aufgerufenen Experten theilten sich in zwei einander widersprechende Parteien. Die Betriebsdirectoren und andere Bahnbeamte verneinten jeden derartigen Einfluss; sie wiesen darauf hin, dass überall, wo eine Bahn sich durch ein Landstück oder ganz nahe an einem solchen vorbei ziehe, das Land im Werthe ganz erheblich steige und die Parteien sich herandrängen, diess Land zu Bauplätzen anzukaufen, sich nicht scheuend, hart an die Bahn, ja sogar auf die Tunnels ihre Häuser zu stellen. — Ihnen gegenüber bezeugten die beigezogenen Architecten, dass die Beispiele nicht selten seien, wo Häuser durch die Schwingungen des Bodens ernstlich gefährdet wurden, Mauern Risse bekamen, so dass sich die Bewohner sogar zum Auszuge veranlasst fanden.

Nach lange fortgesetzter Untersuchung bewilligte das Parlament der Gesellschaft die Einrichtung von Güterzügen.

(Builder.)

* * *

Chronik.

Personelles. Dem eidgen. Gontrolingenieur Alfred Laubi von Zürich, welcher zum Bauleitungs-Ingenieur der Tössthalbahn berufen worden, hat der Bundesrath die nachgesuchte Entlassung unter Verdankung der geleisteten guten Dienste ertheilt. Die Stelle ist zur Besetzung ausgeschrieben.

Neuenburg. In Folge der Eisenbahnverhältnisse hat Herr Oberst Philippin seine Entlassung als Präsident und Mitglied des Grossen Rathes eingereicht.

Winkeln-Herisau. Nach der „Appenz. Ztg." schreiten die Arbeiten gegenwärtig wegen Mangel an Arbeitern etwas langsam vorwärts.

Der Bundesrath hat den Finanzausweis der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen für die Querbahnen Freiburg-Payerne-Yverdon und für die Broyethalbahn auf Freiburger Gebiet als geleistet anerkannt und den Bundesbeschluss vom 10. December 1870 betreffend die Fusion der Broyethalbahn in Kraft erwachsen erklärt.

Eine Gesellschaft hat um die Concessionirung einer Eisenbahn nach dem Zahnradsystem nachgesucht, die von Etrambières nach dem Grand Piton auf den Salève geführt werden soll.

Der Regierungsrath Luzern sendet die vom Schweiz. Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung mitgetheilten Situationspläne der Stationen Wiggen, Escholzmatt, Schüpfheim, Entlebuch, Wohlhusen, Malters und Littau der Bern-Luzern-Bahn, ohne weitere Bemerkung zurück.

Nach Beschluss des Bundesrathes vom 3. Juli treten sämmtliche durch die Bundesgesetze vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 den schweizerischen Eisenbahnen gewährten Zollvergünstigungen vom 20. Juli 1874 an ausser Kraft, vorbehältlich die Bestimmungen des Art. 13 des mit dem Grossherzogthum Baden abgeschlossenen Staatsvertrages vom $\frac{\text{27. Juli}}{\text{11. August}}$ 1852. (Der grossh. Bahnverwaltung ist überdies unter Vorbehalt hinreichender zollamtlicher Controle, die zollfreie Einfuhr des Materials, das für die Herstellung der Bahn, sowie für den Unterhalt und Betrieb erforderlich ist, auf schweizerischem Gebiet gestattet. Wollen jedoch hieher gehörende Gegenstände in der Schweiz veräussert werden, so ist für dieselben der tarifgemässe Einfuhrzoll zu entrichten.)

Der Bundesrath hat die Frist für den Beginn der Erdarbeiten an der linksufrigen Aargauischen Seethalbahn und die Leistung des Finanzausweises um ein Jahr, nämlich bis zum 18. Heumonat 1875 verlängert.

Bezüglich Benennung von Eisenbahnstationen setzt der Bundesrath fest:

1. Wo die Station vertragsgemäss für zwei Gemeinden oder Ortschaften von ungleicher Bedeutung zwischen die Hauptcomplexe der Häuser oder des Verkehrs beider, also weder in das eine noch in das andere Dorf zu liegen kommt, sind beide Gemeinden zu nennen.

2. Wo in Folge der Bodenbeschaffenheit ein bedeutender Ort an der Bahnlinie nicht erreicht wird, die ihm zudienende Station daher in eine Oertlichkeit verlegt werden muss, die weitaus geringere Bedeutung hat, soll letztere als natürliche und wirkliche Station zuerst genannt, der Name des Hauptortes aber beigefügt werden.

3. Wo dagegen die Station im Bereich einer grossen zusammenhängenden Ortschaft liegt, soll sie ausschliesslich den Namen derselben erhalten, ohne Rücksicht auf die Gemeinden, welche auf die gleiche Station angewiesen sind. (Beschluss vom 11. Februar, am 9. Juli bereits zur Publication gelangt.)

Der „Giornale dei Lavori Publici" hat die Freude berichten zu können, dass die neuesten Nachrichten vom Gotthardtunnel immer wenig befriedigend lauten und eine vorsorgliche Einmischung der interessirten Regierungen bevorstehend sei.

Vallée de la Broie. Dimanche 5. Juin la locomotive „Intercantonal" arrivait à la gare d'Avenches; à la fin d'août elle ira jusqu'à Payerne.

Die Jougne-Bahn werde seit einiger Zeit zum Legen der Schienen mit Locomotiven befahren und könne nach Pflichtenheft bis Mitte August eröffnet werden. Doch soll die Gesellschaft eine weitere Frist von 6 Monaten verlangt haben, um noch ein zweites Geleise von Pontarlier bis Frambourg zu legen.

Wädensweil-Einsiedeln. Der Verwaltungsrath hat in seiner am 8. Juli abgehaltenen Sitzung, gestützt auf das Resultat der bisherigen Versuche und auf den Bericht sowol der Direction als des Herrn Wetli beschlossen, es habe der Bau der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln auf Grundlage des Systems Wetli stattzufinden, und es sei die Direction beauftragt, zur definitiven Vorlage bezüglich der Fortsetzung der Baute die erforderlichen Einleitungen zu treffen.

Ebenso hat der Verwaltungsrath dem Vorgehen der Direction betreffend die Completirung des Baucapitals die Genehmigung ertheilt und es kann noch beigefügt werden, dass zwischen den Abgeordneten der Gemeindsbehörden von Wädensweil und von Einsiedeln eine vorläufige Verständigung über die gegenseitige Repartition stattgefunden hat. (A. v. Z.)

Der „Fögl d'Engiadina" berichtet, dass Herr Ingenieur Hug angekommen sei und die Studien für die Engadiner Localbahn beginnen werde. Die Bank in Winterthur wolle das Project vom letzten Herbst zum grossen Theil umändern. Das neue Project soll sich dem Princip einer internationalen Bahn besser anschliessen, die Strecke St. Moriz-Samaden soll jederzeit und ohne Schwierigkeiten verlängert werden können, ohne neue Kosten durch Umänderung des ursprünglichen Stückes zu verursachen. In diesem Fall können sich nun auch die frühern Freunde des internationalen Projectes und Gegner der Localbahn dem neuen Projecte anschliessen. (?)

Zürichsee-Gotthardbahn. Am 7. Juli Delegirtenversammlung aus den interessirten Gemeinden am rechten Ufer des Vierwaldstättersees in Weggis. Die englische Firma Riche frères habe sich für Uebernahme des Baues gemeldet; sie übernehme 7 Millionen von dem auf 11 Millionen angesetzten Actien-Capital, so dass Kantone und Gemeinden nur noch 4 Millionen aufzubringen hätten. (Rütli.)

Bözberg. Durchschlag des grossen Tunnels den 17. Juli. Mit diesem Acte wird eine kleine Feier zu Ehren der Bauleiter und Arbeiter verbunden. Der Tunnel ist 8000 Fuss (2400 m.) lang und es fand der Beginn der Arbeiten im Juni 1871 statt. (Zürcher Tagblatt.)

Grosser Gotthardtunnel. Monatsfortschritt im Juni:

Göschenen:	71 Meter
Airolo:	63 Meter
	134 Meter
Ende Mai:	1823, 40 Meter
Ende Juni:	1957, 40 Meter

Während des Monats zeigten sich keine abnormen Verhältnisse, und ist demgemäss der Fortschritt im Ganzen befriedigend ausgefallen.

Unfälle. Jura-Bern. Am 4. Juli entrann aus Convers ein mit Schutt beladener kleiner Wagen thalabwärts, konnte aber in St. Imier durch auf die Schienen gelegte Querbalken aufgehalten werden.

Jura-Bern. 5. Juli brach an dem von Biel nach Chaux-de-Fonds abgehenden Zuge oberhalb Biel die Kuppelung zwischen Locomotive und Wagen. Schnelles Bremsen konnte weiteres Unglück verhüten.

Nordostbahn. 6. Juli verunglückte auf dem Bahnhof Zürich ein Wagenreiniger, der zwischen die Puffer zweier Wagen geräth und zerdrückt wird.

Vereinigte Schweizerbahnen. 6. Juli Mittags geräth in Folge falscher Weichenstellung der Winterthur-St. Galler-Zug auf der Station Winkeln auf ein unrichtiges Geleise. Beschädigung der Maschine und zweier Kohlenwagen und eine halbstündige Verspätung, aber keine Verwundung.

Tarife. Directe Gütertarife zwischen den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn einerseits und den Stationen der Strecke Rupperswyl-Wohlen der Aargauischen Südbahn andrerseits — ab 1. Juli.

I. Nachtrag zum Gütertarif zwischen der Main-Neckarbahn und der Badischen Bahn einerseits und der Nordostbahn andrerseits — ab 15. Juli.

VI. Nachtrag zum Bayerisch-Schweizerischen Gütertarif vom 1. Februar 1873 — ab 1. August.

IV. Nachtrag zum Tarif Basel u. Schaffhausen einerseits und Bayerische Staatsbahn andrerseits, vom 1. August 1870 — ab 1. August.

III. Nachtrag zum Tarife Genf transit und Verrières einerseits und Bayerische Staatsbahn andrerseits, vom 1. Juli 1872 — ab 1. August.

Neuer Gütertarif zwischen der Station Bützberg einerseits und den Stationen der Jura-Bern-Bahn, der Suisse Occidentale, der Ligne d'Italie und Interlaken andrerseits.

Directe Gütertarife zwischen den Stationen der Aargauischen Südbahn einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen andrerseits — ab 1. Juli.

* * *

Literatur. Bei Bader in Schaffhausen erschien soeben: „Beleuchtung der Gründe wider den Erfinder-Schutz nebst Darlegung des Patentwesens in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Separatabdruck aus den „Alpenrosen." Verfasser dieser Broschüre ist Herr Adolf Ott, Mitglied der internationalen Jury an der Wiener Weltausstellung und Berichterstatter der schweizerischen Regierung über den Congress zur Erörterung der Frage des Patentschutzes. Diese Titel, zusammengehalten mit der Thatsache, dass Herr Ott während langjährigen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten als Mitarbeiter der bedeutendsten technischen Zeitschriften Gelegenheit hatte, das Patentwesen nach allen Seiten gründlich kennen zu lernen, lassen wohl jede weitere Empfehlung dieser äusserst lesenswerthen Broschüre als überflüssig erscheinen.

Verkehrszeitung, Organ für Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen. Prag. I. Jahrgang. Nach dem Prospecte dieser wöchentlich zweimal erscheinenden Zeitung wird dieselbe „nach allen Richtungen hin frei und unabhängig allen und jeden Missbrauch und Uebelstand im Verkehrswesen schonungslos aufdecken und auf die Einführung zeitgemässer Reformen consequent hinwirken". Die beiden uns übersandten Nummern der Zeitung zeigen eine Anzahl guter Correspondenzen.

Der Abonnementspreis beträgt für Prag halbjährig 3 fl., ganzjährig 7 fl.

Schneeschutz-Vorkehrungen auf amerikanischen und europäischen Eisenbahnen, sowie deren Nutzanwendung auf die projectirte Arlbergbahn. (Separatabdruck aus der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins. Von Ernest Pontzen, Ingenieur. Wien 1874.)

Weder die Lawinen, noch der direct auf die Schienen fallende Schnee setzen dem Bahnbetrieb grosse Hindernisse entgegen; erstere fallen an bestimmten Orten in bestimmten Richtungen, man kann sich durch Schutzmauern gegen dieselben sichern; letzterer kann durch häufig verkehrende Schneepflüge vorweggenommen werden.

Bedenklicher dagegen sind die Schneeverwehungen.

Der Damm ist seiner Natur nach gegen solche gesicherter, dagegen sind Einschnitte gefährlich und daher ängstlich zu vermeiden.

Der allgemein angewandte Schutz besteht in Schneewänden oder Schneedämmen auf der Seite des herrschenden Windes, bald aus Holz, bald aus Mauer errichtet. Die Schneewände im Karst sind vertical und zwar theils Holzwände, theils aus aufeinandergelegten Steinen gebildete Mauern, während auf der Union-Pacific-Bahn die Wände dem Winde eine geneigte Fläche darbieten, die nicht ganz dicht verschaalt und an ihrem obern Ende durch eine in entgegengesetzter Richtung geneigte Wand gehalten wird, welche Anordnung verschiedene Vortheile hat.

Wenn nicht ein bestimmter herrschender Wind die Schneeverwehungen bewirkt, sondern die Schneestürme in verschiedenen Richtungen auftreten, dann bleibt nichts Anderes übrig, als Schneedächer oder Schneegallerien zu erstellen, wie sie bei der Fell'schen Bahn über den Mont Cenis und in noch viel ausgedehnterem Maasse (weit über 70 km.) auf der Union-Pacific-Bahn und Central-Pacific-Bahn angebracht wurden. Während aber die erstern bei nur 3. 75 m. lichter Höhe dem Rauche keinen freien Abzug gestatteten und dadurch für die Reisenden sehr unbequem wurden, haben letztere bei 7. 10 m. lichter Höhe durch passende Verschaalung und Aufsatz einer Dachlaterne mit Jalousien eine ganz gesicherte Ventilation. Zum Schutze gegen Feuersgefahr sind die Dächer innerlich mit Blech verkleidet und umfassende Feuerlösch-Vorkehrungen getroffen.

Auch gegen Lawinen verwenden die Amerikaner nur aus Holz construirte Schutzdächer, mit möglichst steiler Neigung des Daches.

Wenn es aber nachgewiesen ist, dass man sich gegen alle Unzukömmlichkeiten, die der Schnee mit sich bringt, schützen kann, dann ist nicht abzusehen, warum man aus Furcht vor den Gefahren des Schnees in 1200—1300 m. Seehöhe bei der Arlberg-Bahn einen 12,400 m. langen Tunnel machen will, während derselbe in nur 200 m. grösserer Höhe nicht viel mehr als halb so lang würde.

Die verschiedenen Vorrichtungen sind in der Broschüre im Detail beschrieben und durch drei saubere lithographische Tafeln erläutert. Der Gegenstand ist für unser Land von so grossem Interesse, dass wir nicht umhin können, besonders auf diese Broschüre aufmerksam zu machen.

* * *

Karten. Müllhaupt's grosse und kleine Eisenbahnkarte haben sich schon zu sehr allgemeine Bekanntschaft und Anerkennung errungen, als dass wir hier noch viele Worte zu deren Empfehlung zu verlieren brauchten. Dieselben zeichnen sich durch besondere Vollständigkeit, Uebersichtlichkeit und vorzügliche Ausstattung aus. So unterscheidet die grosse Karte durch verschiedene Zeichnung Normal- und Schmalspurige Bahnen, Bahnen in Betrieb, in Bau, in Project; sie gibt durch Unterbrechungen der Linien von 1/2 zu 1/2 Kilometer die Längen der in Bau und Project befindlichen Bahnen. Ein besonderer Anhang von 24 Seiten enthält die kilometrischen Distanzen der Stationen der in Betrieb, in Bau und in Project stehenden Bahnen der Schweiz und der anschliessenden ausländischen Bahnen und bildet eine werthvolle Beigabe. Die Karten werden sorgfältig nachgeführt und zeigen immer den genauen Stand des schweizerischen Bahnnetzes. Wenn wir einen Wunsch auszusprechen hätten, so wäre es der, dass durch schmale farbige Linien auch noch die einzelnen Bahngesellschaften unterschieden werden möchten; es würde dies wenigstens der grossen Karte nichts an ihrer Uebersichtlichkeit nehmen und wäre doch für verschiedene Fälle bequem.

Ganz neu war uns Müllhaupt's Eisenbahnführer, der eine graphische Darstellung der Eisenbahn-Kurse der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und Italiens gibt. Die wichtigsten Städte und Hauptknotenpunkte, welche durch Ringe dargestellt sind, werden durch gerade Linien verbunden, an deren Enden die Abfahrts- und Ankunftzeiten der Züge und Posten eingesetzt sind. Diese Einrichtung erspart das langweilige Nachblättern in den Reisebegleitern und ist zumal für die durchgehenden Routen ungemein bequem. Die Schnellzüge sind durch stärkere Linien ausgezeichnet. Die nächste Ausgabe dieses Eisenbahnführers erscheint auf 15. Juli.

* * *

Paiement de coupons.

Suisse Occidentale. Coupon Nr. 3, huit francs par titre, dès le 20 Juillet.

* * *

Einzahlungen.

Bischofzellerbahn. 1. August. 100 Fr. per Actie.
Winterthur-Singen-Kreuzlingen. 15. August. Fünfte und letzte mit 125 Fr. per neue Actie.
Rorschach-Heiden. 10. September. Zweite mit 100 Fr. per Actie ersten und zweiten Ranges.

* * *

Marktberichte.

London, 11. Juli 1884. (Orig.-Corr.) Seit unserem Berichte vom 4. d. hat die Lage der Eisen- und Kohlengeschäfte Englands sich nicht bedeutend geändert; aber man hofft hier, dass Preise nun schliesslich den niedrigsten Punkt erreicht und erwartet eine baldige Verbesserung. Es finden bedeutende Nachfragen statt in Eisenbahnmaterialien; nur Aufträge aber auf sofortige Ablieferung können placirt werden, da Käufer noch sehr zurückhaltend sind und auf ferneres Sinken der Preise warten. Die Eisenwerk- und Kohlengruben-Besitzer in Wales haben allen Arbeitern auf Ende dieses Monats gekündigt. Der beabsichtigte Betrag der Reduction ist noch nicht bekannt, wird aber aller Wahrscheinlichkeit nach auf 15 % festgestellt, und man hofft, es werden die Arbeiter denselben annehmen ohne Strike. Laut letzten Dienstag stattgehabter Zusammenkunft der Eisenwerkbesitzer im Norden Englands und Clevelands stehen die Preise dorten etwas fester.

Preise der Hauskohle in London haben sich nicht geändert, und die Nachfrage ist in Folge der grossen Hitze nicht bedeutend.

Preise.

Schienen.	Wales	£ 7. 10. —	bis £	8. —. —
	North of England	„ 8. —. —	„ „	8. 10. —
	Schottland	„ 10. —. —	„ „	10. 10. —
Roheisen.	Glasgow	„ 4. —. —	„ „	4. 15. —
Kohle.		22/3	bis	24/—

* * *

Aus den Coursberichten. Nordostbahn hatte am 7. Juli ihren höchsten Stand mit 591¼ G. und 600 B., verlor bis 587½ G. Am 9. Juli ist am Schluss wieder zu 590—592½ begeben und zu 595 ausgeboten worden. Gotthard am Anfang der Course zu 508¾ begeben, hält sich seither auf 505 G., 507½ B. Uetliberg ist bedeutend gewichen und zeigt nur mehr 490 G., 500 B. Die Vereinigte Prioritätsactie hat etwas gewonnen und weist als ziemlich festen Mittelcours 250 auf. Die Suisse Occidentale Stamm-Actie fiel mit der Privilégiée Anfangs der Woche, hat sich gegen Ende wieder erholt, während die Privilégiée immer noch um 5 unter dem Anfangcours steht. Die Centralbahn hat sich von 602½ G. auf 605 G. gehoben und ist zu 607½ gehandelt worden, neue bis 570 begeben. Rigibahn mit 1420 bezahlt immer noch in schwindelnden Höhen, wenn auch momentan etwas zurückgehend; Arth-Rigi bis 510 gesucht; Regina Montium von ihrem raschen Ansteigen ermüdet, ruht diese Woche auf 482½ Geld, 490 Brief aus. Locomotiv Winterthur notirt wieder 375 Geld. Neuhausen fest, auf dem Mittelcourse 590.

Die Woche verlief im Effectenmarkt ziemlich flau; bereits hat das in den letzten Wochen sich schwach bemerkbar machende Steigen wieder nachgelassen, die Hausse hat die erste Etappe der Gewinnsrealisationen erreicht.

Zahl der Actien	Pari Curs	Ein-bez.	Actien	Zinstermin	Rendite 1872	Rendite 1873	Curse 6.—11. Juli.
					%	%	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*)	500G.—510G.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	602½G.—605G.
24,765	500	200	„ neue .	dto.	—	—	562½G.—568¾G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	505G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	587½G.—590G.
18,584	500	300	„ neue .	30. Juni u. Dez.	—	—	580G.—575G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1430B.—1420B.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	482½G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale. .	Juli	1,60	1,60	140—141 bez.
28,000	500	200	„ privilégiées	1. Juli	—	—	517G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*)	490G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	245G.
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	360G.—375G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	585G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern	1. April	5	0	—

*) Bauzinsen.

* * *

Eingegangene Drucksachen.

Müllhaupt. Eisenbahnführer der Schweiz.
— — Kleine Eisenbahnkarte der Schweiz.
— — Grosse Eisenbahnkarte der Schweiz.
— — Kilometrische Distanzen der schweizerischen Eisenbahnen.
Emmenthalbahn. Erster Geschäftsbericht pro 4. Aug. 1872 bis Ende 1873.
Société fribourgeoise de fabrication de wagons à Fribourg. Statuts.
Engadiner Curverein. Statuten. Bericht vom 31. März 1874.
Aargauische Südbahn. Zweiter Jahresbericht für das Jahr 1873.

ALLGEMEINER ANZEIGER

In einigen Tagen wird bei uns ausgegeben:

Systematischer Katalog
der
Eisenbahn-Literatur
Deutschlands, Frankreichs, Englands und Italiens,
meist aus den Jahren 1865 bis 1874.

Brieftaschenformat. Brochirt. Preis 50 Rappen.

Inhalts-Verzeichniss:

I. Zeitschriften.
II. Kalender und Jahrbücher.
III. Encyclopädien. Werke, verschiedene Gebiete des Eisenbahnwesens berührend.
IV. Eisenbahnunterbau:
a. Terrainaufnahme, Nivellement, Formelbücher.
b. Tracirung.
c. Erdbau und Tunnels (mit einschlägigen Capiteln der Baumechanik).
d. Brücken und Durchlässe.
V. Eisenbahnoberbau incl. Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signalwesen etc.
VI. Eisenbahnhochbauten.
VII. Locomotiven und Transportmaterial, incl. Dampfmaschinenlehre.
VIII. Administration und Betrieb.
IX. Eisenbahnrecht, Eisenbahnpolitik, Eisenbahnstatistik.
X. Eisenbahnen im Kriege.
XI. Eisenbahnkarten und Geographie.

Wir glauben mit der vorliegenden zum ersten Mal versuchten systematischen Zusammenstellung der Eisenbahnliteratur des In- und Auslandes allen Interessenten einen um so grösseren Dienst zu erweisen, als es auch für Fachmänner immer schwieriger wird, das täglich anwachsende Gebiet dieser Specialität zu überblicken.

Die Abonnenten dieses Blattes erhalten den Katalog nach Erscheinen gratis und franco.

Die im Kataloge verzeichneten Werke sind meist auf unserem Lager vorräthig oder können in kürzester Frist von uns geliefert werden.

ORELL FÜSSLI & Co. in Zürich,
Buchhandlung für wissenschaftl. u. technische Literatur.

Ein junger Aargauer,
der während 3 Jahren in einem Pariser Commissionsgeschäft thätig war, sucht in der Schweiz, womöglich in einer grössern Stadt, Anstellung als **Buchhalter** oder **Correspondent.** — Gute Referenzen stehen zu Gebote. Selbstständige Arbeit, sowie gründliche Kenntniss des Französischen werden zugesichert.
Offerten sub chiffre Y. R. 1202 an die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in **Zürich.** [C-1202-Z]

Amerikanische, ganz durchgeflochtene Dampfpackung für Locomotiven und Maschinen etc.
Amerikanische Hickory Hammer- und Hacken-Stiele etc. *in allen Grössen.*
Alle Hebewerke für Eisenbahnen etc., als: Windeböcke für Locomotiven, Locomotiv- und Waggon-Winden, Schlitten-Winden etc.
Flaschenzüge und Ketten, Kabel etc.
Patent geschweisste Siederohre, Gasrohre und Werkzeuge jeder Art, *empfiehlt zu mässigen Preisen*
THEODOR KESELING,
[H. 41670.] *in Düsseldorf.*

In nächster Nähe der Ortschaft Rümikon, Kantons Aargau, und der im Bau begriffenen Station kann nach zuverlässigen Erhebungen dem Rheinstrom unter günstigen Verhältnissen eine ganz erhebliche Wasserkraft abgewonnen werden.
Der Gemeinderath, bei welchem Situationsplan und Längenprofil zur Einsicht bereit liegen, erbietet sich, Personen, welche hierauf reflectiren, in jeder Weise förderlich an die Hand zu gehen. [H-3473-Z]
Rümikon, den 25. Juni 1874.
Namens des Gemeinderathes:
Der Gemeindeammann: Jakob Fischer.
Der Gemeindeschreiber: Benedict Fischer.

Ein **Ingenieur** mit guten Zeugnissen aus Studienzeit und Praxis sucht eine Stelle. Auf Angaben von Adressen unter "W. per Adr. Strässler beim Bahnhof in Brugg" würde derselbe sich persönlich vorstellen. [C-1298-Z]

Im Verlage von **Orell Füssli & Co.** in Zürich ist erschienen:
Schweizerische
EISENBAHN-STATISTIK
für das
Betriebs-Jahr 1868.
Herausgegeben
vom
Statistischen Büreau
des
eidgen. Departements des Innern.
Erster Jahrgang.
Preis 6 fr.
Dasselbe auch in französ. Ausgabe.

Soeben erschienen:
Der Locomotivbau,
von
E. Heusinger von Waldegg.
1. Hälfte Fr. 16.
Obiges Werk bildet zugleich den Anfang des III. Bandes von Heusinger's Eisenbahntechnik und soll bis Jahresschluss complet werden.
Vorräthig bei
Orell Füssli & Co.,
Buchhandlung in Zürich.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.

Hiezu als Beilage: Das Gesetz über das Pfandrecht an Eisenbahnen.