Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 20

Artikel: Aus den Bundesrathsverhandlungen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3790

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: 22.07.2025

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

	Stahl	1,142	Tonnen
	Gussstahl	1,429	„
	Geschütze	8,137	„
	Darunter:		
	Stahlgeschütze	146,720	Kilogr.
	Gusseisengeschütze	219,120	„
	Kupfer	147	„
Ferner:	Silber	368	Kilogr.
	Blei	105,600	„
	Zink	1,674,304	„
	Eisenwaaren in allen Formen	121,712	„
	Panzerplatten	164,400	„
	Locomotiven u. Dampfmaschinen	175,712	„
	Eiserne Schiffe	120,000	„
	Säbel	46,695	Stück
	Sensen	20,000	„
	Flintenläufe	5,725	„
	Kleinere Militär-Requisiten	577,401	„

Davon wurden verfertigt

im Perm'schen Kreise an Artilleriegeschützen	993	Tonnen
im Katharinenburger Kreise „	1,032	„
im Goroblagodaty'schen Kreise „	3,019	„
im Slatouster Kreise „	1,515	„
in Luganer Werken „	1,055	„

Gusseisen wurden producirt

im Ural	10,053	Tonnen
in Slatoust	3,480	„
Katharinenburg	104	„
in Olonetz	2,336	„
in Wjtatka	995	„

Von den Privatwerken wurden producirt:

Gusseisen	im Ural	208,000	Tonnen
	bei Moskau	53,824	„
	südlichen Russland	6,992	„
	in Polen	21,968	„
Eisen	im Ural	160,000	„
	Moskau	29,360	„
	südlichen Russland	7,064	„
	in Polen	12,959	„
Kupfer	im Ural	1,616	„
	Kaukasus	704	„
Stahl	im Ural	120	„

Hinsichtlich der Privatwerke sind die Ziffern aber in keiner Weise vollständig; nach ungefähren Schätzungen muss von den Privatwerken des übrigen Russlands allein noch über 40,000 Tonnen Eisen, 4160 Tonnen Stahl, 12,592 Tonnen Gusseisen, 1008 Tonnen Kupfer und 11 Tonnen Silber producirt worden sein. St. J.

* * *

Gefahrlose Kuppelung für Eisenbahnwagen. Concurrenzausschreibung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Da von den in Folge des Preisausschreibens vom 25. Juni 1873 eingereichten 41 Bewerbungen keine einen Preis hat erhalten können, weil keine in Bezug auf Einfachheit und Haltbarkeit der Construction, deren leichte ungefährliche Handhabung an jeder Seite und in jeder Stellung des Wagens bei Tag und bei Nacht, sowie in Bezug auf Vereinbarkeit mit dem gegenwärtig bestehenden Kuppelungs-System, sowie endlich in Bezug auf die Billigkeit der Herstellungs- und Unterhaltungskosten den zu stellenden Anforderungen entsprach, auch keine der gedachten Constructionen so hervorragende Vorzüge aufwies, dass sie trotz einzelner Mängel dennoch eine Prämienertheilung hätte rechtfertigen können, so ist unterm 22. April d. J. ein neues Preisausschreiben erlassen worden, das Folgendes festsetzt:

einen 1. Preis von Fr. 22,500 und
„ 2. „ „ „ 7,500.

Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. die Erfindung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann. Die Bewerbungen sind bis zum 1. März 1876 an die „geschäftsführende Direction des Vereins deutsch. Eisenb.-Verw., Berlin, S. W., Askanischer Platz 5," frankirt einzusenden. Zur Concurrenz können nur solche Erfindungen zugelassen werden, welche auf einer zum Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. gehörenden Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht sind. Der Antrag auf Ertheilung des Preises muss durch eine von dem Vereine angehörige Eisenbahnverwaltung motivirt und unterstützt sein.

Die Prüfung der concurrirenden Anträge, so wie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, event. welchen Bewerbern Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch die vom Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzte, aus 12 Mitgliedern bestehende Prüfungscommission.

Die Prämiirung schliesst die Patentirung der Erfindung und die Ausnutzung des Patents zu Gunsten des Erfinders nicht aus. — D. B.

* * *

La chambre obscure sur les chemins de fer. Sur les chemins de fer américains on vient de faire application de la chambre noire pour rompre la monotonie d'un voyage de longue durée. Les voyageurs jouissent ainsi de la vue du paysage qui les entoure des deux côtés de la voie. (R. I.)

* * *

Le nombre total de locomotives. D'après une statistique récente, le nombre total de locomotives en service actuellement dans le monde entier, est de 50,000 en nombre rond.

Dans cette énumération, les Etats-Unis figurent pour 14,233, l'Angleterre pour 10,933, l'Allemagne pour 5,927, la France pour 4,933, la Russie 2,604, l'Autriche 2,369, plus 506 pour la Hongrie, les Indes-Orientales pour 1,323, l'Italie pour 1,172, etc.

La force totale de ces diverses machines s'élèverait, paraît-il, à 10 millions de chevaux vapeur. (A. I.)

* * *

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 17. Mai 1875. Der Bundesrath genehmigte:

1) Zwei Verträge der Tössthalbahn-Gesellschaft mit der Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen und mit der Direction der Nordostbahn.

Der erstere betrifft die Einmündung der Tössthalbahn in die Linie der Ver. Schweizerbahnen bei Grüzen (Oberwinterthur), Erstellung einer Anschlussstation daselbst und Befahrung der Bahnstrecke Grüzen-Winterthur durch die Züge der Tössthalbahn. Derselbe fällt dahin, sobald in Folge definitiver Entscheidung der Bahnhoffrage in Winterthur die Tössthalbahn eine Einmündung daselbst gefunden hat.

Der zweite regelt die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die Tössthalbahn-Gesellschaft. Er dauert vom Zeitpunkt der Betriebs-Eröffnung der Tössthalbahn bis zur Inbetriebsetzung der definitiven Bahnhof-Anlage in Winterthur.

Das in beiden Verträgen von Seite der Tössthalbahn gegenüber den andern Bahnen zugestandene Prioritätsrecht in Betreff der Fahrtordnung wird vom Bundesrath jedoch nur insoweit Beachtung finden, als dies ohne Gefährdung der Bestimmungen von Art. 30 und 33 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dec. 1872 geschehen kann.

2) Situations- und Hochbaupläne für eine Station Sitterthal auf der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, deren Erstellung zwischen der Bahngesellschaft und betheiligten Privaten nachträglich dahin vereinbart worden ist, dass die Letztern Bau und Ausrüstung der Station auf eigene Kosten übernehmen, die Unternehmung aber sich verpflichtet, dieselbe mit der concessionsgemässen Anzahl von Zügen zu betreiben.

3) Die Pläne für die provisorischen Aufnahmegebäude der Stationen Urnäsch und Waldstatt auf der Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell.

Behufs Einleitung des Vollzugs des Postvereinsvertrages hat der Bundesrath in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 21. Dec. 1874 die Vereinstaxen für die Schweiz festgesetzt wie folgt:

Für frankirte Briefe 25 Rp. von je 15 Grammen.
„ unfrankirte „ 50 „ „ „ 15 „
„ Correspondenzcarten 10 Rp.
„ Bücher, Zeitungen und andere Drucksachen, Waarenmuster und Geschäftspapiere 5 Rp. von je 50 Grammen.

Recommandationsgebühr 10 Rp.

Gebühr für einen Rückschein zu einer recommandirten Briefpostsendung 20 Rp.

Eine Zuschlagstaxe für diejenigen Correspondenzen, welche innerhalb des Postvereins zur See auf Linien von mehr als 300 Seemeilen befördert werden, ist von der Schweiz nicht zu erheben.

Des Weitern ist das Post- und Telegraphen-Departement beauftragt und ermächtigt worden, für die Vollziehung des Postvereinsvertrags auf 1. Juli 1875 gegenüber denjenigen Staaten, welche dem Verein schon von Anfang an beigetreten sind und auf 1. Januar 1876, je nach Umständen auch früher, gegenüber Frankreich alle nöthigen Anordnungen zu treffen.

Das Departement hat sich namentlich mit den betreffenden Postverwaltungen in Bezug auf die ganze oder theilweise Aufhebung der bisherigen Postverträge zu verständigen und mit den Postverwaltungen der angrenzenden Staaten sich über die Festsetzung von Grenzzonen mit ermässigten Taxen zu einigen.

Ueber die Organisation des internationalen Büreau wird das Departement in nächster Zeit Bericht und Antrag vorlegen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Auf die in der „N. Gl. Ztg." enthaltene Besprechung des angeblich bereits „erschienenen" Fahrtenplanes der linksufrigen Zürichseebahn wird der „N. Z. Z." aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt, dass ein solcher Fahrtenplan bis zur Stunde von der Bahnverwaltung noch nicht festgestellt worden sei, somit Alles, was in Bezug auf Zahl und Character etc. der auf dieser Linie cursirenden Bahnzüge mitgetheilt worden, in das Gebiet der blossen Vermuthungen gehöre.

Die Gesellschaft für den Bau einer Schmalspurbahn von Genf nach Lausanne längs des Jura hat soeben eine Tracé-Carte herausgegeben. Die Bahn soll nach derselben, wie wir übrigens schon angedeutet haben, von Echallens über Bettens und Daillens nach La Sarraz gehen. Von da zieht sich die Linie längs des Jura hin über Lille, Montricher nach Bière, wo eine Abzweigung nach Morges erfolgt. Von Bière aus berührt die Bahn u. A. auch das schöne Dorf Gimel. In Gingins zweigt eine zweite Linie nach Nyon ab. Von Gingins aus geht die Stammlinie über französisches Gebiet nach Divonne, macht eine Ausbiegung nach Gex und geht dann über Fernex nach Genf. Der Nutzen dieser 88 Kilometer langen Bahn scheint dem „Feuille d'avis" unbestritten zu sein und rechtfertigt den Antrag des Staatsrathes, für dieselbe eine Subvention von Fr. 20,000 per Kilometer oder Fr. 1,700,000 im Total auszuwerfen.

Dienstag Vormittag den 18. Mai ereignete sich auf der Uetlibergbahn eine kleine Betriebsstörung, wie es scheint, veranlasst durch einen Fehler des Locomotivführers, der mit vollem Dampf von der Station Uetliberg abgefahren sein soll, statt vorschriftsgemäss die Luftbremse anzuwenden. Trotz der vermehrten Schnelligkeit, mit welcher die Thalfahrt von Statten ging, brachten der Heizer und die Zugführer mittelst der gewöhnlichen Bremsen den Zug zum Stehen und ist kein erheblicher Unfall zu beklagen. Die Untersuchung gegen den Locomotivführer ist sofort eingeleitet worden und wird das Resultat beförderlichst mitgetheilt werden. Bei diesem Anlass hat sich die Vorzüglichkeit der Bahnanlage, des Materials und besonders der Bremsvorrichtungen glänzend bewährt.

Wir tragen nach, dass für die Erstellung einer Eisenbahn Thun-Bulle ein Gründungscomite gewählt worden ist, welches aus den Vertretern von Thun, dem Ober- und Niedersimmenthal und von Saanen besteht. Für Thun wurden gewählt die HH. Nationalrath Zyro, Bezirksingenieur Zürcher und Fürsprecher Engemann.

Aargau. Die Nachricht von einem zwischen der Nationalbahn und der Seethalbahn vereinbarten Bau- und Betriebsvertrag für die letztere Bahn ist nach der „Lenzb. Ztg." total unrichtig.

Postalisches. Das eidg. Postdepartement hat vor Kurzem ein neues Extrapost-Reglement erlassen, durch welches das vom 3. Febr. 1873 ersetzt wird.

Wir entnehmen dem 25 Artikel umfassenden Reglement folgende Daten:

Unter Extrapost versteht man jenes Transportmittel, wobei den Reisenden behufs ihrer Beförderung vermittelst Pferdewechsel auf Verlangen Postpferde zur Verfügung gestellt werden, sei es, dass der Reisende mit einem eigenen Wagen fährt oder sich mit einem solchen von der Postverwaltung versehen lässt.

Da der Extrapostdienst einen Theil des Postregals bildet, so ist Niemandem als den durch die Generalpostdirection hiefür bezeichneten Postpferdehaltern gestattet, Reisende per Extrapost zu befördern. Ebenso ist Jedermann verboten, Verträge für die Beförderung von Reisenden mit ganzem oder theilweisem Pferdewechsel, sei es auf längere oder kürzere Zeit, abzuschliessen oder eine auf derartige Transporteinrichtungen bezügliche Bekanntmachung zu erlassen

Die Taxe per Pferd ist auf 50 Rp. für jeden Kilometer Entfernung festgesetzt. Ausser dieser Taxe sind noch besondere durch einen Tarif festzusetzende Gebühren für die Lieferung der Fuhrwerke (Wagengeld) und die Abfertigung der Extraposten (Expeditionsgebühr) zu entrichten.

Die Postpferdehalter sind angewiesen, den Reisenden anständig zu begegnen und falls diese letztern ein Unfall trifft, ihnen mit Bereitwilligkeit hilfreiche Hand zu bieten. Im Uebrigen sind die Postpferdehalter nach Maassgabe der allgemeinen Instruction für Alles verantwortlich, was sich durch die Schuld ihrer Postillone, durch Verwendung untauglicher Pferde etc. etc. ereignet.

Gotthardbahn. Der neue Oberingenieur der Gotthardbahnen, Hr. Hellwag und Hr. Gotthardinspector Koller bereisen nach den Tessiner Blättern den Canton Tessin und Oberitalien, um die Gotthardbahnen und das linke Ufer des Langensees zu besichtigen, auf welchem bekanntlich die directe Bahnverbindung mit Genua erstellt werden soll.

Die „Volksstimme" meldet, dass die Arbeiten an der Bötzbergbahn auf der Strecke Pratteln-Augst so rasch vorwärts rücken, dass die Bahn am 1. Juni wenigstens bis Stein betrieben werden könnte.

Die vom Directorium der S. C. B. vorgelegten Catasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der Gäubahn haben die Genehmigung des Bundesrathes erhalten unter der Bedingung, dass die Station Niederbipp den Verkehrsbedürfnissen angemessen ausgerüstet werde und mit einigen Vorbehalten betreffend die Strassenübergänge.

Das von der Regierung von Bern befürwortete Begehren der Gemeinde Niederbipp um Anschluss der Wasserfallenbahn an die Gäubahn bei Niederbipp statt bei Oensingen ist abgewiesen.

Thurgau. Die Bestrebungen des thurgauischen Regierungsrathes betreffend die Wiedereinrichtung der Früh- und Spätzüge Romanshorn-Winterthur und umgekehrt, wie dieselben im Sommer 1873 bestanden haben, sind, nach einer Mittheilung der „Thurg. Ztg.", insofern erfolglos geblieben, als die Generaldirection der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten trotz wiederholter Verwendung der Bundesbehörden es categorisch abgelehnt hat, die Nachtschnellzüge Lindau-München-Lindau, welche auf jene Züge influirt hatten, wieder einzuführen, und die Direction der Nordostbahn erklärte, dass es ihr ohne diese internationalen Anschlüsse absolut unmöglich sei, die fraglichen Züge aufrecht zu erhalten, da diess bei der äusserst geringen Benutzung dieser Züge im Localverkehr unverhältnissmässige Opfer erfordern würde. Dagegen hat sich die Direction der Nordosthahn bereit erklärt, versuchsweise den Frühzug 6, welcher um 5 Uhr 43 Min. Morgens von Winterthur nach Zürich abgeht, künftig von Frauenfeld abfertigen zu lassen und den um 9 Uhr 22 Min. Abends in Winterthur eintreffenden Zug 25 ebenfalls bis Frauenfeld auszudehnen.

Rheinschifffahrt. Die zur Regulirung der Rheinschiffahrtsverhältnisse in Aussicht genommene Befahrung des Rheins durch Abgeordnete der Schweiz und des Grossherzogthums Baden hat am 19. ds. bei Neuhausen begonnen.

Unfälle.

Nordostbahn. Den 13. ds. verunglückte in der Nähe von Killwangen Conducteur Plazid Martin von Bremgarten, ledigen Standes, indem er vom letzten Güterzuge Zürich-Aarau herunterfiel und von demselben überfahren wurde. Nach den Verletzungen muss der Tod augenblicklich erfolgt sein. Es scheint unzweifelhaft, dass der Verunglückte unvorsichtiger Weise während der Fahrt auf der Plattform eines Güterwagens abgesessen und eingeschlafen ist.

Bern. Den 12. ds. gerieth ein Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes auf dem Wylerfeld bei Bern unter den abgehenden Bielerzug. Der Oltnerzug kreuzt nämlich mit diesem auf dem Wylerfeld, und indem er nun dem erstern ausweichen wollte, wurde er von dem in entgegengesetzter Richtung kommenden Bielerzug erfasst und schrecklich verstümmelt. Auf dem Wege nach dem Inselspital trat der Tod ein.

* * *

Literatur.

Entwurf einer Geschäfts-Organisation der obersten Leitung einer Locomotiv-Eisenbahn. Vom Inspector Wisgrill der Böhmischen Westbahn.

Der erfahrene Practiker wendet sich gegen die einheitliche Spitze der Bahndirectionen und plaidirt in überzeugender Weise für die Arbeitstheilung, für die in der Natur des Bahnwesens gelegene Selbstständigkeit resp. Coordination der technischen und commerciellen Leitung, also für das auch in seinem Detail durchgeführte dualistische System. Es würde dadurch dem so nachtheiligen Vorwiegen der Administration oder der Technik vorgebeugt, die nothwendige Gleichmässigkeit hergestellt und der Direction die Omnipotenz entzogen werden, welche den Verwaltungsrath ganz nullificirt. Diesem käme das Mittleramt in etwaigen Collisionsfällen zu, überdiess ist ihm in diesem Entwurfe auch der entsprechende Wirkungskreis zugewiesen. Non omnia possumus omnes; da der oberste Leiter einer Bahn nicht zugleich tüchtiger Techniker und vorzüglicher Administrator sein kann, so erübrigt nur die oberste Scheidung beider Dienstzweige. (Z. d. V. d. E.)

* * *

Chemin de fer de Lausanne à Echallens. Recettes du 1er au 10 Mai 1875:

4,347 voyageurs	fr.	2,368. 80
bagages et chiens, marchandises, etc....	„	178. —
	fr.	2,546. 80

Du 1er Janvier au 30 Avril:

35,812 voyageurs etc.	„	23,428. 76
40,159 voyageurs etc.	fr.	25,975. 56

* * *

Eisenpreise.

London, den 15. Mai 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£	7.	0.	0.	per Schiene.			
„ 66 bis 75 lb. „ „	„	7.	5.	0.	„			
Strassenschienen	„	7.	10.	0.	bis	9.	0.	0.
Stahlschienen	„	10.	10.	0.				f. o. b. Wales.
„	„	10.	10.	0.	bis	11.	10.	0. „ Liverpool oder Hull.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Gesucht ein Geometer.
2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.
3) Ein junger Ingenieur auf das Bureau eines Cantonsingenieurs der franz. Schweiz.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500—3000.
2) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement.
3) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.

III. Hochbau-Fach:

1) Ein junger Architect nach Odessa.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

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

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.