

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

Sonstiges

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: 30.01.2025

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

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 Grenzonen mit ermässigten Taxen zu einigen.

Ueber die Organisation des internationalen Bureau 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-Cardé herausgegeben. Die Bahn soll nach derselben, wie wir übrigens schon angedeutet haben, von Echallens über Bettens und Dailless 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 Gimmel. 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 rechtefertigt 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 beförderlich 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 Seethalbah vereinbarten Bau- und Betriebsvertrag für die letztere Bahn ist nach der „Lenz. 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 mittelst 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 hierfür 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 begeben 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. Hellweg 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 Bötzbahn 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 influirten 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 Nordostbahn 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.

Rheinschiffahrt. 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 Conductor 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 abgesehen und eingeschlafen ist.

Bern. Den 12. ds. gerieth ein Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes auf dem Wylerfeld bei Bern unter den abgehenden Bielerzug. Der Oltnertzug kreuzt nämlich mit diesem auf dem Wylerfeld, und indem er nun dem ersten 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 Locomotiveisenbahn. Vom Inspector Wisgrill der Böhmisches 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 notwendige Gleichmässigkeit hergestellt und der Direction die Omnipotenz entzogen werden, welche den Verwaltungsrath ganz nullificirt. Diesem käme das Mittelamt 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 1^{er} au 10 Mai 1875:

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

Du 1^{er} Janvier au 30 Avril:

| | |
|-----------------------|----------------|
| 35,812 voyageurs etc. | fr. 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

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

| | |
|--|--|
| Angebot: | Nachfrage: |
| Folgende Techniker werden gesucht: | Folgende Mitglieder suchen Stellen: |
| I. Ingenieur-Fach: | I. Ingenieur-Fach: |
| 1) Gesucht ein Geometer. | 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis. |
| 2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten. | 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. |
| 3) Ein junger Ingenieur auf das Bureau eines Cantonsingeniieurs der franz. Schweiz. | 3) Ein Geometer. |
| II. Maschinenbau-Fach: | II. Maschinenbau-Fach: |
| 1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500—3000. | 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. |
| 2) Ein Maschinenzzeichner in ein schweiz. Etablissement. | |
| 3) Ein Maschine-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland. | |
| III. Hochbau-Fach: | Bemerkungen: |
| 1) Ein junger Architect nach Odessa. | 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder erteilt. |
| Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission, Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich. | |