

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 25

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>

de tir de l'artillerie située à Tegel. Cette ligne, d'environ 7 milles, sera construite, à l'exception des travaux de terrassement, entièrement par le bataillon. Une fois livrée à l'exploitation elle sera desservie à tour de rôle par les quatre compagnies du bataillon de chemins de fer.

Cette ligne aura un embranchement avec chacun des chemins de fer de Potsdam et d'Anhalt et sur une partie de son parcours la voie trouvera sur le même talus que le chemin de Dresde actuellement en construction.

Les dépôts et magasins contenant le matériel des compagnies de construction seront également établis en forme de gare de marchandise à la tête de la ligne dont le but principal est de permettre à un moment donné le chargement rapide et le départ des convois de troupes de chemins de fer.

L'établissement et l'exploitation de cette ligne sera d'un grand secours pour l'instruction de la troupe à tous les points de vue. Néanmoins, pour les hommes destinés plus tard à faire partie des compagnies d'exploitation, ce service serait tout à fait insuffisant. Aussi envoie-t-on, chaque année, quelques hommes (16 à 20) servir comme employés civils dans les compagnies de chemins de fer.

De plus on renvoie chaque année dans leurs foyers environ 40 hommes après deux ans de service. Leur état civil étant généralement tout à fait en accord avec leur service technique militaire, le perfectionnement de leurs connaissances peut se faire plus à fond dans la pratique qu'au bataillon.

En été, de mars en novembre, le bataillon travaille pendant environ 6 heures. Divisés par troupes sous la direction des officiers, les sous-officiers sont exercés au piquetage des lignes (droites et courbes), nivellement, tracés divers, à prendre des croquis rapides, etc.

Les travaux exécutés pendant la bonne saison par les soldats sous la surveillance des officiers et sous-officiers sont les suivants:

- Pose de la voie de systèmes divers (Oberbauarbeiten);
- Construction des tunnels;
- Construction des ponts;
- Etablissement de télégraphes et de signaux;
- Installation des gares;
- Destruction de la voie, du matériel d'exploitation, etc.

Les officiers reçoivent de temps à autre des travaux spéciaux à exécuter. Ce sont en général des projets de chemins de fer dont ils doivent faire les travaux préparatoires. Les questions sont posées par le commandant du bataillon auquel les rapports sont ensuite adressés.

En outre, à la demande des compagnies de chemins de fer ayant des lignes en construction, les 4 compagnies du bataillon sont souvent envoyées à tour de rôle pour exécuter la pose de la voie (Oberbaulegen).

Pour ce travail le corps de chemins de fer est fort recherché des compagnies de chemins de fer. La rapidité et la précision qu'il met à son ouvrage présentent pour ces derniers un avantage incontestable sans compter l'économie d'ouvriers qui en est la conséquence.

Le commandant du bataillon n'accepte en effet de la part des compagnies de chemins de fer qu'une rétribution minime pour chaque soldat, ne voulant pas que ce travail, destiné à leur instruction, devienne une aubaine trop recherchée. La durée de ces travaux est en général de 6 semaines à 2 mois.

(A suivre.)

Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 22. Juni 1875.
Der Bundesrath beantragt bei der Bundesversammlung die Unterstützung einer Betheiligung der schweizerischen Industrie bei der nächsten Jahr in Philadelphia zur hundertjährigen Feier der Unabhängigkeits-Erklärung der Vereinigten Staaten von Amerika stattfindenden allgemeinen Ausstellung. Die Beschickung der Ausstellung würde unter Leitung des Bundes gestellt und dem Bundesrath zur Ausführung ein Credit von Fr. 250,000 bewilligt.

Es werden genehmigt:

1) Die von der Direction der Nordostbahn vorgelegten Pläne für die Zufahrtstrassen zu den Stationen Embrach-Rorbas und Wülflingen der Eisenbahn Winterthur-Koblentz.

2) Die Statuten der Simplonbahn-Gesellschaft vom 20. vorigen Monats.

Als Experten an die auf den 15. Juli nächsthin festgesetzten Collaudation der linksufrigen Zürichseebahn werden bezeichnet die Herren Inspectoren Blotnitzki und Seifert.

Der Bundesversammlung wird beantragt:

1) Dem Betriebsvertrag zwischen der bernischen Jurabahn-Gesellschaft und der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern vom 21. August resp. 21. Nov. 1874 die Genehmigung zu erteilen.

2) Art. 18 des Bundesgesetzes über die Posttaxen vom 6. Februar 1862 durch folgende Bestimmungen zu ersetzen:

Wertstücke werden in erster Linie nach ihrem natürlichen Gewichte mit Beisetzung der Grundtaxen (Art. 16 und 17) taxirt. Dieser Taxe wird die Versicherungsprämie beigefügt, welche für Sendungen von 1000 Franken und

darüber bis auf eine Entfernung von 10 Stunden, nach der kürzesten Poststrasse bemessen, 2 Rappen von je 100 Franken des declarirten Werthes beträgt.

Bei Sendungen über 1000 Fr. wird die Taxe der ersten 1000 Fr. nach vorstehender Bestimmung berechnet, für den weitem declarirten Werth aber eine Taxe von 1 Rappen von je 100 Fr. beigefügt, unter Ausrundung der Gesamttaxe auf volle 5 Rappen.

Wenn die nach dem ersten Alinea des gegenwärtigen Artikels berechnete Werthtaxe bloss 4 Rp. oder weniger ergibt, so wird dieselbe ganz fallen gelassen.

Arth-Rigibahn. Der Verwaltungsrath der Arth-Rigibahn hat in seiner Sitzung vom 16. Juni, vielfach ausgesprochenen Wünschen Rechnung tragend, eine Taxenermässigung beschlossen, welche auf 1. Juli in Kraft treten soll. Die Bergfahrt Arth-Kulm kommt nach derselben nur noch auf Fr. 8 statt Fr. 10 zu stehen. Thalfahrt Fr. 4, Retourfahrt Fr. 9. 60. Bergfahrt Arth-Staffel Fr. 7, Thalfahrt Fr. 3. 50, Retourfahrt Fr. 8. 40. Bergfahrt Arth-Klösterli Fr. 5. 50, Thalfahrt Fr. 2. 75, Retourfahrt Fr. 6. 60. Bergfahrt Arth-Goldau Fr. 1, Thalfahrt Fr. 1, Retourfahrt Fr. 1. 60. Auf sämtlichen Stationen werden Retour-, d. h. Hin- und Rückfahrtsbillets mit 20% Rabatt ausgegeben. Gesellschaftsbillets 50% Rabatt auf obigen Taxen.

Eisenpreise.

London, den 17. Juni 1875.

| | | |
|--------------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| American Rails 50 to 60 lb. per yard | £ 6. 17. 6. bis 7. —. —. | f. o. b. Wales. |
| " " | " 7. —. —. " —. —. —. | " East Coast. |
| Russian u. similar 60 to 75 lb. " | " 7. —. —. " 7. 5. —. " | " Wales. |
| " " | " 7. 2. 6. " 7. 5. —. " | " East Coast. |
| Steel Rails " | " 10. 5. —. " 10. 10. —. " | " Wales. |
| " " | " 11. —. —. " 11. 10. —. " | " Liverpool od. Hull. |

Eingegangene Drucksachen.

58. Rapport du conseil fédéral suisse aux gouvernements des états qui ont participé à la subvention de la ligne du St-Gothard sur la marche de cette entreprise pendant le deuxième exercice du 1er Octobre 1873 au 30 Septembre 1874. Deuxième volume. Rapport trimestriel. Berne, C. J. Wyss 1875. Nr. 5-8.
59. Rapport trimestriel Nr. 9 du conseil fédéral suisse aux gouvernements des états qui ont participé à la subvention de la ligne du St. Gotthard sur la marche de cette entreprise dans la période du 1er Octobre au 31 Décembre 1874. Berne 1875, C. J. Wyss.
60. Zweiter Bericht und Beschluss der eidg. Linthcommission betreffend die Wasserrechtsgesuche aus der Glarner Linth der HH. Enderlin & Jenni und den HH. Jenni & Comp. Glarus 1874. Fr. Schmid'sche Buchdruckerei.
61. Bericht von dito vom März 1874.
62. Der Wagenmangel, seine Entstehung und Ursachen, sowie Andeutungen zur Abwehr desselben von Dr. A. Kirchberg, Wagen-Controle-Vorsteher der Rheinischen Eisenbahn. Mittheilungen des Vereines zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinland und Westphalen. Düsseldorf. Stahl'sche Buchdruckerei.
63. Signal- und technisches Betriebs-Reglement für die russischen Eisenbahnen. Kritisch beleuchtet von H. Waruscho-Jawociewicz, Oberbeamter der russischen Eisenbahnen. Weimar. Bernh. Frd. Voigt.
64. Bern-Luzern-Bahn. Erster Geschäftsbericht der Direction an den Verwaltungsrath zu Handen der Generalversammlung der Actionäre umfassend den Zeitraum vom 1. December 1872 bis Ende des Jahres 1873. Bern. Alex. Fischer, 1874.
65. Der Bau des Gotthardtunnels. Von J. Kauffmann, Ingenieur, 1875.
66. Dritter Geschäftsbericht der Direction und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn, umfassend das Jahr 1874. Zürich. Zürcher & Furrer 1875.
67. Vereinigte Schweizerbahnen (Union Suisse). Achtzehnter Geschäftsbericht an die den 30. Juni 1875, stattfindende Generalversammlung der Actionäre, umfassend das Jahr 1874. St. Gallen. Zollikofer'sche Buchdruckerei, 1875.
68. Statuten der Actiengesellschaft für die Vereinigten Schweizerbahnen. Genehmigt von der Generalversammlung der Actionäre am 23. März 1875. St. Gallen. Zollikofer'sche Buchdruckerei 1875.
69. Zweundzwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, umfassend des Jahr 1874. Zürich. Orell Füssli & Comp. 1875.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

| Ang e b o t: | N a c h f r a g e: |
|---|--|
| Folgende Techniker werden gesucht: | Folgende Mitglieder suchen Stellen: |
| I. Ingenieur-Fach: | I. Ingenieur-Fach: |
| 1) Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500. | 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis. |
| 2) Ein junger Ingenieur auf das Bureau einer schweiz. Brückenbauwerkstätte. | 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. |
| II. Maschinenbau-Fach: | 3) Ein Geometer. |
| 1) Ein Maschineningenieur zur Leitung eines Etablissements in der Nähe von Zürich. Honorar anfänglich Fr. 2500-3000. | II. Maschinenbau-Fach. |
| 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur zu Bureau-Arbeiten. | 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis. |
| III. Hochbau-Fach: | |
| 1) Ein junger Architect nach Odessa. | B e m e r k u n g e n : |
| | 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. |