

# Berichtigung

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3825>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

lungen, Post- und Zollvorschriften alle eine gleichmässige Fürsorge beanspruchen. Unter solchen Umständen ist es eine wahre Wohlthat für unsere schweizerischen Bahnhofsinspectoren, dass sie keine rothen Mützen tragen müssen; denn sie können sich doch wenigstens unter die Bescheidenheit ihrer Uniformirung vor den tausend verständlichen und confusen, anständigen und unanständigen, ruhigen und stürmischen, französischen, deutschen, englischen und italienischen Fragen und Interpellationen der Passagiere flüchten. Bis man bei uns zu Lande einen Bahnhofsinspecteur ausfindig macht, muss man schon vorerst ein Dutzend Gepäckler, Portiers und Wagenschieber umgerannt haben.

In dieser Anhäufung von Zügen, von Wagen und Maschinen, diesem Gedränge der Passagiere, das den Beamten ihre Stellung ausserordentlich erschwert, muss sich der „Beamte des äusseren Dienstes“ kaltes Blut, Ruhe und Besonnenheit wahren; denn es steht nicht nur bei jedem vorfrühen oder unrichtigen Commando in jedem Augenblick ein einzelnes Menschenleben auf dem Spiele, sondern hunderte; ja oft das eigene! Und wenn nun in diesen Augenblicken der höchsten Spannung des Nervensystems, der gewaltsamen Beherrschung jeder Lebensfaser und des intensivsten Bewusstseins der Verantwortlichkeit sich noch die Chicane von Seite angeheiterter und arroganter Passagiere Luft macht, was Wunder, wenn ein derbes und kurzes Wort die Erwiderung einer vielleicht anständigen Anfrage ist! Man halte es dem Betriebspersonale zu Gute, wenn es den Passagieren nicht stetsfort entgegenkommende Miene und Kratzfüsse bereit hält und oft in trockenem kargen Amtston, wie es dieser ernste Dienst mit sich bringt, sich vernehmen lässt. Das reisende Publikum ist sich ja gewöhnt, die Höflichkeit und Bereitwilligkeit als die vorzüglichste Eigenschaft des Bahnbeamten zu betrachten: ein freundlicher Bahnhofsinspecteur ist der tüchtigste!

Das könnte man noch so hinnehmen, so lange sich der Betrieb normal bewegt!

Wenn jedoch Unregelmässigkeiten entstehen! Wenn ein Zug verspätet ankommt; wenn einer unterwegs stecken bleibt; wenn unerschöpfliche Regengüsse, ausserordentlicher Schneefall den Verkehr hemmen; wenn Telegraphenleitungen unterbrochen sind, und ein Bahnhof vom telegraphischen Verkehr mit den nächsten Stationen ausgeschlossen wird, wenn der Bahnhof unter Wasser, die Linie unterspült, der Bahnkörper zerstört ist, wenn die lang gewohnte und geübte Bahnhofordnung nicht mehr ausreicht und von einem Augenblick auf den andern die Einfahrt der Züge, die Vertheilung derselben in die Geleiseanlage, die Manövers mit dem Wagenpark ganz umgestaltet werden müssen, dann fallen jene freundlichen Rücksichten gegenüber dem Publikum weg und der Bahnhof wird in „Kriegszustand“ erklärt!

Solche Momente sind dann allerdings geeignet, dem Laien im Eisenbahnfach eine Leuchte aufgehen zu lassen, ihm zu zeigen, dass die Eisenbahn ein ganz unheimliches Ungethüm sein muss.

\* \* \*

**Berichtigung.** (Corresp.) Im Sprechsaal der „Schweizer Handelszeitung“ Nr. 159 (vom 5. Juli) wird die vor einigen Tagen erfolgte Entgleisung eines Personenzuges der Tössthalbahn bei Oberwinterthur in einer Weise besprochen, welche einer Erwiderung resp. Berichtigung des unrichtig dargestellten Sachverhaltes ruft. Es wird nämlich daselbst behauptet, die Tössthalbahn zweige auf „offener Linie“ aus der einspurigen Bahn der Vereinigten Schweizerbahnen ab, und es wird bei diesem Anlass den Behörden ihre Pflicht in Erinnerung gebracht, solche Einrichtungen im Interesse der Sicherheit des Publikums nicht zu gestatten. Hierauf ist zu bemerken, dass jene Abzweigung der Tössthalbahn keineswegs auf offener Bahn, sondern in einer gehörig bedienten Anschlussstation mit Aufnahmsgebäude und Nebengebäude geschieht, wo sämtliche Züge anhalten und sich somit überzeugen können, ob die Weiche richtig gestellt sei. Auch der eventuell vorgesehene provisorische Anschluss der Linie Winterthur - Singen - Kreuzlingen an die Nordostbahn wird nicht auf offener Bahn, sondern in der Station Oberwinterthur bewerkstelligt werden.

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 2. Juli 1875. Der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts von Fr. 65,000 bewilligt.

Officierswahlen für die Eisenbahn-Abtheilung des Generalstabes:

Oberst: Grandjean Jules, in Bern, bisher Oberstlieutenant im Artilleriestab. Oberstlieutenants: Zschokke, Olivier, in Aarau, bisher Oberstlieut. im Geniestab.

Müller, Hermann, in Zürich, bisher Commandant.

Majore: Mohr, Rudolf, in Basel, bisher Major im Geniestab. Altdorfer, Heinrich, in Basel, bisher Major im Generalstab. Arbenz, Caspar, in Zürich. Bridel, Gustav, in Biel. Rodieux, in Yverdon. Meyer, in Lausanne. Piaget, Jules, von Neuenburg, in Magdeburg, bisher Infanterie-Hauptmann. Hauptleute: Hidber, Heinrich, in St. Gallen. Schneider, Johann, in St. Gallen. Keller, Alfred, in Zürich. Weyermann, Rudolf, in Bern. Leu, Friedrich, in Bern. Stähelin, Fr. Anton, in Romanshorn. Aehlin, Alois, in Rorschach. Sonderegger, Johann, in St. Margrethen. Steinmann, Arnold, in Zürich.

— Vom 5. Juli. Der Bundesrath ordnet die Bekanntmachung und soweit nöthig Mittheilung an wen Rechtsens zu folgenden Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen (mit Referendumsfrist) an:

Metervertrag; Fristverlängerung für Eisenbahn-Unternehmungen; Betriebsvertrag für die Eisenbahn Bern-Luzern; Verschmelzung der Unternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen; Concession Genferney und Gingsins-Nyon etc; der Aargauischen Südbahn auf Luzern und Zuggebiet; Bern-Neuenburg.

— Vom 7. Juli. Der Bundesrath hat die Planvorlagen der Nordostbahndirection für die Bauausführung der Eisenbahn Niederglatt-Baden von Profil 0<sup>86</sup> bis 0<sup>82</sup> (Aargauer Gebiet) und für die damit zu verbindende Verlegung der Bahn Baden-Zürich auf der Strecke Wettingen-Neuenhof von dem linken auf das rechte Limmatufer mit einigen Vorbehalten betreffend Strassenlagen u. s. w. genehmigt.

In eintretender Vollziehung des Bundesbeschlusses vom 29. v. Mts. betr. die in Philadelphia zur hundertjährigen Feier der Unabhängigkeitserklärung der Verein. Staaten von Amerika 1876 stattfindende Weltausstellung hat der Bundesrath Herrn Oberst H. Rieter in Winterthur zum Generalcommissär für die schweizer. Abtheilung besagter Ausstellung ernannt.

— **Centralbahn.** An der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Centralbahn vom 29. Juni nahmen 72 Actionäre Theil mit 525 Stimmen, zusammen 8805 Actien repräsentirend. Der Verwaltungsbericht pro 1874 wurde unter Verdankung abgenommen, ebenso die Rechnung gemäss dem Antrag der Rechnungsrevisoren. Als solche wurden pro 1875 erwähnt die HH. Gemeinderath Reisinger in Bern und Riggenbach-Iselin in Basel. Die im periodischen Austritt befindlichen HH. Verwaltungsräthe J. J. Schuster-Burekardt in Basel, J. Nager in Luzern und E. Salvador in Paris wurden bestätigt, und drei im Verwaltungsrath erledigte Stellen wurden besetzt mit den HH. Geigy-Merian in Basel, Jules Marquard in Paris und Director Wilhelm Speiser in Basel.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Actionäre vom 30. Juni genehmigte die sämtlichen Rechnungen über das Jahr 1874 und setzte demgemäss auch die Dividende für die Prioritätsactien auf 10 Fr. per Actie fest; sie überwies ferner eine Motion zur Begutachtung und Berichterstattung an den Verwaltungsrath, dahin gehend, durch eine stärkere Belastung des Oberbauerneuerungsfonds womöglich in Zukunft eine grössere Dividende zu erzielen. Die im Austritt befindlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden einstimmig wieder gewählt.

— **Nationalbahn.** Am 1. Juli hat die Vorecollaudation der Strecke auf badischem Gebiet durch Hrn. Oberbaurath Stimm in Carlsruhe zur besten Zufriedenheit des Experten stattgefunden. Die Erprobung der Aachbrücke durch Belastung mit zwei Locomotiven à 800 Centner ergab eine elastische Einsenkung von bloss 18, eine bleibende von nur 1 1/2 Millimeter. Der Collaudationszug ging mit einer Maximalgeschwindigkeit bis auf 35 Kilometer per Zeitstunde von Singen bis Hemmishofen vor die Rheinbrücke.

Auch die Vorecollaudation auf dem schweizerischen Gebiet (Oberwinterthur-Ramsen und Etzweilen-Constanz) ist vor sich gegangen und den 8./10. Juli die definitive Collaudation und die Belastungsproben mit der Thur- und Rheinbrücke.

— **Bötsbergbahn.** Die von der Firma Gubser & Comp. in Wyl erbaute grosse Aarbrücke bei Brugg hat am 28. Juni die angeordnete Probe, Belastung mit 7 Locomotiven, bestanden; anlässlich fand auch die erste Befahrung der Bahnstrecke bis zum grossen Tunnel mit grossen Locomotiven statt, darauf folgten die Erprobungen der eisernen Brücken über die Ergolz und bei Mumpf. Die amtliche Collaudation der ganzen Linie, welche mit Ausnahme von zwei kurzen Strecken schon jetzt fahrbar ist, und deren Eröffnung wird nächstens stattfinden. Das Personal derselben trat mit 1. Juli in Dienst.

— **Eisenbahn Wald-Rüti.** Letzten Sonntag fand die Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wald-Rüti in Wald statt unter dem Vorsitz des Hrn. Bühler-Honegger in Rüti. Der Geschäftsbericht und die letztjährige Rechnung wurden einstimmig genehmigt.

— **Broyethalbahn.** Von Bern aus wird dem „Echo de la Broye“ geschrieben, dass man die Hoffnung hege, noch im Laufe dieses Jahres ein Stück der Broyethalbahn dem Verkehr zu übergeben und zwar die Strecke Lyss - Murten, vielleicht auch diejenige von Murten nach Payerne. Nach diesem Berichte würde die Eröffnung bereits am 1. September nächstkünftig stattfinden können.

— **Westbahn.** Die Verwaltung der Westbahnen hat die Erstellung der Kunstbauten (Bahnhöfe, Stationen, Wärterhäuschen etc.) der Querbahn Freiburg-Yverdon den HH. Bachelin & Comp. in Yverdon übertragen.

— **Simplonbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrath der neuen Gesellschaft hat sich constituirt und zu ihrem Präsidenten den früheren Gesandten in Paris, Hrn. Oberst Barmann, gewählt, zum Vicepräsidenten den Hrn. Regierungspräsidenten Weck-Reynold in Freiburg. Die Wahl des dritten Mitgliedes der Direction wurde verschoben.

— **Gotthardbahn.** Am 1. Juli fand in Chiasso eine Conferenz von Delegirten der „Alta Italia“ und der Gotthardbahngesellschaft statt, welche sich über verschiedene die Dienstlocale der mit Eröffnung der Linie Camerlata-Chiasso in Betrieb tretenden internationalen provisorischen Station Chiasso betreffende Punkte verständigten. Die definitive Einrichtung der internationalen Station daselbst soll zugleich mit Eröffnung des grossen Gotthardtunnels vollendet sein.