Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 5

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: 01.08.2025

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

Lebens und zur Sicherung des Wohlstandes der Völker erfunden hat. Die ausgestellten Gegenstände und das Verfahren bei Benutzung derselben sollen einer genauen Prüfung unterworfen und, wo immer möglich, ihre Nützlichkeit und Anwendung in populären Vorträgen besprochen werden. Diese Vorträge sollen zusammengestellt, gedruckt und zu sehr mässigen Preisen verkauft werden, um die Grundsätze der Gesundheitspflege und des Rettungswesens auf diese Weise zu verbreiten.

Auch die Arbeiten der verschiedenen Classen des Congresses werden gedruckt und einen Codex bilden, welcher den öffentlichen Verwaltungen und den Privaten zum Consultiren sehr nützlich sein dürfte.

Das Gesellschaftscapital ist auf 600,000 Fr. festgestellt, welches durch 3000 Actien zu je 200 Fr. beschafft werden soll. 100 Fr. per Actie werden nach der Zeichnung einbezahlt; für den Rest hat der Verwaltungsrath den Zahlungstermin noch näher festzusetzen.

Jeder Actionär hat das Recht, den Congress-Sitzungen beizuwohnen. Wer wenigstens 5 Actien zeichnet, gehört zum Congresse und erhält alle Publicationen desselben. Wer wenigstens 10 Actien zeichnet, hat überdies Anspruch auf eine persönliche Eintrittskarte für die ganze Dauer der Ausstellung.

Indem wir Ihnen hievon Kenntniss geben, machen wir Sie darauf aufmerksam, dass der bezügliche Aufruf des Vorstandes der Gesellschaft, das Programm und Formular für Zeichnung von Actien beim Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement bezogen werden kann.

Von einer Organisation der Beschickung dieser Ausstellung und des Congresses von Bundeswegen wird abstrahirt und den Cantonen, Gesellschaften und Privaten die Betheiligung und daherige Anordnungen überlassen.

Meldungen für Zeichnung von Actien nimmt auch die Redaction der „Eisenbahn“ in Empfang.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardbahn. Ueber die Unruhen in Göschenen gibt eine Correspondenz aus Uri im „Vaterland“ folgende weitere Einzelheiten: Als die Mannschaft, ein Detachement bewaffneter Freiwilliger, das auf Wagen nach Göschenen gesandt worden, sah, wie keine Aufforderung die Arbeiter zur Ruhe bringen konnte, gab sie Feuer, aber absichtlich über die Arbeiter hinaus. Als dessen ungeachtet dieselben nicht wichen, sondern die Steine wie Schneeflocken von den Anhöhen hinunter flogen, folgte eine zweite Salve, welche drei Arbeiter tödtete und mehrere verwundete. Um halb 7 Uhr Abends berichtete ein Telegramm des Führers des Detachements: „Strassen und Anhöhen überfüllt von Italienern. Steinregen auf Soldaten. Feuer tödtete und verwundete Italiener. Sendet Leute, Waffen und Munition.“ Die Standescommission in Altdorf versammelte sich sofort und ordnete weitere Hülfeleistungen an. Nachts halb 10 Uhr traf ein zweites Telegramm ein, lautend: „Wenig Leute, wenig Munition, Hülfsmannschaft nothwendig, ansonst Verhaftungen unmöglich. Mehrere Todte, einige Verwundete. Zusammenrottungen unterdrückt. Strassen gänzlich leer.“ Wieder versammelte sich die Standescommission und verfügte die sofortige Einberufung einer Auszüger-Compagnie und stellte dieselbe, sowie die schon in Göschenen befindliche Mannschaft unter den Oberbefehl des Hrn Commandanten Dom. Epp, welcher als Militär- und Polizeicommissär mit Vollmacht ausgerüstet wurde. Am 29. Juli früh 6 Uhr reiste die Compagnie, gehörig bewaffnet und ausgerüstet, auf Leiterwagen nach Göschenen ab und Nachmittags folgte mit der Post auch das Verhöramt dorthin. Um halb 5 Uhr berichtete ein Telegramm des Hrn. Commandanten: „Bereits alles ruhig. Arbeiten wieder aufgenommen. Heute Abend werden Verhaftungen vorgenommen. Hoffe, morgen wieder heimzukehren.“

Damit ist die Strike als beendigt zu betrachten.

— Auf die in der Presse laut gewordene Behauptung, die Kosten des Unternehmens werden den Voranschlag um 60 oder mehr Millionen überschreiten, erwidert die Direction: „Es ist zur Stunde kaum möglich, über diesen Punct ein sicheres Urtheil abzugeben. Wir wissen bis jetzt, dass der grosse Gotthardtunnel unter der Annahme, dass er etwa zur Hälfte ausgemauert werden müsse, 10 Millionen Fr. unter dem Voranschlage der internationalen Commission veraccordirt worden ist, dass dagegen die tessinischen Thal-Linien, welche mit zweispurigen Tunnels- und Kunstbauten, mit wesentlich verminderten Steigungen und überpaupt mit für den internationalen Verkehr berechneten Anlagen ausgeführt worden sind, erheblich mehr kosten, als der seiner Zeit für einfache Localbahnen berechnete Kosten-Devis angenommen hat. Wie sich die Kosten der noch zu erstellenden Zugangslinien gegenüber dem von der internationalen Commission angenommenen Kostenvoranschlage der Herren Bekh und Gerwig vom Jahre 1865 verhalten werden, wird erst nach genauerer Feststellung und Berechnung der Projecte zu bemessen sein. Sollte übrigens jener vor zehn Jahren angefertigte Kostenvoranschlag auch um 20 oder 30 Millionen überschritten werden, so würde das nicht auffälliger sein, als wenn die Entlebucherbahn 1 bis 2 Millionen oder 20% mehr kostet, als man vor Jahren berechnet hat. Erschreckend wäre eine solche Mehrausgabe ebenso wenig. Die Gotthardbahn kann in Folge der vielen neuen Linien auch auf ganz andere Zuflüsse rechnen, als man seiner Zeit angenommen hat.“

Fortschritt des Firststollens im Monat Juli:

Seite Göschenen	115,50 m.
„ Airolo	127,50 m.
	243,00 m.

Demnach im Mittel 8 Meter per Tag.

Steinbrüche. Die Eisenbahnbauten in nächster Nähe und in weiterer Umgebung haben in die solothurnische Steinindustrie, die sich sonst schon seit vielen Jahren eines guten Gedeihens erfreute, einen gewaltigen Aufschwung gebracht. Von Dulliken bis Egerkingen sind dieses Jahr am Engelberg und Jura gegen ein Dutzend Steinbrüche neu geöffnet worden und in ältern, deren Ausbeutung nur lässig betrieben worden, wird mit vermehrten Kräften gearbeitet.

Klönthalstrasse. Glarus. Vor einigen Wochen hat Herr Oberst Schindler vollständige Pläne und Kostenberechnungen über das Klönthalerstrassenproject der Strassen- und Baucommission eingereicht und zwar sind dabei die verschiedenen ausführbaren Projecte, über ein halbes Dutzend an der Zahl, in erschöpfenster Weise behandelt. Die Kosten derselben bis in's Vorauen variiren in runder Summe zwischen Fr. 290,000 und Fr. 380,000. Die Strassenbreite ist in den Plänen, analog der Sernfthalerstrasse und der Klausenstrasse zu 16 Fuss angenommen.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil. Mittwoch den 28. Juli fand in Pfäffikon die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil statt und hatte einen sehr kurzen Verlauf. Vorsitzender war Herr Stadtrath Landolt. Anwesend waren circa 30—35 Mann, welche zu 500 Stimmen repräsentirten. Ueber den Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen referirte Hr. Peyer im Hof und verwies in der Hauptsache auf den gedruckt vorliegenden Bericht und die Rechnung. Für das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrathes, Hrn. Präsident Strehler, wurde Herr Statthalter Frick mit 297 Stimmen gewählt. Herr Präsident Kündig erhielt 235 Stimmen.

Als Präsident des Verwaltungsrathes wurde wieder bestätigt Herr Fürsprech Meili, Herr Statthalter Frick erhielt 243 Stimmen. — Zu Rechnungsrevisoren wurden offen gewählt die Herren Präsident Kündig, Kantonsrath Gujer und Präsident Enderli.

Bern-Luzern-Bahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Luzern-Bahn statt. Der in mehrern Partien äusserst schwierige Bahnbau wurde in allen Theilen mit besonderer Sorgfalt erstellt befunden und ist vollkommen betriebsfähig mit einziger Ausnahme des Zimmereggtunnels, dessen Vollendung, resp. Inbetriebsetzung jedoch auf den 2. August, als dem Tage der Betriebseröffnung der Bahnlinie, ausser allem Zweifel stand. Da aber die Centralbahn Anstände macht bezüglich des Fahrplans der neuen Bahn, so muss diese Eröffnung verschoben werden, bis der Bundesrath über die daherigen Anstände entschieden haben wird.

Die Entlebuchbahn gehört zu den interessantesten Linien und wird ohne Zweifel von den Touristen fleissig frequentirt werden. Diese haben einen vortrefflichen Wegweiser erhalten durch das nach Inhalt und Form gleich empfehlenswerthe Werk: „Die Bern-Luzern-Bahn. Den Touristen geschildert von Abraham Roth.“ (Bern, J. Dalp'sche Buchhandlung.)

Der technisch interessanteste Theil der neuen Bahn beginnt nach Schüpfheim. Die Bahn läuft hier neben der Emme, welche zur Zeit der Hochwasser einen äusserst wilden Charakter anzunehmen pflegt. Die Linie ist gegen diesen heimtückischen Feind durch zwei- und dreifache Wuhren und Dämme gesichert. In dieser Beziehung ist namentlich die Strecke zwischen Entlebuch und Wohlhausen interessant. Es sind auf dieser kurzen Strecke vier Tunnels und die Damm- und Uferbauten gehören zu dem Grossartigsten, was im schweizerischen Eisenbahnbau schon geleistet worden. „Der Reisende“, sagt der Verfasser des obigen Büchleins mit Recht, „der Reisende, der hier auf glatten Schienen dahinfliegt, hat kaum eine Ahnung davon, welche Mühe es kostete, diese Bahn zu ebnen und sicher zu ebnen.“

Fusion der Vereinigten Schweizerischen Westbahnen. Ueber diesen Gegenstand, der namentlich in der Westschweiz die Gemüther stark beschäftigt, wird dem „Nouvelliste Vaudois“ geschrieben:

Am 1. August versammelten sich in Bern die Delegirten von 15 schweizerischen Banken, um die Sachlage zu prüfen. Anderseits gehen die Herren Stämpfli, Präsident der eidg. Bank, und Marti, einer der Directoren der Jura-Bernbahn, nach Paris, um sich mit einer Gruppe Pariser Banquiers ins Vernehmen zu setzen, behufs Erhebung eines Anleihens von 16 Millionen, welche die Westbahnen nöthig haben, um wieder ins Geleise zu kommen. Sobald diese Delegirten zurück sind, wird eine neue Conferenz in Biel stattfinden, woselbst alsdann das genaue Resultat der mühsamen Unterhandlungen eröffnet werden wird, die behufs der für die Zukunft beider Bahngesellschaften als nothwendig erachteten Betriebsvereinbarung angebahnt worden sind. Diese zweite Conferenz dürfte Mittwochs oder Donnerstags nächsthin stattfinden.

Bötzbergbahn. Collaudatin den 31. Juli. Den „Basl. Nachrichten“ wird darüber geschrieben: Die Festfahrt von Brugg nach Basel mit Frühstück im Bahnhof Basel und Rückfahrt 11 Uhr 30 M. nach Brugg ist in bester Weise vor sich gegangen. Es waren 130 Theilnehmer: Directoren, Betriebspersonal, Ingenieur, Gründungscomite und Vertreter der subventionirenden Gemeinden. Beinahe an allen Stationen erfolgte Empfang mit Böllerschüssen, Musik, Gesang, jedoch ohne Reden und die Bevölkerung war im Allgemeinen etwas kühl. Der Bahnbau hat überall Befriedigung erregt, selbst der berümte Uekerdamm oberhalb Frick hat die Probe gut bestanden. Bewunderung erregten die Eisenbahnbrücke bei Augst, der Bötzberg-Tunnel und die Aarbrücke bei Altenburg. Um 3 Uhr Ankunft in Baden. Banquett im prachtvollen Concertsaale des Curhauses.

Der Präsident der Nordostbahn, Peyer im Hof, toastirte auf das Bötzbergcomite und die Bauleitung. Nationalrath Münch, Präsident des Bötzbergcomites, auf die Gründer der Bötzbergbahn und die Energie der Gemeinden, auf die beiden Baugesellschaften, Nordostbahn und Centralbahn, und auf das technische Baupersonal von oben bis unten.

Unfälle:

Centralbahn. In Wangen hat den 12. Juli beim dortigen Brückenbau wieder ein Unfall stattgefunden. Einie Arbeiter waren mit Herablassen eines hölzernen Rohres durch die Luftkammer in dem Caisson beschäftigt, das angebrachte Seil zerriss und das Rohr stürzte auf eine Klappe der Luftkammer, welche sich öffnete, worauf die ganze Masse Luft, welche sich in dem Caisson befand, plötzlich ausströmte und sämmtliche Arbeiter, die sich in der Nähe befanden, in die Höhe schleuderte. Ein Bauführer, Simons, stürzte in die hochangeschwollene Aare, konnte sich aber durch Schwimmen retten. Ein anderer Aufseher, Gindali, und ein Zimmermann Namens Arber erlitten beim Sturze Achselbrüche. Dreizehn andere Arbeiter, die sich bei 50' Tiefe unter Wasser in dem Caisson befanden, haben sich bei dem Sinken des Caissons und Eindringen des Wassers mit Mühe das Leben retten können.

Centralbahn. Letzten Freitag den 30. Juli in der Frühe verunglückte am Dürrenberg ob Trimbach der Bahnhofarbeiter Hodel aus dem Canton Luzern gebürtig, Vater von zwei kleinen Kindern. Derselbe sollte Bremserdienste auf der Baslerlinie thun, hatte sich etwas verschlafen und wollte, da er in Trimbach wohnte, auf den bergan fahrenden Zug aufspringen, um seine Dienstverrichtungen auf dem Zuge besorgen zu können, that jedoch einen Fehltritt. Der rechte Fuss gerieth unter die Räder, so dass die Unterschenkelamputation oberhalb dem Knöchel vorgenommen werden musste.

Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée 1875	Longueur exploitée 1874	Période	Recettes totales 1875	Recettes totales 1874	Recettes totales Différence	Recettes par kilomètre 1875	Recettes par kilomètre 1874	Recettes par kilomètre Différence
	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Nordostbahn									
Engeres Netz	213	213	1 — 30 Juin	889,000	824,068	+ 64,932	4,173.—	3,868.—	+ 305.—
			depuis 1 Janvier	4,756,136	4,327,470	+428,666	22,328.—	20,316.—	+2012.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 30 Juin	121,500	118,480	+ 3,020	1,898.—	1,851.—	+ 47.—
			depuis 1 Janvier	548,200	513,557	+ 34,643	8,566.—	8,024.—	+ 542.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 30 Juin	19,600	11,823	+ 7,777	980.—	591.—	+ 389.—
			depuis 1 Janvier	124,302	69,829	+ 54,473	6,215.—	3,491.—	+2724.—
Centralbahn	240	240	1 — 30 Juin	1,010,000	1,040,568	— 30,568	4,208.—	4,336.—	— 128.—
			depuis 1 Janvier	5,400,006	5,419,115	— 19,109	22,500.—	22,580.—	— 80.—
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 30 Juin	15,100	18,821	— 3,721	3,020.—	3,764.—	— 744.—
			depuis 1 Janvier	78,459	88,976	— 10,517	15,692.—	17,795.—	—2103.—
Aarg. Südbahn ... 20 Kil. eröff. 23. Juni 1874 9 „ „ 1. „ 1875	29	20	1 - 30 Juin	13,700	2,976	—	685.—	—	—
			depuis 1 Janvier	63,951	2,976	—	3,197.—	—	—
Suisse Occidentale	332	332	1 — 30 Juin	989,000	994,330	— 5,330	2,949.—	2,995.—	— 46.—
			depuis 1 Janvier	5,437,000	5,394,598	+ 42,402	16,377.—	16,249.—	+ 128.—
Jougne-Eclépens	35	35	1 — 30 Juin	9,620	8,265	+ 1,355	274.—	236.—	+ 38.—
			depuis 1 Janvier	46,140	45,175	+ 965	1,318.—	1,291.—	+ 27.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 30 Juin	53,650	53,770	— 120	671.—	672.—	— 1.—
			depuis 1 Janvier	259,436	263,867	— 4,431	3,243.—	3,298.—	— 55.—
Lausanne-Echallens	15	7	1 — 30 Juin	6,182	6,789	—	412.—	984.—	— 572.—
Chéseaux-Echallens 8 Kil. eröff. 1. Juni 1874			depuis 1 Janvier	37,180	20,293	—	2,479.—	2,899.—	+ 420.—
Bulle-Romont	19	19	1 — 30 Juin	17,180	17,250	— 70	904.—	908.—	— 4.—
			depuis 1 Janvier	91,470	82,790	+ 8,680	4,814.—	4,357.—	+ 457.—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 30 Juin	552,000	534,931	+ 17,069	2,007.—	1,945.—	+ 62.—
			depuis 1 Janvier	2,968,082	2,680,339	+287,743	+10,793.—	9,747.—	+1046.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 30 Juin	22,250	22,344	— 94	856.—	859.—	— 3.—
			depuis 1 Janvier	123,045	112,955	+ 10,090	4,732.—	4,344.—	+ 388.—
Jura-Berne									
Langnau-Berne-Bienne-Neuveville	86	86	1 — 30 Juin	152,000	143,938	+ 8,062	1,767.—	1,673.—	+ 94.—
			depuis 1 Janvier	839,654	778,722	+ 60,932	9,763.—	9,055.—	+ 708.—
Bienne-Sonceboz-Chaux-de-Fonds / Sonceboz-Tavannes (eröff. 1. Mai 1874)	53	—	1 — 30 Juin	78,000	80,346	— 2,346	1,471.—	1,515.—	— 44.—
			depuis 1 Mai	403,871	—	—	7,620.—	—	—
Jura Industriel	38	38	1 — 30 Juin	72,000	67,810	+ 4,190	1,895.—	1,784.—	+ 111.—
			depuis 1 Janvier	367,000	406,639	— 39,639	9,658.—	10,701.—	—1043.—
Gotthardbahn									
Biasca-Locarno eröff. 6. Dec. 1874	41	—	1 — 30 Juin						
	67		depuis 1 Janvier	47,600	—	—	710.—	—	—
Lugano-Chiasso „ 20. Dec. 1874	26	—	1 — 30 Juin						
			depuis 1 Janvier	265,307		—	3,960.—	—	—
Localbahn: Winkeln-Herisau eröff. 12. Apr. 1875	5	—	1 — 30 Juin	6,001	—	—	1,200.—	—	—
			depuis 12 Avril	18,404	—	—	8,365.—		
Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875	26	—	1 — 30 Juin	16,879	—	—	726.—	—	—
			depuis 4 Mai	36,269	—	—	4,370.—	—	—
Uetlibergbahn „ 12. Mai 1875	9,1	—	1 — 30 Juin	21,599	—	—	2,373.—	—	—
			depuis 12 Mai	39,073	—	—	—	—	—
Emmenthalbahn „ 26. Mai 1875	24	—	1 — 30 Juin	15,086	—	—	628.—	—	—
			depuis 26 Mai	19,100	—	—	—	—	—
Rigibahnen Vitznau-Staffel	5,1	5,1							
Staffel-Kulm	2	2	1 — 30 Juin	66,082	—	—	—	—	—
Kaltbad-Unterstetten 3½ Kil. eröff. 14. Juli 1874 / Unterstätten-Scheideck „ „ „ 1. Juni 1875	7	3½	depuis 1 Janvier	129,613	—	—	—	—	—
Arther-Rigibahn (Arth-Kulm) „ 4. Juni 1875	12	—	4 — 30 Juin	32,615	—	—	—	—	—

* * *

Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten

zu beziehen durch

Orell Füssli & Co. in Zürich.

(Anfang in No. 21 und 23.)

Müller, cours de constructions civiles (distribution des eaux). Forte brochure grand in-4, contenant 12 planches doubles et de nombr. figures intercalées dans le texte 7. 15

— — leçon sur la régulation du gaz, extrait du cours de constructions civiles professé à l'Ecole centrale. Broch. in-8, avec pl. en couleurs 2. 20

— — expériences sur l'user des matériaux, servant à faire les dallages, carrelages, etc. Brochure in-8 raisin, contenant plusieurs tableaux et 2 planches montées sur onglets 2. 20

Müller, Telegraphen-Technik, gr. 8 5. 35

Murray, A. a. R., Shipbuilding in Iron and Wood, and Steam-Ships. 2. edit. 4° 15. 90

Neumann, Frdr., Maschinenbau-Anschläge. Angabe der Dimensionen, Leistungen, Gewichte, Preise v. Materialien, Maschinen, techn. Apparaten, Eisenbauconstructionen u. Fabrikanlagen. 1. Bd. gr. 8, m. Atlas von 7 Steintaf. in qu. Fol. 12. —

Neumann, M., Grundsätze u. Erfahrungen üb. den Bau u. die Anlegung von Glashäusern aller Art als Glaskästen, Orangerien, kalten, gemässigten, warmen Häusern u. Treibhäusern m. der Einrichtung v. Rauchcanälen, Wasser- u. Dampfheizungen. 4. vollst. umgearb. u. verm. Aufl. v. J. Hartwig. gr. 8. Mit e. Atlas gr. 4 14. —

Newman, Iron Cylinder Bridge Piers, 8°, sewed 2. 40

Nicour, calcul d'un comble en fer du système Polonceau (fermer à 6 contrefiches). Av. fig. 1. 65

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.