Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 10

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: 23.07.2025

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

Einmal übernehmen die beiden Bahnen für das durch die S. O. selbst zu erhebende Anleihen von 16 Millionen Frs. die Garantie, sowol was die Zinszahlung als die Rückzahlung des Capitales betrifft. Sie führen gemeinsam mit der S. O. die Unterhandlungen über das Anleihen. Sofern die beiden Gesellschaften in Folge ihrer Garantie in den Fall kommen, an Stelle der S. O. für die Erfüllung der Anleihensverpflichtungen sorgen zu müssen, treten sie für die betreff. Beträge in die Rechte der Hypothecargläubiger ein.

Organisation und Sitz der 3 Gesellschaften, sowie das Finanz- und Rechnungswesen bleiben von dieser Einigung unberührt; dagegen wird eine gemeinschaftliche Commission aufgestellt, welche berechtigt ist, Beschlüsse zu fassen über: die Fahrpläne, soweit sie den directen Verkehr zwischen den 3 Verwaltungen betreffen; Einrichtung durchgehender Personen und Waarenzüge; Festsetzung der Tarifnormen und der Instradirungen für den Verkehr zwischen den Endpunkten der drei Bahnnetze. Ferner soll diese Commission berechtigt sein, zu untersuchen und Anträge zu stellen, in wieweit Modificationen der Organisation der einzelnen Verwaltungen oder die Aufstellung gemeinsamer Organe zum Zwecke besserer Besorgung des Betriebsdienstes oder einzelner Zweige desselben oder behufs Erzielung von Ersparnissen angezeigt sind.

Der Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zwischen:

a. Basel, Luzern, Waldshut, Schaffhausen, Winterthur, Etzweiler, Constanz, Romanshorn, Rorschach und Ziegelbrücke einerseits,

b. Verrières, Pontarlier, Genf und Saint-Maurice, beziehungsweise dem jeweiligen Endpunkte der Simplonbahn anderseits wird als gemeinschaftlicher Verkehr unter besonderer Vertheilung der erzielten Einnahmen behandelt.

Ebenso sollen directe Personen- und Gütertarife zwischen den Stationen der 3 Gesellschaften gebildet werden und soll die Simplonbahn in den Vertrag eingeschlossen sein.

Wir hatten es also hier mit einer ziemlich vollständigen Betriebsfusion zu thun, allerdings unter Beibehaltung der 3 Verwaltungen; allein es hätte diese „Betriebsfusion“ sicherlich über kurz oder lang zu einer vollständigen Fusion der schweizer. Hauptbahnen geführt.

Was an dem Vertragsentwurfe besonders interessant ist, liegt in dem Bekenntniss der Thatsache, dass durch eine solche Betriebsfusion einestheils bedeutende Kosten erspart würden, anderntheils das Betriebsmaterial besser ausgenutzt werden könnte, mit andern Worten, dass diese Menge von Verwaltungen und diese Zersplitterung unserer schweiz. Eisenbahnen durchaus nicht ökonomisch sei. — Wenn einmal die Verwaltungen, von dieser Ueberzeugung durchdrungen selbst sich zu Umgestaltungen veranlasst fühlen, die auf Fusionen hinzielen, so sollte dies immerhin auch für die öffentliche Meinung als Thatsache zu Gunsten einer grössern Concentrirung unserer Eisenbahnen constatirt werden.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat jedoch abgelehnt, auf diese Erklärungen einzugehen und wurden dieselben demgemäss auch der Generalversammlung der S. O. v. 28. Aug. nicht vorgelegt.

Eine offenbar officiöse Correspondenz der Neuen Zürcher Zeitung theilt darüber mit: „Dass die bekannte „Erklärung“ zu Handen der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen so wie sie lautet nicht abgegeben werden soll: dafür allerdings habe sich eine Mehrheit des Verwaltungsrathes ausgesprochen. Allein aus der gewalteten Discussion dürfe zugleich der Schluss gezogen werden, dass es in das Ermessen der Direction gestellt sei, je nach der weitern Entwicklung der Angelegenheit, im Benehmen mit dem Directorium der schweizer. Centralbahn, allerdings unter Berücksichtigung der gewalteten Discussion, zur Wiederaufnahme von Unterhandlungen mit den Westschweizerischen Bahnen, sofern von dieser Seite annehmbare Offerten gemacht werden sollten, im Sinne einer angemessenen financiellen Mitbetheilung der Nordostbahn die Hand zu bieten.

Welches die eigentlichen Motive dieses Verwaltungsrathsbeschlusses sind, kann aus dieser Correspondenz nicht entnommen werden; dagegen dürfte wol das Misstrauen in die Direction der S. O., welche nicht allein Beweise ihrer Unfähigkeit abgelegt, sondern sich auch unreeller Handlungsweise schuldig gemacht hat, als Hauptgrund gelten, da die Vertragspunkte, welche die Betriebsverhältnisse berühren, sicherlich kaum Anlass zu Bedenken bieten konnten. Eine nachträgliche Correspondenz der Basler Nachrichten theilt mit, dass die ablehnende Haltung des Verwaltungsrathes der N. O. B. hauptsächlich durch Herrn Dr. Alfred Escher bestimmt worden sei, indem er darauf aufmerksam machte, dass zur Herstellung der Westbahnen nicht nur 16, sondern 20—30 Millionen nöthig seien, und dass dadurch die Actien der Nordostbahn um wenigstens 100 Fr. sinken würden.

Es bleibt aber immerhin noch die Erneuerung der Fusionsbestrebungen zu gewärtigen.

* * *

GESELLSCHAFT
ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums
in ZURICH.

Die diessjährige Generalversammlung, deren Programm wir in der letzten Nummer mitgetheilt hatten, wurde von ca. 90 Mitgliedern besucht. Die Verhandlungen fanden unter dem Vorsitz des Herrn Professor Dr. Geiser in dem schönen, geräumigen Stadthaussaal in Biel statt.

Aus dem Referat über die Stellenvermittlung, abgelegt vom Präsidenten der betreffenden Commission: Herrn Waldner in Neumünster, ergab sich, dass auch dieses Jahr, trotz relativ ungünstiger Verhältnisse eine verhältnissmässig grosse Anzahl von Vermittlungen zu Stande gebracht werden konnte und dass die Gesellschaft keine Mühen und keine Ausgaben scheut, um diesen wichtigen Zweig der Vereinsthätigkeit nach Kräften zu fördern.

Laut den Mittheilungen des Secretärs: Herrn Ing. Paur hat sich die Mitgliederzahl im abgelaufenen Jahr von 568 um 112 auf 680 vermehrt.

Anträge betreffend Einführung eines Eintrittsgeldes und Abhaltung wissenschaftl. Vorträge an den künftigen Jahresversammlungen wurden im zustimmenden Sinne erledigt.

Die vom Vorstande provisorisch angestrebte Verbindung der Gesellschaft mit der Zeitschrift „Eisenbahn“ wurde gutgeheissen.

Der Finanzbericht, abgelegt vom Quästor: Herrn Prof. Fliegner in Zürich ergab das erfreuliche Resultat eines Ueberschusses von Fr. 377. 58 über die budgetirte Summe.

Der neue Vorstand wurde wie folgt bestellt: An Stelle des wegen Ueberhäufung mit Arbeit aus dem Vorstande austretenden Herrn Prof. Dr. Geiser wurde zum Präsidenten gewählt der bisherige Vice-Präsident Herr A. Waldner in Neumünster und zum Vice-Präsidenten Herr Oberingenieur Jean Meyer in Lausanne, ferner zu Vorstandsmitgliedern: Die Herren Ing. Paur, Prof. Fliegner, Architect Geiser, Ing. Weissenbach in Zürich, Director Dietler in Solothurn, Ing. Flückiger in Bern und Architect Perries in Neuenburg.

Mit Einmuth wurde der aus dem Vorstande scheidende Herr Prof. Geiser in Würdigung seiner bedeutenden Verdienste um den Verein zum Ehrenmitglied erhoben.

Als Ort der nächsten im Herbst 1876 abzuhaltenden Generalversammlung wurde Winterthur bestimmt.

Den Mitgliedern war Sonntags Vormittags Gelegenheit zur Besichtigung der interessanten Bauten der Juragewässer-Correction, sowie des Etablissements des Herrn Blösch in Bötzingen geboten.

Eine Eisenbahnfahrt durch das schöne St. Immerthal auf der für den Techniker viel Interessantes bietenden Jurabahn, ein ausgezeichneter, herzlicher Empfang in Chaux-de-Fonds, dem ein im Gibraltar daselbst stattgefundenes, gelungenes Bankett, sowie ein am Montag ausgeführter Ausflug nach „Les Brenets“ und an den Saut-du-Doubs folgte, alles begünstigt vom wundervollsten Wetter, verherrlichte das schöne Fest, welches den Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,90 M., Airolo 20,20 M., Total 48,10 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,87 M.

Schweizerische Westbahnen. Nach einer Correspondenz des „Bund“ hat sich das Comité der Lausanner Actionärversammlung in zwei Abtheilungen getheilt, von denen die eine die finanziellen Geschäfte zu besorgen, während sich die andere mit der Statutenrevision zu befassen hat. Das Comite wird im Laufe dieser Woche neuerdings zusammentreten. Die Haltung dieses Comite's geht, wie man bis jetzt vernommen, dahin: 4 Mitglieder (2 Berner und 2 Freiburger) sind für die Fusion mit den Jurabahnen, die übrigen 5 sollen sich gegen dieselbe ausgesprochen haben.

Linksufrige Zürichseebahn. Von zuverlässiger Seite wird versichert, dass die ganze Linie bis zum 16. Sept. dem Betrieb übergeben werden könne. Die Auffüllungen bei Altendorf würden täglich mit Locomotiven befahren und unbedeutende Senkungen, denen das künstliche Terrain noch ausgesetzt sei, werden mit Kies geebnet. Gefahr sei keine mehr vorhanden. Dagegen sollen die Arbeiten in Zürich z. B. beim Bahnhof in Enge etc. noch nicht vollendet sein.

— Am 3. ds. wurde die Bergbahn Rorschach-Heiden bei schönstem Wetter unter Theilnahme des jubelnden Volks eröffnet.

— Die am 2. ds. zusammengetretene Generalversammlung der Tössthalbahngesellschaft hat die von der Verwaltung vorgelegten revidirten Statuten genehmigt. Zwei in § 22 vorgenommene Modificationen (Competenzen des Verwaltungsraths) sind nicht von eingreifender Bedeutung und wurden nach gewalteter Debatte vom Referenten selbst aufgenommen.

Bern. Letzten Mittwoch den 1. Sept. gab es in Oberbipp eine kleine Scene à la Göschenen; ein Theil der italienischen Eisenbahnarbeiter machte Strike, weil der Zahltag verschoben werden musste, bedrohten ihre Collegen, die fortarbeiteten, mit Steinwürfen und machten das Einschreiten der Polizei nöthig. Ein Rädelsführer wurde verhaftet, und die Unzufriedenen sind jetzt, nachdem sie ihr Geld erhalten haben, abgereist.

Telegramm der „Eisenbahn", vom 10. Sept., Vorm. 11 Uhr. Localbahn: Winkeln-Appenzell, Spurweite 1 Meter. — Soeben mit der Locomotive glücklich in Urnäsch angekommen. Eröffnung in 4 Tagen ohne Anstand.

Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.
London den 4. September 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,60 -	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	„ 175,70 - 181,70	dito
Street rails		„ 181,70 - 200,80	Tyne u. Tees
Steel rails		„ 237,90 - 263	Wales

Irrthümlich wurde in Nr. 8 in der Bemerkung über Eisenpreise 1 Schill. anstatt 10 Schill. gesetzt.

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 Juillet	1,054,000	971,367	+ 82,633	4,948.—	4,560.—	+ 388.—
			depuis 1 Janvier	5,823,089	5,298,837	+524,252	27,338.—	24,877.—	+2461.—
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 30 Juillet	164,400	171,344	— 6,944	2,568.—	2,677.—	— 109.—
			depuis 1 Janvier	712,251	684,902	+ 27,349	11,128.—	10,701.—	+ 427.—
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 30 Juillet	20,200	16,567	+ 3,633	1,010.—	828.—	+ 182.—
			depuis 1 Janvier	144,766	86,396	+ 58,370	7,238.—	4,319.—	+2919.—
Centralbahn	240	240	1 — 30 Juillet	1,241,000	1,247,988	— 6,988	5,170.—	5,199.—	— 29.—
			depuis 1 Janvier	6,656,284	6,667,103	— 10,819	27,734.—	27,779.—	— 45.—
Verbindungsbahn in Basel	5	5	1 — 30 Juillet	20,750	21,045	— 295	4,150.—	4,209.—	— 59.—
			depuis 1 Janvier	100,335	110,021	— 9,686	20,071.—	22,009.—	—1938.—
Aarg. Südbahn ... 20 Kil. eröff. 23. Juni 1874			1 — 30 Juillet	16,600	11,271	—	572.—	—	—
9 „ „ 1. „ 1875	29	20	depuis 1 Janvier	80,275	14,247	—	3,552.—	3,851.—	—
Suisse Occidentale	332	332	1 — 30 Juillet	1,113,000	—	—	3,352.—	—	—
			depuis 1 Janvier	6,567,798	—	—	19,782.—	—	—
Jougne-Eclépens	67	35	1 — 30 Juillet	27,640	10,360	+ 17,280	1858.—	296.—	+ 493.—
Vallorbes-Pontarlier 32 Kil. eröff. 1. Juli 1875			depuis 1 Janvier	73,780	55,535	—	2,108.—	1,586.—	+ 522.—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 30 Juillet	73,150	64,921	+ 8,229	914.—	811.—	+ 103.—
			depuis 1 Janvier	333,062	328,787	+ 4,275	4,163.—	4,109.—	+ 54.—
Lausanne-Echallens	15	7	1 — 30 Juillet	6,523	6,569	—	435.—	938.—	—
Chéseaux-Echallens 8 Kil. eröff. 1. Juni 1874			depuis 1 Janvier	43,703	26,862	—	2,914.—	3,837.—	—
Bulle-Romont	19	19	1 — 30 Juillet	15,410	16,930	— 1,520	811.—	891.—	— 80.—
			depuis 1 Janvier	106,661	99,676	+ 6,985	5,615.—	5,246.—	369.—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 30 Juillet	705,000	804,906	— 99,906	2,563.—	2,926.—	— 393.—
			depuis 1 Janvier	3,677,179	3,485,245	+191,934	13,371.—	12,673.—	+ 698.—
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 30 Juillet	27,100	26,620	+ 480	1,042.—	1,024.—	+ 18.—
			depuis 1 Janvier	150,892	139,575	+ 11,317	5,803.—	5,368.—	+ 435.—
Jura-Berne									
Langnau-Berne-Bienne-Neuveville...	86	86	1 — 30 Juillet	162,000	170,774	— 8,774	1,883.—	1,985.—	— 102.—
			depuis 1 Janvier	1,006,356	949,496	+ 56,860	11,701.—	11,040.—	+ 661.—
Bienne-Sonceboz-Chaux-de-Fonds } eröff.	53	—	1 — 30 Juillet	80,000	88,592	— 8,592	1,509.—	1,671.—	— 162.—
Sonceboz-Tavannes ... ... } 1. Mai 1874			depuis 1 Janvier	486,346	—	—	9,176.—	—	—
Jura Industriel	38	38	1 — 30 Juillet	70,000	77,902	— 7,902	1,842.—	2,050.—	— 208.—
			depuis 1 Janvier	437,000	484,542	— 47,542	11,500.—	12,751.—	—1251.—
Gotthardbahn									
Biasca-Locarno ... ... eröff. 6. Dec. 1874	41 } 67	—	1 — 30 Juillet	51,600	—	—	770.—	—	—
Lugano-Chiasso ... ... „ 20. Dec. 1874	26	—	depuis 1 Janvier	317,191	—	—	4,734.—	—	—
Localbahn: Winkeln-Herisau eröff. 12. Apr. 1875	5	—	1 — 30 Juillet	7,755	—	—	1,551.—	—	—
			depuis 12 Avril	26,159	—	—	10,061.—	—	—
Tössthalbahn ... ... eröff. 4. Mai 1875	26	—	1 — 30 Juillet	21,290	—	—	819.—	—	—
			depuis 4 Mai	57,559	—	—	5,281.—	—	—
Uetlibergbahn ... ... „ 12. Mai 1875	9,1	—	1 — 30 Juillet	28,666	—	—	3,185.—	—	—
			depuis 12 Mai	67,668	—	—	19,334.—	—	—
Emmenthalbahn ... ... „ 26. Mai 1875	24	—	1 — 30 Juillet	13,674	—	—	4,312.—	—	—
			depuis 26 Mai	32,775	—	—	—	—	—
Rigibahnen. Vitznau-Staffel	5,1	5,1							
Staffel-Kulm	2	2	1 — 30 Juillet	117,517	—	—	—	—	—
Kaltbad-Unterstätten 3½ Kil. eröff. 14. Juli 1874	7	3½	depuis 1 Janvier	247,130	299,136	—	—	—	—
Unterstätten-Scheideck „ „ „ 1. Juni 1875									
Arther-Rigibahn (Arth-Kulm) „ 4. Juni 1875	12	--	1 — 30 Juillet	37,619	—	—	—	—	—
		—	depuis 4 Juin	57,835	—	—	17,526.—	—	—
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875.	75	—	17—30 Juillet	21,400	—	—	4,038.—	—	—
Bödelibahn.	8,8	8,8	1 — 30 Juillet	31,000	24,709	—	—	—	—
			depuis 1 Janvier	100,703	71,375	+ 29,388	11,444.—	—	—