Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 24

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: 27.07.2025

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

das Gesuch stelle, bis auf Weiteres die am 16. December 1854 vom Regierungsrath des dortseitigen Cantons erlassene „Verordnung zum Schutze der Eisenbahnen und deren Betriebs“ auch auf die Bötzbergbahn anwenden zu dürfen.

Aehnlich spricht Aargau sich aus. Es hält es nicht für geboten, jetzt neue Polizeivorschriften für die Linien der Nordostbahn zu erlassen, sondern wünscht die Aufrechthaltung der Bestimmungen, welche am 14. März 1857 zum Schutze der schweizerischen Nordostbahn und ihres Betriebes im Canton Aargau von der Bahnverwaltung erlassen und am 8. April gleichen Jahres vom Regierungsrath genehmigt worden sind. Gestützt auf die bezüglichen Bestimmungen der Concessionen verlangen Zürich und Aargau, dass alle Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird (vgl. § 1 der Verordnung), von der (cantonalen) Polizei-Direction in's Handgelübde genommen werden.

Gegen die §§ 8, 10 und 11 ward so ziemlich von allen Seiten opponirt als die Competenzen der Gesellschaft überschreitend und in diejenige der Cantone eingreifend. Die Angestellten der Gesellschaft haben bei der zuständigen cantonalen Behörde Klage zu erheben und Letztere innert ihrer Befugniss die Strafe auszufällen. Eine Ausnahme möge gemacht werden, wenn der Zuwiderhandelnde die sofortige Aburtheilung einer Uebertretung verlangt, „welche sich nicht als Vergehen oder schwere Polizei-Uebertretung qualifizirt.“ Jeder derartige Fall ist aber der zuständigen Strafbehörde ohne Verzug schriftlich unter Beigabe der Busse einzuberichten. Der zweite Satz von § 10 ist zu streichen, der Termin richtet sich nach den cantonalen Gesetzen. Da die Bussen von den hiezu competenten Behörden auszusprechen sind, so fallen dieselben auch dem Fiscus zu und kann der Gesellschaft, resp. dem Anzeiger eines Delictes höchstens eine Gebühr hiefür ausgeschieden werden. § 11 ist demgemäss zu ändern.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Voiture à vapeur de M. Belpaire.

La „Revue industrielle“ mentionne une nouvelle voiture à vapeur qui vient d'être essayée avec succès sur les chemins de fer de ceinture de Bruxelles. Cette voiture a été construite sur les plans de M. l'ingénieur Belpaire, inspecteur général des chemins de fer de l'Etat belge, et qui a donné son nom aux foyers dont il est l'inventeur.

M. Belpaire, en étudiant cette nouvelle voiture à vapeur, s'est proposé d'augmenter les facilités de transport sur les lignes de banlieue, en diminuant considérablement les frais d'exploitation dont sont grevés les trains complets actuellement en service. Pour accroître les facilités offertes aux voyageurs et augmenter la circulation il est nécessaire de faire des départs très-fréquents, ce qui sera facile avec ces voitures qui trouveront toujours à se remplir, tandis que les trains partant à des intervalles rapprochés n'auraient souvent pas un nombre suffisant de voyageurs.

Le service du chemin de fer souterrain de Londres avec des départs toutes les trois minutes montre combien la succession rapide des trains facilite et développe la circulation des voyageurs. Mais ce service des trains à intervalles si rapprochés n'est possible qu'en raison de l'immense population de Londres, et dans les centres moins peuplés il convient de remplacer les trains complets par des voitures spéciales nécessitant des frais d'exploitation beaucoup moindres.

Les essais des voitures Belpaire ont donné des résultats très-satisfaisants et nous croyons que sous peu plusieurs voitures seront mises en service sur les chemins de fer de ceinture autour de Bruxelles, ce qui permettra de démontrer les avantages pratiques de système.

La voiture qui vient d'être expérimentée a été construite dans les ateliers du chemin de fer de l'Etat à Malines, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Schaar, et elle se distingue par les soins apportés dans tous les détails de la construction.

* * *

Nouvel essai de traction sur les tramways.

Dans la première semaine du décembre ont eu lieu, sur les tramways Sud de Paris les essais d'une machine de traction à vapeur. Cette machine n'est autre chose qu'une locomotive convenablement modifiée et chauffée au coke. Les essais faits en présence du Ministre des Travaux publics et de M. Alphand ont, paraît-il, donné de très-bons résultats. A. I.

Das Salzen der Schienen.

Die Verwaltung der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft lässt gegenwärtig die Schienen ihrer Strecken mit Salz bestreuen, um das Eis aufzulösen. Es wird hiezu ein eigens construirter Wagen verwendet, auf dem sich eine grosse Blechtrommel befindet, welche durch eine Drehvorrichtung das Salz genau auf die Schienen wirft. Der Wagen wird in raschem Tempo von 2 Pferden fortbewegt.

Der Effect ist vollkommen, die Schienen sind immer ganz rein, wie mit heissem Wasser begossen, was bei dem vielen Schnee und starken Frost etwas heissen will, besonders da eine grosse Menge Fuhrwerke mit gleicher Geleiseweite die Tramway-Schienen benutzen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 12,40 M., Airolo 15,60 M., Total 28 M., mithin durchschnittlich per Tag 4 M.

Bern-Luzern-Bahn. Letzten Freitag fand zwischen Delegirten der Regierungen von Bern und Luzern und der Direction der Bern-Jurabahn eine Conferenz statt mit Bezug auf die Massregeln, die zu treffen sind, um die Fortsetzung des Betriebes der Bern-Luzernbahn wenigstens bis zu dem Zeitpunkt zu sichern, da die Grossen Räthe der beiden Cantone über eine allfällige Participation an neuen Opfern, die, um aus der gegenwärtigen schlimmen Lage herauszukommen, nöthig sein dürften, sich ausgesprochen haben werden.

Die Delegirten der beiden Regierungen kamen mit der Direction der Jura-Bernbahn unter Ratificationsvorbehalt über folgende Punkte überein:

1. Die bernische Jurabahngesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäss bestehendem Vertrage und in bisheriger Weise bis Ende Januar 1876 fort, wobei es ihr jedoch gestattet ist, vom 1. Januar 1876 an die Zahl der Züge zwischen Bern und Luzern auf drei tägliche und durchgehende Züge in jeder Richtung zu beschränken.

2. Dagegen bezahlen die Cantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahngesellschaft für Vollendungsbauten, welche zur Sicherstellung der Bahn theils im November abhin bereits gemacht worden, theils im December und Januar noch auszuführen sind, die hiefür in Aussicht genommene Summe von 31,000 Fr.

3. Und da voraussichtlich im December und Januar die Betriebseinnahmen nicht hinreichen werden, um die Betriebskosten, einschliesslich der für die Benutzung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bern-Gümligen der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge, zu decken, so verpflichten sich die Cantone Bern und Luzern gegenüber der Jurabahn, welche aus den Einnahmen die Ausgaben zu bestreiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der Bern-Luzernbahn auffallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das daherige Deficit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.

4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen übernehmen die Cantone Bern und Luzern je zur Hälfte.

Wenn dieses Arrangement von den beiden Regierungen ratificirt wird, so ist ein erster Schritt auf dem Wege der zur Hebung der Schwierigkeiten der Bern-Luzernbahn unentbehrlichen Unterhandlungen gemacht. Man hat nun wenigstens 6 Wochen vor sich und während dieses Zeitraums ist es möglich, nicht nur die Grossen Räthe, sondern auch das Volk über das, was in Sachen gethan werden soll, zu befragen.

Schweiz. Nationalbahn. Die Bürgergemeinde von Zofingen hat am 7. d. in grosser Mehrheit beschlossen, die Nationalbahnobligationen von Fr. 350,000 zu übernehmen, unter der Bedingung, dass Winterthur den Antheil von Fr. 800,000 übernehme. Im Ferneren wurde beschlossen, in nächster Einwohnerversammlung eine Commission von 7 Mitgliedern zu ernennen, welche über die Lage der Nationalbahn der Ortsbürgergemeinde Bericht geben soll.

Zürichsee-Gotthardbahn. Am 12. December haben, sowohl die Bürger- als die Einwohnergemeinde von Rapperswеil die Dammbaute mit Eisenbahn und Fahrstrssse sammt Trottoir von Rappersweil bis Hurden und Pfäffikon finanziell sicher gestellt, erstere durch Uebernahme von Fr. 100,000 in Obligationen, letztere durch Zeichnung der restirenden Fr. 145,000 in Actien. Dadurch ist der Bauvertrag mit der schweiz. Baugesellschaft in Bern, Ott & Co. perfect geworden, und es müssen die Arbeiten sofort nach Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrath noch dieses Jahr in Angriff genommen werden. Es lässt sich aber dabei nicht verhehlen, dass die Gemeinde Rappersweil eine fast erdrückende Last auf sich genommen hat, und man gibt sich mit Recht der Hoffnung hin, dass interessirte Cantone und Gemeinden ihr dieselbe erleichtern werden.

Uetlibergbahn. Dieselbe hat vom 12. Mai bis 30. November 88,416 Personen und 157,314 Doppelzentner Güter befördert. Die Totaleinnahmen betrugen 145,769 Fr.

Eine Pferdebahn in Neuenburg. Ein städtischer Unternehmer macht dem Stadtrath von Neuenburg das Anerbieten, auf eigene Kosten und Gefahr eine städtische Eisenbahn zu bauen, welche vom Cret aus den neuen Quartieren entlang und dann durch einen Tunnel dem Bahnhof zugeführt werden soll. Daran würde sich ferner ein Pferdebahn anschliessen, welche diese Eisenbahn mit den übrigen Stadttheilen verbinden soll.

St. Gallen. Die grossen Schieferbrüche bei Ragaz-Pfäffers sind, wie die „Alpenpost“ meldet, von einer Glarner Firma gepachtet worden, welche daselbst eine grössere Schiefertafel- und Tischfabrike einrichten wird. Dem Dorfe Pfäffers eröffnet sich hiedurch eine neue Verdienstquelle.

Rathhausbau in St. Gallen. Die Frage des Rathhausbaues in St. Gallen zieht sich seit Jahren wie eine Seeschlange durch Presse und Publicum; sie ist am letzten Sonntag wieder um einen Schritt vorwärts gerückt. Das „St. Galler Tagblatt“ bringt einen einlässlichen Bericht über die Genossengemeinde, in welcher die Sache neuerdings zur Behandlung kam. Der Verwaltungsrath empfahl, auf den Vorbehalt in Betreff des Marktplatzes auf dem hintern Brühl zu verzichten und dem Gemeinderath den Bau des Rathhauses dort zu gestatten.

Zürich. Aus den Grossstadtrathsverhandlungen vom 8. Dec. Der Antrag auf Erstellung des Wasserwerkes im Letten wurde ohne Discussion angenommen.

Unfälle:

Nordostbahn. Sonntag Nachts den 12. December ist der zwischen der Kollermühle und dem Bahnhofe Zug stationirt gewesene Bahnwärter Jacob Frei von dem letzten Zürich-Luzerner Zuge überfahren worden. Der Tod trat sofort ein. Nähere Mittheilungen über die weitern Verumständungen fehlen noch.

Suisse Occidentale. Die Entgleisung des Lausanne-Bern-Zuges bei Flamatt vom 8. December fand wegen Beschädigung eines Rades der Locomotive statt. Es ist Niemand dabei verunglückt.

* * *

Eisenpreise.

London den 9. December 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 162,60 - 168,60	Wales, u. East Coast
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	„ 168,69 - 175,70	dito
Steel rails		„ 225,90 -	Wales
„		„ 237,90 - 263	Liverpool und Hull.

Es sind Lieferungen zu Fr. 156.60 in Wales angenommen worden, ohne weitere Nachfrage zu erzielen.

* * *

„Stummer's Ingenieur." Internationales Organ für das Gesammtgebiet des technischen Wissens und Repertorium der hervorragendsten ausländischen Fachjournale. Herausgeber und Redacteur: Josef von Stummer-Traunfels. Abonnement: Haljährlich fl. 10 = 20 Mark.

INHALT von Nr. 100—101, December 3. — Feuerfestes und einbruchsicheres Cassenzimmer. — Die Santorin-Erde und ihre Verwendung zu Wasserbauten an der Meeresküste. — Dreicylinder-Dampfmaschine. — Ueber die Fabrication von Cementwaaren. — Der Varrugas-Viaduct. — Tramwaywagen mit articulirtem Achsengestelle. — Nolten's Messinstrument für Bohrlöcher. — Maschine zur Fabrication von Spindel-Carden, Garnlitzen Bindfaden, etc. — Literatur. — Die Uetliberg-Bahn bei Zürich. — Neues Maximum- und Minimum-Thermometer. — Kohlensäure als Motor. — Bailey's Thurmuhr. — Fräsmaschine für die Nähmaschinen-Fabrication. Ingersoll's verbesserte Baumwoll- und Heu-Handpresse. — Schwalbenschwanz- oder Zinken-Schneidmaschine. — Englischer Wochenbericht. — Notirungen des nordamerikan. Metallmarktes. — Submissions-Resultate.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG" Nr. 50, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, II., Praterstrasse 47) — ist soeben erschienen.

INHALT: Eisenbahn-Programm der „Verkehrszeitung". — Zur Verkehrspolitik Ungarns. — Ueber die Reformen im Manipulationsdienste bei Transportanstalten. — Versicherung und die Krisis. — Unsere Spediteure. — Zur Tarifreform. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Zwei Geometer-Assistenten nach Pruntrut.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein tüchtiger Constructeur mit Erfahrung im Locomotiv-, Wagen- und Brückenbau auf ein Constructions-Bureau in der Schweiz.
2) Ein junger Maschinen-Ingenieur als Zeichner auf ein Bureau.
3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.

III. Chem.-techn.-Fach:

1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewanderter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.
2) Ein junger Chemiker als Antheilhaber einer Chem. Fabrik.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen

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.

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

ANZEIGEN

Inserate für „Die EISENBAHN" sind aufzugeben bei den Verlegern ORELL FÜSSLI & Co. (Abtheilung für Annoncen) und bei den Herren HAASENSTEIN & VOGLER und RUDOLF MOSSE.

Tössthal-Bahn.

Vergebung von Eisenbahn-Hochbauarbeiten.

Zur Erstellung der Hochbauten der Section Bauma-Wald werden nachstehend verzeichnete Arbeiten nothwendig und soll deren Ausführung im Submissionswege in Accord vergeben werden. Die einzelnen Arbeitsgattungen sind veranschlagt wie folgt:

Stationen und Bauobjecte.	Grab-, Maurer-, Steinhauer-Arbeit. Fr.	Zimmer-Arbeit. Fr.	Schreiner-Arbeit. Fr.	Glaser-Arbeit. Fr.	Schlosser-Arbeit. Fr.	Schmied-Arbeit. Fr.	Spengler-Arbeit. Fr.	Hafner-Arbeit. Fr.	Dachdecker-Arbeit. Fr.	Maler-Arbeit. Fr.	Tapezierer-Arbeit. Fr.	Zusammen.
I. Bahnhof Wald.												
1. Aufnahmsgebäude	28,870	9,126	5,744	2,895	3,705	870	1,999	920	1,494	1,869	1000	58,492
2. Locomotiven- u. Wagenremisen	13,808	12,026	—	696	653	1,307	1,067	—	—	992	—	30,585
3. Güterschuppen	4,091	9,686	—	208	271	184	533	—	—	935	—	15,908
4. Passagierabort	399	501	—	—	56	—	—	—	—	72	—	1,028
5. Drehscheibefundament	2,044	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,044
6. Putzgruben	4,079	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,079
7. Güterschuppenrampe	22	859	—	—	—	132	—	—	—	—	—	1,013
8. Langholz-Laderampe	32	1,824	—	—	—	285	—	—	—	—	—	2,141
Zusammen	53,345	34,058	5,744	3,799	4,685	2,778	3,599	920	1,494	3,868	1000	115,290
II. Stationen Gibsweil, Fischenthal & Steg.												
1. Aufnahmsgebäude	5,810	14,238	1,366	1,330	682	71	714	260	413	464	259	25,607
2. Güterschuppen	3,702	3,971	438	121	446	48	297	—	—	273	290	9,586
2. Passagierabort	399	501	—	—	56	—	—	—	—	72	—	1,028
Zusammen für eine Station	9,911	18,710	1,804	1,451	1,184	119	1,011	260	413	809	549	36,221
Gibt für 3 Stationen	29,733	56,130	5,412	4,353	3,552	357	3,033	780	1,239	2,427	3,647	108,663
III. Wächterbuden.												
Für ein Stück	44	513	—	13	91	—	125	—	—	44	—	830
Macht für 15 Stücke	660	7,695	—	195	1,365	—	1,875	—	—	660	—	12,450

Die Arbeiten können einzeln oder in ihrer Gesammtheit zur Vergebung gelangen.

Uebernahmslustige wollen ihre schriftlichen und in Procenten des Ueberschlages ausgedrückten Offerten bis längstens 28. December d. J. im Bureau des Unterzeichneten eingeben, woselbst Pläne, Kostenvoranschläge und das Bedingnissheft bis zu diesem Zeitpunkte eingesehen werden können.

Winterthur, den 6. December 1875.

Der bauleitende Oberingenieur:

A. Laubi.