Lausanne-Echallens

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 23

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2173

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'attaque de St-Ursanne ne fait rien prévoir qui puisse donner des craintes: selon la manière dont se comportera l'attaque du puits, il faudra de 8½ à 12 mois pour opérer la rencontre. Pour réunir la galerie inclinée au puits il faudra de 9 à 12 mois dans la même éventualité, de sorte que l'on peut compter sur le percement complet du tunnel d'ici à 12 mois.

A partir de ce percement, l'achèvement doit s'opérer en 6 mois.

Au tunnel de Glovelier il faut admettre 5 mois pour la rencontre du puits de Glovelier avec la tête; à cette époque il devra rester 520 m. à percer par 2 attaques dans un rocher moyennement dur; on peut compter sur 9 mois.

L'achèvement du souterrain de Glovelier peut donc être considéré comme étant notablement en retard, mais en installant 3 postes aux attaques de tête l'entrepreneur pourrait gagner sur ce délai. — En tous cas il n'est pas en retard sur les délais convenus.

B. *Ligne Delémont-Bâle.* Les travaux de la section Delémont-Zwingen sont très-avancés; les maçonneries à mortier, à l'exception des revêtements de tunnels étant achevés, et les terrassements qui restent à faire ne s'élevant qu'à environ 70,000 m.c., dont 30,000 m.c. pour l'emprunt en gravier de la gare de Delémont, 16,000 m.c. de la tranchée également en gravier de Zwingen, et le solde en rocher, on peut admettre que l'infrastructure de cette section sera achevée fin février 1875.

Pour la section Zwingen-Bâle les maçonneries ne sont en retard que pour les ponts du Kessiloch, où une grève de maçons et les difficultés de fondations on fait perdre beaucoup de temps. Cependant nous avons bon espoir d'achever pour la même époque les travaux de cette section.

Les travaux de bâtiments ont bien marché; il y a lieu d'espérer qu'ils seront sinon achevés, au moins prêts à être utilisés quand la voie sera posée.

C. *Ligne Tavannes-Delémont.* Les travaux de cette ligne sont prêts à être adjugés; le concours est clos. Afin de les activer nous avons remis à M. Trouttet le tunnel de Courrendlin, de 160 m., qui donne passage à d'importants déblais. Les tranchées de tête ont été poussées vigoureusement, et l'on est entré en galerie des deux côtés.

D. *Ligne de la Broye.* Les terrassements et ouvrages d'art ont marché de telle façon que nous sommes sûrs d'être prêts avant la Compagnie de la Broye. — Il en est de même pour les bâtiments.

* * *

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 2me dizaine du mois de novembre 1874.

67,800 voyageurs	frs.	108,500. —
350 tonnes de bagages, chiens	„	10,500. —
21,900 tonnes de marchandises, etc.	„	169,000. —
	frs.	288,000. —
Recettes de la dizaine correspondante de 1873	„	302,000. —
Différence	frs.	14,000. —
Recettes à partir du 1er janvier 1874	frs.	10,680,267. 65
„ „ „ „ 1er „ 1873	„	10,556,056. 12
Différence	frs.	124,211. 53

* * *

Lausanne-Echallens. Recettes du 11 au 20 novembre 1874:

2,655 voyageurs	frs.	1,600. 45
bagages, marchandises, petit bétail, etc.	frs.	248. —
	frs.	1,848. 45
Du 1er janvier au 10 novembre 1874:		
92,692 voyageurs, etc.	frs.	51,022. 75
95,347 voyageurs, etc. Total général	frs.	52,871. 20

* * *

Bund und Cantone.

Bundesrath. Sitzung vom 23. November. Der Bundesrath hat aus den Jahresberichten einiger Bahnverwaltungen und aus andern Quellen erfahren, dass die Bestimmung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes betreffend Freigebung des dritten Sonntages für die Bahnbeamten und Angestellten immer noch sehr verschieden ausgelegt und vollzogen wird; er erlässt daher an die schweizerischen Eisenbahndirectionen die Einladung zur Berichterstattung darüber, ob ihr gesammtes Personal die durch den erwähnten Gesetzesartikel vorgeschriebene Sonntagsruhe geniesse, eventuell auf welche Classe von Angestellten die betreffende Vorschrift noch keine Anwendung finde und welches die entgegenstehenden Gründe seien. Dabei sollen die Directionen anführen, ob auch dem zahlreichen Corps der Wagenschieber, Manövristen u. s. w., überhaupt des zwar mit Taglöhnen bezahlten, aber wirklich doch ständigen Personals eine regelmässige Sonntagsruhe zu Theil wird, ohne Verzichtleistung auf den betreffenden Taglohn.

Der Direction der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn bewilligt der Bundesrath kraft Art. 3 und 4 des Eisenbahnpfandrechtsgesetzes und nach stattgehabter Ausschreibung im Bundesblatt die Bestellung eines Pfandrechtes im ersten Range auf besagte Eisenbahn in ihrem jeweiligen Bestande, soweit sie auf Schweizergebiet liegt, zur Sicherstellung eines durch ein Bankconsortium versprochenen 5% Anleihens von 5 Millionen Franken, welches zur Vollendung und Betriebseinrichtung der Eisenbahn verwendet werden soll.

— Sitzung vom 25. November. Die schweizerische Gesellschaft für Localbahnen in Basel wünscht, die Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell in ihrem jetzigen Bestande im ersten Range zu verpfänden, behufs Sicherstellung eines Anleihens von 1,900,000 Fr., wovon 700,000 Fr. laut Vertrag vom 27. November 1872 appenzellische Interessenten zu leisten und theilweise (300,000 Fr.) bereits einbezahlt, die übrigen 1,200,000 aber der Basler Bankverein und Betheiligte übernommen haben, und welches zum Ausbau der verpfändeten Linie bestimmt ist. Auf gestelltes Ansuchen erlässt der Bundesrath gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen eine daherige Bekanntmachung im Bundesblatt mit Fristansetzung bis 19. December 1874 für die Anbringung allfälliger Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung.

— Sitzung vom 26. November. An die durch den Rücktritt des Herrn Pümpin erledigte Stelle eines Central-Ingenieurs für das Betriebsmaterial ist Hr. Heinrich Keller von Wülflingen (Zürich) gewählt worden.

Der Bundesrath hat die Finanzausweise der Nordostbahn-Direction für die Eisenbahn Ziegelbrücke-Näfels und des leitenden Ausschusses der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil als rechtzeitig und genügend anerkannt, sowie die Statuten der letztern Gesellschaft vom 29. Mai 1873 genehmigt.

— Sitzung vom 28. November. Der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts im ersten Range zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von 10 Millionen Franken in üblicher Form bewilligt.

Aus dem Verzeichniss der Verhandlungsgegenstände der ordentlichen am 7. December nächsthin beginnenden Wintersession haben wir zu notiren:

9. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition der Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Anhängig beim Nationalrath.)

10. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. (Anhängig beim Nationalrath.)

11. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizer. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. (Anhängig beim Ständerath.)

12. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex. (Anhängig beim Ständerath.)

13. Botschaft vom 16. October 1874 betreffend Concessionsänderung der Bahn Croy-Allaman. (Anhängig beim Nationalrath.)

14. Botschaft und Concessionsentwurf für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.

15. Bo schaft betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Bötzenegg-Nordostbahn (Rupperswyl).

20. Botschaft vom 28. October 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial. (Anhängig beim Ständerath.)

21. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)

22. Botschaft und Postvereinsvertrag, abgeschlossen vom Postcongresse in Bern im October 1874.

23. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit Belgien, betreffend Geldanweisungen.

24. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit den Niederlanden betreffend Geldanweisungen.

27. Recurs der Regierung des Cantons Tessin gegen Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, betreffend cantonale Consumosteuer auf eingeführten Eisenbahnmaterialien. (Anhängig beim Nationalrath.)

Luzern. Regierungsrath, 25. November. Dem schweizerischen Eisenbahn-Departement wird mitgetheilt, dass man sich mit dem von ihm zur Vernehmlassung übermachten Gesuch der schweiz. Centralbahn um Gestattung der Vereinigung der Station Melchnau und der Haltstelle St. Urban zu einer gemeinsamen Station Melchnau-St. Urban bei Kleinroth einverstanden erklären könne, hingegen gegen ein weiteres Verschieben der letztern noch mehr nach Süden Einsprache erheben müsste.

Schwyz. Der am 2. December zusammentretende Cantonsrath hat ein Gesuch der Gründungsgesellschaft der Zürichsee-Gotthardbahn um Subventionirung von Seite des Staates zu behandeln.

St. Gallen. Der Grosse Rath erkannte Tagesordnung über die Motion des Generaldirectors der Vereinigten Schweizerbahnen, Wirth-Sand, betreffend gesetzliche Regulirung der staatlichen Betheiligung bei Eisenbahnunternehmungen.

— In der Sitzung vom 25. d. lag dem Grossen Rathe der Beschlussesentwurf und die Botschaft des Regierungsrathes bezüglich der Subvention an die Zürichsee-Gotthardbahn vor. Derselbe geht auf Gewährung einer Subvention von Fr. 600,000 in Actien unter folgenden Bedingungen:

a) dass dem Canton eine vom Regierungsrathe zu wählende Vertretung in dem Verwaltungsrathe eingeräumt werde;

b) dass die Zürichsee-Gotthardbahn sich verpflichte, gleichzeitig mit der Erstellung eines Eisenbahndammes über den Zürichsee bei Rapperswyl und in Verbindung mit demselben auch einen Strassendamm, entsprechend den hierüber bestehenden und allfällig noch zu erlassenden eidgenössischen und cantonalen Vorschriften, in alleinigen Kosten zu erstellen;

c) dass der am 11. Juni 1870 decretirte Staatsbeitrag von Fr. 80,000 an den Seedamm mit der obigen Actienbetheiligung dahinfalle;

d) dass die politische Gemeinde Rapperswyl sich verpflichte, den Unterhalt des Strassendammes zu übernehmen, wogegen derselben die vom Bunde in Aussicht gestellte Subvention von Fr. 100,000 unverkümmert überlassen wird;

e) dass die Einzahlungen auf die zu zeichnenden Actien erst geleistet werden dürfen, wenn der Bundesrath die Bausumme festgesetzt und den Nachweis über das Vorhandensein derselben als geleistet erklärt haben wird.