Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 15

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Beschädigung des Fahrmaterials (§ 19). „Für „das Zerbrechen von Fensterscheiben, sowie für das Beschmutzen „des Innern der Wagen oder sonstige Beschädigungen irgend „welcher Art haben die Fehlbaren Schadenersatz zu leisten.“ — Diese Schadenersatzleistungen führen oft zu unliebsamen Scenen zwischen dem Fehlbaren und dem Dienstpersonale und zwar meistens in Folge der Höhe des Schadenersatzbetrages. Die Anbringung eines Tarifes für solche Beschädigungen in jedem Personenwagen würde hier eine Besserung bringen, und es sollte demgemäss das Transportreglement hierüber eine Vorschrift enthalten. —

Tabacrauchen (§ 24.) — Wenn wir gegen die Begünstigung der Raucher in den Eisenbahnwagen sprechen, so thun wir es bloss, um unsere Seele zu retten; um jedoch allmälig das Rauchen in den Wagen auf ein Minimum zu beschränken dürfte die allmälige Vermehrung der Nichtraucher-coupé's das beste Mittel abgeben; so dass diese Passion schliesslich mit viel zu viel Entsagungen verbunden ist, um noch lange reizvoll zu bleiben. — St.

* * *

ETAT
DES
TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 30 Septembre 1875.

La distance entre la tête du tunnel à Gœschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison		*Embouchure Nord* — Goeschenen			*Embouchure Sud* — Airolo			Total fin Septembre
		Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	
Galerie de direction	longueur effective, mètr. cour.	2450.8	125.9	2576.7	2199.5	103.2	2302.7	4879.4
Elargissement en calotte,	longeur moyenne, „ „	1112.9	56.7	1169.6	836.0	39.0	875.0	2044.6
Cunette du strosse,	„ „ „ „	1133.0	66.4	1199.4	653.0	46.0	699.0	1898.4
Strosse	„ „ „ „	418.4	45.1	463.5	362.0	16.0	378.0	841.5
Excavation complète	„ „ „ „	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0
Maçonnerie de voûte,	„ „ „ „	560.0	24.0	584.0	728.5	37.5	766.0	1350.0
„ du piédroit Est,	„ „ „ „	268.0	50.0	318.0	101.9	—	101.9	419.9
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	181.2	33.3	214.5	537.4	45.8	583.2	797.7
Aqueduc,	„ „ „ „	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0
Ouvriers occupés en août	nombre moyen	—	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „	„ max.	—	—	—	—	—	—	—

Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 11. October 1875.

Der Bergbahngesellschaft Rorschach-Heiden wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts ersten Ranges zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von Fr. 800,000 bewilligt; die Einsprachefrist läuft mit dem 3. Nov. 1875 zu Ende.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardbahn. Hr. Ständerath Hold hat seine Untersuchung in Betreff der Göschener Unruhen beendet und dem Bundesrath deren Ergebniss bereits mitgetheilt.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 26,70 M., Airolo 24,50 M., Total 51.20 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,30 M.

Schweizer. Steinkohlenbohrgesellschaft. Der letzte Bericht schloss mit dem 30. Sept. und bei 373,38 M. Tiefe. Unmittelbar auf den Monatsübergang zeigte sich in der geognostischen Beschaffenheit des Gesteins eine Aenderung, welche vielleicht am besten als eine Bettung grosser Urgebirgsschollen in einer ausserordentlich weichen, mit Glimmer und Kalktheilen vermengten fast plastischen Thonmasse charakterisirt wird. Von 376,42 M. an trat sodann der Bohrer in einen harten Diorit, nachher in einen weicheren Dioritschiefer, der bis zur Tiefe von 400,51 M., die am 7. Oct. Abends — Schluss unserer Nachrichten — fortdauerte. Das weitere Vorrücken wird zeigen, ob wir es hier mit einem blossen Gange von eruptivem Gesteine, wie der Dioritgang in dem Kohlenflötze von Ronchamp, zu thun haben. Aus einem solchen Gange könnte der Bohrer wieder in die Fortsetzung der Permischen Schichten und sodann in den Kohlensandstein gelangen. Angesichts dieser Verhältnisse wurde die ganze Woche langsam und mit grosser Vorsicht gearbeitet. Auch wird jetzt eine Verrohrung der obgenannten weichen thonigen Schichten nothwendig.

Schweizerische Centralbahn. Zur Richtigstellung der bezüglichen Mittheilung in letzter Nummer theilen wir mit, dass das Directorium der Centralbahn keineswegs gegen die Erstellung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes an der Halde in Luzern Einwendung erhoben hat, sondern nur verlangt, dass der Bundesrath die Plangenehmigung für den Haldenbahnhof so lange nicht ausspreche, bis auch über die Verbindung dieses Bahnhofes mit den in Luzern bereits stehenden Bahnen von der Gotthardbahn Vorlage gemacht sei. Dabei waltete die Ansicht, dass der Gotthardbahn, als neu einmündender Bahn, die Verpflichtung zufalle, diese Verbindung herzustellen, und es daher unzulässig erscheine, den Haldenbahnhof einseitig genehmigen zu lassen ohne gleichzeitige Festsetzung der Verbindungslinie nach dem Untergrund und einer dortigen Station, in welche zunächst die drei in Luzern schon im Betrieb befindlichen Bahnen einzumünden hätten.

Nordostbahn. Am 15. l. M. wird der Fahrdienst zwischen Zürich und Glarus längs des linken Zürichsee-Ufers wieder eine günstigere Gestaltung erhalten, als ihm bisher in Folge der Unterbrechung in Horgen gegeben werden konnte. Es werden in jeder Richtung (Zürich-Glarus und vice-versa fünf directe Curse eingerichtet werden (Zürich-Horgen per Eisenbahn, Horgen-Wädensweil per Dampfboot in unmittelbarem Anschluss an die Bahn, Wädensweil-Glarus per Bahn, ebenso in umgekehrter Richtung.) Ueberdies cursirt ein Localzug Wädensweil-Glarus und zurück.

Simplonbahn. Nach der „Gaz. de Lausanne“ hat der Verwaltungsrath der Simplonbahngesellschaft am 4. Oct. von dem statutengemässen Rechte der Selbstergänzung Gebrauch gemacht und sich durch die HH. Professor Colladon in Genf und L. Cahen d'Anvers in Paris ergänzt. Der Verwaltungsrath hat damit die statutengemässe Anzahl von 15 Mitgliedern erreicht. Im Weitern wurde beschlossen, einen Director an die Spitze der Unternehmung zu stellen und Hr. Dubochet beauftragt, in dieser Richtung Hrn. Bundesrath Cérésole Eröffnungen zu machen. Herr Cérésole soll den neuesten Nachrichten zufolge die Stelle angenommen haben — So wäre denn wieder ein guter Eidgenoss an einer fetten Pfründe versorgt; wenn es aber mit unsern Eisenbahnen und ihrem Credite immer mehr bergab geht, so soll man sich dessen nicht wundern. Wir können dem Simpl oncomité zu seinem Präsidenten nicht gratuliren, er ist in Frankreich so wenig beliebt, dass es ihm leichter sein wird, das französische Capital von dieser Unternehmung fern zu halten, als solches für dieselbe zu interessiren.

Unfälle.

Emmenthalbahn. Den 8. October Abends entgleiste auf der Station Derendingen ein Zug, ohne dass dabei ein weiteres Unglück sich ereignete, als dass die Reisenden mit dem eine Stunde später anlangenden Zug der Centralbahn nach Solothurn reisen und ein Abendzug ausgesetzt werden musste. Auch das Rollmaterial nahm keinen besondern Schaden. Der Unfall soll durch Arbeiten auf der Bahnlinie veranlasst sein. Eine Expertise darüber hat bereits stattgefunden.

— Beim Sprengen an der Eisenbahnlinie Wald-Fischenthal wurde ein Arbeiter von einem Stein so unglücklich an den Kopf getroffen, dass an seinem Aufkommen gezweifelt wird.

* * *

Eisenpreise.

London den 8. October 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter		Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7	Kilogr.	Fr. 165,60 - 171,60	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,8 - 37,3	„	„ 171,60 - 175,70	dito
Street rails			„ 181,70 - 200,80	Wales
Steel rails			„ 225,90 - 237,90	Wales
dito			237,90 - 263	Tyne und East.

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