

# Situation des chemins de fer français

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 19

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2123>

## **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.

über dem höchsten Wasserstand des See's, welche Höhe sich indessen nach der Dampföhre wird richten müssen.

Mit Ausnahme eines 150 m. langen unter einem Felsenkopf durchführenden Tunnels bei Kilom. 20,700 auf dem linken Ufer und des Tunnels durch die obere Nase bei Kilom. 22,70 auf dem rechten Ufer ist der Bau der Verbindungsbahn mit keinen Schwierigkeiten verbunden.

Für den Betrieb werden die Locomotiven und das übrige Betriebsmaterial der beiden beteiligten Bahngesellschaften benutzt werden, so dass für dieses Verbindungsstück besondere Anschaffungen überflüssig scheinen. Die Fahrgeschwindigkeit zwischen Stanz und der Anschlussstation der Zürichsee-Gottthardbahn kann mit Inbegriff der Trajectirung auf 20 Kilom. per Zeitstunde normirt werden.

**Kostenvoranschlag.**

Die Gesamtlänge der projectirten Verbindungslinie beträgt nach obigem Bericht 8,6 Kilom., wovon auf die eigentliche Bahn 7,3 Kilom. fallen.

**Anlagekosten.**

Die Anlagekosten der Bahn berechnen sich per Kilometer wie folgt:

Allgemeine Verwaltung, Vorarbeiten etc.	Fr. 7,000
Grunderwerb . . . . .	„ 18,000
Unterbau . . . . .	„ 48,000
Oberbau . . . . .	„ 40,000
Hochbau . . . . .	„ 8,000
Einfriedigungen, Signale etc. . . . .	„ 4,000
Verzinsung des Bau capitals . . . . .	„ 10,000
Unvorhergesehenes . . . . .	„ 10,000
	Fr. 145,000

Somit stellt sich der Devis für die Bahnlänge von 7,3 Kilometer auf Fr. 1,058,500

Dazu kommen die im kilometrischen Voranschlage nicht aufgenommenen Zuschlagskosten für die beiden Tunnels und die Dampföhre:

Tunnel an der untern Nase, 150 m. lang, zu Fr. 800	„ 120,000
Tunnel an der obern Nase, 490 m. lang, zu Fr. 900	„ 441,000
Dampföhre sammt Landungsbrücken, rund . . .	„ 680,000
Hafenarbeiten . . . . .	„ 80,000

Total Fr. 2,379,500

oder rund Fr. 2,400,000.

Rollmaterial ist keines zu berechnen, indem, wie in obigem Bericht erwähnt, die 7,3 Kilometer mit dem Material der beiden Bahngesellschaften betrieben werden sollen.

Die Bauvorlagen werden gleichzeitig mit denjenigen der Brünigbahn gemacht werden; ebenso wird auch der Vollenendungstermin mit demjenigen dieser Linie zusammenfallen.

In Betreff des muthmaasslichen Ertrages ist zu bemerken, dass derselbe die Rendite der dieses Verbindungsstück ausführenden und betreibenden Bahngesellschaften heben und, weil es keine selbstständige Bahn bildet, sich nach dem Ertrag der letztern richten wird.

\* \* \*

**Diensteskündigung.** Die K. K. österr. General-Inspection der Eisenbahnen gibt in einem speziellen Falle bekannt, dass sie nicht nur in Fällen der im Disciplinarwege verfürgten strafweisen Entlassungen, sondern auch bei vorkommenden Beschwerden über Diensteskündigungen auf der Vorlage der Acten zu bestehen berechtigt sei, weil es eine aus der Wahrung des allgemeinen Interesses der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs entspringende Pflicht derselben sei, sich in vorkommenden Fällen aus den bezüglichen Acten die Ueberzeugung zu verschaffen, ob von den Bahnverwaltungen nicht nur bei Ausübung der Disciplinargewalt, sondern auch bei der Lösung der Dienstverträge im Kündigungswege etwa in einer Weise vorgegangen werde, welche dem Personale gegründeten Anlass zur Entmuthigung und Unzufriedenheit bieten könnte. Das wäre werth, auch bei uns nachgeahmt zu werden.

\* \* \*

**Situation des chemins de fer français** au 31. Décembre 1873. Le ministère des travaux publics vient de publier un volume de documents statistiques où se trouve indiquée la situation des chemins de fer français au 31. décembre 1873.

A cette époque, le réseau français comprenait 27,164 kil., dont 23,360 de lignes d'intérêt général, 3,625 de chemins d'intérêt local et 179 de chemins industriels.

En outre, 620 kil. étaient décrétés, mais non encore concédés.

Sur les 23,360 kil. de chemins d'intérêt général, 18,553

étaient en exploitation, 4,251 étaient en construction et 556 kil. n'étaient encore concédés qu'éventuellement.

Les chemins de fer d'intérêt local, qui étaient au nombre de 105, se développant dans 37 départements, n'avaient encore que 1,266 kilom. exploités.

Le nombre des kilomètres exploités sur le réseau français, y compris 163 kil. de chemins industriels en plein exercice, était donc, au 1er janvier 1874, de 19,982 kil.

Nous venons de dire que le réseau des chemins de fer d'intérêt général comprenait 23,360 kil. Ce chiffre se décompose ainsi:

	En exploitation	En construction ou concédés éventuellement	Totaux
Nord	1.619	370	1.989 k.
Est	2.239	393	2.632
Ouest	2.491	422	2.913
Orléans	4.153	197	4.350
Lyon	4.927	1.313	6.240
Midi	1.934	639	2.573
Charentes	347	302	649
Nord-Est	19	270	289
Compagnies diverses	824	901	1.725
Ensemble	18.553	4.807	23.360 k.

Sur les 20.697 kil. appartenant aux six grandes Compagnies 9,254 kil. figurent dans l'ancien réseau, 8,977 dans le nouveau et 301 kil. dans le réseau spécial, savoir:

	Ancien réseau	Nouveau réseau	Réseau spécial
Nord, kil.	1.176	655	158
Est	533	2.083	„
Ouest	900	2.013	„
Orléans	2.017	2.136	„
Lyon	3.832	952	143
Midi	796	1.138	„

Onze Compagnies de chemins de fer d'intérêt général ont ouvert des lignes à l'exploitation pendant l'exercice 1873.

Le total des kilomètres inaugurés est de 728, qui se répartissent ainsi qu'il suit:

Nord-Est . . . . .	19 kil.
Est . . . . .	73
Orléans à Châlons . . . . .	157
Vendée . . . . .	75
Ouest . . . . .	80
Lyon . . . . .	102
Midi . . . . .	36
Médoc . . . . .	20
Dombes et Sud-Est . . . . .	3
Charentes . . . . .	72
Orléans . . . . .	79

Voici, par ordre de dates, la nomenclature des lignes ouvertes en 1873 avec l'indication des Compagnies auxquelles elles appartiennent;

- 9 mars. Gravelines à Watten (Nord-Est) 18 kil.
- 13 avril. Neufchâteau à Vaucouleurs (Est) 32 kilomètres.
- 6-26 mai. Sens à Coolus (?) (Orléans à Châlons) 157 kilomètres.
- 10 — Bressuire à Thouars (Vendée) 29 kil.
- 15 — Caen à Berjou Pont-d'Ouilly (Ouest) 46 kil.
- 19 — Le Cailar à Sainte-Cézaire (Lyon) 19. kil.
- 19 — Lunel à Aigues-Mortes (Lyon) 13 kil.
- 26 — Le Cheval-Blanc à Miramas (Lyon) 33 kil.
- 7 juin. Verdun à Conflans (Est) 41 kil.
- 17 — Montrejean à Bagnères-de-Luchon (Midi) 36 kil.
- 27 — Conflans à la frontière allemande (Est) 12 kil.
- 1er juillet. Pouillac à Saint-Germain-d'Esteuil (Médoc) 15 kil.
- 11 août. Thouars à Chinon (Vendée) 46 kil.
- 6 septembre. Saint-Germain-d'Esteuil à Lesparre (Médoc) 5 kilomètres.
- 10 novembre. L'Abresle à Saint-Bel (Dombes Sud-Est) 3 kil.
- 16 octobre. Montendre à Saint-Mariens et à Blaye (Charentes) 42 kil.
- 20 — Cravant à Avallon (Lyon) 37 kil.
- 3 novembre. Orléans à Gien (Orléans) 61 kil.
- 22 décembre. Neufchâtel-en-Bray, à Dieppe (Ouest) 34 kil.
- 29 — Castillon à Saint-Antoine-Port-Saint-Foy (Orléans) 18 kil.
- 29 — La Rochelle à Rochefort (Charentes) 30 kil.

A suivre.

\* \* \*