

Verhandlungen der Bundesversammlung: Budgetberatung Eisenbahn- und Handelsdepartement

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 27

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2205>

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.

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift

Journal hebdomadaire suisse

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 29. December 1874.

No. 27.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements et annonces.

der Redaction nicht nur in Aussicht steht, Techniker aller Branchen als Mitarbeiter zu gewinnen, sondern auch die Schweizerischen Techniker unter sich zu lebhaftem gegenseitigem Verkehr zu veranlassen.

Die leitende Redaction:
Arnold Steinmann.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreichisch-Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Zollansätze für das Eisenbahnmateriale. — St. Gotthard. Rapport mensuel Nr. 23. — Welt-Postvereinsvertrag. — Postalisches. — Bötzbühlbahn. — Voralberger Bahn. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Stellenvermittlung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

Die Redaction der „Eisenbahn“

an die
verehrlichen Leser!

Die Wochenschrift „Eisenbahn“ wird mit dem neuen Jahrgange im Allgemeinen dieselben Ziele im Auge haben, welche im Avis der ersten Nummer angedeutet worden sind, und somit besonders zwei Aufgaben zu lösen suchen, nämlich

erstens möglichst vollständig alle das schweizerische Eisenbahn- und Verkehrswesen betreffende Daten sammeln, und

zweitens theils Originalabhandlungen von dazu berufenen Männern, theils Auszüge aus der technischen Literatur über Eisenbahn- und Verkehrswesen überhaupt bringen, wobei Post-, Telegraphen-, Schiffahrts- und Strassen-Wesen nicht ausgeschlossen sein soll.

Wir hoffen damit einem in der Schweiz oft empfundenen Bedürfniss entgegen zu kommen, und indem wir den administrativen sowohl als technischen Kreisen, sowie einem weitem gebildeten Leserkreis ein Gesamtbild der die Verkehrsanstalten betreffenden Fragen, und was damit zunächst zusammenhängt, zu bieten versuchen, haben wir die Nachsicht der Leser und Unterstützung durch Einsendungen um so nöthiger, weil unser Blatt — als das einzige Fachblatt in der Schweiz — gezwungen ist, so weit auseinander liegende Materien zu behandeln.

Wir beabsichtigen einerseits in immer directere Beziehungen zu den zuständigen Behörden und Verwaltungen zu treten, um zu möglichst zuverlässigen officiellen Mittheilungen zu gelangen und andererseits mit den schweizerischen Technikern und technischen Anstalten einen lebhaften Verkehr zu pflegen, um möglichst allseitig und fachmännische Behandlung des gebachten Stoffes zu sichern. Zu diesem Zweck hat die Redaction für den technischen Theil des Blattes von Neujahr ab die Gewinnung eines Ingenieurs in Aussicht genommen und ist mit dem Vorstande des Vereins ehemaliger Studirender der Eidgenössischen Polytechnischen Schule in Zürich in Unterhandlung getreten, durch deren günstige Abwicklung

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. Sitzung vom 17. December. Budgetberathung. Eisenbahn- und Handelsdepartement. Referent Droz. — Für die Ausgaben für die Eisenbahnabtheilung hat der Bundesrath Fr. 120,080, für die Handelsabtheilung Fr. 10,800 aufgenommen. Unter jenen Fr. 120,000 ist die Besoldung für Controlingenieure mit Fr. 30,000 enthalten. Die Commission schlägt Fr. 21,000 vor und verbindet damit folgendes Postulat: „Der Bundesrath wird eingeladen, durch ein Supplement zum Gesetz vom 22. Januar 1874 über die nöthige Anzahl und die Verpflichtungen der Controlingenieure auf dem Bureau des Eisenbahndepartements Bericht und Antrag vorzulegen.“

Mit 24 Stimmen wird dem Commissionalantrag zugestimmt, somit Fr. 21,000 aufgenommen und das Postulat genehmigt.

Die Commission beantragt sodann: „Der Bundesrath wird eingeladen, allgemeine Vorschriften zu entwerfen über die Anforderungen, welche an die Bahnen zu stellen sind, mit Bezug auf Instandhaltung der Linien, deren Ausbau, deren Betriebsmaterial und die Aufsicht über die Angestellten.“

Mit 16 gegen 14 Stimmen wird das Postulat verworfen.

Beim Post- und Telegraphendepartement konnte Borel mit seinen Auseinandersetzungen die von der Commission beantragte Herabsetzung der Ansätze für Postmateriale und Transportkosten verhindern, nicht aber die Annahme folgenden Postulates: „Der Bundesrath wird eingeladen, den bereits mitgetheilten Entwurf über das Postregalgesetz in dem Sinne zu ergänzen, dass darin auch die Organisation der gesammten Verwaltung aufgenommen wird, oder aber ein besonderes Gesetz hierüber vorzulegen.“ Die Bureaustimmen wurden von Fr. 440,500 auf Fr. 430,000 reduziert, so dass nun der Gesamtansatz für Posten und Telegraphen Fr. 16,490,140 beträgt. Weitere Postulate zu diesem Departement und das Militär kommen morgen an die Reihe.

Sitzung vom 24. Dec. Differenzen beim Budget. Es bestehen hier noch zwei Differenzen und zwar bei dem Posten für Controlingenieure und für Remontendepots.

In beiden Beziehungen wird den gestern vom Nationalrath gefassten Beschlüssen beigestimmt.

Die Verhandlungen werden hierauf ausgesetzt, bis der Nationalrath die noch bestehenden Differenzen ebenfalls berathen.

Nach Wiederaufnahme derselben eröffnet das Präsidium, dass beim Beschlusse betreffend Verzollung von Eisenbahnmateriale noch eine einzige Differenz bestehe. Der Nationalrath hat nämlich festgehalten, dass eiserne Brücken zu Fr. 1. 50 (statt zu 2 Fr.) zu verzollen seien.

Es wird dem Nationalrath zugestimmt. Damit besteht Uebereinstimmung.

Nationalrath. Abendsitzung vom 22. December. Antrag des Bundesrathes betreffend Uebergabe des Schneobruchs auf dem St. Gotthard an die Kantone Uri und Tessin. Namens der Commission beantragt hier Studer, den gestrigen Beschlüssen des Ständerathes beizutreten. — Wird beschlossen.

Eine Differenz mit dem Ständerath erhebt sich bei der Budgetberathung beim Eisenbahndepartement, wo bekanntlich der Bundesrath für die Besoldung von Controlingenieuren einen Credit von Fr. 30,000 verlangt hat, welcher vom Ständerathe aber auf Fr. 21,000 herabgesetzt worden ist. Die Commission will dem Ständerath beistimmen, und es benutzt ihr Berichterstatter Wirth-Sand die Gelegenheit, um dem Eisenbahndepartement

überhaupt die möglichste Oeconomie zu empfehlen. Wegen Unwohlseins des Departementsvorstehers verwendet sich B.-R. Borel aus den gleichen Gründen, welche von ihm im Ständerath schon vorgebracht worden, für den bundesrätlichen Ansatz, der mit 27 gegen 25 St. dann auch bewilligt wird.

Abend-Sitzung vom 23. Dec. Es kommt zuerst zur Behandlung der Bundesbeschlüsse betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial, bei welchem noch einige Differenzen mit dem Ständerathe bestehen. Namens der Commission beantragt Brunner, dem Ständerathe in allen Theilen beizustimmen. Zangger dagegen stellt den Antrag, in Festhaltung des frühern Beschlusses den Zoll für eiserne Brücken auf 1 1/2 Fr. per Zentner, den Zoll für Personenwagen auf 8 0/0 und für Gepäck und Güterwagen etc. auf 4 0/0 vom Werth herabzusetzen. — Diese letzten Anträge werden genehmigt.

Der nachträgliche Postvertrag zwischen der Schweiz und den Niederlanden, betreffend die Geldanweisungen, welcher vom Ständerathe gestern genehmigt worden, erhält auf Antrag der Commission (Berichterstatter Gonzenbach) ohne Weiteres auch die Sanction des Nationalrathes.

Der Vertrag lautet:

1) Der Maximalbetrag einer Postanweisung wird auf Fr. 500 festgesetzt, wenn dieselbe nach der Schweiz und auf fl. 250, wenn sie nach den Niederlanden ausgestellt ist.

2) Die in der Schweiz von jeder Geldsendung zu beziehende Gebühr wird auf 25 Cts. für je Fr. 25 oder Bruchtheil von Fr. 25 und in den Niederlanden auf 12 1/2 Cts. für je 12 1/2 fl. oder Bruchtheil von 12 1/2 fl. herabgesetzt.

Bezüglich der Concession für eine Eisenbahn von Chambsy an die schweizerisch-französische Grenze hat der Ständerath in seiner Sitzung vom 18. d. Mts. beschlossen, diesen Gegenstand zu nochmaliger Prüfung an den Bundesrath zurückzuweisen. Die Eisenbahn-Commission (Berichterstatter Stämpfli.) will diesem Beschlusse beipflichten, und es erklärt sich der Nationalrath damit einverstanden.

Auf Antrag der gleichen Commission und in Gutheissung der bezüglichen Beschlüsse des Ständerathes werden für nachbenannte Bahnunternehmungen die nachgesuchten Fristverlängerungen bewilligt: 1) Bauma-Wald, 2) Suhrenthalbahn, 3) Stäfa-Wetzikon, 4) Wohlen-Bremgarten, 5) Kloten-Zürich, resp. Neumünster, 6) rechtsufrige Zürichseebahn.

Sitzung vom 24. December. Es kommt zuerst der Beschluss betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial in Frage, wo auch heute der Zoll für Brücken mit 46 gegen 13 Stimmen laut den frühern Beschlüssen auf Fr. 1. 50 per Centner festgesetzt wird. Im Uebrigen wird ohne Widerspruch dem Ständerath beigegeben. (N. Z. Z.)

Zollansätze für das Eisenbahnmaterial. Der Nationalrath hat den Beschluss des Ständeraths betreffend die Verzollung des Eisenbahnmaterials in mehreren Punkten abgeändert. Wir setzen zur Vergleichung die Ansätze der beiden Räte nachstehend einander gegenüber:

Art. 1. Das Eisenbahnmaterial, welches in Folge Bundesbeschluss vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 eine Zollvergünstigung genossen und gemäss Bundesbeschluss vom 10. October 1874 einer Verzollung unterworfen werden soll, ist mit folgendem Eingangszoll zu belegen:

	National- rath. Per Centner. Fr. Rp.	Stände- rath. Fr. Rp.
I. Schienen:		
Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfsbahnen	— 30	— 30
Zahnstangen	2 —	2 —
II. Befestigungsmittel:		
Schwellen, eiserne, wie Schienen	— 30	— 30
Unterlagsplatten, Laschen und Schienenstühle	1 —	1 50
Schienen Nägel u. Laschenbolzen, Laschenschrauben und Muttern	1 50	1 50
III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen:		
Weichen und Kreuzungen	2 —	2 —
Herzstücke, allein	1 —	1 —
IV. Drehscheiben und Schieb- bühnen:		
Drehscheiben und Schiebbühnen	2 —	2 —
Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen	2 —	2 —
Räder, gusseisene, nicht montirte	1 —	1 —
V. Locomotiven, auch Tender:	2 —	2 —

National- Stände-
rath- rath-
Per Centner.
Fr. Rp. Fr. Rp.

VI. Locomotivbestandtheile:

Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	1 —	1 —
VII. Eiserne Brücken		
Schrauben und Nieten	1 50	2 —
Vorgearbeitete Eisenstücke	2 —	2 —
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif		
Eisenbahnwagen:		
Personenwagen	8 0/0	10 0/0
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport- und Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen (Rollwagen)	4 0/0	5 0/0
XI. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:		
Per Centner.		
Einzelne nach Vollziehungsverordnung	2 —	2 —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	1 —	1 —
X. Coke	— 15	— 15

Art. 2. Seit dem 19. Juli 1874 bezahlte Einfuhrzölle für Eisenbahnschienen, soweit sie den durch Anwendung dieses Tarifs sich ergebenden Betrag übersteigen, sind gegen Einsendung der Zollquittung und der anderen allfällig erforderlichen Nachweise vom Zolldepartement wieder zurückzuerstatten.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Publikation dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

(Die weitem Resultate der Berathungen der Bundesversammlung siehe in dem Berichte über die Berathungen.)

Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 octobre 1874. (Fin.)

**II. Lignes des vallées tessinoises.
a. Section Lugano-Chiasso.**

Le total des matériaux extraits pendant le mois d'octobre sur la section Lugano-Chiasso a été encore plus considérable que celui du mois précédent et a atteint le maximum des résultats obtenus depuis le commencement de la construction, soit un chiffre de 130,702 mètres cubes. Les travaux dont les résultats ont principalement contribué à faire obtenir un chiffre aussi élevé sont: les terrassements du remblai près de Capolago, comprenant environ 21,000 mètres cubes, la tranchée Nord devant le tunnel de Coldrerio, dont on a extrait environ 45,000 mètres cubes, et le remblai pour l'établissement provisoire de la station de Chiasso, qui entre dans le chiffre total du mois pour environ 23,000 mètres cubes. A la station de Lugano, le remblai pour la route d'accès a été poussé avec vigueur et a avancé rapidement. La place devant le bâtiment provisoire de réception a été établie dans les dimensions projetées. Les fondations d'une grande plaque tournante à la station de Lugano étaient achevées à la fin d'octobre.

L'échafaudage du pont sur la vallée de Tassino a été achevé le 21 octobre. On a commencé à monter les arches en fer, dont toutes les pièces se trouvaient amenées sur la place le 5 novembre.

Au tunnel de Paradiso, sur le IV^e lot, il restait peu de chose à exécuter pour que cette galerie pût être ouverte à une voie.

La galerie artificielle longue de 53 mètres qui se trouve sur le Ve lot, a été terminée, sauf le mur de tête au-dessus de l'entrée Sud.

Au tunnel de Bissone, sur le VI^e lot, le progrès obtenu a été supérieur à celui du mois de septembre, malgré de grandes difficultés provenant de la pression du terrain.

Aux deux tunnels de Marroggia et de Coldrerio, les prévisions pour l'avancement des travaux ont été pleinement réalisées.

Le montage des ponts en fer a continué régulièrement. Ils seront terminés en temps voulu.

On avait posé, à la fin d'octobre, 15,400 mètres courants de voies définitives, et le ballastage était également exécuté sur pareille longueur. Le 29 octobre, une locomotive, dont le transport de Camerlata à Capolago avait rencontré de grandes difficultés, a parcouru la section de Capolago à Mendrisio.

La température a été très-favorable à l'avancement des travaux en plein air, qui n'ont été interrompus par la pluie que pendant 8 jours.

Le nombre des ouvriers occupés aux terrassements et à la pose de la voie de la section Lugano-Chiasso a été en moyenne de 3441 par jour et, au maximum, de 3519 en un jour.

Les travaux des bâtiments de cette section ont fait beaucoup de progrès:

Au bâtiment définitif de réception de la gare de Lugano, dont la maçonnerie est achevée jusqu'à la hauteur du 1^{er} étage, on a travaillé à la maçonnerie des parois intérieures. On a exécuté les fondations du bâtiment provisoire et l'on a commencé à en monter la partie en bois. Quant aux bâtiments de réception des stations de Melide, Marroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna, la plupart avaient leur toiture posée et l'on y était occupé aux travaux d'achèvement intérieur.

On a presque terminé la toiture de la remise à locomotive de la station de Lugano et l'on y a construit un hangar à marchandises en bois. A Maroggia, on a terminé la pose de la toiture du hangar à marchandises et construit le quai de chargement. Au hangar à marchandises de Capolago il manque encore la charpente du toit; les hangars de Mendrisio et de Balerno