

# Bundesratsverhandlungen

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3896>

## **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.

nischen Theile der Graz-Raaber und der Oedenburg-Raaber Bahnen an sich; 2. die Westbahn assimiliert gleicher Weise die Braunau-Strasswalchner, und falls die Rudolf-Bahn nicht in der Lage befunden werden sollte, einen selbstständigen Stamm zu bilden, auch einen Theil dieser mit der Salzkammergut-Bahn, während der andere Theil der Rudolf-Bahn mit der Südbahn vereinigt würde; 3. die Franz Josef-Bahn acquirirt die böhmische West-, die Prag-Duxer, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener, Aussig-Teplitzer und Rakonitz-Protiviner Bahn; 4. die Nordwestbahn vollzieht die bereits geplante Fusion; 5. die Staatsbahn würde die Buschtiehrader, die böhmische Nord-, Turnau-Kraluper, Brünn-Rossitzer, den cisleithanischen Theil der Waagthal-Bahn erhalten; 6. die Nordbahn, ebenso die Friedländer, die Mährisch-schlesische Centralbahn und Mährisch-schlesische Nordbahn, den cisleithanischen Theil der Kaschau-Oderberger Bahn; 7. die galizischen und ruthenischen Linien nebst den cisleithanischen Theilen der nach Ungarn laufenden Bahnen werden mit der Carl Ludwig-Bahn zu einem Ganzen vereinigt und schliesslich 8. die Gruppe der Staatsbahnen formirt werden. Als schlechthin unausführbar kann ein solches grandioses Programm nicht bezeichnet werden; es fragt sich nur, ob die grossen Opfer, die da auf allen Seiten hiezu erforderlich wären, auch des zu erreichenden Zieles werth seien. Die Aufgabe, die sich Herr v. Nördling gestellt, bedarf einer Reihe von Jahren, vielleicht eines Decenniums, zu ihrer Lösung; hiemit ist die problematische Natur des Programmes genügend gekennzeichnet.

\* \* \*

### Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 24. September 1875. Der Bundesrath hat den Vierteljahrsbericht Nr. 10 über den Stand und Gang der Gotthardunternehmung bis Ende März 1875 zu Händen der Staatsregierungen entgegengenommen. Es ist dem Bericht auch die zweite Lieferung der geologischen Tabellen und Profile über den Gotthardtunnel beigegeben.

Der Bundesrath bewilligt die Eröffnung des Betriebes auf der Jurabahnstrecke Delsberg-Basel auf den 25. 1. M. mit einigen auf den Befund der eidg. Experten für Untersuchung und Erprobung der Bahnlinie gegründeten Vorbehalten und Bedingungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 27. Sept. 1875. Die vom Directorium der Schweiz. Centralbahn eingereichten Pläne für die Bauausführung der Einmündung der Gäubahn in den Bahnhof zu Olten und über die Anlage des Bahnhofes besagter Bahn in Solothurn haben die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 30. Sept. 1875. In die eidg. Schätzungscommission für die rechtsufrige Zürichseebahn wurden gewählt:

Vom Bundesgericht als I. Mitglied: Hr. alt Nationalrath Häberlin in Berg (Thurgau); als dessen Ersatzmänner: Hr. Oberstlieut. Jenner in Winterthur und Hr. Rathsherr Fridolin Tschudi in Schwanden (Glarus). Vom Bundesrath als II. Mitglied: Hr. Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau; als dessen Ersatzmänner: Hr. Zacharius Gisel, Regierungsrath in Schaffhausen und Hr. Carl Balthasar, Baumeister in Luzern.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 35,10 M., Airola 28,70 M., Total 63,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 9,11 M.

**Schweizer Steinkohlenbohrergesellschaft.** Unser vorwöchentlicher Bericht schloss mit der Tiefe von 833' ab. Die letzte Arbeitsschicht des Monats September (1. Oct. früh) erreichte die Tiefe von 1225'. Seit der Wiederaufnahme der Bohrungen am 22. Sept. Abends sind in 17 zwölfstündigen Arbeitsschichten 486' oder per Arbeitsschicht 28' 7", im Tage 57' 4" erzielt worden. Das Bohrloch ist in der vorzüglichsten Verfassung, geschlossenes Gestein ohne jeden Nachfall. Der Fels der letzten Woche war schöner bunter Thonschiefer, weniger gleichmässig als früher, sondern wechselnd mit Quarzconglomeraten. Die Gutatechnen ausgezeichnete Geologen, welche eben die Bohrstelle besucht haben, lauten sehr ermutigend dahin: dass der Abschluss der Permischen-Formation in der Nähe von 1500' und nachher der Beginn des Kohlensandsteins zu erwarten sind.

Das Executivcomité der Schweiz. Steinkohlenbohrergesellschaft bringt zur Anzeige, dass der freie Besuch der Bohrhütte in Rheinfelden aufgehoben werden müsse, dagegen wurden sämtliche Actionären der Gesellschaft, sowie den zuständigen Behörden persönliche Zutrittskarten zugestellt und die Anordnung getroffen; dass an Bergtechniker, Geologen und überhaupt an diejenigen Personen, welche in Folge ihrer Berufsstellung ein näheres Interesse für die Arbeiten haben, durch die Aargauische Bank auf schriftliche Anfragen Eintrittskarten abgegeben werden.

**Nordostbahn.** Im Dettenbergtunnel betrug Ende August die Totallänge des Richtstollens 1583,0 Meter (oder 87,9 % der Tunnellänge), diejenige des Vollaubruches 1219,76 (87,5 %), der Mauerung 1115,85 (82,5 %). In der Mauerung sind die Tunnelportale inbegriffen, von denen das östliche bis zur Höhe des Schlusssteines vollendet war, während das westliche unter starkem Druck bergmännisch betrieben wird und daher erst bis zum Gewölbring fertig ist.

Die Imprägniranstalt hat seit der Inbetriebsetzung im letzten Frühjahr bis Ende August 172,500 Schwellen imprägnirt.

**Fabrik für Eisenbahnmateriale in Bern.** In einer freien Versammlung der Actionäre der Fabrik für Eisenbahnmateriale wurden von den Herren Sensal Schmid und Ing. Thormann über die finanzielle und technische Lage

des Unternehmens beruhigende Aufschlüsse gegeben, nach welchen laut „Bern. Intell.-Bl.“ das Etablissement, so bald das nöthige Betriebscapital beschafft werden kann, einer bessern Zeit entgegen sehen dürfte.

Die „Handelszeitung“ berichtet nun, dass die Generalversammlung auf den 28. October einberufen werde, um die Liquidation zu beschliessen, falls die Subscriptionsen auf das Anleihen II. Hypothek nicht die zur Fortführung des Unternehmens gewünschte Summe erreichten.

**Wasserfallbahn.** Die Catastrophe in Reigoldswil ist eingetreten; die Tunnelbaugesellschaft hatte, wie die „Basell. Ztg.“ meldet, am Freitag und Samstag (24. und 25. Sept.) so wenig Geld für die seit 7 Wochen fälligen Arbeitslöhne und Kostgelder als vorher und es nahmen daher am Samstag Vormittag die Arbeiter eine die Ingenieure und Aufseher sehr bedrohliche Haltung ein. Auf den Bericht hievon sandte der Regierungsrath die HH. Major Gysin und Polizeilieutenant Brodbeck mit Vollmacht, zur Aufrechterhaltung der Ruhe Truppen aufzubieten. Der grösste Theil der Arbeiter nahm jedoch vor ihrer Ankunft Ingenieure, Aufseher und Bureauangestellte mit sich nach der Residenz, wo sie mehrere Stunden lang vor dem Regierungsgebäude blieben. Man sagt, die armen Leute hätten von Morgens 7 Uhr an nichts mehr genossen! Der Regierungsrath hatte schon am Morgen bei der Centralbahndirection energisch für die Arbeiter reclamirt und Abends halb 6 Uhr kam Hr. Director Adam mit dem Versprechen, dass die Direction die Lohnguthaben der Arbeiter und das Kostgeld für die von Unteraccordanten gehaltenen Arbeiter übernehme. Es wurde den Leuten per Mann Fr. 3 auf die Hand gegeben und dieselben ermahnt, zur Arbeit zurückzukehren.

Wie in Reigoldswil hatten auch die Tunnelarbeiter in Mümliswyl seit 6 Wochen von den Unternehmern keinen Lohn erhalten. In Folge dessen übernahm auf das Gesuch der Regierung jedoch die Centralbahn ebenfalls die Bezahlung des rückständigen Lohnes, wodurch die Ruhe wieder hergestellt wurde. In der Angelegenheit der Wasserfallbahn versammelte sich der engere Ausschuss des intercantonalen Gäubahncomites.

Nach diesen Vorgängen hat nun laut „Basellandschäftler“ die Tunnelbaugesellschaft Schneider, Münch und Jerscke die Zahlungen eingestellt und sich insolvent erklärt. Am Tunnel wird gegenwärtig nicht gearbeitet. Vom 1. October an wird die Bahndirection den Bau in Regie weiter führen.

Hr. Reg.-Rath Brosi hat bezüglich der Wasserfallbahn eine Erklärung abgegeben, wonach die solothurnische Regierung einem etwaigen Aufgebungsversuch der Centralbahn das Recht entgegensezt würde.

**Bahnhof Luzern.** Wie das „Vaterland“ vernimmt, hat nun auch die Centralbahn-Direction gegen den Plan der Gotthardbahn betr. Erstellung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes an der Halde beim Bundesrath energischen Protest erhoben und an Hand des Eisenbahngesetzes das Verlangen gestellt, dass die Gotthardbahngesellschaft ihrerseits angehalten werde, die Verbindung mit den bereits in Luzern ausmündenden Linien herzustellen.

**Nationalbahn.** Der Gemeinderath Lenzburg hatte jüngst beschlossen, die Einzahlungen an die Nationalbahn zu sistiren, bis über die Fortsetzung Zofigen-Lyss beruhigende Zusicherungen gegeben werden. In den letzten Tagen wurde nun dieser Sistirungsbeschluss wieder aufgehoben, nachdem Hr. Verwaltungsrath Hegner nähere Auskunft erteilte.

**Gotthardbahn.** Hr. Ständerath Hold hat seine Untersuchung in Betreff der Göscheneraffäre beendet und dem Bundesrath deren Ergebniss bereits mündlich mitgetheilt.

**Suisse-Occidentale.** Die Executivcommission wendet sich an die Regierungen von Waadt, Genf, Neuenburg und Freiburg, sie möchten so freundlich sein und der Kosten wegen auf ihre Vertretung im Verwaltungsrathe verzichten. Drei Cantone haben abweisend geantwortet; Freiburg wird voraussichtlich das gleiche thun.

**Brünigbahn.** Aus den jüngsten Verhandlungen des Brünigbahn-Comites wird dem „Oberland“ mitgetheilt, dass die Unterhandlungen mit den ausländischen Bauunternehmern noch nicht zum Abschlusse konnten gebracht werden. Auf der andern Seite aber hat sich nun auch die schweizerische Bau-gesellschaft in Bern bereit erklärt, Angebote für den Bau der Linie zu stellen. Sie hat bereits Ingenieure aufs Terrain geschickt, um alle Verhältnisse genau zu studiren und hofft sie auf Grund dessen bis Ende dieses Jahres definitive Offerten machen zu können, sofern wenigstens das Wetter für die Studien nur ein wenig günstig sich gestaltet.

Es wäre möglich, dass bei der Gelegenheit sich an dem Trace zwischen Meiringen und Diechtensmatt Abänderungen und Verbesserungen anbringen liessen, welche die bisherige Anschlagssumme nennhaft herabmindern und damit natürlich auch die Beschaffung des benötigten Capitals, das Zustandekommen der Linie erleichtern und beschleunigen würden.

In den letzten Tagen ist ein Bericht des Gründungscomité für die Eisenbahn Stühlingen-Beringen zu Händen der beteiligten Behörden und Landesregenden erschienen. Derselbe ist äusserst heissig und gründlich abgefasst und geeignet, einen Blick in die Bedeutung des Unternehmens zu gewähren.

### Unfälle.

**Schweizerische Centralbahn.** — Bahnhof Basel. — Am Donnerstag stürzte laut „Oberländer“ auf dem badischen Rangirbahnhof in Basel der Petroleumkeller des Hrn. Kibiger in Folge schlechter Bauart zusammen. Der verursachte Schaden soll beträchtlich sein.

**Vereinigte Schweizerbahnen.** — Bahnhof St. Gallen. — Den 2. Oct Morgens verunglückte auf dem St. Galler Bahnhof der Wagenschieber Jacob Imhof von Romanshorn, indem er zwischen 2 Wagen so eingeklemmt wurde, dass die Verletzungen wahrscheinlich seinen Tod zur Folge haben werden.

**Jura-Bern-Luzern-Bahn.** An derselben Stelle, wo vor ein paar Jahren einem Conducteur der Kopf förmlich weggerissen wurde, bei der kleinen Busswyl-Brücke, mit dem hart am Trace stehenden Eisengitter, wurde letzten Samstag neuerdings ein Conducteur mit zerschmettertem Kopfe aufgefunden. Der Verunglückte muss sich rückwärts schauend zu weit über die Treppe hinaus gebeugt haben.

\* \* \*

„Iron.“ The journal of Science, Metals and Manufactures, with which is incorporated the mechanics Magazine, established 1823.

CONTENTS of No. 142. October 2. — Female Ironworkers. — Some Recent Developments in the Technology of Iron. — Our Trade Summary. — Notes on Current Topics: Raising the Vanguard; The Regent's Park Explosion; „Standard“ Measures; A Railway Novelty; The Proposed Widening of London Bridge; Railway Statistics; The Perils of the Sea; Fugitive Slaves and Her Majesty's Ship. — A new Metal. — Haven's Circular