

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Chemins de fer de la Broye  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2037>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

rigkeiten ist ein Fortschritt von 2 m. per Tag noch ein befriedigendes Ergebniss. Man wird sich erinnern, dass beim Durchbrechen des Mont Cenis, in 2095 m. von der nördlichen Einmündung, man bis 2476 m. auf eine Quarzbank von 381 m. Dicke stiess, deren Durchbohrung 20 Monate in Anspruch nahm, was einen durchschnittlichen monatlichen Fortschritt von weniger als 20 m. ergibt.

Der Gesamtfortschritt im Monate August an beiden Enden ist sonach 181.05 m. oder 6 m. täglich. Am 1. September betrug die Gesamtlänge des Richtungsstollens 1246.20 m. in Göschenen und 1048.65 m. in Airolo, oder 2294.85 m. im Ganzen.

Ausser den vier neuen Systemen von Compressoren und Aspiratoren an jeder Mündung des Tunnels werden in diesem Augenblicke in Airolo bedeutende hydraulische Arbeiten ausgeführt. Wie man sich aus dem fünften Berichte des Bundesrathes überzeugen kann, boten die zur Speisung der bewegenden Turbinen der an beiden Tunnel-Enden nöthigen hydraulischen Installationen in Airolo viel grössere Schwierigkeiten dar, als in Göschenen. Während in Göschenen die Minimalwassermenge der Reuss zu 1200—2000 Liter geschätzt werden kann, beträgt diejenige der Tremola in Airolo oft nicht einmal 300 Liter, und ausnahmsweise in der kältesten Winterszeit nur 200 Liter. Um diese geringe Wassermenge nutzbar zu machen, musste man die ausserordentliche Fallhöhe von 181 m. erreichen. Der Tessin bietet nicht hinreichenden Fall dar.

Um den schweren Unannehmlichkeiten, welche in Airolo aus der geringen Wassermenge der Tremola hervorgehen können, vorzubeugen, und in Voraussicht beträchtlicherer mechanischer Installationen, die eine verhältnissmässig grössere Wasserkraft erfordern, entschloss sich der Unternehmer, eine neue Wasserleitung zu erstellen, an der man jetzt arbeitet. Das Wasser wird dem Tessin entnommen, nahe an der Fontanabücke im Bedretthal; es wird dasselbe durch einen hölzernen Canal von ungefähr 3 Kilom. Länge in ein Reservoir geleitet und von dort unter 9 Atmosphären Druck auf die Turbinen gerichtet durch eine Leitung aus Blech von 75 cm. Durchmesser und 700 m. Länge. Ueber jeder der bereits aufgestellten Turbinen wird eine zweite Turbine, welche durch die neue Leitung gespiesen wird, angebracht. Diese bedeutenden Einrichtungen werden mit Energie fortgeführt; die metallenen Leitungsröhren sind angekommen und Alles lässt hoffen, dass die Installationen bis im Winter fertig sein werden.

\* \* \*

**Chemins de fer de la Broye.** Le „Bulletin Suisse“ est en mesure de donner les renseignements suivants sur la prochaine émission d'obligations qui sera faite par la Compagnie de la Suisse Occidentale pour l'achèvement des lignes de la Broye.

Les lignes de la Broye ont été fusionnées avec celles de la Suisse Occidentale; la ligne dite longitudinale sur territoire vaudois et fribourgeois, soit Palézieux-Moudon-Payerne-Avenches-Morat-Fräschels, devait être construite à forfait par la Compagnie de la Broye et cédée à celle de la Suisse Occidentale pour le capital de 7,900,000 fr., fourni moitié en actions et moitié en obligations. Par le traité de fusion il était convenu que la Suisse Occidentale aurait à procurer le capital-obligations, sans être toutefois tenue de payer à celle de la Broye au-delà des sommes effectivement versées et dépensées en actions et subventions.

Maintenant que la construction de la ligne se poursuit avec activité, la Compagnie de la Suisse Occidentale sera prochainement appelée à faire à celle de la Broye des paiements sur le capital-obligations, et elle doit s'assurer ce capital par l'émission des titres qui le lui procureront. A cet effet un certain nombre de banques et de maisons suisses se sont chargées de cette émission et l'offriront au public aux conditions principales suivantes:

Le type choisi de ces obligations est celui des obligations Ouest-Suisse 1856-1857-1861, du capital de 400 francs, remboursables en 500 fr. par tirages au sort annuels, produisant 20 fr. d'intérêt payable par semestre les 1er janvier et 1er juillet.

La garantie spéciale de l'emprunt consistera dans l'hypothèque en premier rang qui devra être stipulée avant le 1er janvier 1875, de toute la ligne Palézieux-Fräschels et de ses dépendances, à l'exclusion du matériel roulant.

Le prix d'émission est fixé à 394 francs par obligation jouissance du 1er janvier prochain. 94 francs seront à verser en souscrivant et le solde à la convenance du souscripteur jusqu'au 31 mars 1875, mais en une seule fois pour chaque titre. L'escompte sera déduit aux taux de 5 0/0 pour les libérations qui auront lieu jusqu'au 31 décembre 1874 et le sous-

cripteur bonifiera l'intérêt au même taux pour les libérations qui ne s'effectuèrent qu'à dater du 1er janvier 1875.

La souscription s'ouvrira le 28 septembre courant pour se fermer le 2 octobre suivant.

Les souscriptions de 100 obligations recevront une bonification de 2 fr. par titre obtenu.

\* \* \*

## Bund und Cantone.

Nach Art. 12 des Staatsvertrages betreffend den Bau und Betrieb der Gotthard-Eisenbahn vom 15. October 1869 soll jedes Jahr zu einer bestimmten Zeit die Verification der Arbeiten von den beiden grossen Tunneln des Gotthard und Monte Cenere vorgenommen werden und der Bundesrath die beiden an dem betheiligten Staatsregierungen einladen, Abgeordnete für die dahierigen Verhandlungen zu bestellen. In Nachachtung dieser Bestimmung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 7. September die HH. Bundesrath J. Scherer als Vorstand des Eisenbahn- und Handelsdepartements und Gotthardinspector Koller als Abgeordnete für die diesjährige zweite Verification der Arbeiten am Gotthardtunnel bezeichnet und gibt dem italienischen Ministerium, sowie dem deutschen Reichskanzleramt davon mit dem Vorschlage Kenntniss, die Commission sei auf den 1. October nächsthin nach Airolo einzuberufen.

Der Bundesrath hat einem vom Eisenbahndepartement ausgearbeiteten Entwurf: Signalordnung für die schweizerischen Hauptbahnen, die Genehmigung erteilt. Ein Theil der Bestimmungen derselben tritt nach 6 Monaten in Kraft, bezüglich des Inkrafttretens der übrigen hat sich das Departement mit den Bahngesellschaften zu verständigen.

Im Laufe der letzten Juisession hat der Ständerath dem Bundesrath eine Eingabe der HH. Advocaten Christ in Basel und Désigneux in Genf betreffend internationale Vereinbarungen über gewisse Prinzipienfragen im Frachtverkehr überwiesen. Als solche bezeichnet die Eingabe:

- 1) den Gerichtsstand für Reclamation wegen Havarie und Verspätung;
- 2) gewisse einheitliche Formalitäten für Constaturung innerlicher wie äusserlicher Beschädigungen;
- 3) die Annahme des allgemeinen Satzes, dass der letzte Frachtführer für die Fehler der vorangehenden Frachtführer haftet, unter Vorbehalt seines Rückgriffes auf dieselben; ferner das für diesen Rückgriff geltende Verfahren;
- 4) die Grenzen der Haftbarkeit des Frachtführers, des ursprünglichen Spediteurs und der Zwischen-Spediteure.

Auf den Antrag des Eisenbahn- und Handelsdepartements hat der Bundesrath nunmehr beschlossen, der Anregung der HH. Designeux und Christ weitere Folge zu geben und die schweizerischen Gesandtschaften in Berlin, Paris, Rom und Wien anzuweisen, die Angelegenheit bei den resp. Regierungen zur Besprechung zu bringen und sie zur Mittheilung ihrer Ansichten über die Sache selbst sowohl als über die Anhandnahme und fernere Behandlung derselben zu veranlassen.

Je nach dem Verlauf der Verhandlungen über den Gesetzesentwurf in der Bundesversammlung wird der Bundesrath derselben über die von ihm in der Sache gethanen Schritte und deren Ergebnisse besondern Bericht erstatten.

Auf Ansuchen des Initiativecomités für eine Eisenbahn Thun-Konolfingen empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung, die in Art. 5, 46 der Concession vom 17. Sept. 1873 angesetzten Fristen für Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft für den Beginn der Erdarbeiten und die Vollendung der Bahn je um ein Jahr zu verlängern.

Auf Ansuchen der betr. Bahndirectionen haben das Bundesgericht und der Bundesrath unterm 9. Sept. die ihnen zustehenden Wahlen in die eidg. Schätzungscommissionen für nachverzeichnete Baunternehmungen wie folgt vorgenommen:

Gotthardbahn auf dem Gebiete des Cantons Luzern:

- |               |                                                  |
|---------------|--------------------------------------------------|
| 1. Mitglied   | Hr. Alt-Obergerichtspräsident Gemisch in Schwyz. |
| 1. Ersatzmann | „ Oberförster Ryniker in Aarau.                  |
| 2. „          | „ Baumeister Baur in Zürich.                     |
| 2. Mitglied   | „ Benedict von Arx, Nationalrath in Olten.       |
| 1. Ersatzmann | „ Heinrich Fenner, Oberst in Winterthur.         |
| 2. „          | „ Emil Probst, Baumeister in Bern.               |

Gäubahn und Wasserfallenbahn (erste auf Solothurner- und Berner-, letztere auf Berner- und basellandschaftlichem Gebiet):

- |               |                                                   |
|---------------|---------------------------------------------------|
| 1. Mitglied   | Hr. Oberrichter Wildi in Brugg.                   |
| 1. Ersatzmann | „ Oberst Flückiger in Aarwangen.                  |
| 2. „          | „ Nationalrath Graf in Liestal.                   |
| 2. Mitglied   | „ Nationalrath Friedr. Hertenstein, Winterthur.   |
| 1. Ersatzmann | „ Fridolin Schneider, Oberrichter in Aarau.       |
| 2. „          | „ Adam Haffter, Director im Strickhof bei Zürich. |

Langenthal-Wauwylbahn:

- |               |                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------|
| 1. Mitglied   | Hr. Oberförster Ryniker in Aarau.               |
| 1. Ersatzmann | „ Reg.-Rath Gysel in Schaffhausen.              |
| 2. „          | „ Oberförster Schlupe in Nidau.                 |
| 2. Mitglied   | „ Joh. Mooser, Bezirksstatthalter, Andelfingen. |
| 1. Ersatzmann | „ Obergerichtspräsident Schwegli in Bottingen.  |
| 2. „          | „ E. Vogt, Ammann in Grenchen.                  |

Der Eisenbahnunternehmung Bulle-Thun wird eine Fristerstreckung um je ein Jahr für die Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten und für den Beginn der Erdarbeiten bewilligt.

Der Bundesversammlung werden die Betriebsverträge der Rigibahn-Gesellschaft in Luzern mit der Arther Rigibahn-Gesellschaft für die Bahn Staffelhöhe-Kulm und mit der Regina Montium für die Bahn Kaltbad-Scheidegg zur nachträglichen Genehmigung in der Meinung empfohlen, dass die beiden letzten Gesellschaften für die resp. Bahnstrecken hinsichtlich der den Betrieb betreffenden concessionsgemässen und gesetzlichen Pflichten im Sinne des Art. 28 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 verantwortlich bleiben sollen.

Die am 10. Sept. in Bern unter Vorsitz des Chefs des schweizerischen Departements des Eisenbahnwesens stattgefundene Conferenz zur Besprechung der Bahnhofanlage Luzern, bei der die Regierung und der Stadtrath von Luzern und sämtliche interessirte Eisenbahngesellschaften vertreten waren, führte nach dem „Luz. Tagbl.“ zu keinem definitiven Abschlusse. Währendem die Bahn-Gesellschaften in einer Vorbesprechung sich