

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 3

## **Sonstiges**

### **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>**

Voici le devis approximatif des 6 kilomètres dont il s'agit :

<b>Terrains.</b>				
	m <sup>2</sup>	fr.	fr.	fr.
Commune de Genève	11,000 à	15,00	=	165,000
Commune du Petit-Saconnex	18,000 à	7,50	=	135,000
Commune du Prégny	15,000 à	5,00	=	75,000
Commune du Grand-Saconnex	22,000 à	3,00	=	66,000
				441,000
<b>Terrassement.</b>				
	m <sup>3</sup>	fr.		
	48,000 à	2,00		96,000
<b>Travaux d'art.</b>				
		fr.	fr.	
4 aqueducs de 0,60 d'ouverture		à 650,00	=	2,600
16 buses de 0,25 de diamètre		à 130,00	=	2,080
13,000 mètres cubes de murs		à 18,00	=	23,400
16 passages à niveau		à 200,00	=	3,200
5,000 m <sup>2</sup> de déviations de chemins		à 150,00	=	7,500
				38,780
<b>Voie courante et ballastage.</b>				
	m.	fr.		
	6,000 à	23,00		138,000
<b>Gares et stations.</b>				
Gare de Genève			=	80,000
Station du Petit-Saconnex			=	10,000
Station de Prégny			=	10,000
				100,000
<b>Mobilier et outillage.</b>				
Part proportionnelle				3,000
<b>Matériel roulant.</b>				
Part proportionnelle				60,000
<b>Etudes, Direction des travaux et Administration.</b>				
Part proportionnelle				24,000
<b>Imprévu.</b>				
Environ 10 % des sommes ci-dessus				89,220
				<b>Total 990,000</b>

soit 165,000 francs par kilomètre.

**Revenu brut.** — La recette probable du chemin de fer du pied du Jura peut être estimée, dès Ferney, d'après celle obtenue sur l'ancien Ouest-Suisse, réduite proportionnellement à la population de la contrée desservie, en en déduisant le produit du transit, et, pour plus de prudence, en prenant pour base les résultats de l'exercice 1864 le moins favorable de tous.

Quant à la section Genève-Ferney on peut l'assimiler au tronçon Genève-Versoix pour lequel, pendant ce même exercice, la recette brute pour le trafic local et celui avec les stations de l'Ouest-Suisse s'est élevée à 20,000 francs par kilomètre. Ce rendement kilométrique de 20,000 francs peut d'autant mieux être admis pour la section Genève-Ferney que la population y est beaucoup plus dense et que la concurrence de la navigation du lac, avec laquelle le Genève-Versoix avait à compter, n'y existe pas. Du reste il ne faut pas perdre de vue que les bois de chauffage et de charpente ainsi que les pierres de construction du Jura donneront lieu à de très-importants transports.

**Dépenses d'exploitation et rendement net.** — Il est évident que les frais d'exploitation ne peuvent être calculés pour le tronçon genevois isolément, aussi dirons-nous seulement que le devis de ces frais s'élève à 3,500 francs par kilomètre pour l'ensemble de la ligne, chiffre qui correspond à peu près aux 50 % de la recette brute moyenne prévue.

Pour la même raison il n'est pas non plus possible d'assigner un revenu net à cette section, dont les 2/3 de la recette proviendront du trafic entre Genève et le reste de la ligne.

**Délais pour le commencement et l'achèvement des travaux.** — Les délais fixés pour la partie de la ligne actuellement concédée peuvent être également admis pour le tronçon genevois, soit le 1 septembre 1876 pour le commencement des travaux et le 31 mars 1879 pour l'ouverture de l'exploitation.

Dressé à Lausanne le 8 janvier 1875, par l'ingénieur en chef soussigné

J. MOSCHELL.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Basel.** Eine Gesellschaft von Ausländern ist bei der Regierung von Baselstadt mit dem Gesuche eingekommen, zwischen dortigen Bahnhöfen und in den Strassen der Stadt Tramway's errichten zu dürfen. Die Regierung ist einstweilen nicht darauf eingetreten, sondern hat beschlossen, sich vorerst beim eidgen. Eisenbahndepartement zu erkundigen, wie ein solches Unternehmen sich zum Eisenbahnwesen, überhaupt den betreffenden Bundesgesetzen stellt.

**Nationalbahn.** Die Garantie-Verpflichtungs-Scheine betreffend Uebernahme des Obligationen-Capitals der Eisenbahn Winterthur-Zofingen sind nach dem „Aarg. Wochenblatt“ von Lenzburg und Zofingen nach Winterthur abgegangen, womit der Finanzausweis geleistet und mit dem Bau begonnen werden kann. Heute hat sich der leitende Ausschuss der Nationalbahn in Lenzburg versammelt.

Hr. Nationalrath Seiler in Interlaken hat den Vorschlag gemacht, über La Croix d'Arpille nicht bloss eine Strasse, sondern eine Eisenbahn anzulegen.

Eine Eisenbahn ist concedirt von Thun über den Brünig nach Stanz und an den See. Eine andere Linie geht von Brunnen nach dem Bodensee (Zürichsee-Gothardbahn). Diese beiden Linien werden durch eine Trajectanstalt verbunden, welche vom Bürgenstock (Untere Nase) nach dem Vitznauer Stock (Obere Nase) führt, und sich dem Gebirge entlang nach Brunnen zieht. Wenn also alle diese concessionirten Eisenbahnen zur Vollendung gelangen, so existirt eine ununterbrochene Bahn vom Bodensee durch das Herz der Schweiz nach Thun. Es handelt sich nun darum, diese Bahn dem Genfersee nahe zu bringen und hierin beruht das Project des Hrn. Nationalrath Seiler: mit einer Eisenbahn das Simmen- und Saanenthal hinauf zu fahren, den Col de Pillon und La Croix zu übersteigen, Ormont-dessus rechts lassend, ins Rhonethal nach Bex und St. Maurice hinunter zu gehen.

Beschlüsse der Eisenbahnversammlung in Wimmis, vom 10. Januar 1875:

- Die beiden Decrete über die Eisenbahnventionen und das vierjährige Budget werden, weil den Interessen des gesammten Oberlandes im Eisenbahn- und Strassenwesen in hohem Maasse entsprechend, zur oberländischen Volkssache erklärt.
- Jeder stimmfähige Bewohner des Oberlandes ist bei seiner Bürgerpflicht aufgefordert, sich bei der Abstimmung vom 28. Februar zu betheiligen und für die beiden Decrete zu stimmen.
- Zur Organisation und Leitung der Abstimmung wird bestellt:
  - Ein Centralcomite mit Sitz in Thun, bestehend aus den Herren: Engemann, Fürsprecher in Thun, Zyro, Nationalrath in Thun, Zürcher, Gemeinds-Präsident in Thun, Seiler, Nationalrath in Interlaken, Dr. Schmied, Grossrath in Wimmis, Hofstetter, Grossrath im Heustrichbad, v. Werdt, Nationalrath in Toffen;
  - für jeden oberländischen Amtsbezirk ein Bezirkscomite, bestehend aus Regierungs-Statthalter, Gerichtspräsident und den betreffenden Grossrathen; dasselbe kann sich nach Gutdünken ergänzen;
  - für jede Gemeinde speciell ein Untercomite, welches vom Bezirkscomite zu bezeichnen ist.

Die Tössthalbahn wolle statt der Billette das Markensystem einführen, eine Einrichtung, die bereits in Belgien besteht. Jede Marke stellt den Fahrpreis für einen Kilometer dar, und so viele Kilometer man durchfährt, so viele Marken hat man zu lösen.

**Waadt.** Da die Eisenbahngesellschaft von Paris-Lyon-Mediterranée die Inbetriebsetzung der Eisenbahnstrecke Vallorbes-Pontarlier über den vertragsgemässen Termin hinaus (1. Januar 1875) verzögert, so beschwert sich der Staatsrath darüber beim Bundesrath mit der gleichzeitigen Bitte, bei der französischen Regierung, die gewissermassen die Erfüllung der Paris-Lyon-Mediterranée-Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten garantirt hat, zu interveniren, dass der Betrieb dieser Bahnstrecke spätestens bis Ende März dieses Jahres eröffnet werden könne.

Die Centralbahnstation Bümpliz soll erweitert werden, wozu die Bahnverwaltung einen Credit von Fr. 9,200 ausgesetzt hat.

Im „Schaffh. Int.-Blatt“ lesen wir: Die Winterthur-Singen-Bahn überschreitet den Rhein zwischen Eitzweilen und Hemmshofen mittelst einer Brücke gerade an der Stelle, wo die Dampfschiffe wegen der eigenthümlichen Beschaffenheit des Rheinebottes ein nicht ungefährliches Fahrwasser zu passiren haben. Die Dampfboote sind nämlich gezwungen, unmittelbar oberhalb der projectirten Brücke vom rechten Ufer beinahe in einem spitzen Winkel an das linke Ufer zu fahren und, nachdem die Brücke passirt ist, sofort wieder an das jenseitige rechte Ufer zurückzukehren. Dieses Hinderniss ist so bedeutend, dass der schweiz. Bundesrath der Eisenbahngesellschaft im Interesse ungehinderter Schifffahrt die Auflage machte, am rechten Ufer ein neues Fahrwasser auszubaggern, damit das lange, lästige Manövriren unmittelbar vor und unter der Brücke wegfalle. Behufs Montirung der eisernen Brücke ist die Gesellschaft genöthigt, während des niedern Wasserstandes im Winter einen soliden hölzernen Bausteg zu errichten. Da nun aber die verlangte Ausbaggerung erst im Frühjahr beginnen kann, so entstanden erhebliche Differenzen bezüglich der durch den Bausteg bedrohten Schifffahrt. Durch Vermittlung des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement sind nun diese Differenzen gelöst worden, indem die Eisenbahndirection die nöthigen Zusicherungen erteilte für den unbehinderten Bestand der Dampf- und Segelschifffahrt, bei welchen Zusicherungen die genannte Direction behaftet werden soll.

Unterm 4. d. Mts. ist das neue Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Reichskanzler nach den Beschlüssen des Bundesrathes veröffentlicht worden. Der erste Abschnitt handelt von dem Zustand der Unterhaltung und Bewachung der Bahn. Letztere muss so lange bewacht werden, bis noch Züge oder einzelne Locomotiven zu erwarten sind. Auf den Bahnhöfen sind bei Dunkelheit, mindestens eine halbe Stunde vor der Ankunft und beziehungsweise Abfahrt der Personen befördernden Züge die Perrons und Anfahrten zu beleuchten. Der zweite Abschnitt betrifft Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel; der dritte Einrichtungen und Maassregeln für die Handhabung des Betriebs. So sollen unter Anderm mehr als 150 Wagenachsen in keinem Eisenbahnzuge gehen. Solche Züge, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge dürfen mit Rücksicht auf ihre geringe Fahrgeschwindigkeit ausnahmsweise bis 120 Wagenachsen stark sein. Die grösste Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Steigungen von nicht weniger als 1 zu 200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Radius: für Schnellzüge auf 75 Kilometer pro Stunde oder 1250 Meter pro Minute, für Personenzüge auf 60 Kilometer pro Stunde oder 1000 Meter pro Minute, für Güterzüge auf 45 Kilometer pro Stunde oder 750 Meter pro Minute festgesetzt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken, muss diese Geschwindigkeit angemessen verringert und das Fahrpersonal unter Bezeichnung dieser Strecken mit Anweisung versehen werden. Ausnahmsweise können grössere Geschwindigkeiten für Schnellzüge bis 90 Kilometer per Stunde unter besonders

günstigen Verhältnissen zugelassen werden, sie bedürfen aber der ausdrücklichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

**Unfälle.**

Den 13. Januar, nach Ankunft des letzten Zuges von Locle in La Chaux-de-Fonds, brachte ein Weichenwärter ein Häubchen und die Hälfte eines Frauenmantels, welche er nahe bei seinem Posten gefunden hatte, in den Bahnhof. Zugleich bemerkte er dem Geleise entlang Blutspuren. Beim Nachsuchen entdeckte man, in das Rad des Gepäckwagens eingezwängt, den fürchterlich verstümmelten Körper einer Frau von ca. 36 Jahren; dieselbe ist aus der deutschen Schweiz gebürtig.

Luzern. Den 11. Januar Abends strandete unterhalb der Seeburg bei dichtem Nebel ein auf der Fahrt nach Luzern begriffenes Schiff, das einem Nachen ausweichen wollte und in Folge unrichtiger Führung des Steuerruders auf das Ufer zufuhr. Ein Extraschiff nahm Mannschaft und Passagiere auf. Der erlittene Schaden soll kein sehr beträchtlicher sein.

Zürich. Den 15. Januar Abends ist das Dampfschiff „Lukmanier“, welches um 7 Uhr 35 Min. von Zürich abfuhr, einige hundert Schritte unterhalb der Station Küsnacht aufgefahren und konnte erst am 16. Nachmittags wieder flott gemacht werden. Das Schiff litt keinen Schaden; hingegen konnten die Passagiere nicht mehr weiter befördert werden, weil kein solches in Reserve war.

\* \* \*

**Eisenpreise.**

London, den 16. Januar 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£ 7. 0. 0 bis	7. 5. 0 f. o. b.	
66 bis 75 lb.	7. 5. 0	7. 10. 0	
Strassen-Tramwayschienen	7. 0. 0	7. 10. 0	
Stahlschienen	10. 10. 0	11. 0. 0	Wales.
	10. 15. 0	11. 15. 0	Liverpool oder Hull.

Leitende Redaction: ARNOLD STEINMANN.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**  
des  
**eidg. Polytechnikums in Zürich.**

**Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.**

**Angebot:**

Folgende Techniker werden gesucht:

**I. Ingenieur-Fach:**

- 1) Zwei junge Ingenieure auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
- 2) Ein junger Ingenieur zur Aushilfe bei einer Fluss-Correction.

**II. Maschinenbau-Fach:**

- 1) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.
- 2) Ein Dozent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.

**III. Hochbau-Fach:**

- 1) Mehrere Architekten u. Zeichner.

**IV. Lehr-Fach:**

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

**Nachfrage:**

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

**I. Ingenieur-Fach:**

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**II. Maschinenbau-Fach.**

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

**Bemerkungen:**

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder erteilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der  
**Stellen - Vermittlungs-Commission,**  
Nr. 66, Mühlebachstrasse,  
Neumünster bei Zürich.

**ANZEIGEN — ANNONCES**

*Inserate besorgen ausschliesslich die Herren*  
**HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.**

*Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité*  
**HAASENSTEIN & VOGLER à ZURICH et ses succursales.**

**Die Schweizerische Locomotiv- & Maschinenfabrik**

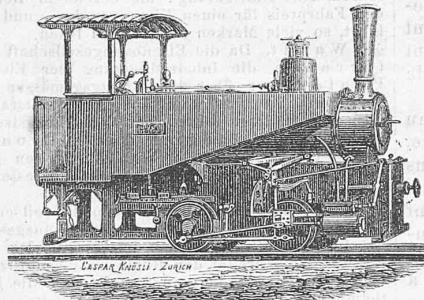
[6296]

in Winterthur liefert

**Locomotiven**  
für  
normal- und schmalspurige  
Bahnen.

**Gebirgslocomotiven.**

**Locomotiven**  
für  
Erdtransport und Bau-  
unternehmer,  
in jeder Grösse vorrätig,  
oder rasch lieferbar.



Stationäre  
**Dampfmaschinen**  
nach System Brown  
oder andern bewährten neuesten  
Constructionen.

**Dampfkessel-Anlagen.**

**Locomobilen**

etc. etc.

**Eisenbahn-Artikel.**

Unterzeichneter empfiehlt den Tit. Eisenbahngesellschaften seine neu construirten Billetpressen, Plombir- und Conducteurzangen nebst Thürschliesser und Plombageblei-Modell zur gefälligsten Abnahme bestens.

Muster stehen zu Diensten.  
Billigste Preise und solide Arbeit  
zusichernd

Hch. Isler, Mechaniker  
[H-12-Z] z. Tebgut, Oberwinterthur.

Soeben erschienen:

**Das graphische Einmaleins**  
oder  
**die Rechentafel.**

Ein Ersatz für den Rechenschieber.  
Entworfen von  
Gustav Herrmann, Prof. in Aachen.  
Preis Fr. 1. 60

Ferner halten wir vorrätig:  
**Der logarithm. Rechenschieber.**  
Theorie und Gebrauch desselben  
von  
Karl von Ott.  
Preis Fr. 1. 60

Orell Füssli & Co. in Zürich.

**Laschenbolzen, Brückennieten, Muttern etc.**

werden nach allen Mustern billigst angefertigt von

**Martini, Tanner & Co.**  
in Frauenfeld.

[H-6965-Z]

Soeben erschienen

**Saling's Börsenpapiere**  
III. Theil: Die Bankactien.  
4. Auflage. Fr. 8. —  
**ORELL FÜSSLI & Co.**  
Buchhandlung in Zürich.

**Werkzeugmaschinenfabrik**

von

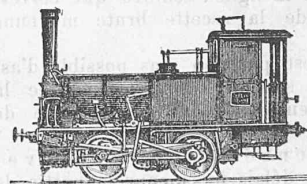
**DAVERIO, SIEWERDT & GIESKER**

in

**Oertlikon bei Zürich**

Die gangbarsten Werkzeugmaschinen als:

**Drehbänke, Hobelmaschinen, Bohrmaschinen, Fräsmaschinen**  
etc. nach neuester bewährtester Construction und in exactester  
**Ausführung** sind bei uns in allen Dimensionen stets vorrätig  
oder können in kurzer Zeit geliefert werden. [H-156-Z]



Locomotiven für secundäre Bahnen  
und Bauunternehmungen in jeder Stärke  
und Spurweite nach dem vorzüglich  
bewährten System Krauss sind  
entweder vorrätig oder können  
längstens innerhalb 2 Monaten billigst  
geliefert werden.

Prospecte werden auf Verlangen  
zugesendet.

Locomotiv-Fabrik Krauss & Co.  
in München.

[1818-R]

Vertreter für die Schweiz:

Herren **GEBRÜDER BRUNNER** in Winterthur.

**WINTERTHUR-SINGEN-KREUZLINGEN.**

Zur Concurrenz wird ausgeschrieben die Lieferung von:

- Ungefähr 500 Ellen blaugrau Caputtuch
- 700 Ellen dunkelgrau oder dunkelblau Tuch für Ueberröcke
- 600 Ellen dunkelblau oder dunkelgrau Tuch für Beinkleider
- 300 Ellen Drilch für Beinkleider
- 300 Ellen Leinzeug für Blousen.

Die Ablieferung hat bis spätestens Ende April 1875 franco in unser Magazin in Winterthur zu geschehen. [317]

Offerten mit Mustern, welche nicht weniger als eine halbe Elle halten dürfen, sind bis Ende Januar d. J. zu richten an die Materialverwaltung der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn in Winterthur.

**Technische Kalender**

für Bau- und Maschinen-Techniker

halten in allen Ausgaben vorrätig

**ORELL FÜSSLI & Co. in Zürich.**

Buchhandlung für technische Literatur.