

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Nouvel essai de traction sur les tramways  
**Autor:** A.I.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3946>

### **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:** 13.03.2025

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

das Gesuch stelle, bis auf Weiteres die am 16. December 1854 vom Regierungsrath des dortseitigen Cantons erlassene „Verordnung zum Schutze der Eisenbahnen und deren Betriebs“ auch auf die Bötzbahn anwenden zu dürfen.

Aehnlich spricht Aargau sich aus. Es hält es nicht für geboten, jetzt neue Polizeivorschriften für die Linien der Nordostbahn zu erlassen, sondern wünscht die Aufrechterhaltung der Bestimmungen, welche am 14. März 1857 zum Schutze der schweizerischen Nordostbahn und ihres Betriebes im Canton Aargau von der Bahnverwaltung erlassen und am 8. April gleichen Jahres vom Regierungsrath genehmigt worden sind. Gestützt auf die bezüglichen Bestimmungen der Concessionen verlangen Zürich und Aargau, dass alle Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird (vgl. § 1 der Verordnung), von der (cantonalen) Polizei-Direction in's Handgelübde genommen werden.

Gegen die §§ 8, 10 und 11 ward so ziemlich von allen Seiten opponirt als die Competenzen der Gesellschaft überschreitend und in diejenige der Cantone eingreifend. Die Angestellten der Gesellschaft haben bei der zuständigen cantonalen Behörde Klage zu erheben und Letztere innert ihrer Befugniss die Strafe auszufällen. Eine Ausnahme möge gemacht werden, wenn der Zuwiderhandelnde die sofortige Aburtheilung einer Uebertretung verlangt, „welche sich nicht als Vergehen oder schwere Polizei-Uebertretung qualifizirt.“ Jeder derartige Fall ist aber der zuständigen Strafbehörde ohne Verzug schriftlich unter Beigabe der Busse einzuberichten. Der zweite Satz von § 10 ist zu streichen, der Termin richtet sich nach den cantonalen Gesetzen. Da die Bussen von den hiezu competenten Behörden auszusprechen sind, so fallen dieselben auch dem Fiscus zu und kann der Gesellschaft, resp. dem Anzeiger eines Delictes höchstens eine Gebühr hierfür ausgeschieden werden. § 11 ist demgemäss zu ändern.

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

### Voiture à vapeur de M. Belpaire.

La „Revue industrielle“ mentionne une nouvelle voiture à vapeur qui vient d'être essayée avec succès sur les chemins de fer de ceinture de Bruxelles. Cette voiture a été construite sur les plans de M. l'ingénieur Belpaire, inspecteur général des chemins de fer de l'Etat belge, et qui a donné son nom aux foyers dont il est l'inventeur.

M. Belpaire, en étudiant cette nouvelle voiture à vapeur, s'est proposé d'augmenter les facilités de transport sur les lignes de banlieue, en diminuant considérablement les frais d'exploitation dont sont grevés les trains complets actuellement en service. Pour accroître les facilités offertes aux voyageurs et augmenter la circulation il est nécessaire de faire des départs très-fréquents, ce qui sera facile avec ces voitures qui trouveront toujours à se remplir, tandis que les trains partant à des intervalles rapprochés n'auraient souvent pas un nombre suffisant de voyageurs.

Le service du chemin de fer souterrain de Londres avec des départs toutes les trois minutes montre combien la succession rapide des trains facilite et développe la circulation des voyageurs. Mais ce service des trains à intervalles si rapprochés n'est possible qu'en raison de l'immense population de Londres, et dans les centres moins peuplés il convient de remplacer les trains complets par des voitures spéciales nécessitant des frais d'exploitation beaucoup moindres.

Les essais des voitures Belpaire ont donné des résultats très-satisfaisants et nous croyons que sous peu plusieurs voitures seront mises en service sur les chemins de fer de ceinture autour de Bruxelles, ce qui permettra de démontrer les avantages pratiques de système.

La voiture qui vient d'être expérimentée a été construite dans les ateliers du chemin de fer de l'Etat à Malines, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Schar, et elle se distingue par les soins apportés dans tous les détails de la construction.

\* \* \*

### Nouvel essai de traction sur les tramways.

Dans la première semaine du décembre ont eu lieu, sur les tramways Sud de Paris les essais d'une machine de traction à vapeur. Cette machine n'est autre chose qu'une locomotive convenablement modifiée et chauffée au coke. Les essais faits en présence du Ministre des Travaux publics et de M. Alphand ont, paraît-il, donné de très-bons résultats. A. I.

### Das Salzen der Schienen.

Die Verwaltung der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft lässt gegenwärtig die Schienen ihrer Strecken mit Salz bestreuen, um das Eis aufzulösen. Es wird hiezu ein eigens construirter Wagen verwendet, auf dem sich eine grosse Blechtrammel befindet, welche durch eine Drehvorrichtung das Salz genau auf die Schienen wirft. Der Wagen wird in raschem Tempo von 2 Pferden fortbewegt.

Der Effect ist vollkommen, die Schienen sind immer ganz rein, wie mit heissem Wasser begossen, was bei dem vielen Schnee und starken Frost etwas heissen will, besonders da eine grosse Menge Fuhrwerke mit gleicher Geleiseweite die Tramway-Schienen benutzen.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 12,40 M., Airolo 15,60 M., Total 28 M., mithin durchschnittlich per Tag 4 M.

*Bern-Luzern-Bahn.* Letzten Freitag fand zwischen Delegirten der Regierungen von Bern und Luzern und der Direction der Bern-Jurabahn eine Conferenz statt mit Bezug auf die Massregeln, die zu treffen sind, um die Fortsetzung des Betriebes der Bern-Luzernbahn wenigstens bis zu dem Zeitpunkt zu sichern, da die Grossen Räte der beiden Cantone über eine allfällige Participation an neuen Opfern, die, um aus der gegenwärtigen schlimmen Lage herauszukommen, nöthig sein dürften, sich ausgesprochen haben werden.

Die Delegirten der beiden Regierungen kamen mit der Direction der Jura-Bernbahn unter Ratificationsvorbehalt über folgende Punkte überein:

1. Die bernische Jurabahn-Gesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäss bestehendem Verträge und in bisheriger Weise bis Ende Januar 1876 fort, wobei es ihr jedoch gestattet ist, vom 1. Januar 1876 an die Zahl der Züge zwischen Bern und Luzern auf drei tägliche und durchgehende Züge in jeder Richtung zu beschränken.

2. Dagegen bezahlen die Cantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahn-Gesellschaft für Vollendungsarbeiten, welche zur Sicherstellung der Bahn theils im November abhin bereits gemacht worden, theils im December und Januar noch auszuführen sind, die hierfür in Aussicht genommene Summe von 31,000 Fr.

3. Und da voraussichtlich im December und Januar die Betriebseinnahmen nicht hinreichen werden, um die Betriebskosten, einschliesslich der für die Benutzung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bern-Gümligen der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge, zu decken, so verpflichten sich die Cantone Bern und Luzern gegenüber der Jurabahn, welche aus den Einnahmen die Ausgaben zu bestreiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der Bern-Luzernbahn auffallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das dahierige Deficit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.

4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen übernehmen die Cantone Bern und Luzern je zur Hälfte.

Wenn dieses Arrangement von den beiden Regierungen ratificirt wird, so ist ein erster Schritt auf dem Wege der zur Hebung der Schwierigkeiten der Bern-Luzernbahn unentbehrlichen Unterhandlungen gemacht. Man hat nun wenigstens 6 Wochen vor sich und während dieses Zeitraums ist es möglich, nicht nur die Grossen Räte, sondern auch das Volk über das, was in Sachen gethan werden soll, zu befragen.

*Schweis. Nationalbahn.* Die Bürgergemeinde von Zofingen hat am 7. d. in grosser Mehrheit beschlossen, die Nationalbahnbobligationen von Fr. 350,000 zu übernehmen, unter der Bedingung, dass Winterthur den Antheil von Fr. 800,000 übernehme. Im Ferneren wurde beschlossen, in nächster Einwohnerversammlung eine Commission von 7 Mitgliedern zu ernennen, welche über die Lage der Nationalbahn der Ortsbürgergemeinde Bericht geben soll.

*Zürichsee-Gotthardbahn.* Am 12. December haben, sowohl die Bürger- als die Einwohnergemeinde von Rapperswil die Dammbaute mit Eisenbahn und Fahrstrasse sammt Trottoir von Rapperswil bis Hurden und Pfäffikon finanziell sicher gestellt, erstere durch Uebernahme von Fr. 100,000 in Obligationen, letztere durch Zeichnung der restirenden Fr. 145,000 in Actien. Dadurch ist der Bauvertrag mit der schweiz. Baugesellschaft in Bern, Ott & Co. perfect geworden, und es müssen die Arbeiten sofort nach Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrath noch dieses Jahr in Angriff genommen werden. Es lässt sich aber dabei nicht verhehlen, dass die Gemeinde Rapperswil eine fast erdrückende Last auf sich genommen hat, und man gibt sich mit Recht der Hoffnung hin, dass interessirte Cantone und Gemeinden ihr dieselbe erleichtern werden.

*Uetlibergbahn.* Dieselbe hat vom 12. Mai bis 30. November 88,416 Personen und 157,314 Doppelzentner Güter befördert. Die Totaleinnahmen betrugen 145,769 Fr.

*Eine Pferdebahn in Neuenburg.* Ein städtischer Unternehmer macht dem Stadtrath von Neuenburg das Anerbieten, auf eigene Kosten und Gefahr eine städtische Eisenbahn zu bauen, welche vom Cret aus den neuen Quartieren entlang und dann durch einen Tunnel dem Bahnhof zugeführt werden soll. Daran würde sich ferner ein Pferdebahn anschliessen, welche diese Eisenbahn mit den übrigen Stadttheilen verbinden soll.

*St. Gallen.* Die grossen Schieferbrüche bei Ragaz-Pfäfers sind, wie die „Alpenpost“ meldet, von einer Glarner Firma gepachtet worden, welche daselbst eine grössere Schiefertafel- und Tischfabrike einrichten wird. Dem Dorfe Pfäfers eröffnet sich hiedurch eine neue Verdienstquelle.

*Rathhausbau in St. Gallen.* Die Frage des Rathhausbaues in St. Gallen zieht sich seit Jahren wie eine Seeschlange durch Presse und Publicum; sie ist am letzten Sonntag wieder um einen Schritt vorwärts gerückt. Das „St. Galler Tagblatt“ bringt einen einlässlichen Bericht über die Genossengemeinde, in welcher die Sache neuerdings zur Behandlung kam. Der Verwaltungsrath empfahl, auf den Vorbehalt in Betreff des Marktplatzes auf dem hintern Brühl zu verzichten und dem Gemeinderath den Bau des Rathhauses dort zu gestatten.

*Zürich.* Aus den Grossestadtrathsverhandlungen vom 8. Dec. Der Antrag auf Erstellung des Wasserwerkes im Letten wurde ohne Discussion angenommen.

### Unfälle:

*Nordostbahn.* Sonntag Nachts den 12. December ist der zwischen der Kollermühle und dem Bahnhofe Zug stationirt gewesene Bahnwärter Jacob Frei von dem letzten Zürich-Luzerner Zuge überfahren worden. Der Tod trat sofort ein. Nähere Mittheilungen über die weitem Verunstaltungen fehlen noch.