Eisenbahn-Bauthätigkeit in Ungarn

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3687

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rückkauf der Linie durch den Staat und die Ratification eines mit der Jura-Bern-Gesellschaft geschlossenen Betriebsvertrages.

Die Commission hatte sich in eine Majorität und eine Minorität gespalten. Für die Mehrheit, d. h. alle Mitglieder der Commission ausser zweien, referirte Herr H. Morel, die Minderheit, bestehend aus einem einzigen Mitglied, Herrn Nationalrath Fritz Berthoud, hatte ebenfalls einen schriftlichen Bericht redigirt; ein Mitglied, Herr Alfred Borel, enthielt sich der Stimmabgabe.

Die erste Sitzung wurde am 15. Jan. unter dem Präsidium des ersten Vicepräsidenten, Hrn. C. Ribaux eröffnet.

Der Grosse Rath war über diese Frage ebenso zerspalten wie die Commission. Die Parteien waren in der Versammlung von fast gleicher Stärke, und bis zum Moment der Abstimmung wäre es nicht leicht gewesen, zu sagen, auf welche Seite sich der Sieg neigen würde. Die Mehrheit der Commission, als deren hauptsächlichstes Organ in der Discussion, ihr Präsident, Herr Nationalrath Lambelet betrachtet werden konnte, wurde von sämmtlichen Vertretern von Chauxdefonds, von beinahe allen Deputirten von Locle und von einer gewissen Anzahl Deputirter aus jedem der andern Bezirke unterstützt. Die Minderheit dagegen zählte in ihren Reihen die meisten Mitglieder des Staatsrathes, die Deputirten der Stadt Neuenburg und andere Bezirke.

Es handelte sich darum, zu wissen, ob der Kanton Neuenburg mit Rücksicht auf seine öconomische Entwicklung ein Interesse daran habe, die Linie des Jura industriel zurückzukaufen und sie betreiben zu lassen, oder ob dieses Interesse nicht existire oder nicht einen genügenden Ersatz für die vom Lande verlangten Opfer böte.

Die Mehrheit der Commisson behauptet in erster Linie, dass die Affaire eine vortheilhafte sei und dem Canton einen Reingewinn von Fr. 40,000 eintragen würde; in zweiter Linie verfocht sie die Ansicht, dass auch, wenn es Opfer und sogar beträchtliche Opfer kosten sollte, es doch von der allerhöchsten Wichtigkeit sei, dass der Staat Eigenthümer dieser nationalen Linie werde, um eine genügende Verbindung zwischen dem Hoch- und dem Tieflande zu sichern, um ferner für Abkürzungen, die in mehr oder wenig naher Aussicht stehen, sorgen zu können, sodann um dieser Linie den Verkehr zu erhalten und zu verhindern, dass er auf die Jura-Bernbahn übergehe, bis durch Erstellung einer directen Linie Neuenburg-Bern der Jura industriel einen grossen internationalen Verkehrsweg bilden würde.

Die Minderheit der Commission antwortete, dass mit Bezug auf den ersten Punkt die Berechnungen der Mehrheit irrig seien und dass weit entfernt, einen Nettogewinn von Fr. 40,000 abzuwerfen, der Rückkauf des „Jura industriel" durch den Staat einem jährlichen Verluste von mindestens Fr. 100,000 gleichkommen werde. Sie führte als Beweis dafür an, dass die Gläubiger der Linie, d. h. die Obligationäre des ersten und des zweiten Anleihens nichts Besseres hätten thun können, als die Linie für sich zu behalten, wenn die Sache so glänzend ausgesehen hätte, statt ihre Titel mit einem beträchtlichen Rabatt zu verkaufen. In zweiter Linie antwortete sie, dass man, wenn man vom Staate ein Opfer verlangen wolle, dasselbe vom Gesichtspunkte der allgemeinen Interessen des Landes hätte rechtfertigen sollen. Nun, sagten die Redner der Minderheit, ist das Opfer, das ihr dem Staate zumuthet, vollständig unnütz und zwar:

1) Weil die neue eidgen. Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen dem Staat, als politischer Macht, genügend Waffen in die Hand gibt, um die Gesellschaften zu zwingen, den Forderungen des allgemeinen Interesses und der Bedürfnisse des Landes nachzukommen.

2) Weil die Verbindungen an der Grenze mit der Linie Besançon-Morteau und in Neuenburg durch Erstellung der directen Linie Neuenburg-Bern, zu Stande kommen werden, ohne dass der Staat Eigenthümer des „Jura industriel" ist. Vielmehr wird hiebei das Interesse des Cantons Neuenburg viel besser gewahrt werden, wenn die Regierung sich darauf beschränkt, bei den Unterhandlungen, die mit Bezug darauf gepflogen werden könnten, als Vertreterin der öffentlichen Gewalt zu interveniren.

3) Weil die Eisenbahn des Jura industriel, nach wie vor, nicht weniger den Gesetzen der freien Concurrenz unterworfen wäre, da der Spediteur, der für die Spedition seiner Waare den kürzesten und billigsten Weg auswählen kann, selbst wenn die directe Linie Neuenburg-Bern in naher Frist gebaut würde, was keineswegs sehr wahrscheinlich ist, dieselben nicht über den Jura industriel spediren wird, dessen Tarife höher sind, als die einer andern Bahn, und der weit entfernt ist, die directeste Route zum Gotthard zu bilden. Hier der Beweis dafür, dass der Tronçon des Jura industriel nie eine internationale Linie werden kann:

Kilometerische Länge:

1) Chauxdefonds-Neuenburg-Bern (directe Linie) Langnau-Luzern 169 Kilom.

2) Chauxdefonds-St. Imier-Biel-Langenthal-Wauwyl-Luzern 143 Kilom.

Differenz: 26 Kilometer zu Gunsten des Jura bernois, mit dem weitern Vorzug, dass von Biel nach Luzern man fast immer in der Ebene bleibt, während von Neuenburg nach Bern und von Bern nach Luzern man sich auf sehr unebenem Terrain befindet, wo die Betriebskosten bedeutend höher sind.

Die Abstimmung fand unter Namensaufruf statt. 50 Stimmen gegen 43 haben sich für den Rückkauf durch den Staat und den Betrieb durch die Jura-Bern-Bahn ausgesprochen. Die Frage des Rückkaufes wurde nun am 31. Januar vor die Volksabstimmung gebracht und hat das Volk den Ankauf durch den Staat mit grosser Mehrheit verworfen.

* * *

Eisenbahn-Bauthätigkeit in Ungarn. Die ganze Eisenbahn-Bauthätigkeit in Ungarn beschränkt sich gegenwärtig auf zwei Bahnen, auf die Waagthal- und auf die Raab-Ebenfurter Bahn. Mit Rücksicht darauf, dass beide ungarantirt sind und die betreffenden Concessionäre die nothwendigsten Baumittel nicht beschaffen können, ist jedoch von einem Baufortschritte keine Rede. Auf der Hauptlinie Tyrnau-Trentschin-Vlarapass der Waagthalbahn hat sich der Stand der Bauten seit August 1873 nicht verändert und beträgt der Unterbau nur 1,3 und der Oberbau 17 Percent. Dasselbe gilt von der Zweiglinie Tyrnau-Landesgrenze, an deren Ausbau die Gesellschaft gegenwärtig gar nicht mehr denkt. Auch auf der Linie Raab-Ebenfurt sind die Bauleistungen nicht befriedigend. So beträgt der Baufortschritt vom October bis Ende November vorigen Jahres im Ganzen 3 Percent beim Unterbau und 5 Percent bei den Objecten.

* * *

Schwindel. Scott Russel war vor einigen Jahren in der Schweiz durch seine oberflächlich verfassten Eisenbahnprojecte und Voranschläge bekannt geworden und seit seinem Verschwinden wohl noch bei Vielen in trauriger Erinnerung.

Seither wurde er berühmt durch sein lampenschirmartiges Dach, das er für die Rotunde der Wiener Weltausstellung entwarf, wo nur 36,000 Centner, also nahezu die Hälfte mehr Eisen erforderlich war, als er herauszurechnen im Stande war.

Die nachstehende Gewichtstabelle enthält die von Scott-Russel summarisch angegebenen Gewichte der einzelnen Theile der Rotunde, ferner die Gewichte, wie sie aus den von Scott-Russel vorgelegten Zeichnungs-Skizzen und den in seiner Baubeschreibung angegebenen Dimensionen resultiren, sowie endlich jene Gewichte, welche sich aus den neuen Constructionen ergaben.

Post-Nr.	Benennung der einzelnen Constructionstheile.	Gewicht nach Scott-Russel. Angabe in der Beschreibung.	Gewicht nach Scott-Russel. Berechnet nach den Skizzen u. d. Dimensionen d. Beschreibung	Gewichte der wirklichen Ausführung.
		Zoll-Centner.		
	I. Hauptbau.			
1	32 Stück Säulen mit Stützbogen	12,000	15,360	24,460
2	Grosser Zugring	6,000	8,770	13,200
3	Druckring sammt Plateau und einem 5. concentr. Horizontal-Ringe	—	2,800	4,150
4	30 Radialsparren		6,760	7,300
5	4 concentrirte Ringe	20,000	3,180	4,750
6	Dachhaut		21,330	17,940
		38,000	58,200	71,800
7	*II. Grosse Laterne.*	4,000	4,000	3,300
8	*III. Kleine Laterne.*	2,000	2,000	400
	Zusammen	44,000	64,200	75,500

Zu diesem Gewichte von 75,000 Centnern kam noch das Gewicht der nachträglich für nöthig befundenen in der Rotunde umlaufenden Galerie von 3300 Centnern und die Stiegen-Anlagen und Fahnenstangen mit 1200 Centnern hinzu, so dass das Total-