Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 21

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

Herr Ingenieur Vojacek legt mechanisch angefertigte Drahtgeflechte für Bahneinzäunungen etc. vor. Dieselben werden von Herrn Ingenieur Bodmer aus London angefertigt.

Es werden diese Erklärungen und Vorweisungen bestens verdankt.

Schliesslich wurde ein Antrag, es möchte dem Quästor die Vollmacht ertheilt werden, an reisende, bedürftige Bautechniker eine gewisse Gabe (1 Fr.) auszubezahlen, nach längerer Discussion verworfen.

* * *

Literatur.

Populäre Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen. IV. Privat-, Staats- und Reichs-Bahnen von M. M. Freiherrn von Weber. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartlebens Verlag. 1876. Preis 2 Mark.

„Fast alle Probleme, zu deren Lösung staatswirthschaftliches und eisenbahnfachliches Wissen und Können in Wechselwirkung zu treten hat, erfahren in Deutschland eine verhältnissmässig ungenügende und unklare Behandlung.

Der in beiden Branchen Heimischen sind Wenige, und diesen Wenigen verbietet meist Stellung, oder sonstige Abhängigkeit, das offene, rückhaltslose Wort.

Es fehlt nicht an eminenten Eisenbahnfachmännern, aber sie sind fast alle in Amt und Brod des Staates, oder der Privatgesellschaft; fast allen, selbst den ausgezeichnetsten Staatswirthen, ist hingegen das Eisenbahnfach nur „academisch“ bekannt.

Daher diese Behandlung der Eisenbahnfragen in der Oeffentlichkeit, aus der fast stets, entweder die Tendenz „pro domo“, oder der Mangel des Gleichgewichts in den erforderlichen Fachkenntnissen, entweder der Ton des Eisenbahnmannes oder der des Staatswirthes vorherrschend herausklingt.

Das Eisenbahnwesen ist jung in Deutschland, jünger selbst als in den andern Culturländern, in denen es zu gleicher Zeit zu blühen begann; denn es wurde in Deutschland nicht von Körperschaften und Wissensgenossenschaften empfangen, die an der Ausführung früherer grosser, öffentlicher Arbeiten herangebildet, zu seiner Aufnahme und Fortentwickelung reif waren und sich bereits eine gleichberechtigte Stellung in der socialen Welt errungen hatten, wie das „Corps des Ponts et Chaussées“ in Frankreich, die „Civil-Engineers“ in England.

Bis vor kürzester Zeit wurde es in Deutschland noch für zu jugendlich zur Leitung seiner eigenen Angelegenheiten befunden; seine Angehörigen gewinnen nur allmälich eine ebenbürtige Stellung in der bürgerlichen Gesellschaft, und mit der vollständigen Mündigkeitserklärung des Fachs in der Administration ist es, bekennen wir es offen, zum Theil mit durch dessen eigene Schuld, noch an vielen Orten, in vielen maassgebenden Sinnen, noch übel genug bestellt.

Desswegen fehlen uns bei der Arbeit an der Lösung der grossen, das Eisenbahnwesen betreffenden Probleme, die gewichtigen Stimmen und Kräfte jener unabhängigen Meister des Faches, die England in den Walker's, Locke's, Stephenson's etc. in sein Parlament berief, damit einer der wichtigsten Bereiche des ganzen heutigen Völkerlebens nicht jener Stimme in der Vertretung der Nation entbehre, die jeder Weiler, jede kleine Industriebranche erheben durfte; der Meister, auf die Frankreich in den Chefs seines „Corps des Ponts et Chaussées“ stolz ist, dessen hohe und sociale Stellung seine Führer über jeden Druck auf ihre Meinungsäusserung hinaushebt.

Das deutsche Eisenbahnfach, in seiner Wechselwirkung mit dem Nationalleben, besitzt in der Publicistik nur eine einseitige und unvollkommene, in dem Parlamente noch gar keine Vertretung.“

Die vorliegende Schrift beabsichtigt die Vorstellungen von dem Problem des Rückkaufes und dessen Lösung übersichtlich und klar zu skizziren und an der Hand der wissenschaftlichen Erfahrung, die dem Verfasser wie Wenigen zu Gebote steht, die bestehenden Vorurtheile und Irrthümer mit Vermeidung aller Polemik zu berichtigen. Die Einleitung enthält eine Lebensbeschreibung der Eisenbahn mit Streiflichtern auf deren Entwickelung in England, Frankreich, Oesterreich und Deutschland, und stellt folgende drei Fragen zur Beantwortung auf:

a) Empfiehlt es sich, das bisher in diesem Reiche übliche System der staatswirthschaftlichen Manipulation des Eisenbahnwesens, im Principe, fortbestehen zu lassen und dasselbe nur kräftigen Meliorationen durch Einfluss des Staates zu unterziehen?

b) Empfiehlt es sich, absolute Staatsbahnsysteme in den Einzelstaaten durchzuführen und der Reichsgewalt nur die Einflüsse auf diese Systeme zu gönnen, welche sie zur Erreichung der Zwecke des Reiches üben muss?

c) Empfiehlt es sich, die Handhabung des gesammten Eisenbahnsystems des Reiches ausschliesslich in die Hände der Reichsgewalt zu legen?

Diese Fragen werden gemeinschaftlich in vier Beziehungen erörtert:

I. auf Politik,
II. auf Finanzen,
III. auf Administration,
IV. auf Eisenbahntechnik

und nachher die Schlüsse in einer Recapitulation zusammengefasst. Wir gedenken später auf diese interressanten Erörterungen zurückzukommen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 15. Mai 1876. In Vollziehung einer Bestimmung des Anleihensvertrages, welcher unterm 10—13. Februar 1875 zwischen der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einerseits und der eidg. Bank in Bern und der Bank in Winterthur anderseits abgeschlossen, beziehungsweise von den zuständigen Gesellschaftsorganen ratifizirt worden ist, wünscht die Gesellschaft der Schweiz. Nationalbahn ihre eben genannte Linie in ihrem jeweiligen Bestande für ein 5%ges Anleihen von 9 Mill. Franken im ersten Range zu verpfänden.

Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen wird dieses Begehren im Bundesblatt bekannt gemacht unter Fristansetzung bis Montag 5. Juni nächstkünftig für die Anbringung allfälliger Einsprachen bei dem Bundesrathe.

Bei dem Umstande, dass mit der Genehmigung des Finanzausweises die Kostenvoranschläge sowohl für die Abtheilung Winterthur-Singen-Kreuzlingen als für die zur Verpfändung ausgeschriebenen Linie sich als zu niedrig gegriffen erwiesen haben und dass die Gesellschaft dermalen in der Wiederherstellung ihrer Finanzirung begriffen ist, soll indessen die Ergänzung des Finanzausweises verlangt und erbracht werden, bevor das Pfandrecht wirklich bewilligt wird. B.

Cantone.

Basel. Der fünfte Geschäftsbericht des Verwaltungsraths der Baugesellschaft für Arbeiterwohnungen berichtet von einer Verbesserung der Gesellschaftslage. Im Bachlettenquartier, wo die B. G. f. A. W. nur noch Hypothekarschuldner aber kein Eigenthum mehr besitzt, ist die mit Hülfe der Gesellschaft gegründete Kleinkinderschule eröffnet worden; dieselbe erfreut sich einer bedeutenden Frequenz. Da eine solche Schule für ein derartiges Quartier eine grosse Wohlthat ist, so wird die Errichtung einer ähnlichen Anstalt am Bläsiringweg bis in einigen Jahren nachfolgen müssen. An letzterer Strasse hat die Gesellschaft weitere 10 Häuser verkauft, ebenso zwei Gebäude an der Klybeckstrasse nebst 10 000 □' Land. Die eingegangenen Kaufschillinge wurden zu (9) Neubauten, an der Klybeckstrasse (3) und am Bläsiringweg (6) verwendet, wobei die Anlage zweistöckiger Häuser als das vortheilhaftere System anerkannt wurde.

Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sind derart, dass das Actienkapital (327 300) mit 4% verzinst und der Reservefond mit 44 624 Fr. bedacht werden kann, derselbe beträgt nun bereits Fr. 141 312.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 22 M. Airolo: 15,5 M. Total: 33,5 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,8 M.

Auf der Seite von Airolo herrscht noch immer Wassermangel in Folge von Lawinen über der Canalisation des Tessin.

Centralbahn. Die Frage einer definitiven Erweiterung des Bahnhofes der schweizerischen Centralbahn in Basel, der Regelung des Verhältnisses der Strassenübergänge und was sonst noch drum und dran hängt, ventilirt bekanntlich schon seit langer Zeit. Wir vernehmen nun, dass in diesen Tagen zwischen Abgeordneten des Regierungsrathes und des Directoriums der schweizerischen Centralbahn die conferenziellen Verhandlungen hierüber wieder werden aufgenommen werden. B. N.

Nationalbahn. Am 13. d. Mts. gerieth bei Berlingen die Locomotive des 346 von Winterthur ankommenden Zuges bei der Weiche aus den Schienen und stellte sich quer über beide Geleise. Die Züge fuhren desshalb am Samstag Abend von beiden Seiten nur bis Berlingen und tauschten daselbst ihre Passagiere aus. Am 14. d. Mts. früh war das Geleise wieder frei und der Betrieb ungestört. Irgend ein Unglücksfall ist bei dem Vorkommniss nicht zu beklagen. B.

— Am 21. d. Mts. lehnte Baden in der Gemeindeversammlung die Nachsubvention von Fr. 80 000 ab.

Tössthalbahn. Letzten Sonntag hat die Gemeindsversammlung von Fischenthal einstimmig die Zinsengarantie für das Obligationencapital der Tössthalbahn beschlossen. N. Z. Z.

Broyethalbahn. Das „Echo de la Broye“ meldet, dass obwohl die Arbeiten auf der Linie Moudon-Palézieux nicht vernachlässigt werden, es doch unmöglich ist, diese Strecke im Laufe des Sommers zu eröffnen. Die Station Moudon-Murten dagegen ist in voller Arbeit und wird bis zum Schlachtfeste betriebsfähig. B. N.

Arth-Rigi-Bahn. Von Arth wird berichtet, dass die erste Locomotive der Arth-Rigi-Bahn dieser Saison auf Rigi-Staffel angelangt ist. Wetter und Aussicht auf ein glänzendes Schneefeld seien prachtvoll. Die Bahn ist bis Staffel eröffnet und es gehen Morgens früh und des Mittags Züge von Ober-Arth ab. N. Z. Z.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Angebot:

1. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmaterial geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.

Nachfrage:

1. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
3. Ein jüngerer Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.