Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Speculation gemacht werden dürfen und bekämpfte erfolglos das Schlagwort „freie Concurrenz“ im Eisenbahnwesen. Dem gegenüber behauptete A. Escher, dass der Staat durch die Gesetzgebung Alles ordnen und auch die „Eisenbahnkönige“ unschädlich machen könne (sofern nicht die Regierenden mit denselben unter einer Decke stecken). Erst nachdem in mehreren Cantonen Regierungen gestürzt und Verfassungen geändert waren, wurde durch das neu geschaffene Eisenbahn- und Handelsdepartement ein Gesetz über Bau und Betrieb von Eisenbahnen aufgestellt, aber wegen geringer Mittel ungenügend gehandhabt.

Gegen die sachverständigen Eisenbahnkönige, die sich heute als Dilettanten entpuppen, geschah nichts; es wurde in hohem Grade Uebung dem Bauconto viel zuzuschreiben und zeitweise günstige Betriebsrechnungen zu erkünsteln, die dann zu unnöthigem Luxus und nachheriger bedeutender Steigerung des Betriebes führten. Während die Bundesversammlung mit Aufstellung eines Eisenbahndepartements diejenigen, welche die Verantwortung tragen sollten zum Theil entlastete, die Verantwortung auf die Schultern des Bundesrathes wälzte und so Actionäre und Gläubiger sorglos machte, ertheilte sie alle denkbaren und undenkbaren Concessionen, und trägt nun zum nicht geringen Theil Schuld an dem „Krach“, der Familien zu Tausenden betrifft und Handel und Industrie darnieder drückt!

Indem die eidgenössische Gesetzgebung ein einheitliches Netz verhinderte, so entstanden eine Menge Gesellschaften, welche jede ihre Leute an die Spitze stellten, wodurch der Dilettantismus an's Ruder kam und die Directionen vorwiegend mit Männern besetzt sind, welche vom Eisenbahnwesen Nichts verstehen. Seit 25 Jahren scheint noch nicht klar geworden zu sein, dass an die Spitze von Verwaltungen ein administratives, ein technisches und ein kaufmännisches Element, aber nicht ausschliesslich Juristen oder gar Schulmeister und Zeitungsschreiber gehören.

Diesen Ursachen des Krachs nachzuforschen, hat für alle schweizerische Bahnen Bedeutung, da sie sich auf falsche Auffassung und dilettantenmässigen Durchführung des Eisenbahnwesens in der Schweiz überhaupt zurückführen lassen.

2. Sanirungsversuche. Unter diesen mehr mit Rücksicht auf die Nordostbahn gemachten Vorschlägen erscheint erstens Einstellung der Neubauten, was mit nicht unbedeutenden Schwierigkeiten verbunden sein muss, nicht nur wegen der schon verwendeten Subventionsgelder der betreffenden Landesgegenden, sondern auch wegen dem auf Gemeinden und Privaten lastenden Bann eines äusserst mangelhaften Expropriationsgesetzes. Sodann heisst es Erhöhung der Tarife, welche aber gerade jetzt in die denkbar ungünstigste Zeit trifft, wo die Industrie sonst schon entmuthigt ist. Es gehört bedeutende Illusion dazu, um von diesem Mittel viel zu erwarten. Die Verminderung der Betriebsauslagen ist das Paradeross aller nothleidenden Bahnen. Ersparnisse lassen sich nur durch eine vollständige Aenderung des Systems erzielen, d. h. es sollte die Baurechnung definitiv abgeschlossen, nach Bereinigung der Verpflichtungen ohne Zustimmung der Actionäre keine Schulden mehr gemacht werden: eine Aenderung des ganzen Verwaltungssystems Platz greifen. M. v. Weber urtheilt über die Haltung des Personals scharf folgendermassen:

„Eine bankerotte, unablässig mit Verlegenheiten kämpfende, sich mühsam und unreell durch Schwindel fristende, durch Manipulationen in der Presse über ihre Zustände täuschende Verwaltung, deren Mitglieder nur um ihre Stellung kämpfen, wird nimmermehr ein von gutem Corpsgeist beseeltes, pflichttreues Personal haben können, wie im ächten staatswirthschaftlichen Sinne administrirte Staatsbahnen und auf redlichen Erwerb gegründete Privatgesellschaften zu ihrem Stolze besitzen und welches das edelste Element ihrer Betriebssicherheit ist. Unter solchen Verhältnissen ist es fast unbillig zu verlangen, dass der niedere Functionär wahrhaft und wortgetreu bleiben solle, der so häufig seine Chefs gegen ihre bekannte Ueberzeugung sprechen, nach Wunsch von Oben her Zahlen „gruppiren“, Berichte schminken, „Thatsachen“ färben sieht, kaum möglich ist es, dass er scrupulös ehrlich bleibe, wenn er den Schwindel, der über ihm getrieben wird, das Täuschen der öffentlichen Meinung durch das Gewinnen der Journale mit erlaubten und unerlaubten Mitteln etc. merkt. Die Liebe und Treue im Dienste kann auch nicht dadurch wachsen, dass die Eisenbahnleiter die Oekonomie ihrer Thätigkeit durch Abminderung der Zahl und Bezahlung armer unterer Angestellten illustriren. Und glaube man ja nicht, dass den untern Schichten der Angestellten ungesunde Zustände „über ihnen“ verborgen bleiben. Der findige Instinkt durchdringt auch die bestgewobenen Hüllen und das Gift sickert demoralisirend durch den dichtesten Geheimniss-Abschluss. Der Geist der Ehre in einem Eisenbahnbeamten-Corps ist aber ebenso Bürgschaft für die höchste, fachliche Leitung, wie er in einem Officierscorps die Bürgschaft der Tapferkeit und des Sieges ist.“

3. Rückkauf oder Fusion. Im Jahre 1862 wurde zum ersten Male die Idee des Rückkaufes der Eisenbahnen durch den Bund von J. Stämpfli u. z. auf Grundlage einer gütlichen Uebereinkunft zwischen den Contrahenten begründet und empfohlen. Ein Jahr später schlug Bartholony in Genf eine Fusion sämmtlicher Eisenbahnen unter bundesräthlicher Oberaufsicht mit Zinsengarantien für Actien und Obligationen vor. Sodann kam 1868 Bonna in Genf und empfahl Betriebs-Centralisation unter staatlicher Leitung vorangehen zu lassen und ein Jahr später besprach S. Kaiser eine Betriebsfusion ohne finanzielle Betheiligung des Bundes, wobei die bisherigen Gesellschaften fortbestehen würden.

Wären die Eisenbahnen nach einem einheitlichen Plane angelegt, so würde der Rückkauf weniger gefährlich sein; so aber kann man das Volk, das schon die Sünden der Privatspeculation büssen muss, nicht nachher in Form von eidgenössischen Steuern nochmals Busse zahlen lassen. Gegen Rückkauf spricht auch neben andern das allgemein anerkannte Factum, dass zur Zeit der Werth des Rückkauf-Objects durchaus nicht bestimmt werden könne. Der Verfasser empfiehlt den Actionären der Schweizerischen Eisenbahnen ihre gemeinsame Nothlage und ihre eigenen gleichen Interessen zu erkennen, sich zu vereinigen und eine Eigenthumsfusion und damit verbundene Vereinfachung des Dienstes mit rationellem Betrieb anzustreben und verspricht sodann rasche Aussicht auf baldige Prosperität. Die Staatsgewalt aber habe vor der Hand keine andere Aufgabe, als Vorsichtsmassregeln zu treffen, um der Gefahr der Neubelebung des gemeinschädlichen Schwindels zu begegnen.

* * *

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

X. Sitzung, den 28. Februar 1877.

Wir haben noch nachzutragen, dass die Delegirten wie folgt bestimmt worden sind:

Ingenieure: Blaser, Paur, Tobler.
Geometer: Oppikofer.
Maschineningenieure: Naville, Rieder, Schmid.
Architecten: Fr. Brunner, Ulrich, Wolf.

Technischer Verein in Winterthur.

Sitzung vom 9. März 1877.

1. Vortrag von Prof. Krzymowsky über die Beziehungen zwischen dem mechanischen Wärmeäquivalent und den Atomgewichten.
2. Discussion über den Beitritt zum Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein auf Grundlage der uns eingesandten provisorischen Statuten.

Nach langer Discussion wird folgender Beschluss gefasst:

Der technische Verein Winterthur tritt als solcher dem Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein nicht bei und überlässt es einzelnen seiner Mitglieder sich in denselben aufnehmen zu lassen.

Der gefasste Beschluss wird motivirt wie folgt:

1. Unsere Gesellschaft besteht grössten Theils aus Technikern der Maschinenbauanstalten der Herren Gebrüder Sulzer, der Locomotivfabrik, der Herren J. J. Rieter & Comp. in Töss, aus Bahningenieuren, Chemikern und Professoren der hiesigen Lehranstalten, sie zählt einen einzigen Architecten. Die Statuten des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins schliessen somit ausdrücklich die Aufnahme mehrerer unserer thätigsten Mitglieder aus.
2. Der bureaucratische Ton der provisorischen Statuten des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins berührt unangenehm, allerdings sind die Statuten nur provisorisch, sie können aber eben so gut noch massregelnder werden und hält nach unserer Erfahrung den Geist, der die Mitglieder einer Gesellschaft beseelt, dieselbe am Leben, nicht aber eine Menge von Vorschriften und Gesetzen.
3. Unsere Jahresbeiträge sind so geregelt, dass der Beitritt, in den Verein für Niemanden gerade hinderlich ist, sie werden verwendet für Anschaffungen von Zeitschriften und besteht hierüber ein Uebereinkommen mit dem hiesigen Gewerbemuseum, ferner für Experimente eventuel für Anschaffungen von Apparaten; es würde eine, wenn auch bescheidene, Mehrbelastung der Mitglieder doch manche derselben zum Austritt veranlassen, respective andere vom Eintritt abhalten, und betrifft dies namentlich solche Leute, die wir sehr gerne in unserer Gesellschaft sehen, obgleich deren Stellungen nicht zu den gesegneten gehören. Ohne Mehrbelastung wäre aber gerade eines der kräftigsten Bindemittel dahin, nämlich das Halten von Fachschriften, Experimente, etc., indem unsere Casse im grossen Ocean unterginge.
4. Die Vereinsthätigkeit und der Einfluss des Vereins im engeren Kreise könnte, kurz gesagt, unter der Domäne des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins mehr verlieren als gewinnen.

Die Fühlung des technischen Vereins Winterthur mit dem Schw. Ingenieur- und Architecten-Verein wird dadurch gewahrt, dass der technische Verein Winterthur die „Eisenbahn“, Organ des Schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein, als Vereins-Organ erklärt.

Der Vorstand des technischen Vereins Winterthur wird beauftragt, die Einladung des Vereins zur Anschliessung an den Verein schweizerischer Ingenieure und Architecten an den Präsidenten desselben im obigem Sinne zu beantworten.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

Luzern. Berichtigung. In Abweichung der in Nr. 9, Seite 72 gebrachten Notiz haben die Experten Culmann und Cuénod für eine neue mittlere Reussbrücke folgende Dimensionen vorgeschlagen:

1. Die Breite der Brücke soll im Ganzen 10 m/ betragen, bestehend aus einer Fahrbahn von 5 m/ und zwei Trottoirs von je 2,50 m/.
2. Die Oeffnungen der Joche werden für das mittlere 19,6 m/ und für die beiden Uferjoche je 16,2 m/ Tragweite, also zusammen eine Gesammtweite von 52 m/ angenommen.

Bern. Die Abstimmung des bernischen Volkes, Sonntags den 11. März, über den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn hat 41 000 Ja und 32 000 Nein, ein Verhältniss von 56 : 44 ergeben. Stimmberechtigte sind 110 000.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 28,90 m/, Airolo 24,00 m/, Total 52,90 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,55 m/.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.