Blotnitzki, Leopold

Objekttyp: **Obituary**

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

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 26

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

geringer, je kleiner a, d. h. je kleiner der Wasserraum des Kessels im Verhältniss zur stündlichen Dampfproduction ist.

Die chemische Analyse kann auch noch auf einem etwas abweichenden Wege zum Ziele führen. Wird nämlich durch ein Zweigrohr ein kleiner Theil des austretenden Kesseldampfes in eine Vorlage geleitet, in welcher er sich vollständig condensiren kann, so ist der Salzgehalt dieses Condensirwassers

$$d = (1 - x)\,k$$

daraus findet sich der Wassergehalt des Kesseldampfes

$$(1 - x) = \frac{d}{k}$$

Dieser Werth bezieht sich allerdings nur auf den kurzen Zeitraum, während dessen die Dampfentnahme stattgefunden hat. Dass eine vorgängige Reinigung des Speisewassers auf irgend welchem Wege kein Hinderniss für diese Bestimmungsweise bildet, ist selbstverständlich.

* * *

Château avec Tour.

Invention et exécution par † *François Gindroz*, arch. (voir le dernier No.)

Ce projet est un exemple de ce qui n'arrive que trop souvent aux architectes.

En effet, ceux-ci soumettent à MM. les propriétaires un ou plusieurs projets. Ordinairement, le plus simple est agréé — bien heureux si on ne demande pas encore des modifications en vue d'obtenir une économie.

Ici, le cas est encore plus frappant et plus désagréable pour l'architecte.

Un projet est accepté, la réalisation en est décidée telle que nous la donnons et une fois arrivé au 1er étage, le propriétaire décide de supprimer la tour. Il est facile de comprendre quelle perturbation cette décision vient jeter dans l'effet de la construction: de château, elle devient légèrement caserne — et tout le monde de critiquer l'architecte.

Ajoutons que rien ne justifiait pareille décision, dans le cas présent sinon le goût du propriétaire pour le seul „comfort", puisque jusque là, pas plus qu'à la fin des travaux, les devis préalables ne furent dépassés.

* * *

† Leopold Blotnitzki.

Am 23. Juni starb nach längerer Krankheit in Bern der auch in weitern Kreisen bekannte Oberingenieur *Leopold Blotnitzki*. Wir gedenken in der nächsten Nummer eine kurze Lebensskizze des Verewigten zu bringen.

* * *

Literatur.

Der seit Beginn dieses Jahrzehntes unausgesetzt über Eisenbahntarife geführte Kampf hat durch die Betheiligung des deutschen Reichskanzlers ganz wesentlich an Intensität zugenommen. Einen Beweis dafür geben uns die täglich in politischen und fachlichen Zeitungen erscheinenden Artikel, sowie die vielfachen Druckschriften, welche Bekämpfungen und Vorschläge in reichem Maasse über diese Materie bringen. Solcher Broschüren liegen uns gerade wieder drei gleichzeitig vor.

1. *Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differenzialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen.* Herausgegeben von dem Verein der Privat-Eisenbahnen im deutschen Reiche im Februar 1879. Berlin, Verlag von Leonhard Simion, 1879.

Mit dieser Schrift nimmt der Verein deutscher Privat-Eisenbahnen Stellung für Differenzialtarife, die bekanntlich durch einen vorjährigen preussischen Ministerialerlass jeweilig der zuvorigen ministeriellen Genehmigung unterstellt werden müssen und dann eigentlich verboten wurden. Die deutschen Privatbahnen finden, dass die Fortbildung des internationalen Tarifwesens, welche einen Stillstand zu keiner Zeit verträgt, durch diese ministerielle Maassnahme für die deutschen Bahnen gerade zu einer Zeit sistirt würde, wo in Folge des Verkehrsrückgangs sich der Verzicht auf bisher bestandene Einnahmsquellen um so fühlbarer macht.

Da nun eine Instanz, bei welcher die Privatbahnen ihren von der Aufsichtsbehörde abweichenden Standpunkt vertreten und sich Recht suchen können, nicht existirt, glaubt der Verein deutscher Privatbahnen der herrschenden Strömung gegen die Differenzialtarife nur durch ein einziges Mittel entgegen arbeiten zu können, nämlich durch den Versuch an practischen Beispielen darzulegen, dass die billigeren Frachtsätze, welche durch Differenzialtarife der Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Producte gewährt sind, keinen schädlichen Einfluss auf die deutsche Production und Industrie ausüben und es desshalb ungerecht sei, wenn man durch die getroffene Ministerial-Verordnung die Eisenbahnen nöthigen wolle, auf den Auslandsverkehr zu verzichten.

Dieser Nachweis wird in der 114 Seiten gross 8⁰ umfassenden Broschüre aus einem reichen Material von statistischen Angaben für die vier Artikel: Getreide, Holz, Spiritus und Gerberlohe zu erbringen gesucht.

Soweit diese sehr interessanten, statistischen Mittheilungen auf Richtigkeit beruhen, werden sie schwerlich verfehlen, den bezweckten Eindruck an maassgebender Stelle hervorzurufen und jedenfalls dazu beitragen, dass die volkswirthschaftliche Frage, welche der Reichskanzler im deutschen Reiche zu lösen unternommen hat, mit Berücksichtigung aller in Frage stehenden Interessen zum Austrage kommt.

2. *Die Reform im Gütertransport.* Ein Beitrag zur Hebung von Handel und Industrie in Deutschland. Berlin, 1879. Verlag von Julius Springer.

Dieses Schriftchen (31 Druckseiten, klein 8⁰) ist ein anonymer Vorschlag wie die traurige Lage, in der sich dermalen Handel und Industrie befinden, so weit beseitigt werden könne, als sie durch die Einrichtungen und Tarife der Eisenbahnen verursacht sei.

Von dem Grundsatz ausgehend, dass die Transport-Anstalten, auf denen ja in gleich drückender Weise die Last der Zeitverhältnisse ruhe, nicht einseitig zu Gunsten von Handel und Industrie überbürdet werden dürfen, entwickelt der Verfasser in ziemlich eingehender Weise, wie die Anforderungen des Publikums in dem engsten Zusammenhange mit den Kosten des Bahnbetriebs stehen, und dass nur dadurch Abülfe gegen hohe Tarife geschaffen werden könne, wenn die Ansprüche des Publikums herabgesetzt würden.

In dieser Hinsicht erscheine zunächst der Stückgut-Transport, der doch vorzugsweise in das allgemeine Leben hineingreife, einer Reform unterworfen werden zu sollen. Hier besteht nämlich die auffallende Thatsache, dass, obgleich die Tarife von den Bahnen kaum billiger gestellt werden können, ohne dass sie mit Verlust arbeiten müssen, der Spediteur dennoch seinen Kunden geringere Frachtsätze stellt und trotzdem dabei noch seinen Nutzen hat. Der Grund dieser fast unglaublichen Thatsache besteht darin, dass die Eisenbahnen, gebunden an Lieferfristen und Reglements, genöthigt sind, die bei ihnen aufgegebenen Stückgüter mit durchschnittlich blos 25 % Ausnützung der Wagentragfähigkeit abzusenden und überdies noch hohe Umladungskosten auf den Knotenstationen, vielfache Expeditionen und complicirte Abrechnungen haben; der Spediteur hingegen versendet nur in ganzen Wagenladungen, zahlt desshalb der Bahn auch nur die Taxen für diese Gattung Güter und ist so in den Stand gesetzt, seinen Kunden, die bekanntlich auf Lieferfristen verzichten, billigere Preise für Stückgüter zu verrechnen, als es der Bahnverwaltung möglich ist.

Der Herr Verfasser glaubt nun, dass diese billigeren Preise auch den Kleinindustriellen und den Bewohnern kleinerer Städte, somit dem Gesammtpublikum geboten werden können, wenn für jedes Land ein „Generalspediteur" für Stückgüter aufgestellt werde. Einen solchen findet er für Deutschland in der „deutschen Post". Zu diesem höchst originellen und jedenfalls sehr beachtenswerthen Vorschlag gibt sodann der Herr Anonymus diejenigen Modalitäten, unter welchen die Post zu allseitiger Zufriedenheit einen geregelten Stückgüterdienst für das ganze Land aufnehmen könne.

Die Reformen, welche im Weiteren bezüglich des Gütertransports ganzer Wagenladungen als ausführbar hingestellt werden, beziehen sich hauptsächlich auf Verminderung der Rangirkosten, des Leerlaufs von Wagen und des Umladens auf Grenzstationen. Wenn dieser zweite Theil der Vorschläge auch nicht so ausführlich behandelt ist, als die Reform des Stückgüterverkehrs, so wird doch der Fachmann genügend auf die wirklich bestehenden Schäden aufmerksam gemacht und möchte somit das Schriftchen auch in dieser Beziehung anerkennende Beachtung finden.

3. *Der allgemeine deutsche Eisenbahngütertarif nach Taxquadraten.* Eine Skizze von Ad. Scholtz, Mitglied der Thüring. Eisenbahndirection, k. pr. Obergüterverwalter a. D. Berlin, bei Carl Heymann, 1879.

Schon der Titel dieses (30 Druckseiten, klein 8⁰ umfassenden) Schriftchens sagt, was der Herr Verfasser beabsichtigt: Einen Gütertarif nach Taxquadraten.

Ganz Deutschland soll durch Meridiane und Parallelkreise in Vierecke, Quadrate genannt, zerlegt und die Anzahl der Quadrate, welche zwischen je zwei Eisenbahnstationen liegen, als Tarifgrösse aufgestellt werden.

Wir unterlassen es, die vielen Bedenken, die sich bezüglich des vom Hrn. Verfasser angegebenen Modus für die Zählung der Quadrate und bezüglich der übrigen Details aufdrängen, hier zu besprechen, weil das System im Allgemeinen schon so unabsehbare Schwierigkeiten verursachen dürfte, dass hiedurch seine Anwendung unmöglich gemacht wird. Bei der deutschen Post war das Taxquadrat allerdings leichter einführbar: Die deutsche Post war eine einzige Person, die durch einen mittleren Protoansatz für ihr Gebiet nichts verlor. Werden aber die 61 deutschen Eisenbahnverwaltungen einen ähnlichen Mittelpreis acceptiren können? Müsste nicht diejenige Verwaltung mit Bahnen von starken Steigungen gegenüber Flachlandsbahnen in wesentlichen Nachtheil kommen? Wäre es rationell die Instradirung der Güter ebenfalls auf Grund des Taxquadrats vorzunehmen und wäre hiedurch nicht ein Anlass für stetige Zerwürfnisse zwischen den einzelnen Verwaltungen gegeben? Würde nicht auch das Publikum einen Tarif für ungerecht erachten, der von demjenigen, welcher auf geringere Transportentfernungen verfrachtet, eine grössere Taxe begehrt, damit ein anderer für seine weiteren Transporte weniger zu zahlen braucht?

Der Herr Verfasser scheint die Schwierigkeiten, die eng mit seinem Vorschlag verknüpft sind, wohl gefühlt zu haben, denn er versucht es, die ihm möglich scheinenden Einwürfe von vorneherein zu widerlegen. Bei den kleineren, welche überhaupt schwerlich eingebracht werden, gelingt ihm die Vertheidigung seines Taxquadrats, bei den Hauptpunkten dagegen nicht und er hilft sich desshalb über die Schwierigkeiten damit hinweg, dass er eigens ein Heft mit Ausnahmen in Aussicht stellt.

Die wenigen angeführten Punkte werden genügend motiviren, warum wir die Idee des Taxquadrats keineswegs als eine glückliche bezeichnen können und warum wir noch viel weniger die Ansicht des Hrn. Verfassers zu theilen vermögen, dass „ein deutscher Generaltarif nach Taxquadraten energisch „darauf hindrängen würde, das gleiche System auch für den Auslandverkehr „zur Anwendung zu bringen."

Die „Skizze" des Herrn Verfassers dürfte also unseres Erachtens nach auch für die Zukunft in diesem Stadium verharren. *A. L.*