

Erweitertes Programm der Zeitschrift für 1876

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4709>

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.

Erweitertes Programm der Zeitschrift für 1876.

Nachdem der schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein und die Gesellschaft ehemaliger Polytechniker die Eisenbahn zu ihrem Organ erklärt haben, sieht sich die Redaction genöthigt, ihr Programm zu erweitern, um den Bedürfnissen der grössern Leserkreise genügen zu können.

Nach wie vor soll der Eisenbahnbau und Betrieb, der ja alle Gebiete der Technik beherrscht, vorzugsweise berücksichtigt werden, dann aber alle bedeutenderen Bauten in den Kreis der Besprechungen gezogen werden, und wir bitten daher um bezügliche Mittheilungen.

Erwünscht sind Besprechungen des Baues und der Einrichtungen der privaten und öffentlichen Gebäude, der Wohnungen, Hotels und Schulhäuser, wobei der technisch materielle Theil die ökonomisch zweckmässigen Einrichtungen in practischer und sanitärischer Beziehung mehr als der künstlerisch monumentale zu berücksichtigen ist: indem die noch etwas beschränkten Mittel keine allzu kostbaren artistischen Beilagen gestatten. Immerhin werden die Redaction und der Verleger bestrebt sein, auch in dieser Richtung dem Fortschritt zu huldigen. Gasleitungen, Wasserversorgungen, Cloaken, Beseitigung der Abfälle, Desinfectionen u. s. w., gehören ganz in den Bereich der Zeitschrift.

Wenn gleich die Eisenbahnen jetzt bei weitem den grössten Theil der überhaupt vorhandenen Ingenieure heschäftigen, so sollen doch auch Quartier- und Strassenanlagen Alpenstrassen und Flussbauten, Seefällungen und Wasserreservoirs hier ihre Besprechungen finden.

Hinsichtlich des Maschinenbaues kann natürlich keine Concurrenz mit den speciellen Fachzeitschriften beabsichtigt werden, immerhin stehen viele der aufgezählten Anlagen mit Maschinen in so inniger Beziehung, dass hier auch die Leistungen von Locomotiven, Transportmaschinen, Krane, Wasser- und Pumpwerken behandelt werden müssen.

Aehnlich verhält es sich mit der Chemie, wie wichtig ist im Baufach die Beseitigung gewisser Gase, Desinfectionen, Filtrationen, dann die Baumaterialien, Cemente, Kitten, Sprengstoffe u. s. w. Leider stehen die Fachleute für diese Zweige ausserhalb des Leserkreises der Zeitschrift; immerhin wird die Redaction bestrebt sein, da wo die Entscheidung wichtiger Fragen von chemischen Erwägungen abhängt, auch hierfür geeignete Kräfte zu gewinnen.

Vom Handwerker unterscheidet sich der Techniker nicht nur dadurch, dass er das zu Schaffende vom wissenschaftlichen Standpunkt aus vollkommen übersieht, sondern auch dadurch, dass er der Tragweite seiner Werke bewusst ist; ganz besondere Aufmerksamkeit sollte daher die Zeitschrift der volkwirtschaftlichen Bedeutung aller oben aufgezählten Werke widmen. Gegenwärtig stehen im Vordergrund die Bedeutung der grossen Verkehrsanstalten unserer Zeit. Die Redaction wird daher trachten Erörterungen und statistische Mittheilungen zu bringen:

über die Bedingungen, unter welchen eine Erweiterung der bestehenden Verkehrslinien und Transportgelegenheiten ratsam oder möglich erscheint, —

über den innern Haushalt der grossen Verkehrsunternehmungen und deren Einrichtung, insbesondere also über die Beschaffung der Hilfsmittel für die Anlegung und Ausrüstung solcher Unternehmungen, über die richtige Verwaltung und Ausnützung des zu Gebote Stehenden, über die Concurrenz und Tarifpolitik u. dgl. m., — endlich über die erzielten wirtschaftlichen und finanziellen Erfolge.

Bei solchen Erweiterungen wird die Behandlung gewisser Fragen des öffentlichen Rechts, ja des Privatrechts kaum vermieden werden können. Einige dieser Fragen, wie z. B. diejenige der Uebernahme unserer Eisenbahnen durch den Bund, oder die Reform des Rechts der Actiengesellschaften, scheinen demnächst in den Vordergrund der öffentlichen Besprechung treten zu wollen. Andere Rechtsverhältnisse, wie z. B. die städtischen Bauordnungen, das Wasserrecht u. dgl., berühren nicht nur fast täglich den Architekten oder den Ingenieur, sondern sind zugleich auch für alle Kreise der menschlichen Gesellschaft von höchster Bedeutung. Immerhin gedenken wir hinsichtlich der Rechts-erörterungen in dieser Zeitschrift mit grosser Auswahl zu verfahren; wir wollen dieselbe nicht mit Stoff überladen, von welchem nur Juristen vom Fache Verständniss und Genuss haben, sondern nur das erwähnen, was, sei es den Techniker, sei es den weitem Leserkreis, interessiren kann.

Dem Techniker wird durch diese Berücksichtigung der volkwirtschaftlich-finanziellen und der administrativ-rechtlichen Seite der ihm gestellten Aufgaben eine Ergänzung geboten, für welche oft genug an den höhern technischen Bildungsanstalten nicht genügend gesorgt ist und deren Mangel erst in der Praxis sich fühlbar zu machen pflegt.

Hiemit hätten wir das erweiterte Programm der Zeitschrift pro 1876 dargelegt und demselben auch im Titel der Zeitschrift Ausdruck gegeben. — Gewiss fragt jetzt der geneigte Leser, was soll denn nicht besprochen werden? Wer wird alle diese Artikel liefern?

Sie, hochzuverehrender Herr Gönner und Abonnent, dessen Organ jetzt die Eisenbahn ist!

Schon häufig hat man es versucht, eine allgemeine technische Zeitschrift zu gründen, und bald versiegte das neu begründete Blatt an Stoffmangel. Ist der noch vorhanden? Gewiss nicht. Kann die Schweiz nicht eine Reihe interessanter schöner, bedeutender Bauwerke aufweisen, die denen aller andern Länder an die Seite gestellt werden können, hat sie nicht den Anstoss zur grossartigen Verwendung der Naturkräfte gegeben: und wie schlecht sind alle diese Unternehmungen in den auswärtigen technischen Zeitschriften vertreten. Wahrlich es fehlt nur an den schweizerischen Technikern würdig vertreten zu sein, an Stoff fehlt es nicht; mögen sie das Ihrige dazu beitragen das Blatt interessant zu machen. Es versteht sich von selbst, dass Artikel in französischer und in deutscher Sprache willkommen sind, indem wohl voraus gesetzt werden darf, dass die meisten Techniker in beiden Sprachen lesen können, dagegen möge Jeder in der Sprache schreiben, in der er sich am besten auszudrücken versteht.

Um in den eben entwickelten Richtungen einigermaßen aufzumuntern, um darauf aufmerksam zu machen, was der allgemeinen Aufmerksamkeit würdig sein könnte, und dafür Kräfte zu gewinnen, haben der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein und der Verein ehemaliger Polytechniker ein Redactions-Comité von 16 Mitgliedern aus allen Gegenden der Schweiz gewählt, welches sich ausserdem noch ergänzte:

A. ACHARD, Ingénieur, Genève.

L. CHATELAIN, Architecte, Neuchâtel.

*C. CULMANN, Professor der Ingenieurwissenschaften, Escherhäuser 13, Zürich, Präsident.

H. DIETLER, Director der Emmenthalbahn, Solothurn.

*A. FLIEGNER, Professor der Mechanik und Maschinenlehre, neue Plattenstr., Fluntern bei Zürich.

- F. GEISER, Dr. Professor, Escherhäuser, Zürich.
 *A. GEISER, Stadtbaumeister, Steinhütte, Zürich.
 *R. GNEHM, Assistent der Chemie, Chemiegebäude Polytechnikum, Zürich.
 L. GONIN, Ingénieur cantonal, Président de la société vaudoise des Ing. et Arch., Lausanne.
 G. HAUETER, Maschinenmeister, Zürich.
 W. HELLWAG, Oberingenieur der Gotthardbahn, Zürich.
 J. KELTERBORN, Architect, St. Albanvorstadt, Basel.
 H. R. MAEY, Ober-Ingenieur für Maschinenwesen, Zürich.
 J. MEYER, Ingénieur en chef du chemin de fer de la Suisse Occidentale, Lausanne.
 *R. MOSER, Ober-Ingenieur, Zürich.
 M. PROBST, Ingenieur der Brückenbauwerkstätte von OTT & Co., Bern.
 C. ULRICH, Architect, Aktuar des zürcher. Ing.- und Arch.-Vereins, Kartoffelmarkt, Zürich.
 *G. VOGT, Professor, Zeltweg 36, Hottingen bei Zürich.

Die mit * bezeichneten Mitglieder bilden den in Zürich wohnenden engern Ausschuss, der die Geschäfte mit der Redaction vermittelt.

Nebenbei machen wir darauf aufmerksam, dass jetzt schon die „Eisenbahn“ das geeignetste Blatt zu Bekanntmachungen bautechnischen Inhaltes, Ausschreibungen von Concurrenzen, zur Nachfrage oder Angebot von Materialien, Baurequisiten u. s. w. sein dürfte, indem kein Blatt, selbst wenn es 20 Mal mehr Abonnenten zählt, so vielen Ingenieuren und Architekten der Schweiz in die Hände kommt, weil auf 20 Zeitungsleser noch nicht ein Architect oder Ingenieur fällt.

Das Comité, die Redaction und der Verleger werden ihr Möglichstes thun, der Zeitschrift die Unabhängigkeit zu bewahren, dem Programm gemäss für Stoff zu sorgen und sie bestens auszustatten, um die „Eisenbahn“ auch des grössern Leserkreises würdig herzustellen.

Das Redactions-Comité.

*
*
*

Die
**militärischen Interessen der Schweiz und die
 Eisenbahnen.**

Es ist eine auffallende Erscheinung, dass unser neunzehntes Jahrhundert ein umfassenderes Verständniss besitzt für die militärischen Erfordernisse der einzelnen Staaten als für die wirtschaftlichen Interessen der Staatsbürger: während die modernen Staaten sich bemühen, ihre militärischen Verhältnisse durch eine reiche Gesetzgebung und durch noch reichere finanzielle Mittel auszubilden und zu organisiren, gilt auf dem wirtschaftlichen Gebiete noch immer die bequeme Sentenz der Physiocraten, das „laissez faire, laissez passer, le monde va de lui-même.“ Noch auffallender scheint uns die Thatsache, dass man in allen Ländern schon längst über die Nothwendigkeit der einheitlichen Verwaltung der Eisenbahnen jedes einzelnen Landes in Kriegsfällen und einheitlicher Vorschriften über Betriebsvorrichtungen und technische Verhältnisse einig ist, während sich erst in neuester Zeit diese Reife der Anschauung auch auf das eigentlich wirtschaftliche Gebiet des Verkehrswesens ausdehnt. Um nur von unsern Verhältnissen zu sprechen, so bezeichnet es die Fassungsweise der gesetzgebenden Körper deutlich genug, wenn man sich keinen Augenblick besinnt, die sämtlichen Verwaltungen der Eisenbahnen des Landes für den Kriegsfall ausser Function zu setzen, und den Betrieb des ganzen Netzes einem vom Bundesrathe bestellten Oberbetriebschef zu übergeben, während man andererseits die Eisenbahnen wirtschaftlich mit Seelenruhe sich gegenseitig ruiniren lässt und ihnen hiezu noch Mittel und Wege weist.

Man überbürdet die Eisenbahnen mit Leistungen für militärische Zwecke in Friedenszeiten, mit Vorbereitungen für Kriegsfälle, mit Verpflichtungen auf Mittheilungen und Herausgabe von statistischen Zusammenstellungen und Materialien aller Art; die Eisenbahnen haben den recognoscirenden Offizieren

stets offenes Haus zu halten, und wirklich hat auch der Staat das höchste Interesse, dass alle Vorrichtungen einer Bahn, die Linie, das Material, die Stationsplätze allen militärischen Anforderungen entsprechen, dass dies alles so hergestellt werde, wie es für den Kriegszustand am leichtesten verwendbar ist, dass das Eisenbahnnetz in sich rationell angelegt, die Anschluss- und Uebergangsverhältnisse im Innern desselben vernünftigen Verkehrsprincipien entsprechen; aber auf der andern Seite kennt der Staat keine Gegenleistung gegenüber diesen Verpflichtungen, er betrachtet vielmehr diese letzteren als selbstverständlich und leitet sie aus seinem natürlichen Anrechte, welches er nach der Auslegung des Regalbegriffes an allen öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben glaubt, ab. Hiedurch hat er nicht unwesentlich zu der precären Lage der Eisenbahnen beigetragen, und es wird auch hierin eine Besserung nicht eintreten, so lange der Staat diese halbe Stellung nicht aufgibt.

Wir wollen versuchen, das bisherige Verhältniss der militärischen Interessen und der Eisenbahnen zu betrachten. Es handelte sich ursprünglich immer um einen Compromiss zwischen Staats- und Bahnverwaltung. Das Bundesgesetz von 1852 für sich bot noch ausserordentlich unbestimmte Anhaltspunkte, um den Bahnbetrieb für den Kriegsfall den militärischen Interessen gemäss zu organisiren, ja es scheint, als ob damals noch gar nicht an die Möglichkeit gedacht wurde, dass unsere Eisenbahnen je solchen Zwecken dienstbar würden. Es bestand in Folge dessen tatsächlich nie ein organisirendes Gesetz dieser Art; wol aber trat das Militärdepartement mit der Conferenz schweiz. Eisenbahnverwaltungen in Unterhandlungen, welche sich lange genug hingen. Man zog im Jahre 1866 in Erwägung, warum die Beordnung dieser Angelegenheit und die Aufstellung eines bezüglichen Reglementes nothwendig sei, und die Conferenz beschloss, dem Militärdepartement eine besondere Commission aus ihrer Mitte zur Verfügung zu stellen. Es fanden auch Besprechungen zwischen beiden statt; allein die Sache kam zu keinem Abschluss, trotzdem der Entwurf einer Convention schon unterm 11. und 12. April 1867 definitiv bereinigt und am 1. Mai desselben Jahres dem Militärdepartement in einer Anzahl von Exemplaren gedruckt übergeben worden war.

Jener Entwurf war noch vollständig im Sinne der Verwaltungen gehalten, obgleich man sich andererseits auch wundern muss, wie dieselben doch in manchen Punkten die Nothwendigkeit von Concessionen, welche der militärische Betrieb, sowie die Vorstudien zu demselben, erfordern, anerkannten. Es war damals noch kein Organ, welchem die oberste Leitung der Bahnen hätte anvertraut werden können, vorhanden: es fehlte noch sowol ein Eisenbahndepartement, als die nunmehr geschaffene Eisenbahnabtheilung des Generalstabes; in Folge dessen sollte nach jenem Entwurfe die Leitung den Bahnen verbleiben, wobei allerdings eine Centralisirung derselben vorausgesehen war. Das haben selbst die Bahnen nie bestritten, dass eine Centralisirung wenigstens für diesen Fall durchaus geboten sei. Aber der Entwurf blieb Entwurf. Man erwartete die Revision der Bundesverfassung, ein neues umfassenderes Eisenbahngesetz und im Gefolge der Bundesverfassung eine neue Militärorganisation. So überraschte der deutsch-französische Krieg und die Grenzbesetzung unser Land mitten in diesem Provisorium! Es war absolut kein Anhalt, keine Form geschaffen, wie die Eisenbahnen in dieser Zeit sollten geleitet werden: man war neuerdings auf einen Compromiss mit den Bahnen verwiesen, wobei es lediglich auf deren Neigung ankam, bis zu welchem Grade sie auf ihre Autorität verzichten wollten.

Am 23. Juli 1870, 9 Uhr Morgens, trat in Olten eine Conferenz von höheren Militärs und Eisenbahnbeamten unter dem Vorsitze des Chef's des Generalstabes zusammen und fasste folgende Beschlüsse:

1. Jeder Eisenbahngesellschaft verbleibt ihre Autonomie und sie wird unter ihrer Verantwortlichkeit die Befehle der Militärbehörden vollziehen;
2. Die Gesellschaften ernennen Vertreter, welche unter dem Vorsitze der Militärbehörde eine vorberathende Commission bilden und sich auf Einladung hin an einem bezeichneten Orte einfinden.
3. So schnell wie möglich soll der summarische Effectivbestand der Angestellten folgender Dienstgruppen aufgenommen werden:

- a. des Betriebes und der Telegraphen,
- b. des Zugkraftdienstes,
- c. des Bahndienstes,
- d. des Commercialen und der übrigen Dienste