

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 8/9 (1878)
Heft: 2

Artikel: Obere Rheinbrücke in Basel
Autor: M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6696>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

gleichungen mit Paris 1867 und Wien 1873 anstellen zu können. Bei dieser Gelegenheit erhalten die Leser Kenntniss des bei der Ausstellung zu Grunde gelegten Classificationssystemes, das sich demjenigen der Ausstellung von 1867 ziemlich genau anschliesst, dagegen von demjenigen in Wien 1873 abweicht.

Wir ergänzen die in der Tabelle gegebenen Classen, in welche keine schweizerischen Aussteller eingereiht sind, noch wie folgt:

VIII. Landwirthschaft und Fischzucht.

- 79. Schafe, Ziegen.
- 80. Schweine, Kaninchen etc.
- 81. Hausgeflügel.
- 82. Hunde.
- 83. Nützliche und schädliche Insecten.
- 84. Fische, Krustenthier und Mollusken.

IX. Gartencultur.

- 85. Gewächshäuser und Gegenstände zum Gebrauche der Gärtnerei.
- 86. Blumen und Ziergewächse.
- 87. Küchengewächse.
- 88. Obst und Obstbäume.
- 89. Samen und Pflanzen der Forstcultur.
- 90. Gewächshauspflanzen.

* * *

Obere Rheinbrücke in Basel.

(Correspondenz vom 3. Januar.)

Nachdem die Installationsarbeiten für den Bau der neuen Rheinbrücke mit Vererbung und Einfriedung des Bau- und Arbeitsplatzes begonnen hatten, die verschiedenen Geleise für den Steintransport gelegt, Bauhütte und Werkstätte erbaut worden waren, wurde Mitte September mit den Fundationsarbeiten der beidseitigen Widerlager angefangen und diese bis zum heutigen Tag, das rechteitige bis auf 5,3 m, das linkeitige bis auf 4,3 m unter den Nullpunkt des Rheinpegels ausgehoben und beide Baugruben mit einem 2 m dicken Beton in ihrer ganzen Ausdehnung ausgefüllt. Dieser Beton liegt in beiden Baugruben in dem festen Letten und zwar an einigen Stellen 30 cm, an den meisten Stellen aber bis auf 70 cm tief eingebettet. Oberhalb dem Letten wurde blaue Molasse durchbrochen, welche theilweise sandig, theilweise aber auch so fest war, dass dieselbe nur sehr schwer ohne Verwendung von Pulver zu brechen war.

Mit dem Bau des Nothsteges wurde Ende September begonnen; es ist derselbe nunmehr bis zum Anschluss an das linkeitige Ufer vollendet; das flussaufwärts zu legende Transportgeleise sowie die Weichen und Drehscheiben sind gelegt und es bleibt nur noch das zweite Geleise, die vollständige Bedienung und das Geländer sammt dem Zugang an das linke Ufer fertig zu machen, eine Arbeit, welche ebenfalls in einigen Tagen vollendet sein dürfte.

Der Caisson für den linkeitigen Strompfeiler ist von den Unternehmern in Pforzheim erstellt worden und soll in den nächsten Tagen behufs dessen Aufstellung hier eintreffen; bereits sind die Hängschrauben und die Luftschleusen auf der Baustelle angelangt. Sobald alle Theile vorhanden sind, soll mit der Aufstellung und Versenkung begonnen werden. Zu diesem Zwecke wird am dazu nothwendigen Gerüste emsig gearbeitet und sind wohl $\frac{2}{3}$ der zu demselben erforderlichen Pfähle geschlagen worden.

Auf dem Bauplatze sind die Fundament-Aushebungen für die Bogenstellung der rechteitigen Brückenzufahrt vollendet, es sind dieselben mit Beton 1 m dick ausgefüllt und das Fundamentgemäuer bis auf die Höhe des natürlichen Bodens erstellt worden. Ebenso wurde das Fundamentgemäuer für die östliche Stützmauer bis auf das Niveau der einstigen Anlage aufgeführt.

Für die Maurerarbeiten, welche nun in circa 8 Tagen an beiden Widerlagern beginnen werden, sind die Bruchsteine vorhanden, ebenso die Quader aus Laufener Steinen für den untern Theil beider Widerlager und einen Theil des linkeitigen Pfeilers, und endlich ist auch ein Theil der Granitquader für die Vorköpfe der Pfeiler auf der Baustelle angelangt; im Ganzen

mögen circa 520 Cubicmeter Quadersteine und circa 4000 Cubicmeter Bruchsteine zur Verwendung bereit liegen.

Die Nacharbeiten am linkeitigen Widerlager werden mit electrischem Lichte beleuchtet und soll diese Einrichtung nun ebenfalls für das rechteitige Widerlager getroffen werden. M.

* * *

Welches Eisenbahnsystem entspricht am meisten den Verhältnissen Oesterreichs.

Denkschrift von M. M. Freih. v. Weber, k. k. Hofrath.

(In A. Hartlebens Verlag.)

Einleitung. — Die Pause, welche in der Discussion über die Frage eintrat, ob die Manipulation des Eisenbahnwesens durch den Staat oder die Privatindustrie seiner Natur angemessener sei, legt die Vermuthung nahe, dass dieselbe überhaupt nicht generell zu lösen sei. Weder da noch dort ist das absolut Gute enthalten und wie in den meisten Erscheinungen im Völkerleben muss auch diese vollständig individuell von Fall zu Fall erörtert werden und das um so mehr, als ein System, das heute noch den Verhältnissen eines Landes vollständig entspricht, sich nach Umgestaltung von dessen politischen, kommerziellen und administrativen Zuständen in einem halben Menschenalter als überlebt zeigen kann.

Wie die einen Nationen für gewisse Künste, Handel etc. Talente haben, so gibts solche, die für das Eisenbahnwesen mehr angeborne Talente zeigen, als andere, und damit zusammenhängend wird der einen Staatsbau der andern Privat- oder gemischtes Eisenbahnsystem sympathisch sein. Man kann daher einem Lande ebensowenig ein beliebiges Eisenbahnsystem octroyiren als ein Wehr-, Handels-, Erziehungs-System. Sehr interessant sind die als Belege hiezu gebrachten Beispiele, worüber wir auf die Schrift verweisen und nur Oesterreich und Italien erwähnen wollen, wo in Folge Unreife des Parlamentarismus die experimentirende Regierung ein Zwitterding zwischen Staats- und Privatsystem, das der subventionirten Bahngeschaffen haben, das mit den Mängeln beider behaftet ist, ohne deren Tugenden zu besitzen, nur künstlich am Leben erhalten werden kann, niemals die Fähigkeit besitzt mit Ehren zu sterben und die Wurzel des wuchernden Ruins des Eisenbahncredits und der Demoralisation des ganzen Eisenbahnsystems bildet.

I. *Die Gestaltung des Privatbahnsystems.* — Das Eisenbahnwesen konnte nur in einem freiheitlich organisirten Lande wie England entstehen, bei einem im Selbstvertrauen geschulten Volke, in einem Lande mit colossalem Handel und mächtiger Industrie, wo hoch entwickelte Technik und Capalkraft die Mittel zur Verwirklichung erfolgversprechender Gedanken boten, es konnte nur ein Privateisenbahnsystem sein!

Die erste Wandlung erfuhr die Tendenz des Eisenbahnwesens, als es aus einem Werkzeuge der Verkehrsvermittlung zu einem Institute mit Selbstzweck, zu einer Erwerbsanstalt gemacht wurde. Die Rentabilität der ersten Linien lockte die lüsternen Capitalisten an, man fragte nicht mehr nach den Diensten, die sie der Industrie und dem Handel leisten sollten, sondern die Höhe des Verzinsungssatzes war fortan das Kriterium für den Werth von Eisenbahnunternehmungen, so dass die Eisenbahnpapiere gleich Staatspapieren zu Anlagewerthen wurden. — Immerhin blieb der Zweck des Privatbahnsystems: die rentable Vermittlung vorhandener Verkehre, intact, bis die Spannung der Verhältnisse, der hohe Werth der Zeit in England verschiedene Routen mit unsinnigem Concurrrenzkampf auf Tod und Leben hervorrief, der dann mit Fusionen endete und ganze Districte beherrschende Eisenbahnen entstehen liess mit dem Monopol des Verkehrs in Händen, an denen jetzt England und Frankreich kranken.

Diese Bahnen waren bald in Presse, Parlament und Regierung mächtig und bildeten mit ihrem zahlreichen disciplinirten Beamtenheer einen vaterlandslosen Finanzstaat im Staate — ja die Eisenbahnen dienten zuweilen lediglich zum Vorwande, den Börsen grosse Speculationscapitalien zuzuführen. Diese Momente sind es, welche das Privatsystem im heutigen Culturstaat unmöglich zu machen scheinen, denn es kam so weit, dass der Börsenschacher bei Wahlen in die administrativen