

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

Sonstiges

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: 13.01.2025

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

Körperschaften möglichst wenige Sachverständige, sondern in die Interessen-Coterie passende Individuen beförderte. Nicht nur wurden fachliche Tüchtigkeit und starre Treue in Hintergrund gestellt, sondern letztere wurde zum Hinderniss für Verwendung und Beförderung. Und hiezu hatten die Regierungen in Form von Staatsbegünstigungen den Deckmantel geliefert und sich selbst unter die Botmässigkeit der Börse gestellt (Frankreich). Nicht nur haben die Staatssubventionen ein Chaos der Interessen geschaffen, sondern auch indirect unabsehbaren Schaden erzeugt, indem sie der Börse Gelegenheit zu Ueber- raschungen bot, welche den Gläubigern das Vertrauen raubten und den Kredit untergruben.

II. Die Gestaltung des Staatsbahnsystems ist das Product des homogenen Mittelstaates, wo die patriarchalischen Gefühle der Bevölkerung ein fast absolutes Vertrauen zur Weisheit der Regierung besitzt. Es waltete das Missverständniss, dass Eisenbahn- und Post- und Telegraphenverkehr nahe verwandt seien, vor, während doch ein grosser Unterschied besteht. Post und Telegraphen vermitteln vorwiegend geistigen Verkehr, verändern den Werth eines Gegenstandes nicht; ob ein Brief 10 oder 1000 Meilen weit fährt, macht ihn nicht kostbarer. Die Transportleistung der Eisenbahn dagegen gestaltet den Werth der Waare total um. Die geistige Verkehrsvermittlung, Post- und Telegraph, ist daher Sache des Staates und ihm angemessen, während der Eisenbahntransport, weil Werthe verändert werden, eine eigentliche Industrie ist, somit nicht des Staates Sache.

Die Bedingungen für Gedeihen eines Staatsbahnsystems sind: Geringe Ausdehnung des Bereiches, somit Ausschluss bedeutender Divergenz der Interessen, Homogenität der Bevölkerung, wohlgeordnete Finanzen und Kredit, gesundes Staatsbeamten- thum, Offenheit und Vertrauen zwischen Volk und Regierung. Damit sind auch die Schwierigkeiten angedeutet, die der Durchführung des Staatsbahnsystemes in einem Grosstaat sowie in einem aus heterogenen Interessen zusammengesetzten kleineren Staatswesen entgegenstehen.

In Preussen hat man mit Wohlüberlegtheit die Principien festgestellt, nach denen der Staat mit dem Bedarfe an Eisenbahnen, die er nothwendig in eigenem Besitz haben muss, zu verfahren habe. So kam es in Besitz von grossen Linien, versehen mit einem Heer vorzüglicher Beamten, die den militärischen und politischen Zwecken dienen und zugleich auf die Privatbahn- Complexe eine Pression ausüben. Das beruht auf der Allmächtigkeit dieses Processes, bei dem sich eine gesicherte Thatsache an die andere reihte.

Ganz andere sind die Schwierigkeiten, wenn es sich darum handelt in Folge eines Majoritätsbeschlusses oder einer Strömung der öffentlichen Meinung aus Privatbahnen einen Staatsbahn-Complex zu schaffen und jene steigern sich in's Unglaubliche, wenn mit Einführung des Staatsbahnsystemes die Sanirung eines kranken Eisenbahnwesens verknüpft werden soll. Politische Schwäche, die Finanzlage des Staates, Presse, öffentliche und geheime Einwirkungen der Börsen und grossen Geldinstitute werden der Regierung Verlegenheiten bringen!

Die Wahl der durch den Staat zu erwerbenden Linien wird Unzufriedenheiten rufen, und wenn die Regierung hiebei der Nothlage der Bahnen Rechnung tragen will, so verstösst sie gegen staatswirthschaftliche Grundsätze, nimmt sie politische Rücksichten, so gefährdet sie den Eisenbahncredit auf Kosten der Steuerzahler.

In Ländern mit schwankenden Regierungs- und Finanzzuständen, wo Finanzinstitute und Presse von grossem Einflusse auf erstere sind, werden diese die Actionsfähigkeit lähmen und durch den Mangel einer Armee ergebener und erfahrener Eisenbahnfunctionäre auf ein Minimum reduciren. Es wird dem Experimentiren Thür und Thor geöffnet und dadurch das Vertrauen zum Staatsbetrieb verloren. Ist die Finanzkraft des Staates nicht genügend, um bei Erwerbung von Bahnen die Finanzinstitute hintanzuhalten, so gestaltet sich die Operation des Rückkaufes so, dass nur die Finanzinstitute den einzigen je herauskommenden Nutzen ziehen. Im Gegensatz zu dem Misslingen des Experimentes, einen Theil oder das ganze Eisenbahnwesen in die Hand der Regierung zu bringen, steht im Falle des Gelingens eine so bedeutende Machtzunahme des

Staates, dass ein auf seine freiheitliche Entwicklung eifersüchtiges Volk (England) solche Bestrebungen mit Energie von der Hand weisen muss. Die Herrschaft über ein Eisenbahnnetz ist gleichbedeutend dem Regieren über einen grossen Theil der Preisverhältnisse und über die Industrie. Sie verfügt über die Stimmen und Gesinnungen eines über das ganze Land verbreiteten Personales und kann mit Anwendung einer wohlwollenden Pression, die ganz innerhalb der Grenzen der Legalität ausgeübt wird, auch Vieles durchsetzen. Bezüglich des Betriebes sagt der Verfasser, dass die Manipulation eines umfassenden Eisenbahnbetriebes, unter dem Einflusse des Wechsels der leitenden Maximen mit dem Wechsel der in höchster Instanz leitenden Persönlichkeiten absolut unthunlich sei.

Wenn einerseits für die höchste Instanz ein stabiles Festhalten der Principien nöthig ist, was eine dem Wechsel unterworfenere Regierung nicht bieten kann, so ist für die Durchführung der Betriebsmanipulation eine grössere Unabhängigkeit der Action nöthig. Vor Allem muss eine Eisenbahnadministration eine Vertrauens-Verwaltung sein, und nicht auf Controlle und Uebercontrolle beruhen, wenn die Kräfte zusammenwirken, die einzelnen Organe richtig in einander greifen sollen, und nicht ein Staatsschlendrian entstehen darf.

In dieser Beziehung hatten die Privatbahnen auf die wenig umfangreichen Staatsbahncomplexe der Mittelstaaten einen guten Einfluss ausgeübt.

Wir geben hier, zum Theil, Gesagtes wiederholend, in kurzen Worten die Bedingungen für die Möglichkeit der Durchführung des absoluten Staatsbahnsystems wieder:

- Mässiger Umfang des Staates und demzufolge des Bahn-complexes.
- Homogenität der Bevölkerungen und Interessen.
- Nicht zu grosse Divergenz der Provinzial-Interessen.
- Gute Finanzlage des Staates.
- Geringer Einfluss des Geldmarktes auf die Massnahmen desselben.
- Stabile, vom öffentlichen Vertrauen getragene Regierungs-verhältnisse.
- Mässiger Einfluss der öffentlichen Meinung auf die Regierung.
- Mässiger Einfluss der Particularinteressen in den gesetzgebenden Körpern auf die Regierungsmassnahmen.
- Stabilität der Principien für die Manipulation des Eisenbahnwesens.
- Allmälige Gestaltung des Eisenbahnsystemes unter Selbster-heranbildung der Personale.
- Wohlfeilheit der Verwaltung durch die Pflichttreue und Ehrenstellung der Personale.
- Einfache, durchsichtige, die Verdächtigung abwehrende, auf Vertrauen basirte Verwaltung.
- Adaptirung der Organisation derselben an die technischen, mercantilen und industriellen Nothwendigkeiten des Eisenbahnwesens.
- Hintanhaltung des „Schlendrians“ durch diese Organisation.

Berichtigung.

In dem Auszug aus meinem Ausstellungsberichte Bd. VII, Nr. 14, Seite 191 der „Eisenbahn“ findet sich folgender Passus:

Für kleinere locomobile und halblocomobile Dampfmaschinen ist die Fabrication auf Massenproduction eingerichtet und die einzelnen Bestandtheile sind „interchangeable“, d. h. auf deutsch: schlecht zusammengepasst.

Ich verwehre mich dagegen, in meinem Berichte dieses gesagt zu haben, indem die betreffende Stelle (Seite 89) folgendermassen lautet:

„Die Herstellung dieser Maschinen geschieht ähnlich wie die der Nähmaschinen. Alle Theile werden in grosser Anzahl gemacht und sind leicht auszuwechseln.“

Das Wort „interchangeable“ habe ich nicht verwendet, es ist dasselbe eine Zugabe des Correspondenten.

Icely.

Correspondenz von St. Denis, La Réunion.

Ich bin nun auf meiner einsamen Insel im Indischen Ocean angekommen und lebe fast nur unter Schwarzen. Man denke sich einen pechschwarzen Kaffer, der die roth und weisse Latte hält, und dabei mein tropisches Kostüm. Wir machen hier zuerst Terrinaufnahmen für die Eisenbahn, die 140 Kilom. lang wird und in einem Hufeisen die Insel umspannt, und arbeiten mit dem Distanzmesser (Tachéomètre de Richer) ziemlich rasch, obgleich bei der üppigen Vegetation der Tropen, den dichten Wäldern und den 3^{m/100} hohen Zuckerrohren es sich nicht so leicht operiren lässt wie in Europa. Man lebt hier ganz gut, immer vergnügt und es wäre wunderschön, wenn man nicht in Aussicht hätte, eines Tages durch die bösen Fieber der Tropen angegriffen zu werden.

Wenn es interessirt, so werde ich einmal detaillirter schreiben, wie man 15 000 Kilometer weit vom europäischen Continente operirt. Schreiben Sie mir, jedes Wort aus Europa erfurt in der Ferne. Jedenfalls vergessen Sie nicht einen Gruss an den Verein ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums und hauptsächlich den Mitgliedern, die ich kenne, auszurichten.

Herzliche Grüsse von Max Lyon.

Concurrenzen.

Kranken-Anstalt des Cantons Glarus.

(Siehe Inseratentheil von Nr. 1 der „Eisenbahn“).

Die Anstalt soll aus vier Hauptabtheilungen bestehen, nämlich:

- A. Der Abtheilung für die Kranken.
- B. „ „ „ „ Verwaltung.
- C. dem Wasch- und Leichenhaus.
- D. dem Absonderungsbaus.

Das Programm gibt für die Abtheilung A die zum Entwerfen unentbehrlichsten Daten, während es sich jedoch für die übrigen Abtheilungen lediglich auf die Registrirung der verlangten Räumlichkeiten beschränkt, ohne über die erwünschte Grösse, Lage etc. derselben, den geringsten Aufschluss zu geben. Die Preisrichter sind in der Ausschreibung nicht genau und die Preise selbst so niedrig bemessen, dass wir eine Betheiligung an dieser Concurrenz nicht empfehlen können, weil die vom schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein adoptirten Grundsätze über das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen nicht eingehalten sind.

Palais de Justice fédéral.

L'exposition publique des plans du Palais de Justice fédéral commencera lundi 14 janvier pour durer deux semaines.

Elle a lieu dans les salles du Musée Arlaud, chaque jour de 9 heures. à midi et de 2 heures à 4 heures.

On est prié de ne pas introduire d'enfants.

Les plans primés et ceux qui auraient reçu des mentions honorables seront proclamés en séance publique de la Municipalité lundi 14 janvier à 10 heures du matin.

Les plis cachetés renfermant les noms des auteurs seront ouverts dans la même séance publique.

Literatur.

Die *Railroad Gazette* (erscheint in New-York, 72. Broadway),

die anerkannt beste amerikanische Eisenbahnzeitung, ersucht alle ihre Abonnenten, sie möchten das Möglichste zur stärkeren Verbreitung der Zeitung beitragen und dieselbe ihren Bekannten empfehlen, indem sie als deren Leser hiezu am besten qualificirt sein müssen. Sie verspricht jedem bisherigen Abonnenten, der den Namen eines neuen Jahres-Abonnenten mit Fr. 22,50 einendet, eines der folgenden Bücher gratis und franco zuzustellen:

- The Catechism of the Locomotive*, by M. N. Forney.
- Railway Revenue and its Collection*, by M. M. Kirkman.
- Railway Disbursements*, by Marshall M. Kirkman.
- Economic Theory of the Location of Railways*, by A. M. Wellington.
- The Roadmaster's Assistant*, by Wm. S. Huntington and Chas. Latimer.

oder zwei der folgenden Schriften:

Cost of Railroad Transportation, by A. Fink.
Cost of Passenger Traffic, by A. Fink.
Railroad Employees in France.
English vs. American Bridges.
The Verrugas Viaduct.

Zur Begründung dieses Vorschlages führen die Verleger an, dass weitaus der grösste Theil der Erstellungskosten einer technischen Zeitschrift, wie die *Railroad Gazette* — wir erlauben uns hier einzuschalten, auch der bei uns erscheinenden technischen Zeitschriften — constante Ausgaben, d. h. solche sind, welche mit der Anzahl der Abonnenten weder zu noch abnehmen. Es geht daraus hervor, dass durch Vermehrung der Abonnenten die Verleger in den Stand gesetzt werden, mehr Mittel auf die Ausstattung des Blattes oder auf dessen Vergrößerung zu verwenden. Es liegt demnach nicht nur im Interesse des Verlegers, sondern ganz besonders in demjenigen der Abonnenten eines technischen Blattes, dass die Zahl derselben eine möglichst grosse werde!

Chronik.

Eidgenossenschaft.

Bundesrath. Die Gesamtauslagen der Schweizerischen Abtheilung der Ausstellung in Philadelphia betragen Fr. 233 114, demnach 16 886 Fr. weniger, als die Bundesversammlung bewilligte. Ausstellungsberichte erschienen von Generalcommissär Rieter und Ed. Guyer: „Administrativbericht der schweizerischen Abtheilung“. Vom Generalcommissär Eduard Guyer: „Bericht über die Verwaltung der schweizerischen Abtheilung in Philadelphia“, von Ingenieur E. Icely: „Ueber die Maschinenabtheilung an der Ausstellung in Philadelphia“, von A. Göldy: „Ueber die Stickerei, Baumwoll- und Maschinenindustrie“, von Favre-Perret: „Ueber die Uhrenindustrie.“

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 18,8 m/100, Airolo 13,8 m/100, Total 32,6 m/100, mithin durchschnittlich per Tag 4,6 m/100.

Lausanne-Ouchy-Bahn. Die Gesellschaft, welche laut Concession das 200 m/100 lange Verbindungsstück zwischen dem Westbahnhof und dem ihrigen im Philonthale mit pneumatischem System hätte bedienen sollen, während die übrigen 1496 m/100 mit Seil betrieben werden, hat vom Staatsrath für drei Jahre die Bewilligung erhalten, dieses kleine obere Theilstück ebenfalls mit Seil zu betreiben.

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.
 Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Glasgow		No. 1		No. 3		Cleveland		
Gartsherrie	76,25		68,75			No. 1	No. 2	No. 3
Coltness	82,50		70,60			Gute Marken wie:		
Shotts Bessemer	86,85		—			Clarence, Newport etc. 55,60 53,10 50,60		
f. a. b. Glasgow						f. a. b. in Tees		
Westküste	No. 1		No. 2	South Wales				
Glangarnock	73,10		66,25	Kalt Wind Eisen				
Eglington	66,85		63,10	im Werk				
f. a. b. Ardrossan						Zur Reduction der Preise wurde nicht		
Ostküste	No. 1		No. 2	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu				
Kinneil	67,50		63,75	Fr. 1,25 angenommen.				
Almond	67,50		63,75					
f. a. b. im Forth								

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire		North of England		South Wales	
Stangen ord.	150,00 — 175,00	140,60 — 150,00	150,00 — 156,25		
„ best	206,25 — 212,50	153,10 — 162,50	—		
„ best-best	212,50 — 228,10	178,10 — 187,50	—		
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	193,75 — 200,00	—		
„ „ 21—24	212,50 — 231,25	—	—		
„ „ 25—27	250,00 — 268,75	—	—		
Bandeisen	175,00 — 200,00	—	—		
Schienen 30 Kil. und mehr		140,60 — 150,00	143,75 — 150,00		
franco Birmingham		im Werk	im Werk		

Stellenvermittlung

für die Mitglieder der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Sämmtliche Correspondenzen sind an den Chef der Stellenvermittlungs-Commission H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz, Nr. 4, Zürich, einzusenden.

Offene Stellen.

Ein Ingenieur zur Aufsicht über Instandhaltung der Werkstätten und Maschinen in ein Eisenwerk in Elsass-Lothringen (128).
 Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Stellen suchende Mitglieder.

Maschineningenieure, für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).
 „ für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).
 „ für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).
 Eisenbahningenieure früher beim Bahnbau (847, 856).
 Ingenieure für Civilbau (255, 710).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.