

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 23

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

leicht werden, bessere Kriterien für Gewährung derselben zu finden, als die eines wirthschaftlichen und volkswirthschaftlichen Hintergrundes baaren, des Artikels 35 des Fracht- und Haftpflichttauses; solche Kriterien, welche gestatten, den Einheits-tarif aufrecht zu erhalten.

Es handelt sich um Zug-, Retour-, Export-, Import- und Transitarife, wie sie der Handel, der Fabriken-, Hütten-, Gruben- und Hafenverkehr verlangt, und wie man sie für den Personenverkehr in einzelnen Formen bereits angenommen. Hier lässt sich nachweisen, dass die Bahnen gegen den gewöhnlichen Verkehr gewisse wirthschaftliche Ersparnisse machen und volkswirthschaftliche Erfolge erzielen können, Wegfall von Manövern auf Durch- und Uebergangsstationen, Verminderung der Leerwagentransporte und der Generalkosten, Hebung der Gesamttransporte, der Seeschiffahrt, der Hafenstädte, des Nationalwohlstandes. Ohne irgend einer Specialschöpfung zu bedürfen, kann der Erfolg erreicht werden durch Theilung des Nutzens oder Schadens, den die Bahn genießt oder vermeidet durch Erlass eines bestimmten kleinen Bruchtheiles von dem allgemeinen uniformen Frachtsatze für diese Specialfälle.

Man mag über die absolute Nothwendigkeit dieser Vorschläge denken wie man will, es ist kaum ein Zweifel über die eminente Nützlichkeit und darüber zulässig, dass dieselben einen durchaus berechtigten Hintergrund haben und vor dem strengsten Fachforum sich vertreten lassen, dass sie lediglich als besondere Bestimmungen als Anhang zum allgemeinen Tarif sich kennzeichnen, ohne denselben in seinen Principien, selbst nicht in seinen Zahlen zu verletzen und zu verändern.

Durch Streichung oder Aenderung des Art. 35 würde abermals eine grosse und, scheint es, zu vermeidende Sorge von den Bahnverwaltungen, und Unsicherheit von dem die Bahnen benutzenden Publikum genommen werden. Um einen rationalen Einheits-Tarif zu schaffen, bedarf es nur des entschiedenen Willens, sich an die einfachen, klaren Thatsachen zu halten und sich von der Neigung, Complicationen nach alten Mustern künstlich zu schaffen, ernstlich loszusagen.

Trommer.

### Kleine Mittheilungen.

**Les chemins de fer en Asie-Mineure.** — La première préoccupation des hommes d'Etat qui ont accepté la lourde tâche d'introduire des réformes dans l'Asie-Mineure, est tout naturellement de créer dans ce pays un grand réseau de voies ferrées. Nous pouvons présenter ici un résumé des divers projets qui sont maintenant à l'étude.

Un ingénieur turc vient de publier, au nom de son gouvernement, une carte d'Anatolie où sont marqués les tracés de plusieurs voies ferrées dont l'exécution progressive opérera une véritable transformation de ce beau pays. La principale ligne projetée partirait d'Ismid (Nicodémie), pour se diriger de là sur Kara-Hissar, Konieh (ancienne Iconium), Adana, Aïas, où elle atteindrait le golfe d'Eskanderoun (Alexandrette), puis elle gagnerait Alep, pour suivre, au delà de cette ville, la vallée de l'Euphrate jusqu'au golfe Persique.

Telle est la ligne officiellement désignée par le gouvernement turc comme devant être la plus promptement exécutée. Mais on lui en a proposé encore plusieurs autres. On sait qu'en 1872 une commission du Parlement avait vivement recommandé au gouvernement anglais la création d'une seconde route vers l'Inde, par la vallée de l'Euphrate.

D'après ce projet, une ligne irait de Smyrne à Allah-Scheher et serait continuée jusqu'à Kara-Hissar, où elle rencontrerait la grande voie d'Ismid à Alep que nous avons décrite plus haut. Smyrne, déjà si importante par son commerce, verrait alors sa prospérité portée au plus haut point. Elle attirerait certainement dans son magnifique port une partie considérable du commerce de la Syrie, de la Perse et de l'Inde, celle qui est destinée à l'Europe occidentale.

Il existe encore un troisième projet consistant à faire de Sinope la tête d'une ligne qui se dirigerait de là sur Samsoun,

Amasie, Tokat, Sives, Malatija, franchirait l'Euphrate au delà de cette dernière ville, et atteindrait à Mossoul la vallée du Tigre, qu'elle suivrait jusqu'au golfe Persique. Dans ce plan, la ville de Siva deviendrait le centre le plus important de l'Anatolie septentrionale, car d'un côté elle serait reliée à la grande voie d'Ismid, Adana, Alep par un embranchement aboutissant à Kutayeh, et de l'autre un second embranchement la réunirait à Erzeroum, d'où partirait une autre voie ferrée se dirigeant sur Diarbekir et Mossoul. Une des conséquences les plus certaines de la construction de cette ligne allant de Sinope et Samsoun à Sivas, Diarbekir et Mossoul, serait d'y attirer toute la partie du commerce du golfe Persique destinée à la mer Noire, laquelle suit actuellement la route des caravanes, de Mossoul à Bayazid et Erzeroum. Sinope et Samsoun, les deux antiques colonies de Millet, retrouveraient alors leur splendeur passée.

Avec le système de chemins de fer actuellement à l'étude, toutes les parties de l'empire ottoman seraient reliées entre elles, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial. (Ing. univ.)

\* \* \*

**Holzbahnen in Bosnien.** Der frühere Bau-Director der ottomanischen Eisenbahnen, Herr Ingenieur Wilhelm Pressel, hat vor einiger Zeit unter dem Titel: „Aus meinem Tagebuche. Holzbahnen in Bosnien“, eine autographirte Skizze erscheinen lassen, welche sich auf die Mitwirkung des Autors bei dem Zustandekommen der Eisenbahn Brood-Sarajewo bezieht und auf den Zeitraum vom 16. September bis 12. November l. J. erstreckt. Bei Gelegenheit der Vorlage der generellen Pläne der Save-Brücke bei Brood wurde nämlich Herr Pressel vom Kriegsminister bezüglich der von Bau-Unternehmern eingereichten Projecte, betreffend die Anlage schmalspuriger Interimsbahnen von Brood gegen Sarajewo, consultirt. Die Anlage einer schmalspurigen Bahn unter der Voraussetzung empfehlend, dass die Einleitungen für den Angriff der Eisenbahnen in der ganzen Ausdehnung ohne allen Verzug getroffen und der Bau in einer der aussergewöhnlichen Situation entsprechenden Weise betrieben werde, machte Herr Pressel den Minister auf die sich jeder Berechnung entziehenden Schwierigkeiten der Durchführung des Baues und Betriebes aufmerksam, und insbesondere darauf, dass für die Ueberwindung der dem Baue sich entgegenstellenden Hindernisse heute bloss eine moralische Garantie vorhanden sei. Ueber die Schwierigkeiten der Beschaffung der Baumaterialien und der Ernährung und der Unterbringung der Arbeiter Herr zu werden, sei wohl möglich, aber in den Zeiten der Regengüsse, wie solche in Bosnien im Spätherbste vorkommen, werde man vor der höheren Gewalt das Gewehr strecken müssen und nichts erreichen. Diese Erwägung veranlasste Herrn Pressel, dem Minister die Herstellung einer in die jetzt bestehende Strasse einzuzeulenden Holzbahn zu empfehlen. Die Kosten dürften je nach der Entfernung der Holzgewinnungsplätze von der Verwendungsstelle zwischen fl. 5000 und fl. 8000 per Kilometer variiren, die Herrichtung des bestehenden Strassen-Planums nicht inbegriffen, für welche Arbeit fl. 300 bis 400 per Kilometer genügen würden. Für die circa 240 Kilometer lange Strecke Brood-Sarajewo wäre die Formation von etwa 30 je 100 bis 120 Mann starken Arbeiter-Brigaden, also Eine auf die Meile, zu empfehlen, so dass sogleich 60 Angriffspunkte vorhanden wären. Für die Installation seien höchstens drei Wochen zu rechnen, hingegen vier Wochen für die Herstellung der Bahn selbst, im Maximum zusammen zwei Monate. Herr Pressel schloss seinen Vortrag an den Minister damit, dass bei der vorliegenden Situation eine Communication, für welche die rasche Herstellung und die Einfachheit der Anlage, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehrs bei jeder Witterung, geringe Bau- und Erhaltungskosten und dabei potenzierte Leistungsfähigkeit die Bedingungen sine qua non sind, in Bosnien einzige und allein durch den Bau von Holzbahnen, der Vorläufer der chausseirten Strassen und der Eisenbahnen, geschaffen werden könne.

\* \* \*