

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 21

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

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

Herr Ingenieur Vojacek legt mechanisch angefertigte Drahtgeflechte für Bahneinzäunungen etc. vor. Dieselben werden von Herrn Ingenieur Bodmer aus London angefertigt.

Es werden diese Erklärungen und Vorweisungen bestens verdankt.

Schliesslich wurde ein Antrag, es möchte dem Quästor die Vollmacht ertheilt werden, an reisende, bedürftige Bautechniker eine gewisse Gabe (1 Fr.) auszubezahlen, nach längerer Discussion verworfen.

* * *

Literatur.

Populäre Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen. IV. Privat-, Staats- und Reichs-Bahnen von M. M. Freiherrn von Weber. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartlebens Verlag. 1876. Preis 2 Mark.

„Fast alle Probleme, zu deren Lösung staatswirtschaftliches und eisenbahnfachliches Wissen und Können in Wechselwirkung zu treten hat, erfahren in Deutschland eine verhältnismässig ungenügende und unklare Behandlung.

Der in beiden Branchen Heimischen sind Wenige, und diesen Wenigen verbietet meist Stellung, oder sonstige Abhängigkeit, das offene, rückhaltslose Wort.

Es fehlt nicht an eminenten Eisenbahnfachmännern, aber sie sind fast alle in Amt und Brod des Staates, oder der Privatgesellschaft; fast allen, selbst den ausgezeichneten Staatswirthen, ist hingegen das Eisenbahnfach nur „academisch“ bekannt.

Daher diese Behandlung der Eisenbahnfragen in der Oeffentlichkeit, aus der fast stets, entweder die Tendenz „pro domo“, oder der Mangel des Gleichgewichts in den erforderlichen Fachkenntnissen, entweder der Ton des Eisenbahnmanns oder der des Staatswirthe vorherrschend herausklingt.

Das Eisenbahnen ist jung in Deutschland, jünger selbst als in den andern Culturländern, in denen es zu gleicher Zeit zu blühen begann; denn es wurde in Deutschland nicht von Körperschaften und Wissensgenossenschaften empfangen, die an der Ausführung früherer grosser, öffentlicher Arbeiten herangebildet, zu seiner Aufnahme und Fortentwicklung reif waren und sich bereits eine gleichberechtigte Stellung in der sozialen Welt errungen hatten, wie das „Corps des Ponts et Chausées“ in Frankreich, die „Civil-Engineers“ in England.

Bis vor kürzester Zeit wurde es in Deutschland noch für zu jugendlich zur Leitung seiner eigenen Angelegenheiten befunden; seine Angehörigen gewinnen nur allmäth eine ebenbürtige Stellung in der bürgerlichen Gesellschaft, und mit der vollständigen Mündigkeitserklärung des Fachs in der Administration ist es, bekennen wir es offen, zum Theil mit durch dessen eigene Schuld, noch an vielen Orten, in vielen maassgebenden Sinnen, noch übel genug bestellt.

Desswegen fehlen uns bei der Arbeit an der Lösung der grossen, das Eisenbahnen betreffenden Probleme, die gewichtigen Stimmen und Kräfte jener unabhängigen Meister des Faches, die England in den Walker's, Locke's, Stephenson's etc. in sein Parlament berief, damit einer der wichtigsten Bereiche des ganzen heutigen Völkerlebens nicht jener Stimme in der Vertretung der Nation entbehre, die jeder Weiler, jede kleine Industriebranche erheben durfte; der Meister, auf die Frankreich in den Chefs seines „Corps des Ponts et Chausées“ stolz ist, dessen hohe und sociale Stellung seine Führer über jeden Druck auf ihre Meinungsäusserung hinaushebt.

Das deutsche Eisenbahnfach, in seiner Wechselwirkung mit dem Nationalen, besitzt in der Publicistik nur eine einseitige und unvollkommene, in dem Parlamente noch gar keine Vertretung.“

Die vorliegende Schrift beabsichtigt die Vorstellungen von dem Problem des Rückkaufes und dessen Lösung übersichtlich und klar zu skizzieren und an der Hand der wissenschaftlichen Erfahrung, die dem Verfasser wie an den wenigen Gebote steht, die bestehenden Vorurtheile und Irrthümer mit Vermeidung aller Polemik zu berichtigten. Die Einleitung enthält eine Lebensbeschreibung der Eisenbahn mit Streiflichtern auf deren Entwicklung in England, Frankreich, Oesterreich und Deutschland, und stellt folgende drei Fragen zur Beantwortung auf:

- Empfiehlt es sich, das bisher in diesem Reiche übliche System der staatswirtschaftlichen Manipulation des Eisenbahnenwesens, im Prinzip, fortbestehen zu lassen und dasselbe nur kräftigen Meliorationen durch Einfuss des Staates zu unterziehen?
- Empfiehlt es sich, absolute Staatsbahnsysteme in den Einzelstaaten durchzuführen und der Reichsgewalt nur die Einfüsse auf diese Systeme zu gönnen, welche sie zur Erreichung der Zwecke des Reiches über muss?
- Empfiehlt es sich, die Handhabung des gesamten Eisenbahnsystems des Reiches ausschliesslich in die Hände der Reichsgewalt zu legen? Diese Fragen werden gemeinschaftlich in vier Beziehungen erörtert:

- II. auf Politik,
- II. auf Finanzen,
- III. auf Administration,
- IV. auf Eisenbahntechnik

und nachher die Schlüsse in einer Recapitulation zusammengefasst. Wir gedenken später auf diese interessanten Erörterungen zurückzukommen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 15. Mai 1876. In Vollziehung einer Bestimmung des Anleihevertrages, welcher unter dem 10.—13. Februar 1875 zwischen der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einerseits und der eidg. Bank in Bern und der Bank in Winterthur anderseits abgeschlossen, beziehungsweise von den zuständigen Gesellschaftsorganen ratifiziert worden ist, wünscht die Gesellschaft der Schweiz, Nationalbahn ihre eben genannte Linie in ihrem jeweiligen Bestande für ein 50/iges Anleihen von 9 Mill. Franken im ersten Range zu verpfänden.

Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen wird dieses Begehr im Bundesblatt bekannt gemacht unter Fristansetzung bis Montag 5. Juni nächstkünftig für die Anbringung allfälliger Einsprachen bei dem Bundesrath.

Bei dem Umstände, dass mit der Genehmigung des Finanzausweises die Kostenvoranschläge sowohl für die Abtheilung Winterthur-Singen-Kreuzlingen als für die zur Verpfändung ausgeschriebenen Linie sich als zu niedrig geoffen erwiesen haben und dass die Gesellschaft dermaßen in der Wiederherstellung ihrer Finanzirung begriffen ist, soll indessen die Ergänzung des Finanzausweises verlangt und erbracht werden, bevor das Pfandrecht wirklich bewilligt wird.

B. Cantone.

Basel. Der fünfte Geschäftsbericht des Verwaltungsraths der Baugesellschaft für Arbeiterwohnungen berichtet von einer Verbesserung der Gesellschaftslage. Im Bachlettenquartier, wo die B. G. f. A. W. nur noch Hypothekarschuldner aber kein Eigentum mehr besitzt, ist die mit Hülfe der Gesellschaft gegründete Kleinkinderschule eröffnet worden; dieselbe erfreut sich einer bedeutenden Frequenz. Da eine solche Schule für ein derartiges Quartier eine grosse Wohlthat ist, so wird die Errichtung einer ähnlichen Anstalt am Bläsiringweg bis in einigen Jahren nachfolgen müssen. An letzterer Strasse hat die Gesellschaft weitere 10 Häuser verkauft, ebenso zwei Gebäude an der Klybeckstrasse nebst 10 000 \square Land. Die eingegangenen Kaufschillinge wurden zu (9) Neubauten, an der Klybeckstrasse (3) und am Bläsiringweg (6) verwendet, wobei die Anlage zweistöckiger Häuser als das vortheilhafteste System anerkannt wurde.

Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sind derart, dass das Aktienkapital (327 300) mit 4% verzinst und der Reservefond mit 44 624 Fr. bedacht werden kann, derselbe beträgt nun bereits Fr. 141 312.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 22 M. Airolo: 15,5 M. Total: 33,5 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,8 M.

Auf der Seite von Airolo herrscht noch immer Wassermangel in Folge von Lawinen über der Canalisation des Tessin.

Centralbahn. Die Frage einer definitiven Erweiterung des Bahnhofes der schweizerischen Centralbahn in Basel, der Regelung des Verhältnisses der Strassenübergänge und was sonst noch drum und dran hängt, ventiliert bekanntlich schon seit langer Zeit. Wir vernehmen nun, dass in diesen Tagen zwischen Abgeordneten des Regierungsrathes und des Directoriums der schweizerischen Centralbahn die conferenziellen Verhandlungen hierüber wieder werden aufgenommen werden.

Nationalbahn. Am 13. d. Mts. gerieth bei Berlingen die Locomotive des 3⁴⁰ von Winterthur ankommenden Zuges bei der Weiche aus den Schienen und stellte sich quer über beide Geleise. Die Züge fuhren desshalb am Samstag Abend von beiden Seiten nur bis Berlingen und tauschten daselbst ihre Passagiere aus. Am 14. d. Mts. früh war das Geleise wieder frei und der Betrieb ungestört. Irgend ein Unglücksfall ist bei dem Kommiss nicht zu beklagen.

— Am 21. d. Mts. lehnte Baden in der Gemeindeversammlung die Nachsubvention von Fr. 80 000 ab.

Tössthalbahn. Letzten Sonntag hat die Gemeindeversammlung von Fischenthal einstimmig die Zinsengarantie für das Obligationenkapital der Tössthalbahn beschlossen.

Broyethalbahn. Das „Echo de la Broye“ meldet, dass obwohl die Arbeiten auf der Linie Moudon-Palézieux nicht vernachlässigt werden, es doch unmöglich ist, diese Strecke im Laufe des Sommers zu eröffnen. Die Station Moudon-Murten dagegen ist in voller Arbeit und wird bis zum Schlachtfeste betriebsfähig.

Arth-Rigi-Bahn. Von Arth wird berichtet, dass die erste Locomotive der Arth-Rigi-Bahn dieser Saison auf Rigi-Staffel angelangt ist. Wetter und Aussicht auf ein glänzendes Schneefeld seien prachtvoll. Die Bahn ist bis Staffel eröffnet und es gehen Morgens früh und des Mittags Züge von Ober-Arth ab.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Angebot:

1. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmaterial geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.

Nachfrage:

1. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
2. Ein jüngerer Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.