

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 1

Artikel: Carte géologique détaillée de la France
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4851>

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: 10.02.2026

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

weise dadurch beschwichtigt wurde, dass man diese Züge von der sonst schuldigen Steuer befreite. Kaum waren diese Züge allgemein eingeführt, so wurde offen zugegeben, dass sie hinreichend Gewinn bringend seien. Dies hatte in England geschehen müssen, dass ein Gesetz die Verwaltung von Actiengesellschaften zu ihrem eigenen Nutzen zwang — in England, von welchem ein verbreiteter Aberglaube meint, der natürliche Instinct des industriellen Unternehmungsgeistes sei so erleuchtet, dass man ihm ruhig die Besorgung aller Angelegenheiten dieser Welt überlassen könne, ohne ihm irgend ein Gesetz von Staatswegen vorzuschreiben.

Und jener einmalige Irrthum hat keineswegs genügt; es folgte eine, mit dem Festlande verglichen, äusserst langsame Entwicklung der Personenzüge mit dritter Classe. Darauf auf einmal die allgemeine Einführung der dritten Classe seit dem Anfang des gegenwärtigen Jahrzehnts und zwar abermals mit einem Erfolge, welcher in schlagendem Widerspruch steht, und zwar eingestandenermaassen, mit Demjenigen, was wenige Jahre vorher die leitenden Eisenbahn Männer Englands über eine solche Massregel geäussert haben. Hier ist etwas von den Schattenseiten, welche sich an dem praktischen Gebahren der englischen Eisenbahnverwaltungen handgreiflich zeigen. So schwere Irrthümer über wichtige Tariffragen wären nicht möglich, wenn man für die Erledigung derselben eine rationelle Grundlage von Berechnungen besäße über die wirklichen Kosten, die Ausnutzung, die Entwickelbarkeit der Beförderung in den Wagen der dritten Personenklasse, zumal mit Berücksichtigung der gleichen Verhältnisse für die beiden andern Personenklassen. Es hätte mit solchen Grundlagen den ergrauten Praktikern der englischen Eisenbahnverwaltung nicht passiren dürfen, dass sie heute eine Tarifmassregel als einen selbstverständlichen Bestandtheil ihrer Verwaltung anerkennen, welchen sie noch gestern als eine Utopie weit von sich wiesen.

Aehnliches aber gilt von dem weiten Gebiete der Gütertarife; und die Behauptung des Herrn Reitenstein (Seite 137) „in einem Lande mit schon entwickelter Eisenbahnnetze dürfte der Umstand, dass ihr Verkehr stark ist, schliessen lassen, dass ihre Tarifsätze für den Handel der sie benutzenden Versender niedrig genug sind,“ ist ungefähr dasselbe, was auch die englischen Eisenbahn Männer sagen, — ihrem Wesen nach deckt sie das Problem zu, welches ein wissenschaftliches Nachdenken an diesem Punkte finden soll. Denn was soll das heissen, „ein starker Verkehr“? Was ist denn starker Verkehr und wie mannigfaltige Ursachen können einem starken Verkehr zu Grunde liegen? Zwischen Liverpool und Manchester war ein sehr starker Verkehr, lange ehe es Eisenbahnen gab. Von dem Fette dieses grossen Verkehrs zwischen den beiden Hauptstädten des Handels und der Industrie schöpfen heute die betheiligten Eisenbahngesellschaften einen ungewöhnlich hohen Gewinn. Soll daraus, dass es auch mit den hohen Tarifen nicht gelingt, solchen Verkehr klein zu machen, der Schluss gezogen werden, dass jeder hohe Satz auf dieser Strecke niedrig genug ist, so lange trotz seiner Verkehr „stark“ genug bleibt? und ferner ist ein starker Verkehr nur dort vorhanden, wo er so stark ist, wie auf der genannten Strecke? oder wo hört er auf, stark zu sein? Hiermit ist die gänzliche Haltlosigkeit jener Behauptung schon dargethan. Aber selbst abgesehen davon, dass die Verkehrsstärke erstens von vielen anderen Umständen abhängt, zweitens ein ganz relativer Begriff ist, gewährt das Princip, die Tarifsätze seien niedrig genug, wenn sie einen gewissen Erfolg für den Verkehr hervorbringen, keine genügende Stütze. Denn diese von der Oberfläche genommene Erfahrung liefert gar keinen Beweis dafür, dass nicht ein niedrigerer Tarif einen grösseren Erfolg für den Umfang des Verkehrs und zugleich für den Gewinn der Eisenbahnverwaltung einen gleichen oder selbst höheren Erfolg herbeiführen kann.

Was endlich der Verfasser in einzelnen Bemerkungen über die Regelung der Concurrenz im englischen Eisenbahnwesen sagt, ist nicht ohne Bedeutung, nur macht er sich die Sache nach der Art seiner ganzen Arbeit doch wohl etwas zu leicht. Er schliesst sich den englischen Eisenbahn Männern an, welche behaupten, es bestünde unter den einzelnen Gesellschaften eine Concurrenz in dem, was sie für die gleichen Tarifsätze leisten (was sie Accommodation nennen). Vor dem parlamentarischen

Ausschusse von 1872 sei von vielen Seiten prophezeit worden, dies sei ein Rest der Concurrenz, welcher jedenfalls auch bald verschwinden würde. Diese Prophezeiung habe sich nicht erfüllt und warum? weil sie sich bis zum Jahre 1875 noch nicht erfüllt hat. Zunächst wer hat im Jahre 1872 behauptet, dass dieses „bald“ nicht länger sein sollte, als 3 Jahre? und namentlich wo sind die Beweise von dem Vorhandensein von dieser Art Concurrenz? Diese sind für den Verfasser erstens: alle englischen Eisenbahn Männer versichern es, und zweitens: der Blick auf die Sache selbst lehrt es. Letzterer Blick auf die Sache selbst weist auf Seite 105 Anmerkung: „Die Coulanz der englischen Bahnen bei Erledigung von Reclamationen“!

Wenn ich schliesslich mein Urtheil im Ganzen zusammenfasse, so ist es das: Die vorliegende Arbeit ist ein Beispiel für das, was der heutige Eisenbahnpraktiker leistet, wenn er sich auf Studienreisen begiebt, ohne für seine Praxis sei es wissenschaftlich vorgebildet zu sein, sei es, sich derjenigen Mittel zu bedienen, welche ihm die Wissenschaft an die Hand giebt.

* * *

Carte géologique détaillée de la France.

La quatrième livraison de la Carte géologique de la France vient de paraître.

Les prix maxima fixés pour la vente au public, par l'intermédiaire des libraires, des feuilles composant cette livraison, sont les suivants :

Feuille de Boulogne	5 fr.
— de Cambrai	9 "
— d'Amiens	8 "
— de coupes longitudinales, No. 11, Paris	5 "
— de coupes longitudinales, No. 9, Rouen et Evreux	5 "

Aux termes de l'article 2 d'un arrêté ministériel du 9 février 1874, toute personne est autorisée à acquérir directement de l'Etat, ensemble ou séparément, les diverses parties de la carte géologique détaillée, pourvu que sa demande atteigne le chiffre minimum de 50 francs. Il est fait, dans ce cas, à l'acheteur, une remise de 16,66% sur le prix fixé pour la vente au public.

Les personnes qui désirent faire, dans ces conditions, l'achat de tout ou partie des feuilles de la carte géologique détaillée, devront s'adresser à M. le Directeur du service de la carte, boulevard Saint-Michel 62, à Paris.

* * *

Berichtigung.

Im Band IV, Nr. 25, im Artikel: Die Wasserversorgung der Stadt Liverpool, Seite 333, erste Spalte, zweiter Absatz, neunte Zeile von oben, anstatt Brunnen abzukaufen lies: Brunnen abzuteufen. Ebenda letzte Linie lies: Den obersten See schliesst ein Deich.... Seite 334, erste Spalte, viertletzte Zeile, in der Klammer, statt Küchen lies: Krahnen.

* * *

Schutzanstrich für Schiffsböden

von J. Burell, Hammersmith bei London.

Gemisch variabler Verhältnissmengen von Zinnober, Zinkcarbonat, Mennig, Arsenik, Bleiacetat, Zinkoxyd, Kreide, Harz, Petroleum und Trockenfirniß. Eine Vorschrift möge als Beispiel dienen:

Zinnober	15
Zinkcarbonat	10
Harz	20
Kreide	15
Arsenik	10
Trockenfirniß	10
Petroleum	8
Bleiacetat	2
Mennig	10
	100

* * *