

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 18

**Nachruf:** Weber, Max Maria v.

#### **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:** 16.01.2026

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

Westinghouse, Carpenter und Sanders. Im Ferneren wird beabsichtigt auf der Linie Berlin-Breslau, wo täglich drei Schnellzüge hin und zurück eur-siren, ein Vierteljahr lang mit den erwähnten sechs Systemen gewöhnliche Fahrten unter ständiger Controle bezüglich der sich herausstellenden Mängel zu machen. Die Bremsen haben den gewöhnlichen Dienst zu verrichten und es wird alles, was sich nur irgendwie als mit den Bremsen zusammenhängend erweist, sorgfältig notirt werden. Die Notizen werden von Regierungs-Maschinenmeistern, welche die Züge ständig begleiten, aufgenommen. Dieselben werden seiner Zeit über die gewonnenen Resultate einen Schlussbericht herausgeben. Wie wir vernehmen, hat auch die Schweiz Schritte gethan, um an diesen interessanten Versuchen durch geeignete Fachmänner vertreten zu sein.

## L iteratur.

*Die Stollenförderung im Tunnelbau* von E. Bergemann, Ingenieur, mit drei Bl. Zeichnungen. Techn. Mittheilungen des Schw. Ing.- und Arch.-Vereins. 20. Heft. Zürich, Orell Füssli & Co. 1881.

Die grossen Fortschritte, welche die Maschinenbohrung in den letzten Jahrzehnten gemacht hat, hat die Gültigkeit des Satzes, dass der Fortschritt des Richtstollens den Vollendungsstermin des Tunnels bedingt, für längere Tunnels wenigstens umgestossen. Die Ursache der Ueberholung der übrigen Factoren des Tunnelbaues durch das Bohrwesen wird unschwer in den ungenügenden bisher zur Anwendung gelangten Förderungsweisen erkannt. Diese ungleichartigen Fortschritte sind in der Natur der verschiedenen Arbeiten begründet. Während von der Bohrung ganz bestimmte Leistungen unter gegebenen Verhältnissen, die sich mit relativ geringen Abweichungen stets wiederholen, gefordert werden und somit die jeweils gemachten Erfahrungen bei der nächsten Gelegenheit benutzt werden können, stellt jeder längere Tunnel hinsichtlich der Förderung seine besondere Aufgabe, die seiner Natur und den abwechselnden Vorkommnissen beim Bau entsprechend stets wechselnde Dispositionen erheischt. Auf diesem Felde sind trotz der angestrengten aufreibenden Arbeit, die es fordert, keine Lorbeeren zu holen, man kann sich nicht durch Erfindung von neuen „Systemen“ einen Namen machen, ja der bauende Ingenieur wird selten den Vorwürfen der „bauleitenden“ Behörde ganz ausweichen und meistens erst beim Schluss der Arbeit sich selbst Rechenschaft geben können über die unabsehlich begangenen Fehler.

Wenn sich daher der Verfasser auf dieses publicistisch wenig bebaute Feld wagt, so ist ihm sein Entschluss sehr zu verdanken, um so mehr als er sich weniger damit abgibt für irgend ein „System“ einzustehen, als sich vielmehr hauptsächlich darauf beschränkt, manche notorisch beim Tunnelbetrieb bestehende und unbegreiflicherweise immer wieder erscheinende Fehler der Details an Geleisanlagen, Fördergeräthen etc. zu kritisieren. Auch einen neuen Vorschlag bringt Herr Bergemann. Derselbe bezieht sich auf das Beladen der Wagen vor Ort, das er durch Anlage einer Förderbahn mit leichten „Hunden“ auf dem Plateau der Wagen selbst und Anwendung einer beweglichen leichten Rampe, welche diese Förderbahn bis zum Haufwerk verlängert, zu besorgen vorschlägt. Der Gedanke liegt nahe; es scheint uns jedoch fraglich, ob ein ähnlicher Effect nicht leichter zu erzielen wäre durch Anbringung eines leichten Paternosterwerkes (ein tablier porteur, wie er zur Förderung von gelöstem Grund am Suezkanal Verwendung fand) von entsprechender Construction, das beladen über die Wagen hin und leer unter denselben weg bis zum Haufwerk zurückzuführen wäre.

Drei lithographierte Tafeln, von denen eine den letzterwähnten Vorschlag illustriert, sind dem Schriftchen beigegeben.

Wir empfehlen dieses Heft der „technischen Mittheilungen“ allen unsern Collegen, welche sich practisch mit dem Tunnelbau befassen. A. J.

## N e c r o l o g i e .

† Max Maria v. Weber. Am 18. d. M. ist dieser in der fachmännischen Welt renommirte Eisenbahn-Ingenieur und Eisenbahn-Schriftsteller zu Berlin im Alter von erst 59 Jahren einem Herzschlag erlegen. Weber, 1822 zu Dresden als Sohn des berühmten Componisten Carl Maria v. Weber geboren, studirte auf der dortigen polytechnischen Schule und besuchte dann die Berliner Universität. Er hatte das Glück, in der Maschinenfabrik von Borsig sich praktisch zum Ingenieur auszubilden und war als solcher bei mehreren deutschen Eisenbahnen thätig. Nachdem er behufs weiterer Ausbildung im Eisenbahnwesen Deutschland, Belgien und Frankreich bereist hatte, lebte er längere Zeit in England, wo er unter Meistern wie Brunel und Stephenson sich vervollkommenne. Später besuchte Weber, der auch einen regen Sinn für Kunst und Natur hatte, das nördliche Afrika und den hohen Norden Europa's. Weber trat im Jahre 1850 in den sächsischen Staatsdienst, führte als Director des Staats-Telegraphen mehrere Telegraphen-Linien in Sachsen aus und trat im Jahre 1852 als technisches Mitglied in die Staatsseisenbahn-Verwaltung ein. Später wurde er Staatsseisenbahn-Director und Regierungsrath in Dresden. Seine vielen literarischen Arbeiten, wie: „Die Schule des Eisenbahnwesens“, „Die Technik des Eisenbahnbetriebes“, „Die Praxis der Secundärbahnen“, „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen“, „Die Individualisirung im Eisenbahnwesen“, „Die Reichs-Eisenbahnen“ u. s. w. geben Zeugniß von der ausgezeichneten technischen Bildung, der geistvollen Auffassung und dem reichen Ideenschatze, der ihrem Verfasser zu Gebote

stand. Durch Graf Beust in den österreichischen Staatsdienst berufen, fungirte Weber als technischer Consulent des Handelsministeriums, konnte aber in dieser Stellung bei der damaligen Lage nichts Hervorragendes leisten; seine einzige grössere Reform ist die Einführung einer einheitlichen Signalisirungs-Instruction für Oesterreich-Ungarn. Nach Ablauf des Dienstvertrages wurde letzterer nicht mehr erneuert. Achenbach brief Webs im Jahre 1878 in's preussische Handelsministerium; er gelangte aber auch hier nie zu einer den ursprünglichen Absichten entsprechenden Thätigkeit, da kurz nach seiner Ankunft in Berlin Minister Achenbach demissionirte und durch Maybach ersetzt wurde, welch' Letzterer mit dem fertigen Programm einer völlig veränderten Eisenbahnpolitik in's Amt trat. Auch sah Maybach die literarische Thätigkeit Webs ungern, weil gegen die Traditionen des preussischen Beamthumus widerstreitend. Weber wurde daher, und darin bestand zuletzt seine öffentliche Wirksamkeit, nach England, Schweden, Nordamerika gesendet, um über das Canalwesen dieser Länder eingehend Bericht abzustatten. Kurz vor seinem Tode hatte er eine Arbeit über das amerikanische Canalwesen beendet. Es ist möglich, dass Weber, dessen Gesundheitszustand immer ein sehr delikater war, durch die Strapazen der transatlantischen Fahrt schwer gelitten hat. Eine seiner letzten, für das Laien-Publicum berechneten Arbeiten „über die Physiognomik des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern“ ist kürzlich in „Ueber Land und Meer“ erschienen. Mit Max Maria v. Weber ist ein hervorragendes Talent, ein tüchtiger Eisenbahn-Fachmann, ein weitblickender Verkehrs-Politiker aus dem Leben geschieden. Tausende von Eisenbahn-Beamten haben aus Webs Schriften Beliehrung und Anregung geschöpft. Die bedeutenden Leistungen des Dahingeschiedenen sichern ihm eine bleibende Stelle in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. (Oesterr. Eisenbahn-Ztg.).

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Die Excursion

der Section „Waldstätte“ des Schweiz. Ing.- u. Architectenvereins  
am 18. April nach Flüelen.

Die Section „Waldstätte“ beschloss in ihrer letzten Sitzung auf Vorschlag ihres Präsidenten, Hrn. Blaser, zum Schluss der diesjährigen Wintersaison am 18. April (Ostermontag) eine Excursion mit Damen nach Flüelen zu machen und damit ein bescheidenes Schlussessen zu verbinden. Hiezu wurden die Nachbarsectionen Basel und Zürich ebenfalls eingeladen. Erlauben Sie mir, über den Verlauf dieser Excursion einige Zeilen in Ihrem geschätzten Blatte niederzulegen.

Die Abfahrt fand mittelst Extra-Dampfboot „Waldstätter“ am 18. früh 7 1/2 Uhr statt. Von Basel und Zürich hatten sich leider nur wenig Gäste eingefunden, von letzterer Section wohl in Folge eines Missgeschicks, das bei Versendung der Einladungen begegnete. Desto zahlreicher erschienen jedoch die Mitglieder der Section „Waldstätte“ mit ihren verehrten Damen. Der Himmel hatte sich etwas verschleiert und zeigte gute Lust, in unsere festlichen Anordnungen einige Störungen zu bringen. Vorläufig bezwang er jedoch noch seine üble Laune und wir stiessen ab vom heimischen Strande. Vorüber gings am herrlichen Quai National, der Zukunftsstätte unseres Kurhauses, vorüber am Hôtel de l'Europe, dem stillen Zeugen einer unglücklichen Speculation früherer Jahre, vorüber an Seeburg, dem besuchten Ausflugsorte der Luzerner, vorüber an all' den malerischen Villen, Felsen und Buchten, direct unserm Ziele entgegen.

Im sogenannten „Trichter“, dem Mittelpunkte des Kreuzes, das die vier Arme des Vierwaldstättersees bilden, soll ein Felsenriff aus beinahe unergründlicher Tiefe hervorragen bis nahe an die Oberfläche des Sees. Wir sind eben daran, nach diesem Riffe, das bei ruhigem See sichtbar sein soll, uns umzuschauen, leider ohne Erfolg, da tönt von weitem ein heller, kräftiger Jodler an unser Ohr. Erstaunt sehen wir nach der Ursache und bemerken mit grösster Verwunderung, wie ein Canoe mit Eingeborenen im Begriffe ist, gegen unser Dampfboot anzurudern. Vorn im Nachen steht in kriegerischer Haltung der Häuptling, eine Fahne schwingend. Schon fürchten wir, geentert zu werden, schon fahren alle Hände nach den Taschen, um die Eingeborenen durch Cigarren, glänzende Münzen u. s. w. zu beschwichtigen, da legt das Boot an und wir erkennen in dem gefürchteten Häuptling eines unserer bewährtesten Mitglieder, das wir mit Vergnügen an Bord nehmen.

Weiter geht es ohne Aufenthalt. Es ist kühl und der Magen beginnt leise zu knurren. In der Cajüte steht eine stramme Mehlsuppe auf dem Tische, um welche in malerischer Gruppierung einige Collegen sitzen. Es kostet nicht viel Mühe, uns zur Mithilfe zu bewegen und wir greifen herhaft zu, um nach kurzer Zeit völlig restaurirt und