Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 3

Artikel: Aus den Anfängen des Schweiz. Eisenbahnwesens
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-35658

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

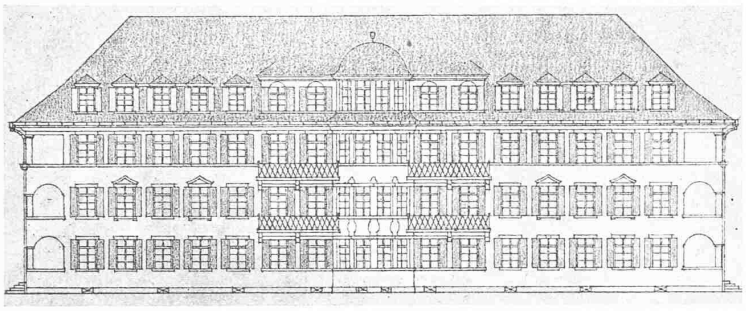
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

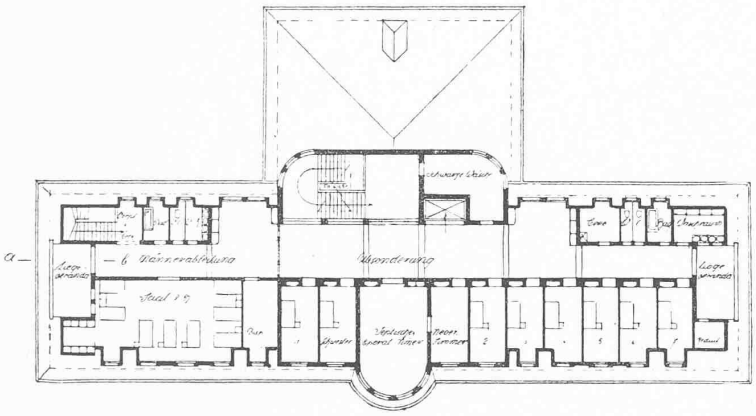
Download PDF: 13.12.2025

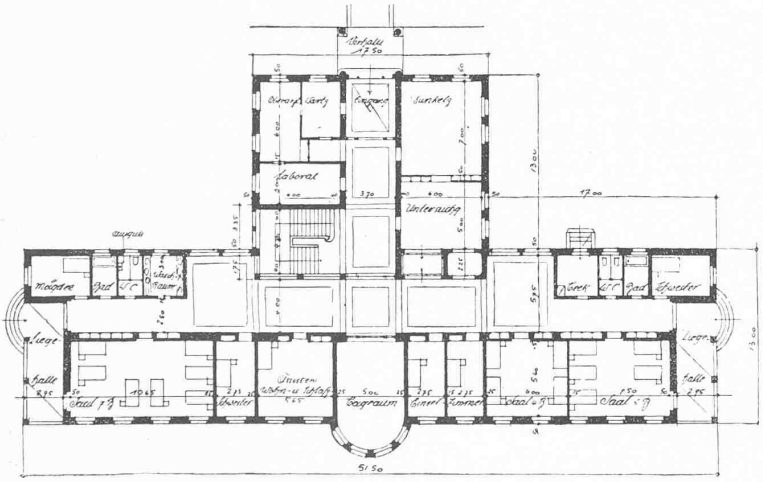
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ideen-Wettbewerb für die kant. Krankenanstalt Aarau.

B. Augen-Pavillon. — V. Preis, Entwurf Nr. 42. — Arch. *Schneider & Sidler*, Baden. — 1:500.







und, am Rande angelangt, auf den Boden falle, oder höchstens dem Rande entlang im Kreise herumlaufe, wenn er nicht vorziehe, umzukehren und zurückzurennen, wo er dann auf der entgegengesetzten Seite wieder an den Rand komme. Es sei ein Naturgesetz, dass alles Leben, je rastloser es gelebt werde, umso schneller sich auslebe und ein Ende nehme; daher, schloss er humoristisch, vermöge er es nicht gerade als ein zweckmässiges Mittel zur Lebensverlängerung anzusehen, wenn ein Volk die letzte Konsequenz, deren Keim in ihm stecke, vor der Zeit zu Tode hetze und damit sich selbst." — Mit wie feinem Humor werden da politische Eitelkeit und Streberei gegeisselt! Woraus dann im obigem Fall der Entschluss reifte „im Gegensatz zu den Schulbank-Agitatoren, uns nicht als neue Generation aufzutun, sondern uns im Stillen für alle Fälle brauchbar zu machen in Zeiten, wo es notwendig werden könnte, mit einzustehen und den Rank finden zu helfen. Am Allgemeinen mitzudenken sei immer nötig, mitzuschwatzen aber nicht."

Denken wir hierbei nicht an diesen oder jenen Schwätzer in unsern eigenen Reihen; haben nicht auch wir emsige Gebrüder Weideliche aufzuweisen, denen die „Politik" nur Mittel zum Zwecke ist? Nomina sunt odiosa; doch hüten wir uns vor Phrasen und Demagogie, denen man im Trieb nach Erwerb und Einfluss auch als Techniker nur allzuleicht verfällt, die aber niemandem schlechter anstehen, als den Vertretern der „exakten" Wissenschaften. Kellers Werke sind uns dabei ein trefflicher Wegweiser und eine reiche Fundgrube wahren patriotischen Geistes, wie wir alle ihn heute dringender brauchen als je.

Aber alle derartigen Ironisierungen dienen Keller nur zur kräftigen Bejahung inbezug auf die notwendige Beteiligung des Einzelnen am öffentlichen Leben. Bei aller Entschiedenheit ist er dabei stets vom Geiste der Duldsamkeit getragen, die ein eigensinniges Versteifen auf die eigene Meinung ausschliesst. Wie schön bringt er dies zum Ausdruck in den Versen:

„Was Du nicht willst, das man Dir tu',
Das füg' auch keinem andern zu!"
Lass *die* Gesinnung merklich sein,
So ist der halbe Sieg schon dein.
Zu diesem Wort lacht manch ein Schuft,
Der sich auf den Erfolg beruft;
Doch Du erlebst, dass er wird wandern,
S'trifft eben einen nach dem andern!

In solchen Gedankengängen, die in Kellers Werken in mannigfacher Weise zum Ausdruck kommen, werden jene unserer Kollegen neue Kraft schöpfen, die, zum öffentlichen Wirken berufen, sich unbekümmert um eigenen Vorteil der dornenvollen Aufgabe widmen und dadurch sich unsern Dank verdienen.

Glühend ist Kellers Freiheits- und Vaterlandsliebe, aber ohne alle Engherzigkeit, und höher noch als den Staatsbürger stellt er den Weltbürger. Auch hierin ist er uns, der grossen Technikergemeinde, die keine Landes-Grenzen kennt, ein Vorbild. In seinem, von menschlichem Wohlwollen erfüllten Geiste finden wir jenes edle Gleichmass von Idealismus und Realismus, dem die ganze Menschheit und wir im besondern näher zu kommen bestrebt sein müssen, soll die Zukunft wieder schöner werden. Wir im besondern, weil wir als Träger der gewaltigen technischen Kulturmittel allzuviel zur einseitig technischen Kultur-Entwicklung beigetragen haben, an deren Folgen die ganze Menschheit leidet. *C. J.*

Aus den Anfängen des Schweiz. Eisenbahnwesens.

In seiner vortrefflichen Darstellung „Das Eisenbahnwesen der Schweiz"[1]) hatte der ehemalige Präsident der Generaldirektion der S. B. B., Placidus Weissenbach, betont, dass noch manches Gebiet aus der Geschichte unserer Bahnen der monographischen Bearbeitung harre. Weissenbach selbst konnte nur einen gedrängten Ueberblick geben, und sich dabei bereits auf die Arbeit Herolds[2]) stützen; seit Erscheinen des Weissenbach'schen Werkes hat dann auch die Vorgeschichte des schweizerischen Bahnwesens ihre Darstellung gefunden.[3]) Nunmehr setzt der Historiker Prof. *Ernst Gagliardi* im ersten Teil seiner Biographie Alfred Eschers[1]) die

[1]) *Placidus Weissenbach:* „Das Eisenbahnwesen der Schweiz". I. Teil: „Die Geschichte des Eisenbahnwesens". 264 Seiten Grossoktav mit einer Karte. Zürich 1913. Verlag vom Art. Institut Orell Füssli. — II. Teil: „Die schweizerischen Eisenbahnen 1911". 246 Seiten Grossoktav. Zürich 1914. Verlag vom Art. Institut Orell Füssli.

[2]) Dr. *O. Herold*, „Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende. Der allmähliche Sieg zentralistischer Tendenzen und die Durchführung ihrer Verstaatlichung".

[3]) *Ferdinand Gubler*, „Die Anfänge der Schweiz. Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen" (1915).

Verdienste dieses hervorragenden zürcherischen Staatsmannes um das Zustandekommen unseres Bahnnetzes auseinander.[1])

Schon in seiner Rede, mit der Escher im November 1849 als Präsident des Nationalrates die Session eröffnete, wies er auf die Notwendigkeit der raschen Förderung des Eisenbahnbaues hin, da die Schweiz sonst Gefahr laufe, vom internationalen Verkehr abgeschlossen zu werden. Einen Monat später veranlasste er bereits eine Motion von Parlamentsmitgliedern, die den Bundesrat einlud, den Räten möglichst bald den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetz vorzulegen, ebenso den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Expropriation für Eisenbahnbauten, sowie Gutachten und Anträge für die Teilnahme des Bundes bei der Ausführung des Eisenbahnnetzes und über die Konzessionsbedingungen für den Fall des Privatbaues.

Es ist nun von grossem Interesse zu verfolgen, wie sich allmählich die Idee des Staatbaues des Eisenbahnnetzes in den Gedanken des reinen Privatbaues unter möglichster Ausschaltung staatlicher Eingriffsmöglichkeiten umwandelte. Escher war der geistige Führer der Kommissionsminderheit, die am 8. Juli 1852 dem Nationalrat den Privatbau beantragte und damit in beiden Räten der Bundesversammlung siegte. Man wird sich vollkommen der Beurteilung Gagliardis anschliessen können, wenn er sagt, dass der noch am Anfang der Entwicklung stehende Bund nicht reif gewesen wäre, eine so unübersehbar gewagte nationale Schöpfung wie den Staatsbau der Bahnen hervorzubringen. Wenn Escher so bestimmt für den Privatbau eintrat, so hatte das auch seinen Grund darin, dass der Bund dann eben in der Lage war, die Mittel für die Einrichtung höherer eidgenössischer Unterrichtsanstalten aufzubringen. Dagegen fällt auf Escher ein grosser Teil der Verantwortung, wenn das *Eisenbahngesetz von 1852* dem Bund so verschwindend geringe Kompetenzen gegenüber den Privatgesellschaften zubilligte. Hier hat Escher unbestreitbar einen Missgriff begangen und nicht früh genug erkannt, dass die öffentlichen Interessen einem nachdrücklichen Aufsichtsrecht des Staates riefen.

Unter diesen rechtlichen Voraussetzungen ergab es sich für Escher von selbst, dass er seine Arbeitskraft und Initiative neben der Tätigkeit als Regierungsrat und eidgenössischer Parlamentarier vorwiegend in den Dienst des privaten Eisenbahnbaues stellte. Es gelang Escher, innert kurzer Zeit auf dem Geldmarkt des In- und Auslandes das nötige Kapital für die Finanzierung der zürcherischen Nordbahn flüssig zu machen. Am 12. September 1853 fand sodann die endgültige Fusion der beiden zürcherischen Eisenbahngesellschaften, der Nordbahn und der Bodenseebahn, statt. Zum Präsidenten der Generalversammlung und der Direktion der neuen „Nordost-Bahn" wurde Escher gewählt. Von nun an ist sein Name mit dem Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes aufs engste verbunden. In seiner Person vereinigten sich die wirtschaftliche und politische Gewalt, und so ist es wesentlich seinem Einfluss zuzuschreiben, dass sich der Ausbau des nordostschweizerischen Eisenbahnnetzes so rasch vollzog.

Noch einer Episode aus Eschers Eisenbahnpolitik sei gedacht: Seiner Teilnahme am Westbahnkonflikt. Die Streitfrage, ob dem Projekt des Kantons Waadt oder dem des Kantons Freiburg für die Verbindung zwischen Bern und Genfersee der Vorzug zu geben sei, entschieden die eidgenössischen Räte 1856 zu Gunsten Freiburgs. Da sich Escher in die Diskussion für die kantonalen und regionalen Interessen der Waadt einsetzte, erfuhr er von einem Teil der öffentlichen Meinung die heftigste Anfechtung.

Bis zu diesem Zeitpunkte ist die Schilderung Gagliardis geführt. Neben der verkehrspolitischen Tätigkeit Eschers schildert der Verfasser in ausgezeichneter Weise die Entwicklung und das öffentliche Wirken des zürcherischen Staatsmannes, immer im allgemeinen Rahmen der schweizerischen und europäischen Ereignisse. Das Buch sei Allen, die mit Verkehrsfragen zu tun haben, namentlich aber auch der studierenden Jungmannschaft zur Lektüre angelegentlich empfohlen. Es sind in diesem Werke im Rahmen einer Biographie eine Fülle von Problemen der neuesten Geschichte behandelt, die heute das grösste Interesse finden.

Auf den Schlussteil des Werkes, der namentlich Eschers Verdienste um die Gründung der Gotthardbahn würdigen wird, darf man gespannt sein. *F. Largiadèr.*

[1]) *Ernst Gagliardi*, „Alfred Escher, Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte". Erste Hälfte. Frauenfeld 1919. Verlag Huber & Cie.

Miscellanea.

Ein Projekt zu einer Eisenbahnbrücke von 20 *km* Länge über das Paraná-Delta in Argentinien ist im Auftrag der Regierung durch Ing. *A. Ottonelli* ausgearbeitet worden. Gegenwärtig besitzen die zwischen dem Paraná und dem Uruguay gelegenen argentinischen Provinzen, sowie die Staaten Paraguay, Brasilien und Uruguay noch keine direkte Eisenbahnverbindung mit Buenos Aires und dem übrigen Argentinien. Der Verkehr wird vielmehr zwischen Zarate, am rechten Ufer des Paraná-Deltas, und Ibicuy am linken Ufer des Paraná oberhalb seines Deltas, lediglich durch Fährboote bewerkstelligt, die zum Uebersetzen stromab- oder aufwärts $3^1/_2$ oder $4^1/_2$ Stunden brauchen. Wie das „Zentralblatt der Bauverwaltung" einem amtlichen Bericht des Geh. Baurats *Offermann* entnimmt, würde die in Aussicht genommene Brücke die drei insgesamt 1500 *m* breiten Arme des Paraná-Deltas und die Vorländer und Inseln, 5 *km* unterhalb Ibicuy, mit acht Oeffnungen von 125 *m*, 110 Oeffnungen von 80 *m* und 333 Oeffnungen von 30 *m* Spannweite, im ganzen mit 19,8 *km* Gesamtlichtweite, überschreiten. Die Flussarme haben bis 10 *m* Tiefe und der Felsen steht vielfach erst in 20 *m* Tiefe an. Die Baukosten werden bei billigster Ausführung auf 170 Millionen Franken veranschlagt.

Erster deutscher Architektentag. Am 27. Juni fand im Künstlerhause in Berlin der erste deutsche Architektentag statt. Es handelt sich dabei nicht um die Gründung eines neuen Verbandes oder Vereins, sondern um eine Veranstaltung, die in ähnlicher Weise wie der Tag für Denkmalpflege zu allen wichtigen Berufsfragen Stellung zu nehmen, Gegensätze zwischen den einzelnen Gruppen zu überbrücken und die Belange der gesamten Architektenschaft bei den Behörden und den gesetzgebenden Körperschaften zu vertreten haben wird. Wie wir einem kurzen Bericht im „Zentralblatt der Bauverwaltung" entnehmen, wurde nach einigen erläuternden Vorträgen von Dr. *A. Hofmann*, Prof. *Peter Behrens*, Prof. Dr. *Bestelmeyer*, *F. Paulsen* und *H. Lotz* der Architektentag als dauernde Institution gegründet und ein Arbeitsausschuss gewählt. Seine erste wichtigste Aufgabe sieht er in der Mitarbeit bei den Verhandlungen betreffend den Wiederaufbau der zerstörten Gebiete Frankreichs und Belgiens.

Elektrostahlofen von Booth-Hall. Auf dem Stahlwerk Terre-Haute der Midland Electric Steel Co., Indiana, ist eine neue Art Elektrostahlofen zur Aufstellung gekommen, der mit verschiedenen Stromarten betrieben werden kann. Der Grundgedanke dieses Systems stammt von *Booth*, die mechanische Durchbildung von *Hall*. Für die Strom-Zu- oder Ableitung dient eine Art Eisenrost aus Stahlguss, der im wannenförmigen Herd eingebettet ist. Der Ofen für Einphasenstrom hat eine Hauptelektrode und einen solchen Rost, der Zweiphasen-Ofen zwei Hauptelektroden und zwei Roste, der Drehstrom-Ofen drei Hauptelektroden und einen Rost, jede Ofenart dazu noch eine Hülfselektrode, die bei Beginn des Schmelzens, wenn der Ofen mit kaltem Schrott beschickt ist, zur Verwendung kommt. „Stahl und Eisen" vom 16. Januar 1919 bringt nach „Met. and Chem. Eng." eine kurze illustrierte Beschreibung dieses neuen Elektrostahlofens.

Die Verwendung des Erdgases in den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat während der letzten Jahre noch weiter in erheblichem Masse zugenommen. Die Gesamtgewinnung belief sich im Jahre 1916 auf 21,3 Milliarden m^3 gegenüber 15,9 Milliarden m^3 im Jahre 1912. Davon wurden nach einer vom „Journal für Gasbeleuchtung" vom 3. Mai 1919 wiedergegebenen Zusammenstellung 6,65 (5,47) Milliarden m^3 oder 31 (34,4) % in Haushaltungen, und 14,65 (10,43) Milliarden m^3 oder 69 (65,6) % in der Industrie verbraucht.

Eidgen. Technische Hochschule. Auf sein Verlangen hat der Bundesrat Herrn Dr. *Pierre Weiss* unter Verdankung der geleisteten Dienste auf den 30. September seiner Stelle als Professor der Physik an der Eidg. Techn. Hochschule enthoben. Prof. Weiss ist schon seit Anfang laufenden Jahres im Urlaub als Professor der Physik an der Universität Strassburg tätig.

Gottfried Keller-Feier in München. Auch die Schweizerkolonie in München begeht den 100. Geburtstag Gottfried Kellers unter Leitung der Veranstaltung durch Prof. Dr. Wölfflin, Dr. Courvoisier und Konsul Hegi. Die Festrede wird Prof. Emil Ermatinger halten.