Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner Band: 2/3 (1875)

Heft: 5

Artikel: Internationale Ausstellung und Congress für Gesundheitspflege und

Rettungswesen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3847

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: 29.07.2025

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

den Eisenbahnverkehr schwer ins Gewicht fallenden Eisenindustrie Deutschlands lastet.

In den Jahren 1870-73 hatten Privateisenbahngesellschaften wie Regierungen mit Ueberanspannung der Kräfte an der Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes gearbeitet, wodurch die Preise der Arbeit und der Lebensbedürfnisse eine bedeutende Höhe erreichten.

Die Folgen hievon waren, dass sich das Capital, zudem noch vom Wiener Krach erschreckt und durch die preussische Eisenbahn-Enquêtecommission beunruhigt, immer mehr von den Eisenbahn-Unternehmungen zurückzog, und denselben die nothwendigsten Ergänzungen ihrer Netze financiell erschwerte.

In der Schwindelperiode 1869-73 wurden zahlreiche den Eisenbahnen dienende Etablissements gegründet, die productiven Kräfte krankhaft erhöht. Da zur Zeit sowohl Privatals Staats-Bahnen mit Neubauten sehr zurückhalten müssen, so hefinden sich neue und alte Etablissements, besonders diejenigen der Eisenindustrie in einer trostlosen Situation mit wenig Aussicht auf bessere Zukunft, denn wenn sie nicht ganz einstellen wollen, finden sie in Folge der Concurrenz von Belgien, Frankreich und England nur einen verlustbringenden Umsatz.

Während Belgien, Frankreich, Italien, Russland und Amerika durch Zölle ihre inländische Industrie zu schützen suchen, so hat der deutsche Reichstag vom 1. Januar 1877 ab den Zoll auf Eisenfabricate ganz aufgehoben. Wenn die Inkraftsetzung des betreffenden Gesetzes nicht etwas hinausgeschoben wird, so würde die den Bedarf weit übersteigende Production bis dahin den Ruin vieler Werke herbeiführen. Die Rentabilität vieler deutscher Bahnen ist mit der deutschen Eisenindustrie, die den Güterverkehr sichert, enge verbunden, und es ist zu wünschen, dass nicht durch ferneres Ausblasen von Hochöfen die sinkenden Kohlenpreise unter die normale Höhe früherer Jahre herunter-Der Mangel an Gleichmässigkeit der Production hat eine lähmende Wirkung aufs Capital und die industrielle Entwickelung überhaupt und wenn es dem Auslande gelingt, sich eines Theiles des deutschen Marktes zu bemächtigen, so werden die Nachtheile für's deutsche Capital noch allgemeiner empfindlich und anhaltend und sobald die einheimische Industrie vermittelst niedriger ausländischer Preise lahm gelegt und die deutsche Production reducirt ist, so werden die ausländischen Preise in die Höhe schnellen. Der Vortheil niedriger Preise, deren sich die Consumenten jetzt freuen, wird zu deren Nachtheil aufgewogen durch die Steigerung derselben, welche in Folge der Schwankung vom Extreme der Ueberproduction in's Extrem der ungenügenden Production eintritt. Jedermann war erstaunt, wie Frankreich die fünf Milliarden Kriegsentschädigung ohne Störung seines Handels erlegen konnte und durch seine maassvolle Handelspolitik den inländischen Markt vor zu grossen Schwankungen zu schützen versteht.

Obgleich England sich in den Laufe der Jahre eine Fertigkeit im Welthandel erworben hatte, waren doch seine Krisen in den letzten Jahren stärker, als diejenigen in Belgien und Fraukreich und es ist die englische Eisenindustrie um so mehr gefährdet, als sie im Vergleich zum Ackerbau übermässig ent-

wickelt wurde.

Da in Deutschland die Industrie im Verhältniss zu den andern Factoren des Lebens noch nicht so unverhältnissmässig gesteigert ist, so sollte es mit weniger Schwierigkeiten verbunden sein, in eine gesunde Bahn einzulenken, wozu die deutschen Bahnen durch Ansetzung billiger Tarife für Ausfuhr von Kohlen and

Eisen in's Ausland viel beitragen können. Herr Mevissen hat das Jahr 1874 mit Bezug auf Eisenbahntarife als ein Jahr des Rückschrittes zu bezeichnen. Die angebahnte Verständigung der Rheinischen mit den grossen Nachbar-Gesellschaften musste ins Stocken gerathen, als dieselben die Tarife der Transporte um 200/0 erhöhten, was erstere als nachtheilig für die Industrie und die Gesellschaft erachtete. Sie selbst hielt zurück und erhöhte nur einen Theil ihrer Tarife um 100/0, andere sehr niedrige so wenig als möglich, an der früher geäusserten Anschauung festhaltend, dass das Tarifwesen nur durch eine freiwillige Verständigung der deutschen Bahngesell-schaften glücklich regulirt werden könne, während die Bestrebungen, durch eine zwangsweise einzuführende Uniformität der Classification, die oft der Natur der Verhältnisse zuwider laufen muss, nur ein unerreichbares Ideal zu erreichen suchen, den practischen Fortschritt aber verunmöglichen und in's Ungewisse hinausschieben. Wir glauben, dass nur diejenigen Bestrebungen der Oberaufsichtsbehörden Erfolg haben, welche dahin gehen, Verständigung unter den einzelnen Verwaltungen herbeizuführen, was bei der Divergenz der Interessen nicht sehr leicht ist, hoffen aber, dass wenigstens durch die drei rheinischen Bahnen die 1873 vereinbarte Verständigung in Bezug auf Classi-

fication und Tarifirung wieder aufgenommen und formell erhärtet

Im Betriebe ist eine Rückkehr zu mehr normalen Verhältnissen zu constatiren. Die hohen Löhne aller Arbeiter sind im Abnehmen und es stehen damit mehr Sparsamkeit und Pünktlichkeit im Dienste in Aussicht; damit sind die Folgen der Schwindelperiode: Arbeitsscheu und Vergeudung noch nicht überwunden und wird man kaum wieder den Standpunkt des Jahres 1869 erreichen. Der den Betrieb schwer belastende Posten der erhöhten Gehalte, verbunden mit Beschränkung der täglichen Arbeitszeit, welche durch Verfügungen der Oberaufsichtsbehörden zur vermeintlichen Erhöhung der Sicherheit veranlasst wurde, kann nur durch die früher normale Steigerung des Verkehrs und strenge Oeconomie in der Verwaltung compensirt werden. Der Posten für Expeditions. Zues- und Streckenpersonal

Der Posten für Expeditions-, Zugs- und Streckenpersonal betrug 1870 pro Kilometer rund Fr. 5,330 und 1874 Fr. 7,560.

Wenn die Abneigung der Börse gegen Eisenbahnpapiere nicht zunehmen soll, so müssen übermässige Baukosten neuer Linien, die sich am Ende wieder in hohen Tarifen und geringer Leistung zum Nachtheil der volkswirthschaftlichen Interessen rächen, vermieden werden können.

Die grosse Competenz der die Eisenbahnen überwachenden Regierungsorgane haben auch eine entsprechende Verantwortlichkeit, ihre Macht im wirklichen öffentlichen Interesse zu gebrauchen und nicht die Selbstständigkeit der Privatbahnen, die sich auch gegenüber dem Staat durch ihre Concessionen geschützt glaubten, zu Gunsten momentaner Eingebungen mit Ausserachtlassung weiterer Consequenzen, allzusehr zu beengen.

Zur Klarlegung des Finanzplanes der Rheinischen Bahn wird noch darauf hingedeutet, dass es oft gar nicht im freien Ermessen einer Gesellschaft liege, ob sie gewisse, ihr Netz ergänzende Strecken bauen wolle oder nicht, da sie durch Concurrenz zu den Ergänzungen gezwungen werde. Gegenüber der drohenden Concurrenz müssen die deutschen Bahnen einen fort-währenden Kampf ums Dasein bestehen. Manche Linien, die wachsender Concurrenz unthätig zugesehen, unterlagen, andere bauten zu kühn drauf los und gingen dann an den vielen un-rentablen Bahnen zu Grunde. Grosse Linien mit bedeutender Rendite gibt es heutzutage in Deutschland nicht mehr zu bauen, hie und da noch eine kleine Bahn mit starkem Localverkehr. Nur noch grosse bestehende Gesellschaften tragen heute die Kraft und die Fähigkeit in sich, eine Linie billig zu bauen und sie durch die ersten magern Jahre hindurchzuschleppen. Aber auch diesen Gesellschaften steht die Uebermacht der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber, die nach dem Grundsatze: divide et impera, eine Fusion der Privatbahnen auf alle mögliche Weise zu hintertreiben sucht, während doch dem Aufgehen der Privat-bahnen in die Staatsbahnen unausweichlich eine Erschlaffung der letztern auf dem Fusse folgen würde, denn diese Aufgabe würde zu gross für einen Mann, und in den richtigen Entscheidungen träte sogleich Politik an die Stelle der Verkehrsinteressen. In mässiger Ausdehnung sind hingegen die Staatsbahnen das beste Controllmittel der Privatgesellschaften. Fehlen jene aber gänzlich, so dictirt die hohe Finanz lediglich nach ihrem Interesse dem Verkehre ihre Bedingungen. Die Verwaltung wird zu ihrem Monopol, wo sie nur ergebene Leute brauchen können, die tüchtigsten Kräfte aber gerade dadurch oft ferne halten. Das gemischte System ist wohl das zweckmässigste für das deutsche Reich. Es lässt dem Staate volle Initiative in Eisenbahnsachen und befähigt ihn, da es ja selbst Eisenbahnen hat, zu einer richtigen Auffassung der jeweiligen Lage der Privatbahnen.

Bei unsern so viel kleineren Verhältnissen wird ein en ergisches und thätiges Eisenbahndepartement vollkommen genügen. Der Mangel eigener Eisenbahnen ersetzt in hohem Maasse die unmittelbare Anschauung der Verhältnisse, die ja bei uns immer möglich ist.

Internationale Ausstellung und Congress für Gesundheitspflege und Rettungswesen. (Correspondenz von Bern).

Unter den zahlreichen Ausstellungen, welche alljährlich stattfinden, verdient diejenige, welche für "Gesundheitspflege und Rettungswesen" nächstes Jahr in Brüssel stattfinden soll, ihres humanen Zweckes wegen besondere Beachtung. Dieselbe wird von einer Actiengesellschaft veranstaltet, an deren Spitze Generallieutenant Renard steht. Mit der Ausstellung wird ein Congress verbunden. Während an letzterem alle die Ausstellungsgegenstände betreffenden Fragen discutirt werden, soll die Ausstellung selbst Alles vor Augen führen, was der menschlichen Geist zur Erhaltung und Verbesserung des menschlichen

Lebens und zur Sicherung des Wohlstandes der Völker erfunden hat. Die ausgestellten Gegenstände und das Verfahren bei Benutzung derselben sollen einer genauen Prüfung unterworfen und, wo immer möglich, ihre Nützlichkeit und Anwendung in populären Vorträgen besprochen werden. Diese Vorträge sollen zusammengestellt, gedruckt und zu sehr mässigen Preisen verkauft werden, um die Grundsätze der Gesundheitspflege und des Rettungswesens auf diese Weise zu verbreiten.

Auch die Arbeiten der verschiedenen Classen des Congresses werden gedruckt und einen Codex bilden, welcher den öffentlichen Verwaltungen und den Privaten zum Consultiren sehr

nützlich sein dürfte.

Das Gesellschaftscapital ist auf 600,000 Fr. festgestellt, welches durch 3000 Actien zu je 200 Fr. beschafft werden soll. 100 Fr. per Actie werden nach der Zeichnung einbezahlt; für den Rest hat der Verwaltungsrath den Zahlungstermin noch näher festzusetzen.

Jeder Actionär hat das Recht, den Congress-Sitzungen bei-Wer wenigstens 5 Actien zeichnet, gehört zum Conzuwohnen. gresse und erhält alle Publicationen desselben. Wer wenigstens 10 Actien zeichnet, hat überdies Anspruch auf eine persönliche

Eintrittskarte für die ganze Dauer der Ausstellung.

Indem wir Ihnen hievon Kenntniss geben, machen wir Sie darauf aufmerksam, dass der bezügliche Aufruf des Vorstandes der Gesellschaft, das Programm und Formular für Zeichnung von Actien beim Schweizerischen Eisenbahn- und

Handelsdepartement bezogen werden kann. Von einer Organisation der Beschickung dieser Ausstellung und des Congresses von Bundeswegen wird abstrahirt und den Cantonen, Gesellschaften und Privaten die Betheiligung und

daherige Anordnungen überlassen.

Meldungen für Zeichnung von Actien nimmt auch die Redaction der "Eisenbahn" in Empfang.

*

Kleinere Mittheilungen.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardbahn. Ueber die Unruhen in Göschenen gibt eine Correspondenz aus Uri im "Vaterland" folgende weitere Einzelheiten: Als die Mannschaft, ein Detachement bewaffneter Freiwilliger, das auf Wagen nach Göschenen en gesandt worden, sah, wie keine Aufforderung die Arbeiter zur Ruhe bringen konnte, gab sie Feuer, aber absichtlich über die Arbeiter hinaus. Als dessen ungeachtet dieselben nicht wichen, sondern die Steine wie Schneeflocken von den Anhöhen hinunter flogen, folgte eine zweite Salve, welche drei Arbeiter tödtete und mehrere verwundete. Um halb 7 Uhr Abends berichtete ein Telegramm des Führers des Detachements: "Strassen und Anhöhen überfüllt von Italienern. Steinregen auf Soldaten. Feuer tödtete und verwundete Italiener. Sendet Leute, Waffen und Munition." Die Standes. commission in Altdorf versammelte sich sofort und ordnete weitere Hülfeleistungen an. Nachts halb 10 Uhr traf ein zweites Telegramm ein, lautend: "Wenig Leute, wenig Munition, Hülfsmannschaft nothwendig, ansonst Verhaftungen unmedflich. Mehrere Todte, einige Verwundete. Zusammenrottungen unterdrückt. Strassen gänzlich leer." Wieder versammelte sich die Standescommission und verfügte die sofortige Einberufung einer Auszüger-Compagnie und stellte dieselbe, sowie die schon in Göschenen befindliche Mannschaft unter den Oberbefehl des Hrn. Commandanten Dom. Epp, welcher als Militär- und Polizeicommissär mit Vollmacht ausgerüstet wurde. Am 29. Juli früh 6 Uhr reiste die Compagnie, gehörig bewaffnet und ausgerüstet, auf Leiterwagen nach Göschenen ab und Nachmittags folgte mit der Post auch das Verhöramt dorthin. Um halb 5 Uhr berichtete ein Telegramm des Hrn. Commandanten: "Bereits alles ruhig. Arbeiten wieder aufgenommen. Heute Abend werden Verhaftungen vorgenommen. Hoffe, morgen wieder heimzukehren."

Damit ist die Strike als beendigt zu betrachten.

— Auf die in der Presse laut gewordene Behauptung, die Kosten des

aufgenommen. Heute Abend werden Verhaftungen vorgenommen. Hoffe, morgen wieder heimzukehren."

Damit ist die Strike als beendigt zu betrachten.

Auf die in der Presse laut gewordene Behauptung, die Kosten des Unternehmens werden den Voranschlag um 60 oder mehr Millionen überschreiten, erwidert die Direction: "Es ist zur Stunde kaum möglich, über diesen Punct ein sicheres Urtheil abzugeben. Wir wissen his jetzt, dass der grosse Gotthardtunnel unter der Annahme, dass er etwa zur Hälfte ausgemauert werden müsse, 10 Millionen Fr. unter dem Voranschlage der internationalen Commission veraccordirt worden ist, dass dagegen die tessinischen Thal-Linien, welche mit zweispurigen Tunnels- und Kunstbauten, mit wesentlich verminderten Steigungen und überpaupt mit für den internationalen Verkehr berechneten Anlagen ausgeführt worden sind, erheblich mehr kosten, als der seiner Zeit für einfache Localbahnen berechnete Kosten-Devis angenommen hat. Wie sich die Kosten der noch zu erstellenden Zugangslinien gegenüber dem von der internationalen Commission angenommenen Kostenvoranschlage der Herren Be kh und Gerwig vom Jahre 1865 verhalten werden, wird erst nach genauerer Feststellung und Berechnung der Projecte zu bemessen sein. Sollte übrigens jener vor zehn Jahren angefertigte Kostenvoranschlag auch um 20 oder 30 Millionen überschritten werden, so würde das nicht auffälliger sein, als wenn die Entlebucherbahn 1 bis 2 Millionen oder 2000 mehr kostet, als man vor Jahren berechnet hat. Erschreckend wäre eine solche Mehrausgabe ebenso wenig. Die Gotthard bahn kann in Folge der vielen neuen Linien auch auf ganz andere Zuflüsse rechnen, als man seiner Zeit angenommen hat. neuen Linien auch auf ganz andere Zuflüsse rechnen, als man seiner Zeit angenommen hat."

nommen hat."
Fortschritt des Firststollens im Monat Juli:
Seite Göschenen 115,50 m.
Airolo 127,10 m.

Demnach im Mittel 8 Meter per Tag.

Demnach im Mittel 5 Meter per 14g.

Steinbrüche. Die Eisenbahnbauten in nächster Nähe und in weiterer Umgebung haben in die solothurnische Steinindustrie, die sich sonst schon seit vielen Jahren eines guten Gedeihens erfreute, einen gewaltigen Aufschwung gebracht. Von Dulliken bis Egerkingen sind dieses Jahr am Engel-

berg und Jura gegen ein Dutzend Steinbrüche neu geöffnet worden, wird mit vermehrten Kräften gearbeitet.

Kländalstrasse. Glarus. Vor einigen Wochen hat Herr Oberst Schindler vollständige Pläne und Kostenberechnungen über das Klönthaltrasse. Glarus. Vor einigen Wochen hat Herr Oberst Schindler vollständige Pläne und Kostenberechnungen über das Klönthaltrasse in Project der Strassensen und Bancommission eingereiche und zwar sind den der Zahl, in einer Summe zwischen Fr. 290,000 und Fr. 380,000. Die Strassenbröte ist in den Plänen, analog der Sernfthaler strassen und der Klaus en strasse zu 16 Fuss angenommen.

Effetikon-Wetzikon-Hinneil. Mittwoch den 28. Juli fand in Pfäffich on die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Effetik on. Wetzik war Herr Stad frat hl. et neutiten. Eber den Geschäftsbericht und die Jahresrechnungen reforirte Hr. Peyer im Hof und verwies in der Hauptsache auf den gedruckt vorliegenden Bericht und die Rechnungs Fir das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrathes, Hrn. Präsident Streihler Präsident Kündig erheit 235 Stimmen.

Als Präsident des Verwaltungsrathes, Hrn. Präsident Streihler Präsident Kündig erheit 235 Stimmen.

Als Präsident des Verwaltungsen wurde wieder bestätigt Herr Fürside ant Kündig erheit 235 Stimmen.

Als Präsident des Verwaltungsen wurde bestätigt Herr Fürsiden in der Werwaltungen verschen wurden offen gewählt die Herren Präsident Kündig Ehren Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fand die officielle Collaudation der Bern-Lusern-Jahn. Am 28. Juli fa

Unfälle:
Centralbahn. In Wangen hat den 12. Juli beim dortigen Brückenbau wieder ein Unfall stattgefunden. Einie Arbeiter waren mit Herablassen eines hölzernen Rohres durch die Luftkammer in dem Caisson beschäftigt, das angebrachte Seil zerriss und das Rohr stürzte auf eine Klappe der Luftkammer, welche sich öffnete, worauf die ganze Masse Luft, welche sich in dem Caisson befand, plötzlich ausströmte und sämmtliche Arbeiter, die sich in der Nähe befanden, in die Höhe schleuderte. Ein Bauführer, Simons, stürzte in die hochangeschwollene Aare, konnte sich aber durch Schwimmen retten. Ein anderer Aufseher, Gindali, und ein Zimmermann Namens Arber erlitten beim Sturze Achselbrüche. Dreizehn andere Arbeiter, die sich bei 50' Tiefe unter Wasser in dem Caisson befanden, haben sich bei dem Sinken des Caissons und Eindringen des Wassers mit Mühe das Leben retten können.

haben sich bei dem Sinken des Caissons und Eindringen des Wassers mit Mühe das Leben retten können.

Centralbuhn. Letzten Freitag den 30. Juli in der Frühe verunglückte am Dürren berg ob Trimbach der Bahnhhofarbeiter Hode laus dem Canton Luzern gebürtig, Vater von zwei kleinen Kindern. Derselbe sollte Bremserdienste auf der Baslerlinie thun, hatte sich etwas verschlafen und wollte, da er in Trimbach wohnte, auf den bergan fahrenden Zug aufspringen, um seine Dienstverrichtungen auf dem Zuge besorgen zu können, that jedoch einen Fehltritt. Der rechte Fuss gerieth unter die Räder, so dass die Unterschenkelamputation oberhalb dem Knöchel vorgenommen werden musste.