Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 16

Artikel: Zwei tausend Kilometer Eisenbahnen
Autor: St.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3903

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: 22.07.2025

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

in alle übrigen Eisenbahnzüge, endlich ein Durchlaufen aller mit den eidg. Vorschriften nicht im Widerspruch stehender Bauwerke. Die Wagen sind nach den von Hr. Director Müller in Freiburg entworfenen Plänen in den Fabriken von Freiburg und Neuhausen ausgeführt worden und seit Mai im Betrieb Jeder Wagen ist für je 64 Sitzplätze construirt, es können aber im Nothfalle leicht 85 Personen darin untergebracht werden. Die Stockhöhen sind nur um Weniges geringer als diejenigen der einstöckigen Wagen, so dass eine Unbequemlichkeit für die Reisenden hieraus nicht resultiren kann. Durch zweckmässige tiefe Lage der ähnlich wie bei Locomotiven construirten Rahmen ist nicht nur eine tiefe Lage des Schwerpunktes und hieraus ein ruhiger Gang der Wagen bedingt, sondern es wird auch die untere Etage für die Reisenden viel zugänglicher sein, als diess bei dem bisherigen Systeme der Fall ist. Hinwiederum ist durch eine solid ausgeführte Verknüpfung die Möglichkeit gegeben, diese Wagen in jeden andern Zug einstellen zu können, ohne dass hinsichtlich der Puffer oder der ungehinderten Communication sich Inconvenienzen ergeben werden. Durch Anbringung zweier gegen ähnliche Ausführungen sich vortheilhaft auszeichnender Treppen wird die Verbindung mit der obern Etage hergestellt, und geschieht der Austritt auf eine geräumige Plattform, welche zur Sommerszeit bald genug von den Reisenden geschätzt werden dürfte.

Die obere Etage ist durch Aufsetzen einer geräumigen Laterne nicht nur gut ventilirt, sondern auch dadurch für eine ungehinderte Bewegung der Reisenden im Mittelgange und den anstossenden Plätzen gesorgt. Die drei Wagenclassen sind in der Art vertheilt, dass in der untern Etage sämmtliche drei Classen, im obern Stockwerke dagegen nur II. und III. Classe untergebracht ist. Hiedurch ergibt sich auch eine sehr günstige Vertheilung der Coupés für Raucher und Nichtraucher. Das sehr enge bemessene, für die hiesigen Bedürfnisse jedoch genügende Coupés I. Classe kann im Bedarfsfalle auch von den Reisenden II. Classe benützt werden. Es ist dabei die bisherige Dreitheilung der I. Classe fallen gelassen und auch hier vier Plätze, wie in den andern Classen eingerichtet worden.

Die Bestuhlung der III. Classe schliesst sich dem von den V. S. Bahnen neuerdings angewendeten Systeme an und gestattet ein bequemes Ausruhen der Reisenden. Zur Mässigung des Geräusches, welches sich für die untere Etage in Folge Gehens im obern Wagenkasten ergibt, ist die Decke der untern Etage von dem darüber liegenden Fussboden getrennt und wird diesem Uebelstand durch Aufbringen starker Fussläufer möglichst entgegengewirkt.

Die Fenster der untern Etage sind durch Gegengewichte ausbalancirt, in der obern Etage hingegen mit Riemen versehen.

Das Untergestell ist in seinen Haupttheilen ganz aus Eisen construirt. Die beiden Langträger, aus [_] Eisen zusammengesetzt, bilden zwei starke Träger, welche durch kräftige Querstücke und Aussteifungsbleche verstärkt und untereinander solid verbunden sind. Die Enden der Langbarren werden mit aufwärts ausgeschweiften Blechträgern versehen, um die Stoss- und Zugvorrichtung in richtiger Höhe anbringen zu können. Endlich ist das Untergestell mit einer einfachen, kräftigen Spindelbremse ausgerüstet. Die Hauptdimensionen des Etagenwagens sind:

A. Untergestell.		
Radstand	4.200	Meter.
Pufferhöhe	1.040	„
Länge über die Pufferbalken ...	9.00	„
„ „ „ Pufferscheiben ...	10.040	„
Breite von Mitte zu Mitte der Achsenschenkel	1.980	„
Höhe der untern Plattform über den Schienen	0.690	„
B. Untere Etage.		
Aeussere Länge des Kastens ...	6.600	„
Aeussere Breite des Kastens ...	2.950	„
Lichte Höhe zwischen Fussboden und Decke	1.890	„
C. Obere Etage.		
Aeussere Länge des Kastens ...	6.600	„
Aeussere Breite des Kastens ...	2.650	„
Lichte Höhe zwischen Fussboden und Decke in der Mitte	2.010	„
D. Combinirter Wagen.		
Aeussere totale Höhe an der Seitenwand vom Schienenkopf bis zum obersten Dachrahmen	4.740	„
Aeussere totale Höhe an der Seitenwand vom Schienenkopf bis zum obersten Dachrahmen in der Mitte gemessen	4.010	Meter.

Wagengewicht.

Gewicht der Radsätze und Federn	1650	Kilogr.
„ aller übrigen Eisentheile	5500	„
„ des Holzes etc.	4850	„
Total	12000	„

Das Gewicht des fertigen Wagens wird 240 Ctr. nicht überschreiten, so dass sich per Sitzplatz ein Gewicht von circa 375 Pfund herausstellt, während z. B. bei den neuen Wagen der Nordostbahn ein solches von ca. 800 Pfund per Passagier gefördert werden muss. Sofern man überhaupt darüber einig ist, dass eine Hauptaufgabe der gegenwärtigen Technik nicht nur in der Herstellung billigerer und rationellerer Eisenbahn-Constructionen gipfelt, sondern auch die Abhülfe der alten Klage über das Missverhältniss der von den Eisenbahnen zu schleppenden Totallast zur bezahlenden Last schaffen soll, wird in der Einführung dieser neuen Fahrbetriebsmittel gewiss einen grossen Fortschritt erblickt werden können Man gibt sich daher auch in weitern Kreisen der Hoffnung hin, dass diese Etagenwagen bald eine grössere Verbreitung nicht nur auf blossen Localbahnen, sondern auch auf Linien von grösserer Bedeutung finden werden. Vom eisenbahntechnischen Standpunkte aus sind deren Vortheile bedeutend, ohne dass für die Bequemlichkeit der Reisenden nicht in ausreichender und billiger Weise gesorgt wäre. λ

* * *

Zwei tausend Kilometer Eisenbahnen.

Das Jahr 1874 hat zu den mit Ende 1873 in Betrieb stehenden 1484 Kilometer Eisenbahnen der Schweiz noch weitere 155 gefügt und im laufenden Jahre hat sich der Bestand um einen vollen Viertel vermehrt: zu 1640 Kilometern kamen in diesem Jahre 425 weitere! Wir haben nun in der Schweiz 2064 Kilometer Eisenbahnen! Für je 100 Köpfe der Bevölkerung 77 Meter! Für die übrigen Staaten Europas liegen uns noch keine Daten vor, welche über die Entwicklung der dortigen Eisenbahnen im laufenden Jahre vollständige Auskunft ertheilen würden; allein wir dürfen mit Bestimmtheit annehmen, dass in keinem Staate das Eisenbahnnetz im Jahre 1875 in ähnlicher Progression sich entwickelt hat. In den meisten Staaten, in welchen eine Ueberstürzung im Bahnbau stattgefunden hat, fällt dieselbe in die Jahre vor 1874 und ist fast aller Orts eine Stockung im Baue eingetreten. Schon sind wir über zwei tausend Kilometer Bahnlänge und noch sind eine ganze Reihe der in den nächsten Jahren zu eröffnenden Bahnen nicht eingerechnet, z. B. die Strecke Sulgen-Gossau, Wald-Rüti-Bauma, Winterthur-Waldshut, die rechtufrige Zürichseebahn, Wädensweil-Einsiedeln, die Gotthardbahn mit ihren verschiedenen Einmündungen, die verschiedenen aargauischen, solothurnischen und Baslerbahnen, die Strecke Tavannes-Delémont-Porrentruy, die „Longitudinale et Transversale“ der Westschweiz und die Fortsetzung der Walliserbahn.

Folgende Tabelle gibt Auskunft über die Länge der Bahnen in den verschiedenen europäischen Staaten, über die Bevölkerungszahl der Letztern, über die jeweilige Bahnlänge (in Metern) welche auf je 100 Einwohner fällt. Die Staaten sind nach der Dichtigkeit der Bahnen geordnet:

STAATEN.	Bahnlänge in Kilometern auf Ende 1874.	Bevölkerungszahl.	Bahnlänge auf 100 Einwohner in Metern.	Rangordnung nach der Bahnlänge per 100 Einwohner.
Grossbritannien ...	26,466	31,629,000	83,67	1
Schweden	3,324	4,250,000	78,21	2
Belgien	3,380	5,000,000	66,44	3
Deutschland ...	25,455	41,100,000	61,93	4
Schweiz	1,639	2,670,000	61,38	5
Dänemark	1,046	1,860,000	58,63	6
Frankreich	20,559	36,100,000	56,94	7
Oesterreich-Ungarn	16,677	35,900,000	46,45	8
Niederlande	1,623	3,660,000	44,34	9
Spanien	5,444	16,500,000	32,99	10
Norwegen	499	1,760,000	28,35	11
Italien	7,372	26,810,000	27,49	12
Russland	18,714	71,300,000	26,24	13
Portugal	842	3,950,000	21,32	14

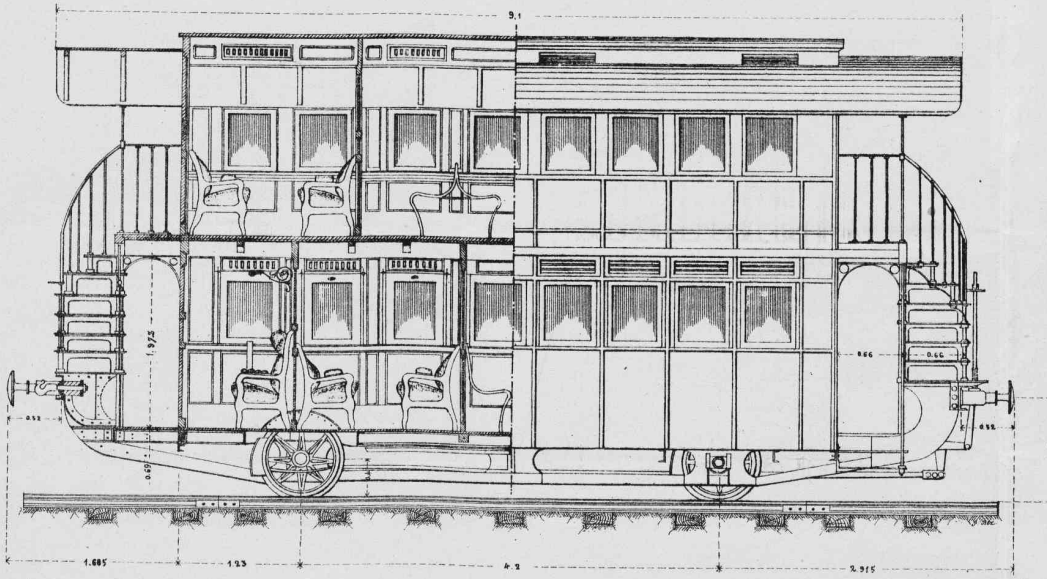
Es ergibt sich aus dieser Tabelle, dass die Schweiz Ende 1874 den 5. Rang einnahm. Sie wird nur übertroffen von Grossbritannien,

Laubi Oberingr:

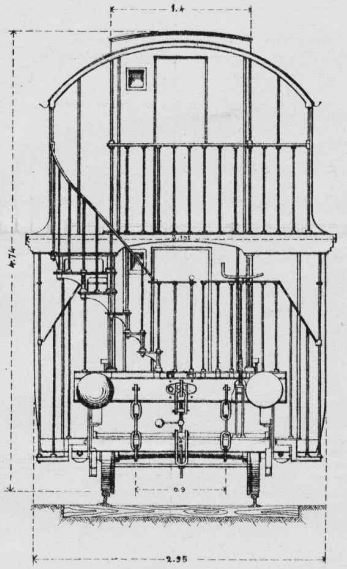
ZWEISTÖCKIGER-PERSONENWAGEN.

Tössthalbahn

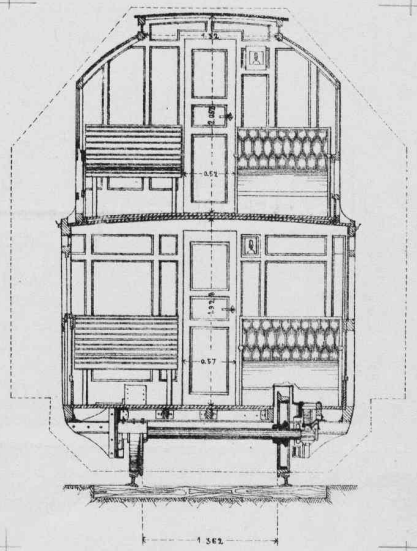
Ansicht



Seitenansicht

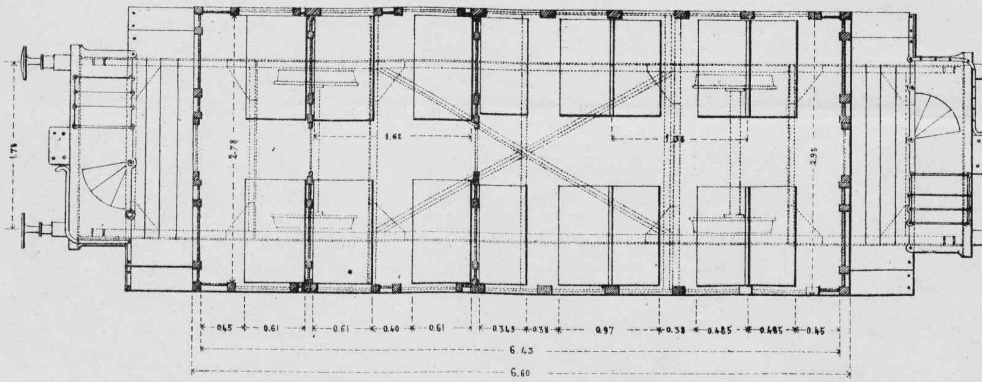


Querschnitt

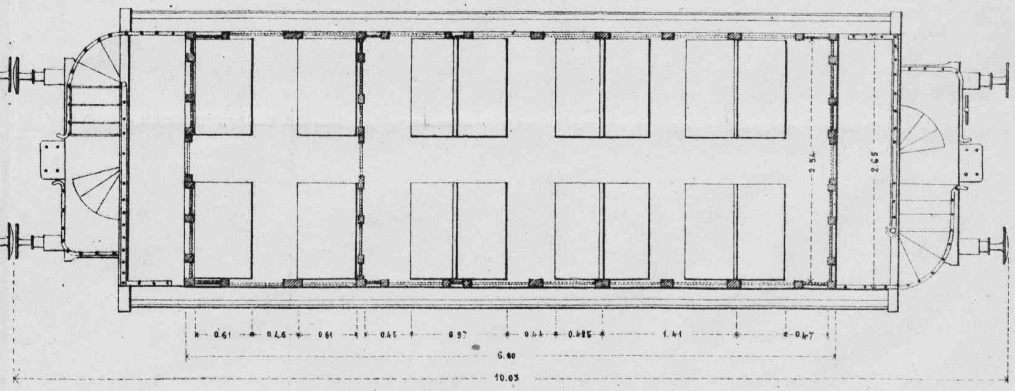


8,2 auf 4,1 m

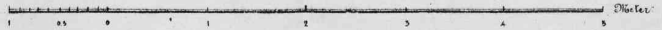
I. Stock



II. Stock



Massstab 1 : 50



Verlag v. Orell Füssli & Co.

Lith. v. Orell Füssli & Co.

Seite / page

leer / vide / blank

Schweden, Belgien und Deutschland; — wenn wir jedoch annehmen, dass in keinem Land das Bahnnetz im Jahre 1875 sich in einer ähnlichen Progression erweitert hat, wie dasjenige der Schweiz, und fügen wir die Dichtigkeit des schweiz. Bahnnetzes nach dem heutigen Stande mit 77,31 Meter auf 100 Einwohner in die Tabelle, so nimmt die Schweiz den 3. Rang unter den europäischen Ländern ein und wird nur noch von Grossbritannien und Schweden überragt. Wir dürfen auch mit Bestimmtheit annehmen, dass wenn einmal die jetzt noch im Baue begriffenen Linien dem Betriebe übergeben sein werden, nicht nur Schweden, sondern auch Grossbritannien überflügelt sein wird und die Schweiz an der Spitze der europäischen Staaten figuriren wird.

Wir fragen uns: dürfen wir wirklich auf dieses Resultat der ungezügelten Concurrenz — denn als solches betrachten wir die Dichtigkeit unseres Eisenbahnnetzes — stolz sein und freudig dasselbe begrüssen?

Einmal müssen wir bedenken, dass sich unser schweizerisches Eisenbahnnetz bis jetzt fast ausschliesslich auf den Norden und Westen des Landes beschränkt, dass also die Cantone Graubünden, Uri, Schwyz, Unterwalden, das Berner Oberland, ein grosser Theil des Canton Wallis und Tessin gar nicht oder nur zu sehr kleinem Theile von Eisenbahnen durchzogen sind, so dass die Dichtigkeit im Norden und Westen der Schweiz eigentlich mehr als 77 Meter pr. 100 Einwohner beträgt, und diese Gebietstheile wohl jetzt schon den höchsten Grad der Dichtigkeit erreicht haben, welcher bis jetzt in Europa überhaupt möglich war.

Dann drängt sich aber auch die Befürchtung auf, es sei die Schweiz nunmehr gleichfalls auf die Ueberspeculation und die Ueberstürzung im Eisenbahnbau gerathen, nachdem bereits das Ausland deren Folgen für sein Gebiet verspüre und nachdem daselbst bereits eine Mässigung und Depression eingetreten, die der Busse und Reue nach begangenen Sünden ähnelt. Das würde eine schlimme Erfahrung für uns einschliessen!

Ganz abgesehen davon, dass wir für unsere Bevölkerungsverhältnisse ein zu dichtes Eisenbahnnetz besitzen, müssen wir ein Bedauern empfinden, dass die wirthschaftliche Ein- und Umsicht bei uns zu Lande eine so blinde war. Es ist ein schlimmes Zeugniss für unser Verständniss in wirthschaftlichen Dingen, wenn wir die Erfahrungen der letzten Jahre, wie sie fast ganz Europa und wie sie auch die neue Welt machte, nicht nur nicht beherzigen und studiren, sondern, nachdem bereits der Katzenjammer auf jene Champagnerzeit der Ueberspeculation überall eingetreten ist, und wir selbst ihre Nachwirkungen heftig genug verspürten, zwei, drei Jahre mit dem Eisenbahnbaufieber nachhinken! Weil man damals, als in andern Staaten die Folgen desselben eintraten, hier zu Lande weniger heftig mitgenommen worden war, glaubte man unsere Verhältnisse so sicher und unverwüstlich, dass nun erst die Aufmunterung zu einem blinden und unberechenbaren Eisenbahnbauwuth eintrat. Während Ende März 1873: Concessionen für 3100 Kilometer Bahnen in Kraft waren, wurden bis Ende März 1874 noch weitere 863 und bis Ende März 1875 noch 160 Kilom. concedirt, so dass bis dahin Concessionen für 4123 Kilom. in Kraft waren.

Es wirft diese Betrachtung gleichzeitig ein drastisches Licht auf unser Concessionswesen: es sind genau doppelt so viele Kilometer concedirt als ausgeführt! Und doch zeigen diese Zahlen noch nicht das ganze Unwesen. Wir citiren hier bloss einen classischen Satz der „Schweiz. Eisenbahnstatistik für das Betriebsjahr 1868“ (p. XVI):

„Während bis Ende 1868 im Ganzen 88 Concessionen ertheilt worden waren, von denen 56 in Kraft verblieben, die eine „Länge von 1650 Kilometer repräsentirten, wurden bis Ende „März 1873 im Ganzen 179 Concessionen genehmigt, wovon „damals noch 131 in Kraft bestanden, welche zusammen einer „Bahnlänge von 3100 Kilom. entsprachen, von denen 1470 in Betrieb gesetzt waren.“

Wenn man nur wüsste, wie viele Kilometer jene 88 Concessionen zu Ende 1868 und wie viele jene 179 Concessionen zu Ende März 1873 ausmachten!

Wir lassen hier noch eine Tabelle über die bis heute eröffneten Bahnlängen folgen:

Jahrgang.	Eröffnete Bahnlänge im Laufe des Jahres. Kilometer.	Eröffnete Bahnlänge am Ende des Jahres. Kilometer.
1844	1,860	1,860
1847	23,157	25,017
1854	13,615	38,632
1855	169,381	208,013
1856	129,141	337,154
1857	178,965	516,119
1858	183,993	700,112
1859	238,298	938,410
1860	112,595	1051,005
1861	30,747	1081,752
1862	73,570	1155,322
1863	28,956	1184,278
1864	116,832	1301,110
1865	19,942	1321,052
1866	—	1321,052
1867	—	1321,052
1868	32,791	1353,843
1869	15,092	1368,892
1870	59,357	1428,249
1871	24,349	1452,598
1872	20,043	1472,641
1873	12,269	1484,910
1874	155,7	1640,610
1875	425,9	2066,510

Das Jahr 1875 übertrifft alle früheren Jahre bei Weitem, das Jahr 1859, welches bisher das wichtigste war, um nahezu das Doppelte.

Heute tritt nun eine allgemeine Entmuthigung der Actionäre ein! Das grösste Misstrauen in alle Unternehmungen! Die Actien fallen in erschreckender Weise: es wird ein Actiengesetz verlangt! Nachdem Deutschland und Oesterreich mit dieser Anregung bereits vorangegangen, hinken wir auch hier glücklich nach. Ein guter Trost für unsere Zukunft, wenn wir alle Erfahrungen unserer Nachbarn nach Jahren nun ebenfalls über uns kommen lassen müssen, und wenn der Redactor des ersten und einzigen Handelsblattes des Landes als „Vorkämpfer“ gepriesen wird, wenn er — als Einer, der „die Unmasse der verübten Schwindeleien vielleicht besser als irgend Jemand kennt“, nach „16jähriger publicistischer Thätigkeit“ und nachdem man im Ausland schon längst über die Anregung hinaus — unter Beifallsjubel der gesammten Presse plötzlich auf die Idee verfällt, dass wir eigentlich ein Actiengesetz weit nothwendiger hätten als ein Banknotengesetz.

Wir sind begierig zu erfahren, wie sich die „Handelszeitung“ ein Actiengesetz denkt. Das ist eben ein sehr weiter Begriff: es handelt sich um den Inhalt und nicht um einen bedeutungsvollen vielsagenden Titel. — Allerdings: im Actiengesellschaftswesen liegt die ganze Misère unserer Eisenbahnen vergraben! Das Actienwesen brachte die Concurrenz in unsere Eisenbahnen, es brachte den Schwindel, die unlauteren Operationen, die Verunstaltung unseres ganzen Eisenbahnnetzes. Es ist ein Unglück für die Schweiz, dass unsere Bahnen keine Staatsbahnen sind, dass sie nicht vom Staate gebaut wurden, und es hat sich uns schon die Befürchtung aufgedrängt, dass, so lange dieselben in Händen von Actiengesellschaften bleiben, so lange mit dem Actienwesen mindestens bei den Bahnen nicht wesentliche Einschränkungen erfolgen (einen solchen Bescheid erwarten wir vom Actiengesetz), wir aus der Misère nicht herauskommen werden.

Lassen wir uns jedoch noch nicht entmuthigen. Wenn unser Eisenbahnnetz bezüglich der Dichtigkeit gegenüber der Einwohnerzahl auch an die Spitze der europäischen Eisenbahnen getrieben worden ist, so dürfen wir darin durchaus noch nicht mit Nothwendigkeit auf ein zu dichtes Netz schliessen.

Schlechte Combinationen, theurer Bau, Gründer-Schwindel etc. allein können eine Catastrophe zur Folge haben, ohne dass desswegen auf ein zu dichtes Netz geschlossen werden müsste. Oft genügt die Art und Weise, wie Eisenbahnen entstehen und wie gebaut wird, vollkommen, um die Wirthschaft eines Landes zu erschüttern; aber, dass nun die Schweiz annähernd das dichteste Eisenbahnnetz Europas besitzt, das dürfte eine ernste Prüfung der Sachlage, ganz abgesehen von dem Entgegentreten gegen den eigentlichen Schwindel, herausfordern.

Diese Erscheinung ist so wichtig, dass sie allgemeines Aufsehen in der Schweiz verdient und dass das Volk mit aller Macht die Wahrung seiner Interessen im vollsten Umfange verlangen und selbst unternehmen sollte.

Es dürfte jedoch, um noch ein richtigeres Mass für den Zustand und die Verkehrsverhältnisse der Schweiz und

deren Characteristik gegenüber denjenigen des Auslandes zu erlangen, interessant sein zu erfahren, dass auch rücksichtlich des Post- und Telegraphenverkehrs die Schweiz oben an steht. Hierüber gibt folgende Tabelle einige Auskunft:

STAATEN	Auf eine Postanstalt entfallen		Auf einen Einwohner entfallen				Auf eine Telegraphenstation entfallen		Auf 1000 Einwohner entfallen	
	Einwohner	Rangordnung hienach:	Briefe	Rangordnung hienach:	Zeitungen	Rangordnung hienach:	Einwohner	Rangordnung hienach:	Depeschen	Rangordnung hienach:
Schweiz	1.019	1	23,1	2	15,1	1	3.740	1	926	1
Norwegen	2.288	2	?	—	?	—	18.330	8	343	8
Grossbritannien... ...	2.548	3	30,7	1	3,9	9	8.480	3	561	3
Niederlande	3.135	4	11,5	6	5,5	7	24.650	10	624	2
Württemberg	3.718	5	12,5	4	12,4	3	6.890	2	423	5
Dänemark	4.307	6	8,8	8	8,1	6	16.530	7	357	7
Bayern	4.285	7	11,3	7	13,4	2	12.380	5	362	6
Deutsches Reich ...	5.388	8	13,6	3	8,2	5	19.310	9	330	9
Oesterreich-Ungarn...	5.888	9	8,4	10	2,4	11	31.220	13	206	11
Schweden	6.631	10	3,4	12	3,9	9	32.250	14	242	10
Frankreich	6.786	11	8,5	9	4,8	8	14.950	6	191	13
Italien	9.538	12	3,8	11	2,5	10	29.480	11	199	12
Griechenland	10.799	13	1,5	13	?	—	30.370	12	129	14
Belgien	10.846	14	11,9	5	10,4	4	11.910	4	519	4
Russland	26.353	15	0,6	14	?	—	122.040	15	42	15

St.

* * *

Die Winterfahrtordnung der schweizerischen Transportanstalten.

(Correspondenz).

Die Winterfahrtordnung, wie solche auf 15. October abhin ins Leben getreten ist, muss als eine wahre Zangengeburt bezeichnet werden.

Obwohl zwar die Vorlage der Fahrtenprojecte von Seite der grössern, mehr oder weniger dominirenden Eisenbahngesellschaften schon vor 4 bis 6 Wochen stattgefunden hat, so konnte dennoch die Fahrtordnung bis zur Stunde noch nicht in allen Richtungen hin zum Abschlusse gebracht werden. Diese Verschleppung muss um so bedenklicher erscheinen, als dadurch nicht allein die Ordnung und Regelmässigkeit, sondern auch die Sicherheit des Verkehres leidet, indem die erst am Vorabend des Beginnes einer neuen Fahrplanperiode bekannt werdenden Cursänderungen weder vom Publicum noch vom Fahrpersonal gehörig einstudirt werden können. Fragen wir uns nach den Ursachen dieser fatalen Erscheinung, so begegnen wir vor allem aus dem Uebelstande eines allzu weitläufigen und schwerfälligen Mechanismus in der Berathung und Genehmigung der Fahrtenprojecte durch die eidgenössischen Behörden. Werden die Fahrplanprojecte von den grössern Gesellschaften auch rechtzeitig den Cantonsregierungen und eidgenössischen Behörden mitgetheilt, in neuester Zeit sogar zur öffentlichen Einsicht ausgestellt, so vergehen oft Tage, ja Wochen bis alle Einwendungen von Privaten und Behörden liquidirt sind. Eine radicale Beseitigung dieser Verschleppung kann nur durch thatkräftiges Einschreiten und Vorgehen des schweizer. Eisenbahndepartements gegenüber den Bahngesellschaften bewerkstelligt werden, in der Weise, dass die Berathung der Fahrpläne gemeinschaftlich an einer Conferenz von Abgeordneten der betheiligten Transportgesellschaft sowohl, als auch der interessirten Landestheile unter dem Vorsitz des eidgenöss. Eisenbahndepartements platzgreifen würde.

Auf diese Weise könnte nicht allein eine raschere Abwicklung des Fahrplangeschäftes erzielt, sondern auch manche fortschrittliche Neuerung zur Geltung gebracht werden, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen ignorirt oder todtgeschwiegen wird. Es wäre ein derartiges Vorgehen der Anfang zur Erzielung eines einheitlichen constanten Fahrplanes, welcher für die durch das gegenwärtige System völlig lahm gelegten postalischen Interessen von ganz erheblicher Bedeutung und immensem Vortheile wäre

Werfen wir vorübergehend noch einen kurzen Blick auf den nunmehrigen Winterfahrtenplan der schweizer. Eisenbahnen, so sehen wir in Folge eines übelangewandten Sparsystemes manche bisher beliebte und bewährte Einrichtung zu Grabe getragen.

So z. B. sind die bisherigen Personenfrühzüge 1 und 2 zwischen Basel und Bern und deren unmittelbare Fortsetzung nach Zürich und weiter, aufgehoben resp. in Schneckenzüge verwandelt worden, die in Beziehung auf Fahrgeschwindigkeit allen bundesgesetzlichen Anforderungen hohnsprechen. Auf der Bötzbergerlinie wurde einer der bequemsten, den internationalen Verkehr vermittelnder Schnellzug beseitigt und auf der linksufrigen Zürichseebahn durch Fallenlassen des Frühzuges ab Glarus die Verkehrsinteressen des schwyzerischen Bezirkes March mit dem Cantonshauptorte erheblich beeinträchtigt. Eine unglückliche Hand hatte die Jura-Bern-Luzern-Bahn mit ihren 3½ Bummelzügen auf der Entlebucherbahn und mit der Verschlimmbesserung des ursprünglichen vorzüglichen Fahrplanes zwischen Basel und Delsberg.

Die schweizer. Westbahnen, sowie die Union Suisse sehen wir in ihrer angewohnten Stabilität verharren. Die übrigen zur Zeit noch secundären Bahnen lassen im Ganzen wenig zu wünschen übrig.

-r-

* * *

Die „**Schweiz. Handelszeitung**“ polemisirt in ihrer No. 250 vom 19. Oct. l. J. in folgender Weise gegen unsere Auseinandersetzung über die *Collaudationen* in No. 15, III.:

„In ihrer No. 15 III. beharrt die „Eisenbahn“ auf der Behauptung, dass die amtliche Collaudation von Bauobjecten, deren Eigenthümer von der privatrechtlichen Haftbarkeit für die Folgen von Baufehlern entbinde. Wir unserseits beharren darauf, dass die grössere oder geringere Nachlässigkeit und Unkenntniss einer Administrativ-Behörde keinen Bürger seiner gesetzlich anerkannten Privatrechte berauben kann. Eine weitere Discussion darüber ist indessen unnütz, da des Pudels Kern sich jetzt erst in unerwarteter Weise enthüllt, oder vielmehr, da es sich jetzt erst zeigt, dass die Fliege Publicum mit *zwei* Klappen geschlagen werden soll und dass die zweite Klappe die ungleich schwerere ist. Es ist nämlich das von der Handels-Zeitung „principiell“ (sollte wol heissen: systematisch, v. Fremdwörter-Lexikon) befeindete eidgen. Eisenbahn-Departement viel zu niedrig bezahlt! Mit der Lumperei von ca. 100,000 Fr. per Jahr kann man unmöglich ordentlich collaudiren! Da aber, wenn nicht ordentlich collaudirt wird, das Publicum den Schaden tragen muss (dies zu beweisen, war der Zweck des ersten Artikels), so muss Publicum (Artikel 2) „dem erwähnten Departement die ausreichen„den Mittel gewähren, um der Aufgabe, die ihm vorliegt, nach„kommen zu können!“

Dass die Vorsehung das Unglück bei Horgen nur gesendet habe, um dem eidgen. Eisenbahn-Departement eine National-Belohnung decretiren zu lassen, hat im ersten Augenblick gewiss Niemand gedacht. Aber Denen, die eine fette Pfründe haben, müssen alle Dinge zum Besten dienen.“

Nur eine Bemerkung: wenn wir mit gutem Gewissen die Befeindung des eidgen. Eisenbahn- und Handelsdepartementes durch die „Handelszeitung“ eine „*systematische*“ hätten nennen können, so wären wir vielleicht auch auf diesen Ausdruck verfallen; allein wir können unmöglich in der Polemik dieses Blattes, und ebenso wenig in dessen Tendenzen irgend ein *System* erblicken. Hat die „Handelszeitung“ trotz ihres fortwährenden Hohnes, mit dem sie über die Collaudationen spricht, ein einziges Mal einen Vorschlag zum Bessern gemacht? Hat sie je einmal gesagt, warum dieselben nichts werth sind und wie sie ausgeführt werden sollten? Hat die „Handelszeitung“ je einmal gesagt, warum das Eisenbahndepartement eine todte Behörde ist und wie es anders gemacht werden sollte? Weiss irgend Jemand, was die „Handelszeitung“ eigentlich mit dem Actiengesetz will und was dasselbe enthalten soll? Wenn nicht einige Spässe der „Berliner Wespen“ oder des „Kikeriki“, welche von Zeit zu Zeit eingehendere Betrachtungen ersetzen, darüber Aufschluss geben würden, man wäre wirklich über das „System“ der „Handelszeitung“ unklar. — Ist die „Handelszeitung“ freihändlerisch oder schutzzöllnerisch? — Welches Banknotengesetz würde sie für besser halten als das von der Bundesversammlung beschlossene und von der „Handels-