

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 24

Nachruf: Franqueville, de

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Da nach der Zerstörung der Dreiecke mit ausschliesslichem Gebrauch der Bremsen angehalten worden war, hatte man keine Bedenken, mit gehobenem Schraubenrade die Thalfahrt anzutreten.

Unter der Annahme, dass sowohl die Wagen als auch die Locomotivräder wirksam gebremst werden konnten, sind die Reibungsverhältnisse folgende:

$$\varphi = \frac{(25 + 20) 0,044}{12,5 + 20} = 0,060$$

wobei das Locomotivgewicht nur zu 25 Tonnen, die Widerstände pro Tonne Traingewicht zu 6 kilogr. angenommen sind.

Während also die wirkliche Reibung zwischen Radumfang und Schienen nahe an $\frac{1}{5}$ oder $\frac{1}{6}$ war, bedurfte es bloss $\frac{1}{16}$, um den Zug anzuhalten, mit andern Worten, es war mehr als doppelte Sicherheit und durchaus kein Grund vorhanden, die Thalfahrt als unzulässig zu betrachten.

Selbst wenn der Schienenwagen im ersten Momente noch nicht gebremst gewesen wäre, hätte man

$$\varphi = \frac{1,98}{12,50} = 0,15$$

also vermittelt der Locomotivbremse allein eine Reibung von $\frac{1}{6}$ zur Disposition gehabt, während die wirklich vorhandene Reibung damals noch grösser war.

Die unerklärlichen Umstände, welche hier zusammengewirkt haben, um die Catastrophe herbeizuführen, werden hoffentlich durch die eingeleitete Untersuchung bekannt werden.

Schluss.

Obgleich die letzte Fahrt einen so schrecklichen Ausgang nahm, stehen wir keinen Augenblick an, nach unserer Ueberzeugung zu constatiren, dass der Beweis für oder gegen die Ausführbarkeit des Wetli-Systems noch nicht geleistet ist und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die vorliegende, nach Wetli's Angaben construirte Form der Schraubenzähne und der Mittelschienen ist unzweckmässig und muss verbessert werden.
2. Der Druck, mit welchem das Schraubenrad durch den vorhandenen Mechanismus heruntergepresst und in seiner Lage erhalten werden kann, ist wahrscheinlich auch bei Anwendung richtiger Zahnform zu gering und sollte vergrössert werden können.

Es geht aus Obigem hervor, dass die Locomotive in ihrer jetzigen Anordnung zum Fahren mit dem Wetli-System nicht brauchbar ist und somit abgeändert werden sollte. So viel man hört, sind auch die Betheiligten zu demselben Schlusse gelangt.

H. PAUR, Ingenieur.

* * *

M. de Franqueville,

Directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer.

Wir glauben eine Pflicht internationaler Höflichkeit zu erfüllen, wenn wir dem Andenken dieses Mannes, welcher als Ingenieur und Staatsmann in der Geschichte des Französischen Eisenbahnwesens eine so bedeutsame Stellung einnimmt, einen Nachruf widmen und zugleich die Deutschen Eisenbahnkreise mit seinem Wirken bekannt machen.

Die an seinem Grabe, im vorigen September, von dem Handelsminister Christophle und Anderen gehaltenen Reden geben darüber Auskunft.

M. de Franqueville, der, 1809 in Cherbourg geboren, seine Ausbildung wie in Frankreich üblich, an der Ecole polytechnique genossen hatte, und schon im Jahre 1838 als „Chef de la division de la navigation“ in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen worden war, wurde im Jahre 1855 General-Director der Eisenbahnen. Es war dies zu einer Zeit, in welcher das Ergebniss der Conventionen vom Jahre 1852, die umfangreichen Fusionen stattgefunden, die sechs grossen Eisenbahngruppen sich gebildet hatten, und damit eine legale Basis für die weitere Entwicklung der Französischen Eisenbahnen gewonnen war. Franqueville genügte dies jedoch nicht, sein Bestreben war darauf gerichtet, insbesondere auch die weniger verkehrreichen

Bahnen herzustellen, ohne dadurch die Ausgaben des Staates zu sehr in Anspruch zu nehmen — ein Bestreben, welches in der von den Eisenbahnen angenommenen, von dem gesetzgebenden Körper genehmigten Convention vom Jahre 1859 mit Erfolg gekrönt wurde. Diese Convention, die als das eigenste Werk von Franqueville bezeichnet werden kann und noch heute massgebend ist, besteht im Wesentlichen in der Theilung der sechs grossen Eisenbahngesellschaften (réseaux) in zwei Theile: das alte und das neue réseau; Beschränkung der von dem Reinertrage des alten réseau an die Actionäre zu zahlenden Dividende, Verwendung des Ueberschusses zu Gunsten des neuen réseau und endlich die Garantie des Staates im Fall ungenügender Rentabilität. Dieser mit staatsmännischem Scharfblick entworfenen Convention ist es vorzugsweise zu verdanken, dass Frankreich gegenwärtig circa 22 000 Kilometer Eisenbahnen besitzt, dass das alte réseau zur Anlage des neuen réseau ca. 400 Millionen Fr. beigetragen hat, während der Betrag der vom Staate geleisteten Garantie nur ca. 450 Millionen Fr. beträgt, und diese von den Eisenbahnen an den Staat abzutragende Schuld durch das Betriebmaterial der Eisenbahnen zum dreifach und höherem Betrage sicher gestellt ist.

So grosse Vortheile diese Convention bietet, so hat es doch nicht ausbleiben können, dass man dieselbe benutzt hat, um Franqueville heftige Vorwürfe zu machen, dass er den grossen Eisenbahn-Gesellschaften ein wahres Monopol bewilligt und ihnen, ohne hinreichende Garantie, die ganze Transportindustrie überliefert habe. Diese Vorwürfe werden jedoch dadurch widerlegt, dass dem Staate das Recht der Intervention in Tarifangelegenheiten vorbehalten ist, und dass thatsächlich der Französische Handel im Allgemeinen niedrigere Eisenbahntarife als in England, dem Lande der unbeschränkten Concurrenz der Eisenbahnen, geniesst.

Franqueville, der zwar eine grössere Vorliebe für die Eisenbahnen hegte, als für die übrigen Zweige seines Ressorts, beherrschte doch mit seinem umfassenden Blick auch die andern Gebiete, welche mit dem Transportwesen in Verbindung stehen. Ihm ist die Vollendung der unter der Restauration begonnenen Canalbauten zu verdanken, insbesondere der Canäle von Bérri, Bourgogne, Nivernais, du Centre. Er führte ferner den Canal Aisne-Marne, den Marne-Rheincanal, den Seitencanal der Garonne, und zuletzt das grosse Werk des Oostcanals der Vollendung entgegen, und hiebei ist es vornehmlich seinem Vorgehen zu danken, dass der Staat, durch das Gesetz vom Jahre 1845 über den Rückkauf der Actien, von den grossen Schwierigkeiten mit den Concessionären befreit und durch den Uebergang der Canäle in seine Hände die fast unbeschränkte Ermässigung der Tarife angebahnt wurde, die allein eine wirksame Concurrenz der Binnenschifffahrt und Eisenbahnen hervorruft. Auch die Entwicklung der Französischen Häfen, insbesondere die Erweiterung und Verbesserung der Häfen zu Havre, Marseille, Brest, Saint-Nazaire und Bordeaux ist das Werk seiner umsichtigen Verwaltung.

Während 30 Jahren war M. de Franqueville der Mittelpunkt aller Studien und Ausführungen des berühmten Corps des ponts et chaussées, dessen Studien er zu heben, dessen Wirkungskreis er zu erweitern suchte, und eben so stolz, wie er auf diese Körperschaft, eine der ältesten Frankreichs, war, ebenso stolz ist dieselbe auf ihn, dessen Name ebenso hoch steht, durch seine Leistungen auf administrativem Gebiet, wie auf dem des Ingenieurs.

Soweit das Urtheil der höchsten Autoritäten Frankreichs über M. de Franqueville. Für uns hat diese kurze Biographie ausser dem persönlichen auch noch ein politisches Interesse, denn nicht mit Unrecht ist hervorgehoben worden, wie die Ursache, dass Frankreich sich in einer so überraschenden Weise von den Folgen des Krieges erholt hat und von der gegenwärtig fast die ganze Welt in Mitleidenschaft ziehenden Geschäftskrisis wenig oder gar nicht berührt worden ist, ausser seinem grossen Wohlstande und seinen reichen Hilfsquellen vorzugsweise der grossartigen Entwicklung seiner Communications: Eisenbahnen und Strassen, Canäle und Häfen zugeschrieben werden muss. Und in der That scheinen auf diesem Gebiet die Institutionen Frankreichs grössere Aufmerksamkeit zu verdienen, als ihnen bisher zu Theil geworden ist. Z. d. V. d. Eis.

* * *