

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT. — Die Eisenbahnverbindungen Central-Europa's mit dem Oriente und deren Bedeutung für den Welthandels-Verkehr, von A. Edler v. Südenhorst. — Die electriche Beleuchtung von Fabriksäulen. — Ueber die Adhäsion der Locomotiven und Zahnrad-Locomotiven. — Bericht des Preisgerichtes über die Concurrenz-Entwürfe für die cantonale Krankenanstalt in Glarus. Mit 3 Clichés. — Chemins de fer sur routes. — Les canaux d'écoulement des eaux pluviales, par A. Reverdin, père. — Project einer Scheldebrücke bei Antwerpen. — Kleine Mittheilungen: Neues Mittel gegen Kesselstein. Zweite feste Rheinbrücke bei Düsseldorf. Einsturz eines Schuppens in Woolwich Dockyard. Irisation du verre. — Ausstellung der Kraft- und Arbeits-Maschinen für das Kleingewerbe, im August 1878 in Erfurt. — Concurrenzen: Protestantische Kirche in Leipzig. — Necrologie. — Vereinsnachrichten: St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein. — Chronik. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

TECHNISCHE BEILAGE. — Zusammenstellung verschiedener Bergbahnprofile. Längen 1 Millim. gleich 1 Kilom.; Höhen 5 Millim. gleich 100 Meter.

Die Eisenbahnverbindungen Central-Europa's mit dem Oriente,

und deren Bedeutung für den Welthandels-Verkehr. Mit zwei Uebersichtskärtchen, von A. Edler v. Südenhorst. Wien, 1878, A. Hölder, k. k. Hofbuchhandlung.

Ein österreichischer Ingenieur, A. v. Südenhorst, versucht die Lösung der hochwichtigen Frage:

„Welche Eisenbahnlinien müssen behufs Verbindung des central-europäischen Eisenbahnnetzes mit den bereits begonnenen türkischen in Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik ausmündenden Orientlinien im Interesse des allgemeinen Handelsverkehrs gebaut werden?“

Verfasser erledigt sich dieser Aufgabe in seiner Brochure „Die Eisenbahnverbindungen Central-Europa's mit dem Oriente“ in klarer, überzeugender, den wirklichen Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechender Weise.

Die zukünftige Entwicklung der Verkehrsverbindungen Central-Europa's (Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz) mit denen des Orientes ist von so eminenter Bedeutung und dringender Nothwendigkeit, dass es gerade im jetzigen Momente angezeigt und dringend geboten erscheint, unsere Stellung in handelspolitischer Beziehung wieder einmal zu mustern und der Mittel und Wege uns zu versichern, die unserm lahmgelegten Handel und Industrie wieder auf die Füße helfen. Was nützt uns unsere ausgebildete Productionsfähigkeit, wenn uns die Mittel fehlen, unsere Erzeugnisse abzusetzen, wenn wir gebunden zusehen müssen, wie dieses Geschäft Engländer, Franzosen und Amerikaner für uns besorgen?

Die Schrift ist so interessant, dass es sich der Mühe lohnt sich in gedrängter Kürze mit dem wesentlichen Inhalte bekannt zu machen.

Mit Recht wirft der Verfasser einen grossen Theil der Schuld für die noch fehlenden Eisenbahn-Anschlüsse der Sonderinteressenpolitik Ungarns zu, das zum Nachtheile der Gesamtmonarchie seine eigene Eisenbahnpolitik betreibt, und doch ist Oesterreich-Ungarn als östliche Vormacht in erster Linie dazu berufen, mit aller Energie und Einmuth für die noch fehlenden Anschlüsse einzustehen, was nur durch eine gemeinsame Action beider Reichshälften ermöglicht wird.

Zur Beleuchtung der enormen Vortheile einer directen Verbindung mit dem Oriente mögen einige Daten über den jetzigen Handelsverkehr Europa's mit dem Oriente dienen.

Nach Angaben des bekannten Ingenieur Pressel beträgt in den Häfen Constantinopel, Salonik, Volo, Smyrna, Beyrut, Alexandrette, Cypern, Bassora, Samsoun und Trapezunt in der Periode von 1863-1872 jährlich im Durchschnitt:

Die Einfuhr: rund 495 Millionen Francs.

Die Ausfuhr: „ 468 „

An der Einfuhr beteiligten sich:

England mit 241 Millionen Francs — Frankreich mit 74 Mill. Fr. — Oesterreich-Ungarn mit 34 Mill. Fr. — Deutschland mit 37 Mill. Fr. — Russland mit 32 Mill. Fr. — und die Schweiz mit 20 Mill. Fr. etc.

Unter den Ausfuhrproducten notiren wir:

Baumwolle mit 93 Millionen Francs — Getreide mit 40 Mill. Fr. — Häute mit 76 Mill. Fr. — Tabak mit 37 Mill. Fr. — Schafwolle mit 35 Mill. Fr.

Diese Zahlen sprechen. — England liefert also beinahe die Hälfte der Gesamteinfuhr, trotzdem dass Deutschland und Oesterreich-Ungarn in richtiger Beurtheilung der enormen Vortheile einer directen Verbindung Central-Europa's mit dem Oriente das Zustandekommen des Baues der türkischen Bahnen in hervorragender Weise begünstigten und viele Millionen in Türkenloosen placirten. Dennoch wurde ihrem Interesse schnurstracks zuwiderlaufend mit dem Bau der Linien zuerst vom ägäischen und Marmarameere ins Land hinein begonnen und so England und Frankreich Thür und Thor geöffnet, von den Küsten aus die Märkte im Innern zu beherrschen, während für Mittel-Europa die Welt von Ungarn aus nach Osten noch heute mit Brettern vernagelt ist. Unter den verschiedenen Sorten von Politik gibt es eben auch eine mercantile Politik und England cultivirt dieselbe schwunghaft, wie wir sehen, zum Vortheile seines Reiches. Auf diese Weise wird der central-europäische Handel wieder in seine alten Grenzen zurückgedrängt. Welch' vortreffliches Absatzgebiet bieten diese Donau- und Balkanländer, von Natur überaus gesegnet und von einem culturfähigen Volke bewohnt, unter türkischer heillosen Miswirtschaft bis jetzt aber fast zu Grunde gerichtet. Doch die Auferstehungsdämmerung hat bereits begonnen.

Der Verfasser geht nun auf die Entwicklung des Welthandels von West- und Central-Europa nach dem Oriente über und erinnert uns, wie schon im grauen Alterthume die Häfen des mittelländischen und schwarzen Meeres die Thore zu den drei Continenten der sogenannten alten Welt bildeten und die Vermittlungspuncte des Welthandels in das östliche Asien und in das Innere Afrika's waren bis zur Zeit der Entdeckung Amerika's und der Umschiffung des Caps der guten Hoffnung, wie bei gleichzeitig immer mächtigerem Vordringen der Osmanen, der Handel eine neue Richtung erhielt und der bisherige Continetalhandel dem Seehandel weichen musste, den zuerst die Flotten Spaniens und Portugals, dann Holland und England ausschliesslich beherrschten bis die Letztern an Amerika einen mächtigen und ebenbürtigen Rivalen fanden, der in neuester Zeit dem europäischen Handel nicht nur in Amerika, sondern sogar auf unsern eigenen Märkten Concurrenz macht. Das frühere amerikanische Absatzgebiet verliert also für Central-Europa auch immer mehr an Bedeutung. Während die Engländer und Franzosen sich bestreben ihren Einfluss im Mittelmeere unablässig zu erhöhen, sucht Russland auf dem Landwege durch Centralasien das grosse ostindische Handelsgebiet zu erreichen, denn Asien und Afrika heisst das neue Absatzgebiet, wohin auch wir unser Augenmerk wenden müssen. —

Dieses Ziel auf dem directesten und kürzesten Wege zu erreichen sind für Central-Europa folgende zwei Verkehrsrichtungen bestimmt:

1. Die Linie Hamburg-Berlin-Wien-Budapest-Constantinopel-Bassora-Bombay mit einer Reisedauer von 305 Stunden.

2. Die Linie: Hamburg-Berlin-Wien-Budapest-Salonik-Alexandrien-Suez-Bombay mit einer Reisedauer von 426 Stunden.

Diese Angaben sprechen überzeugend zu Gunsten der ersten Linie über Constantinopel und Bassora.

Die zweite Route über Salonik ist mehr auf den Verkehr zur See angewiesen, und beansprucht allerdings eine kürzere Bauzeit, dagegen eine viel grössere Reisedauer, was für eine Welthandelsroute wohl ausschlaggebend ist. Eine andere wichtige Verkehrsstrasse ist aber auch die russische Orientlinie, die von Petersburg über Moskau, Charkow, Rostov, Tiflis, Teheran und Schiras projectirt und bis Vladi Kaukas schon im Betriebe ist, und innerhalb einem Jahrzehnd vollendet sein dürfte.

Jedenfalls werden unter Russlands energischem und sicherem Vorgehen folgende Routen bestimmt sein, unter allen Umständen eine bedeutende Rolle zu spielen:

1. Die deutsch-russische Pontuslinie (Hamburg-Berlin-Breslau-Lemberg-Jassy-Odessa).

2. Die deutsch-russisch-persische Linie (Hamburg-Berlin-Warschau-Kiew-Charkow, woselbst Anschluss an Petersburg-Schiras).