

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 26

## Sonstiges

### **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:** 02.04.2025

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

geringer, je kleiner  $a$ , d. h. je kleiner der Wasserraum des Kessels im Verhältniss zur stündlichen Dampfproduction ist.

Die chemische Analyse kann auch noch auf einem etwas abweichenden Wege zum Ziele führen. Wird nämlich durch ein Zweigrohr ein kleiner Theil des austretenden Kesseldampfes in eine Vorlage geleitet, in welcher er sich vollständig condensiren kann, so ist der Salzgehalt dieses Condensirwassers

$$d = (1 - x)k$$

daraus findet sich der Wassergehalt des Kesseldampfes

$$(1 - x) = \frac{d}{k}$$

Dieser Werth bezieht sich allerdings nur auf den kurzen Zeitraum, während dessen die Dampfentnahme stattgefunden hat. Dass eine vorgängige Reinigung des Speisewassers auf irgend welchem Wege kein Hinderniss für diese Bestimmungsweise bildet, ist selbstverständlich.

\* \* \*

### Château avec Tour.

Invention et exécution par † *François Gindroz*, arch. (voir le dernier No.)

Ce projet est un exemple de ce qui n'arrive que trop souvent aux architectes.

En effet, ceux-ci soumettent à MM. les propriétaires un ou plusieurs projets. Ordinairement, le plus simple est agréé — bien heureux si on ne demande pas encore des modifications en vue d'obtenir une économie.

Ici, le cas est encore plus frappant et plus désagréable pour l'architecte.

Un projet est accepté, la réalisation en est décidée telle que nous la donnons et une fois arrivé au 1<sup>er</sup> étage, le propriétaire décide de supprimer la tour. Il est facile de comprendre quelle perturbation cette décision vient jeter dans l'effet de la construction: de château, elle devient légèrement caserne — et tout le monde de critiquer l'architecte.

Ajoutons que rien ne justifiait pareille décision, dans le cas présent sinon le goût du propriétaire pour le seul „comfort“, puisque jusque là, pas plus qu'à la fin des travaux, les devis préalables ne furent dépassés.

\* \* \*

### † Leopold Blotnitzki.

Am 23. Juni starb nach längerer Krankheit in Bern der auch in weitem Kreisen bekannte Oberingenieur *Leopold Blotnitzki*. Wir gedenken in der nächsten Nummer eine kurze Lebensskizze des Verewigten zu bringen.

\* \* \*

### Literatur.

Der seit Beginn dieses Jahrzehntes unausgesetzt über Eisenbahntarife geführte Kampf hat durch die Bethheiligung des deutschen Reichskanzlers ganz wesentlich an Intensität zugenommen. Einen Beweis dafür geben uns die täglich in politischen und fachlichen Zeitungen erscheinenden Artikel, sowie die vielfachen Druckschriften, welche Bekämpfungen und Vorschläge in reichem Maasse über diese Materie bringen. Solcher Broschüren liegen uns gerade wieder drei gleichzeitig vor.

1. *Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differenzialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen.* Herausgegeben von dem Verein der Privat-Eisenbahnen im deutschen Reiche im Februar 1879. Berlin, Verlag von Leonhard Simion, 1879.

Mit dieser Schrift nimmt der Verein deutscher Privat-Eisenbahnen Stellung für Differenzialtarife, die bekanntlich durch einen vorjährigen preussischen Ministerialerlass jeweilig der zuvorigen ministeriellen Genehmigung unterstellt werden müssen und dann eigentlich verboten wurden. Die deutschen Privatbahnen finden, dass die Fortbildung des internationalen Tarifwesens, welche einen Stillstand zu keiner Zeit verträgt, durch diese ministerielle Maassnahme für die deutschen Bahnen gerade zu einer Zeit sistirt würde, wo in Folge des Verkehrsrückgangs sich der Verzicht auf bisher bestandene Einnahmsquellen um so fühlbarer macht.

Da nun eine Instanz, bei welcher die Privatbahnen ihren von der Aufsichtsbehörde abweichenden Standpunkt vertreten und sich Recht suchen können, nicht existirt, glaubt der Verein deutscher Privatbahnen der herrschenden Strömung gegen die Differenzialtarife nur durch ein einziges Mittel entgegen arbeiten zu können, nämlich durch den Versuch an practischen Beispielen darzulegen, dass die billigeren Frachtsätze, welche durch Differenzialtarife der Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Producte gewährt sind, keinen schädlichen Einfluss auf die deutsche Production und Industrie ausüben und es deshalb ungerecht sei, wenn man durch die getroffene Ministerial-Verordnung die Eisenbahnen nöthigen wolle, auf den Auslandsverkehr zu verzichten.

Dieser Nachweis wird in der 114 Seiten gross 8<sup>o</sup> umfassenden Broschüre aus einem reichen Material von statistischen Angaben für die vier Artikel: Getreide, Holz, Spiritus und Gerberlohe zu erbringen gesucht.

Soweit diese sehr interessanten, statistischen Mittheilungen auf Richtigkeit

beruhen, werden sie schwerlich verfehlen, den bezweckten Eindruck an maassgebender Stelle hervorzurufen und jedenfalls dazu beitragen, dass die volkswirtschaftliche Frage, welche der Reichskanzler im deutschen Reiche zu lösen unternommen hat, mit Berücksichtigung aller in Frage stehenden Interessen zum Austrage kommt.

2. *Die Reform im Gütertransport.* Ein Beitrag zur Hebung von Handel und Industrie in Deutschland. Berlin, 1879. Verlag von Julius Springer.

Dieses Schriftchen (31 Druckseiten, klein 8<sup>o</sup>) ist ein anonymer Vorschlag wie die traurige Lage, in der sich dermalen Handel und Industrie befinden, so weit beseitigt werden könne, als sie durch die Einrichtungen und Tarife der Eisenbahnen verursacht sei.

Vom dem Grundsatz ausgehend, dass die Transport-Anstalten, auf denen ja in gleich drückender Weise die Last der Zeitverhältnisse ruhe, nicht einseitig zu Gunsten von Handel und Industrie überbürdet werden dürfen, entwickelt der Verfasser in ziemlich eingehender Weise, wie die Anforderungen des Publikums in dem engsten Zusammenhange mit den Kosten des Bahnbetriebs stehen, und dass nur dadurch Abhilfe gegen hohe Tarife geschaffen werden könne, wenn die Ansprüche des Publikums herabgesetzt würden.

In dieser Hinsicht erscheine zunächst der Stückgut-Transport, der doch vorzugsweise in das allgemeine Leben hineingreife, einer Reform unterworfen werden zu sollen. Hier besteht nämlich die auffallende Thatsache, dass, obgleich die Tarife von den Bahnen kaum billiger gestellt werden können, ohne dass sie mit Verlust arbeiten müssen, der Spediteur dennoch seinen Kunden geringere Frachtsätze stellt und trotzdem dabei noch seinen Nutzen hat. Der Grund dieser fast unglaublichen Thatsache besteht darin, dass die Eisenbahnen, gebunden an Lieferfristen und Reglements, genöthigt sind, die bei ihnen aufgegebenen Stückgüter mit durchschnittlich blos 25% Ausnützung der Wagen-tragfähigkeit abzusenden und überdies noch hohe Umladungskosten auf den Knotenstationen, vielfache Expeditionen und complicirte Abrechnungen haben; der Spediteur hingegen versendet nur in ganzen Wagenladungen, zahlt deshalb der Bahn auch nur die Taxen für diese Gattung Güter und ist so in den Stand gesetzt, seinen Kunden, die bekanntlich auf Lieferfristen verzichten, billigere Preise für Stückgüter zu verrechnen, als es der Bahnverwaltung möglich ist.

Der Herr Verfasser glaubt nun, dass diese billigeren Preise auch den Kleinindustriellen und den Bewohnern kleinerer Städte, somit dem Gesamtpublikum geboten werden können, wenn für jedes Land ein „Generalspediteur“ für Stückgüter aufgestellt werde. Einen solchen findet er für Deutschland in der „deutschen Post“. Zu diesem höchst originellen und jedenfalls sehr beachtenswerthen Vorschlag gibt sodann der Herr Anonymus diejenigen Modalitäten, unter welchen die Post zu allseitiger Zufriedenheit einen geregelten Stückgüterdienst für das ganze Land aufnehmen könne.

Die Reformen, welche im Weiteren bezüglich des Gütertransports ganzer Wagenladungen als ausführbar hingestellt werden, beziehen sich hauptsächlich auf Verminderung der Kangirkosten, des Leerlaufs von Wagen und des Umladens auf Grenzstationen. Wenn dieser zweite Theil der Vorschläge auch nicht so ausführlich behandelt ist, als die Reform des Stückgüterverkehrs, so wird doch der Fachmann genügend auf die wirklich bestehenden Schäden aufmerksam gemacht und möchte somit das Schriftchen auch in dieser Beziehung anerkennende Beachtung finden.

3. *Der allgemeine deutsche Eisenbahngütertarif nach Taxquadraten.* Eine Skizze von Ad. Scholtz, Mitglied der Thüring. Eisenbahndirection, k. pr. Obergüterverwalter a. D. Berlin, bei Carl Heymann, 1879.

Schon der Titel dieses (30 Druckseiten, klein 8<sup>o</sup> umfassenden) Schriftchens sagt, was der Herr Verfasser beabsichtigt: Einen Gütertarif nach Taxquadraten.

Ganz Deutschland soll durch Meridiane und Parallelkreise in Vierecke, Quadrate genannt, zerlegt und die Anzahl der Quadrate, welche zwischen je zwei Eisenbahnstationen liegen, als Tarifgrösse aufgestellt werden.

Wir unterlassen es, die vielen Bedenken, die sich bezüglich des vom Hrn. Verfasser angegebenen Modus für die Zählung der Quadrate und bezüglich der übrigen Details aufdrängen, hier zu besprechen, weil das System im Allgemeinen schon so unabsehbare Schwierigkeiten verursachen dürfte, dass hiedurch seine Anwendung unmöglich gemacht wird. Bei der deutschen Post war das Taxquadrat allerdings leichter einföhrbar: Die deutsche Post war eine einzige Person, die durch einen mittleren Protoansatz für ihr Gebiet nichts verlor. Werden aber die 61 deutschen Eisenbahnverwaltungen einen ähnlichen Mittelpreis acceptiren können? Müsste nicht diejenige Verwaltung mit Bahnen von starken Steigungen gegenüber Flachlandbahnen in wesentlichen Nachtheil kommen? Wäre es rationell die Instradring der Güter ebenfalls auf Grund des Taxquadrats vorzunehmen und wäre hiedurch nicht ein Anlass für stetige Zerwürfnisse zwischen den einzelnen Verwaltungen gegeben? Würde nicht auch das Publikum einen Tarif für ungerecht erachten, der von demjenigen, welcher auf geringere Transportentfernungen verfrachtet, eine grössere Taxe begehrt, damit ein anderer für seine weiteren Transporte weniger zu zahlen braucht?

Der Herr Verfasser scheint die Schwierigkeiten, die eng mit seinem Vorschlag verknüpft sind, wohl geföhlt zu haben, denn er versucht es, die ihm möglich scheinenden Einwürfe von vornherein zu widerlegen. Bei den kleineren, welche überhaupt schwerlich eingebracht werden, gelingt ihm die Vertheidigung seines Taxquadrats, bei den Hauptpunkten dagegen nicht und er hilft sich deshalb über die Schwierigkeiten damit hinweg, dass er eigens ein Heft mit Ausnahmen in Aussicht stellt.

Die wenigen angeführten Punkte werden genügend motiviren, warum wir die Idee des Taxquadrats keineswegs als eine glückliche bezeichnen können und warum wir noch viel weniger die Ansicht des Hrn. Verfassers zu theilen vermögen, dass „ein deutscher Generaltarif nach Taxquadraten energisch „darauf hindrängen würde, das gleiche System auch für den Auslandsverkehr „zur Anwendung zu bringen.“

Die „Skizze“ des Herrn Verfassers dürfte also unseres Erachtens nach auch für die Zukunft in diesem Stadium verharren.

A. L.

## Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Namen der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.-31. Mai.							
	1879	1878	Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
			1879	1878	Differenz	1879	1878	1879	1878	Differenz
	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	0/0	0/0	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Nordostbahn</b>										
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröff. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblentz eröff. den 1. Aug. 1876)										
Bülach-Regensberg ... ..	392	392	1 026 000	995 597	+ 30 403	39	44	2 617	2 540	+ 77
Zürich-Zug-Luzern ... ..	64	64	116 000	109 737	+ 6 263	47	55	1 813	1 715	+ 98
Bötzbergbahn ... .. eröff. 2. August 1875	57	57	144 600	154 007	- 9 407	29	32	2 537	2 702	- 165
Effretikon-Hinweil ... .. 17. „ 1876	23	23	11 000	1 1014	- 14	57	57	478	479	- 1
<b>Centralbahn</b>										
Gäubahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876	299	299	727 000	756 823	- 29 823	41	44	2 431	2 551	- 100
Basler Verbindungsbahn ... ..	5	5	16 530	17 914	- 1 384	17	19	3 306	3 583	- 277
Aarg. Südbahn ... .. 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	29	12 320	12 528	- 208	59	60	425	432	- 7
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	8	1 230	1 508	- 278	67	63	144	188	- 34
<b>Suisse Occidentale</b>										
Murten-Fräschels 13 Klm. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröff. 1. Juli 1875)	487	487	998 000	1 023 803	- 25 803	45	49	2 049	2 102	- 53
Ligne du Simplon ... ..	117	89	47 640	46 144	+ 1 496	55	65	407	518	- 111
Bulle-Romont ... ..	19	19	16 400	17 400	- 1 000	28	31	863	916	+ 53
<b>Lausanne-Echallens</b> ... ..	15	15	6 781	6 906	- 125	78	79	452	460	- 8
<b>Vereinigte Schweizerbahnen</b> ... ..	283	283	540 800	538 537	+ 2 263	49	54	1 945	1 937	+ 8
Toggenburgerbahn ... ..	26	26	22 900	24 683	- 1 783	62	60	916	987	- 71
Wald-Rüti ... .. eröff. 29. Sept. 1876	7	7	5 190	5 064	+ 126	68	62	741	723	18
Rapperswyl-Pfäffikon, ... .. eröffnet 27. August	5	5	1 850	—	—	74	—	462	—	—
<b>Jura-Bernbahn.</b>										
Jura bernois Section Porrentruy-Delle com- prise ... ..	256	256	451 000	450 355	+ 645	44	47	1 762	1 759	+ 3
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ...	95	95	83 000	91 163	- 8 163	55	56	874	960	- 86
<b>Gotthardbahn:</b>										
Biasca-Bellinzona-Locarno ... ..	41	41	28 000	28 057	- 57	59	68	683	684	- 1
Lugano-Chiasso ... ..	26	26	14 100	15 932	- 1 832	75	78	542	613	- 71
<b>Appenzeller-Bahn:</b>										
Winkeln-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	15	13 413	15 103	- 1 690	62	64	894	1 007	- 113
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. „ 21. Sept. 1875										
<b>Tössthalbahn</b> eröff. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November 1876 ... ..	40	40	24 301	25 706	- 1 405	57	58	608	643	+ 35
<b>Uetlibergbahn.</b>										
Zürich-Uetliberg ... .. eröff. 12. Mai 1875	9,1	9,1	5 019	7 793	- 2 773	79	93	552	856	- 304
<b>Rigibahnen:</b>										
Vitznau-Staffel ... ..	5,1	5,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Staffel-Kulm ... ..	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Arth-Rigibahn</b> ... ..	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Emmenthalbahn.</b>										
Solothurn-Burgdorf ... .. eröff. 26. Mai 1875	24	24	16 100	18 626	- 2 526	44	47	671	776	- 105
<b>Schweiz. Nationalbahn.</b> eröff. 17. Juli 1875.	75	75	45 900	47 485	- 1 585	43	51	612	633	- 21
ferner eröff. 15. Oct. 1877.	89	89	29 726	37 884	- 8 158	48	57	334	426	- 92
<b>Bödelibahn.</b> ... ..	9	9	13 200	14 457	- 1 257	31	47	1 467	1 606	- 139
<b>Wädenswil-Einsiedeln</b> ... ..	17	17	20 800	20 629	+ 171	75	79	1 223	1 213	+ 10