

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 13

Artikel: Bund und Cantone
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2049>

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: 13.03.2025

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

ihnen einen Gewinn ermögliche. Es wird eine vielleicht in naher Zukunft ihrer Lösung entgegen gehende Frage sein, ob nicht die aus dieser Stellung hervorgehenden Nachteile grösser sind, als deren Vortheile, mit andern Worten, ob der Betrieb derselben nicht besser vom Staate ausgeübt werde. Inzwischen aber sind es noch Privatgesellschaften und müssen vom Gesetze als solche behandelt werden. Es stehen sich gegenüber das vom Monopol bedrohte öffentliche Interesse einerseits, und die Interessen der Eisenbahngesellschaften als Privatgesellschaften andererseits — und jedem dieser beiden die richtigen Schranken gegenüber dem andern anzuweisen, das ist die schwierige Aufgabe der Eisenbahngesetzgebung.

Der Herr Verfasser gibt nun einen kurzen Abriss der Eisenbahngesetzgebungen der europäischen Staaten, in welchem wir ihm hier natürlich nicht folgen können, und kommt an Hand dieser Studie zu dem Schlusse, dass die in diesen Gesetzgebungen Ausdruck findenden Systeme sich in drei Kategorien scheiden lassen: 1) das französische, das, um dem Principe, dass die Eisenbahnen nichts anderes sind, als einfache Frachtführer, treu zu bleiben, mit Hilfe einer eisernen Verantwortlichkeit aufgestellt hat; — 2) das in England, Deutschland und Oesterreich geltende System, welches einige speciell für die Eisenbahnen geltende bestimmte Normen dictirt; — 3) das im schweizerischen Entwurf vorwaltend dritte System, welches wenigstens implicite anerkennt, dass die äusserst strenge Verantwortlichkeit, welche man den Eisenbahnen auferlegt, nicht eine Folge, sondern eine im öffentlichen Interesse begründete Abweichung von den Satzungen des gemeinen Rechtes sei, und dass dieselbe desswegen gesetzlicher Sanction bedürfe, welches im weiteren aber die Resultate des französischen Systems adoptirt.

Man hat in diesem Mittel-System den Vortheil, in fester und bestimmter Weise die Normen zu fixiren, welche die Eisenbahnen regeln sollen, indem man dieselben der Gefahr täglicher Widersprüche und den Unsicherheiten der Rechtsprechung entzieht; man hat damit auch den Vortheil, in gewissem Sinne zu zeigen, dass man die Stellung der Eisenbahnen nicht mit derjenigen der einfachen Fuhrleute verwechselt wissen will; aber jenen vor allem wünschbaren Vortheil verliert man dabei, alle Consequenzen zu ziehen, welche aus der Erkenntnis der besondern Lage der Eisenbahnen logisch folgen. Und wenn desswegen das öffentliche Interesse wohl damit zufrieden sein kann, so kann man nicht sagen, dass damit den Interessen der Eisenbahngesellschaften gehörig Rechnung getragen worden sei.

Nach des Verfassers Meinung ist das zweite System vorzuziehen. Man stelle einerseits das Princip auf, dass die Eisenbahnen im Allgemeinen für jeden Schaden mit aller dem römischen „receptum“ eigenen Strenge haften; in jedem Schadenfalle stelle man die Vermuthung einer Schuld der Eisenbahn auf und erkläre a priori jeden Vertrag für ungültig, welcher sucht, dieselbe auszuschliessen oder zu begränzen; doch treibe man andererseits die aus dieser Schuldvermuthung folgenden Wirkungen nicht zum Aeussersten; man trage in der Schadenausmessung den Complicationen Rechnung, welche ein so ausgedehnter und vielseitiger Betrieb, wie derjenige der Eisenbahnen, natürlicherweise mit sich bringt. (Schluss folgt.)

Bund und Cantone.

Die ständeräthliche Commission für die Gesetze betr. Haftpflicht der Eisenbahnen trat am 16. d. M. unter dem Präsidium des Hrn. Köchlin von Basel zusammen, bereinigte die Redaction der Commissionalanträge für das Gesetz betr. den Frachtverkehr und die Spedition und erledigte alsdann das Gesetz betr. Haftpflicht bei Tödtungen und Verletzungen im Allgemeinen, unter Annahme der bundesrätlichen Vorlage. Am 18. d. schloss sie bereits ihre Sitzungen. Vor dem Auseinandergehen adoptirte sie ein Postulat an den Bundesrath, es möchte derselbe ein Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen betr. den Personentransport (Entschädigungen bei Verspätungen u. s. w.) ausarbeiten. Der Bundesrath hatte diese Frage, wie aus der Botschaft zu dem Frachtverkehrsgesetzesentwurf hervorgeht, bereits behandelt, aber von sich gewiesen, da der Art. 38 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dez. 1872 die Competenz zu einem solchen Gesetze nicht verleihe. Obgleich nun in der That nach dem genannten Paragraphen nur die beiden bereits entworfenen Haftpflichtgesetze geschaffen werden müssen, so war nun die Commission doch betr. die Competenz des Bundes anderer Ansicht. Es ist nämlich absolut nicht geboten, dass das neue Gesetz auf das Gesetz über Eisenbahnenwesen abstelle und seine Existenzberechtigung aus demselben ableite. Ein Gesetz steht selbständig neben jedem andern Gesetze, beide ruhen auf der Verfassung; wo nun aber die Verfassung die Competenz enthielt zur Creirung des Eisenbahngesetzes vom 23. Dez. 1872, da erlaubt sie zweifellos auch die Creirung eines neuen Gesetzes über die Rechtsverhältnisse und die Haftpflicht der Eisenbahnen bei der Personenspedition.

Am 17. d. erliess der Bundesrath, nach einer Vorlage des Eisenbahndepartements, die vom Pfandrechtsgesetz betr. Eisenbahnen Art. 5 verlangte Verordnung über die Führung des Pfandbuches (24 Artikel). Jede Bahn erhält darin ihre eigene Rubrik, in Analogie mit den gewöhnlichen Hypothekenbüchern. Die Führung der Bücher ist vorläufig dem Secretariat des Eisenbahndepartements überbunden worden. Wir werden an anderem Ort den Text der Verordnung selber mittheilen.

Unterm 11. Sept. haben das Comité für die Brünigbahn und die Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gothardbahn dem Bundesrath vorläufig ein Concessionsgesuch für eine Eisenbahn zu directer Verbindung ihrer beiden Unternehmungen, dem Bürgenberge entlang und über den Vierwaldstättersee zwischen der obern und untern Nase angemeldet und um Bewilligung der Vornahme der nöthigen Studien auf dem Terrain nachgesucht. Das Gesuch wird unter der Bedingung, dass für allen aus diesen Vorarbeiten erwachsenden Schaden voller Ersatz geleistet werde, bewilligt.

Die vom Directorium der Centralbahn vorgelegten Pläne für die Verlängerung des Ausweichgleises auf der Station Münsingen von 186 auf 293 Meter behufs Erleichterung der Kreuzung von Bahnzügen werden genehmigt.

Zugleich wird das Directorium eingeladen, in Entsprechung eines bezüglichen Begehrens der Regierung von Bern für die Abfuhr von Waaren vom Güterschuppen in Münsingen gegen die Angasse eine Fahrstrasse zu erstellen.

Lucern. Ein von der Direction der Bern-Luzernbahn vorgelegter Plan für eine von ihr und der Gemeinde Entlebuch gemeinschaftlich auszuführende Correction des rechten Ufers der Emme beim sogen. Kalkloch wird unterm 11. Sept. vom Regierungsrathe genehmigt und die von besagter Direction als Bedingung der rechthufigen Correction verlangte Correction auch des linken Ufers von der Kapellbodenbrücke bis zur Einmündung der Fontanne gemäss § 4 des Wuhrgesetzes den pflichtigen Anstössern, eventuell unter Beihilfe der Gemeinde Doppleschwand, in welcher die pflichtigen Grundstücke liegen, überbunden.

Thurgau. Mittelst Schreibens vom 12. v. M. hatte der Bundesrath, betreffend die hierseitige Reclamation gegen das Ueberfahren der Station Erlen durch Zug Nr. 30 der Nordostbahn, mitgetheilt, dass das Eisenbahndepartement beauftragt sei, dem diesseitigen Gesuche um Verwendung dafür dass wenigstens die Billets II. und III. Klasse nach der Station Erlen in Zug 30/21 für die Strecke Erlen-Sulgen-Erlen unbeanstandet gültig erklärt werden, im Namen des Bundesrathes zu entsprechen. Hierauf wurde dem Bundesrath eröffnet, dass man hierorts auf der bezüglichen Reclamation beharren müsse. Da nun bis zur Stunde weder ein Erfolg der in Aussicht gestellten Verwendung eingetreten, noch ein sachbezoglicher weiterer Bericht eingegangen ist, so wird beschlossen: Es sei dem schweizerischen Bundesrath zu eröffnen, dass man zwar für diesen Sommer keinen Erfolg mehr erwarte, dagegen sich veranlasst sehe, gegen die Art und Weise der Behandlung dieser Angelegenheit Verwahrung einzulegen, und den Bundesrath zu ersuchen, es möge derselbe mit allen Mitteln darauf hinwirken, dass derartige dringliche und begründete Begehren in Zukunft beförderlichere Erledigung finden.

Appenzell A. Rh. Vom schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement ist mit Schreiben vom 9. September mitgetheilt worden, dass der Bundesrath am 4. laufenden Monats dem Catasterplane und Längenprofile, nebst Spezialplan des Gewölbdurchlasses bei Prof. Nr. 115 d—e für die Bauausführung der Eisenbahn Winkel-Herisau-Appenzell in der Gemarkung Urnäsch, beziehungsweise vom Anschluss an die bereits genehmigte Strecke bis und mit der Station Urnäsch die Genehmigung unter nachstehenden Bedingungen erteilt habe:

1. Bei Zürchersmühle ist eine Haltestelle zu errichten.
2. Statt der in den vorliegenden Plänen eingezeichneten Strassen correction Waldstatt-Urnäsch ist von Nr. 98—106 der Bahnverpflockung das in den von der Bahndirection unterm 13. August eingereichten abgeänderten Plänen eingezeichnete Project auszuführen.
3. An den Stellen Nr. 110, 114/115 und 120, wo eine Strassenverlegung stattfindet, hat die Bahnverwaltung für eine solide Einhausung der Strasse gegen die Eisenbahnlinie zu sorgen.

Auf die übrigen von der Standescommission befürworteten Begehren habe der Bundesrath (aus im Schreiben auseinander gesetzten Gründen) nicht eingetreten zu können geglaubt. Betreffend die von Urnäsch gewünschte zweite Zufahrt zur dortigen Station müsse es der Gemeinde überlassen bleiben, sich hierüber, wenn bequemiheitshalber eine weitere Zufahrt gewünscht werde, mit der Bahngesellschaft zu verständigen.

Chronik.

In Solothurn beschäftigt man sich lebhaft mit der Frage eines leichtern und bessern Anschlusses nach dem neu zu erstellenden Centralbahnhofe im Süd-Osten der Stadt. Am 10. Sept. beschloss eine Versammlung auf ein Referat des Herrn Dietler, an den städtischen Gemeinderath das Gesuch zu stellen, die nöthigen technischen und finanziellen Vorarbeiten anzuordnen, wobei die Erstellung zweier Fahrbrücken in Aussicht zu nehmen sei.

Nach einer officiellen Depesche aus Besançon ist die Eisenbahnlinie Besançon-Morteau Herrn Villessort, Civilingenieur und dem Grafen von Constantin adjudicirt worden.

Am 13. Sept. Abends wurde die von Payerne nach Freiburg fahrende Post von einigen Individuen angehalten, welche jedoch vom Postillon und einem Passagier vertrieben wurden, nachdem sie einen Hagel von Steinen gegen die Postkutsche geworfen. Die Thäter sollen Eisenbahnarbeiter gewesen sein. Eine Untersuchung ist eingeleitet.

Gersau. Zürichsee-Gothardbahn. Die Bezirksgemeinde beschloss am 13. Sept. die vom Gründungscomité ihr zugeheilte Actienübernahme im Betrage von Fr. 150,000. Dagegen stellt nach dem „Vaterland“ der Gemeinderath von Schwyz den einstimmigen Antrag an die nächste Gemeindeversammlung, keine Subvention an diese Unternehmung zu gewähren.

Auf der Linie Solothurn-Schönbühl beginnen die Erdarbeiten dieser Tage.

Am Monte Generoso werden von Ingenieuren Vorstudien unternommen.

Jurabahn. Die Generalversammlung vom 12. Sept. in Biel war von ungefähr 170 Aktionären besucht. Nach dem Bericht des Herrn Director Marti schreiten die Arbeiten an den Tunneln des Doubs rüstig vorwärts, so dass dieselben vor dem festgesetzten Termine beendigt sein werden. Die Linie Delsberg-Basel dürfte schon in 9—10 Monaten eröffnet werden und in zwei Jahren wird das ganze Netz dem Betriebe übergeben werden können. (B. N.)

In Bremgarten fand am 13. eine zahlreich besuchte Versammlung statt, zur Besprechung eines Eisenbahnprojectes Wohlen-Bremgarten-Dietikon zum Anschluss an die Nordostbahn. Die Bahlinie würde nach dem Projecte den Durchstich des Mutschellenberges erfordern.

Die Gemeindeversammlung Winterthur hat die Anträge des Stadtrathes betreffend Completirung des nationalbähnlichen Aktiencapitals und Obligationengarantie angenommen; den Antrag betreffend das Actien-capital mit der Erweiterung einer eventuellen Mehrzeichnung von Fr. 60,000 für den Fall, dass der Beschluss von Zofingen für den Finanzausweis nicht practicable sein sollte. Herr Oberst Rieter hatte den Antrag auf Verwerfung gestellt mit der Begründung, dass Winterthur für die Nationalbahn genug thun habe und man es füglich dem Kanton Aargau überlassen könne, das Uebrige zu leisten. Die Versammlung war nicht allzuzahreich besucht, der „Landbote“ spricht von ungefähr 200 Anwesenden. Wie viel von der in Folge dieser Beschlüsse mitmasslich zu erhebenden Steuer auf die so keck Decretirten falle, sagt der „Landbote“ nicht. (N. Z. Z.)

Gäubahn. Das Bauloos Wangen-Oensingen ist einem Consortium, an dessen Spitze Kantonsrath Lehmann in Trimbach steht, zugesprochen worden, und in 10 Tagen werden die Arbeiten beginnen. Die Bahn soll im Frühjahr 1876 dem Betriebe übergeben werden.

Unfälle.

Auf der Station Wilchingen-Hallau verunglückte am 12. Sept. der Bahnwärter, welcher, im Begriff die Bahn zu überschreiten, von einer daherausdringenden Locomotive erfasst und derart verletzt wurde, dass bald darauf der Tod erfolgte.

Samedi dernier 11 sept., le feu a de nouveau éclaté dans la fabrique de wagons à Fribourg, dans l'Atelier de peinture. On ignore la cause. Une partie des parois, les bancs, des vases ont été endommagés. Le gardien de nuit et plusieurs ouvriers, qui travaillaient encore, ont pu apercevoir le feu à temps et ont pu, par le moyen des hydrantes, empêcher le feu de se développer.