

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

Artikel: Die Winterfahrordnung der schweizerischen Transportanstalten
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3904>

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: 14.03.2025

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

deren Charakteristik 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	Rang- ordnung hiernach	Brief- stücke	Rang- ordnung hiernach	Zeit- ungen	Rang- ordnung hiernach	Einwohner	Rang- ordnung hiernach	Depeschen
Schweiz	1.019	1	23,1	2	15,1	1	3.740	1	926
Norwegen	2.288	2	?	—	?	—	18.330	8	343
Grossbritannien	2.548	3	30,7	1	3,9	9	8.480	3	561
Niederlande	3.135	4	11,5	6	5,5	7	24.650	10	624
Württemberg	3.718	5	12,5	4	12,4	3	6.890	2	423
Dänemark	4.307	6	8,8	8	8,1	6	16.530	7	357
Bayern	4.285	7	11,3	7	13,4	2	12.380	5	362
Deutsches Reich	5.388	8	13,6	3	8,2	5	19.310	9	330
Oesterreich-Ungarn	5.888	9	8,4	10	2,4	11	31.220	13	206
Schweden	6.631	10	3,4	12	3,9	9	32.250	14	242
Frankreich	6.786	11	8,5	9	4,8	8	14.950	6	191
Italien	9.538	12	3,8	11	2,5	10	29.480	11	199
Griechenland	10.799	13	1,5	13	?	—	30.370	12	129
Belgien	10.846	14	11,9	5	10,4	4	11.910	4	519
Russland	26.353	15	0,6	14	?	—	122.040	15	42

* * * * * St.

Die Winterfahrordnung der schweizerischen Transportanstalten.

(Correspondenz).

Die Winterfahrordnung, 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 Fahrordnung bis zur Stunde noch nicht in allen Richtungen hin zum Abschlusse gebracht werden. Diese Verschleppung muss um so bedenkllicher erscheinen, als dadurch nicht allein die Ordnung und Regelmässigkeit, sondern auch die Sicherheit des Verkehrs 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 grösseren 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 beteiligten 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 fort-

schriftliche 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 immensen Vortheile wäre

Werfen wir vorübergehend noch einen kurzen Blick auf den nunmehrigen Winterfahrplan der schweizer. Eisenbahnen, so sehen wir in Folge eines übelangewandten Spar-systemes 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 Bötzbbergerlinie würde 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 3 1/2 Bummelzügen auf der Entlebucherbahn und mit der Verschlimmderung 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.

* * *

Die „Schweiz. Handelszeitung“ polemisiert 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 Eigentümer von der privatrechtlichen Haftbarkeit für die Folgen von Baufehlern entbinde. Wir unsererseits 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 ausreichenden Mittel gewähren, um der Aufgabe, die ihm vorliegt, nachkommen 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 Befehdung 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 Actengesetz 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-

zeitung“ verlachte? — Was denkt die „Handelszeitung“ vom neuesten Fabrikgesetzentwurf? und was vom Entwürfe eines neuen Transportreglementes? u. s. w. u. s. w. St.

* * *

Aus den bundesgerichtl. Entscheiden in Expropriationssachen.

I.

S. B. ist Besitzer eines Grundstückes in Enge, welches bisher an den Zürichsee stiess, nunmehr aber durch die linksufrige Zürichseebahn von demselben abgeschnitten wird. Da derselbe am Ufer behufs Benutzung des Sees zwei steinerne Treppen und einen kleinen Hafen angelegt hatte, so nahm die Instructions-Commission an, es stehe demselben ein Privatrecht am See zu. Das Bundesgericht dagegen erklärte, dass die Vorrichtungen zur Annahme eines solchen Privatrechtes nicht genügen. Motive:

1. Recurrent hat weder vor Schatzungscommission, noch in seiner Recursschrift bestimmt behauptet, dass ihm ein besonderes Privatrecht auf die Benutzung des Zürichsees zustehe und es können auch in der That die vorhandenen Anstalten, bezüglich welcher Expropriat eine Concession nicht besitzt, für den Beweis eines solchen Privatrechtes nicht genügen.

2. Ganz abgesehen nämlich davon, dass das Alter der vorhandenen Vorrichtungen aus den Acten nicht ersichtlich ist, beziehungsweise dafür, dass dieselben seit unvordenklicher Zeit bestehen, nichts vorliegt, so können sowohl nach der zürcherischen Gesetzgebung als der Rechtssprechung der dortigen Gerichte nur solche bleibende Anstalten oder Vorrichtungen die Annahme eines besondern Privatrechtes rechtfertigen, welche nicht lediglich dazu dienen, die Jedermann zustehende gemeine Benutzung eines öffentlichen Gewässers (zur Schifffahrt, Wasserschöpfen, Baden, Tränken u. s. w.) nach den individuellen Bedürfnissen des Betreffenden zu ermöglichen, sondern sich nur durch die Annahme eines besondern Privatrechtes erklären lassen und deren Duldung durch die Wasserpolizei befördern, auf die Anerkennung eines besondern Privatrechtes schliessen lässt.

3. Hienach können weder der vorhandene Hafen, welcher übrigen nach dem Plane im Lande des Herrn Dr. E. angelegt ist, noch die am Ufer des Herrn Schneeli angebrachten Treppen die Annahme eines dem letzten am See zustehenden Privatrechtes rechtfertigen, denn der Hafen nimmt das Seegebiet nicht überall in Anspruch und was die beiden steinernen Treppen betrifft, so sind dieselben einerseits wenigstens theilweise auf dem Lande des Expropriaten angelegt, andererseits aber lediglich dazu bestimmt gewesen, dem Expropriaten die gemeine Benutzung des Sees nach seinen individuellen Bedürfnissen zur Schifffahrt u. s. w. zu erleichtern. Soweit dieselben unter dem Wasserspiegel in das Seegebiet hinausreichten, beeinträchtigten sie weder die gemeine Benutzung des Sees durch andere Personen noch standen sie, soweit die Gesetzgebung des Cantons Zürich bekannt ist, mit den wasserpolizeilichen Vorschriften in Widerspruch und hatten daher die zuständigen Aufsichtsbehörden keinerlei Veranlassung, deren Beseitigung zu verlangen. Es kann somit aus der Duldung der Treppen auf die Anerkennung eines Privatrechtes des Expropriaten nicht geschlossen werden, und zwar um so weniger als wie bereits oben bemerkt, letztere bis dahin die Existenz eines solchen selbst nie bestimmt behauptet hat. (Entscheid des Bundesgerichtes v. 16. Septbr. 1875 in Sachen Schneeli ca. N.-O.-Bahn).

II.

(Zu Art. 11, 12 und 14 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850.)

J. C. F., Bleicher in Herisau, welcher für die Eisenbahnlinie Winkeln-Herisau Land abzutreten hatte, recurrirte gegen den Entscheid der Schatzungscommission des Bundesgerichtes und verlangte neben Erhöhung des Landpreises, Abnahme einer gewissen Landparcelle, Erhöhung der Minderwerthsentschädigung, sowie der Entschädigung für Verlust des Tröcknefeldes und Einschirmung nebst Erstellung einer festen Bedachung seiner Scheune.

Die Bahngesellschaft bestritt dem F. die Berechtigung, den Entscheid der Schatzungscommission vor Bundesgericht zu ziehen, weil derselbe die fraglichen Reclamationen in seiner Eingabe an den Gemeinderath Herisau nicht angemeldet habe, daher gemäss Art. 14 des eidg. Expropriationsgesetzes an den Entscheid der Schatzungscommission gebunden sei.

Das Bundesgericht hiess diese Einrede bezüglich des Begehrens um Abnahme der Parzelle und Einschirmung resp. feste Bedachung der Scheune gut, verwarf dieselbe dagegen bezüglich der übrigen Forderungen. Der Begründung des diessfälligen bundesgerichtl. Entscheides entnehmen wir folgendes:

1. Die Eisenbahngesellschaft hat in erster Linie die Berechtigung des Recurrenten, den Entscheid der eidg. Schatzungscommission an das Bundesgericht zu ziehen, bestritten, weil derselbe die im Recurre enthaltenen Begehren in seiner Eingabe an den Gemeinderath Herisau nicht angemeldet habe und daher gemäss Art. 14 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 an dem Entscheid der Schatzungscommission gebunden sei.

2. Mit Bezug auf das Begehren um Erhöhung der Bodenentschädigung ist die Einrede der Eisenbahngesellschaft durch den Instructionsrichter bereits rechtskräftig zurückgewiesen worden und fragt sich daher gegenwärtig nur noch, ob dieselbe gegenüber den heute noch festgehaltenen Forderungen des Recurrenten begründet sei.

3. Der Art. 12 des erwähnten Gesetzes verpflichtet unter Ziffer 2 diejenigen Personen, welche mit Beziehung auf das betreffende Bauunternehmen gemäss dem Plane Rechte abzutreten oder Forderungen aus den Artikeln 6 und 7 ibidem (Ausführungen von Bauten, welche behufs Erhaltung ungestörter Communicationen nothwendig werden, Erstellung v. Vorrichtungen im Interesse der öffentl. Sicherheit oder derjenigen des Einzelnen) zu stellen im Falle sind, jene Rechte und Forderungen innerhalb der im Art. 11 ibidem festgesetzten Frist von 30 Tagen genau und vollständig schriftlich bei dem Gemeinderathe anzumelden. Und im Art. 14 ibidem ist bestimmt, dass, wenn die angegebenen Rechte nicht innerhalb jener Frist angemeldet werden, dieselben zwar mit Ablauf der Frist an den Unternehmer übergehen, dass aber noch binnen sechs Monaten nach Ablauf der 30tägigen Frist eine Entschädigungsforderung geltend gemacht werden könne, wobei jedoch der Inhaber dieser Rechte in Beziehung auf das Mass der Entschädigung dem Entscheide der Schatzungscommission sich ohne Weiteres zu unterziehen habe.

4. Hiernach fällt das Begehren des Recurrenten, dass die Eisenbahngesellschaft sein Haus mit fester Bedachung und Beschirmung versehe, ohne Weiteres ausser Betracht, da dasselbe sich als eine Forderung aus Art. 7 des cit. Gesetzes darstellt und daher bei Vermeidung der in Art. 14 ibidem festgesetzten Folgen beim Gemeinderathe Herisau hätte angewendet werden sollen, was unbestrittenmassen nicht geschehen ist.

5. Ebenso wenig kann auf das Begehren, dass die Eisenbahngesellschaft die Parzelle beim Einschnitte ob der Bahn übernehme, hierorts eingetreten werden, zumal dasselbe auch vor Schatzungscommission nicht geltend gemacht worden ist.

6. Was dagegen die Minderwerthsentschädigung sowie die Entschädigung wegen Verlust des Tröcknefeldes betrifft, so erscheint die Einrede der Eisenbahngesellschaft nicht begründet.

7. Nach dem bereits citirten Art. 12 Ziffer 2 des Expropriationsgesetzes ist der Expropriat nicht pflichtig, innert der in Art. 11 ibidem festgesetzten Frist eine bestimmte, in Zahlen ausgedrückte Entschädigungsforderung für die in Abtretung fallenden Rechte zu stellen, sondern genügt zur Vermeidung der in Art. 14 ibidem angedachten Folgen, die Anmeldung des Rechtes selbst. Hienach ist mit der Anmeldung des Rechtes auch der Anspruch auf volle Entschädigung für dasselbe gewahrt und unterliegt keinem begründeten Zweifel, dass der Eigenthümer eines abzutretenden Grundstückes das Recht, in Beziehung auf das Mass der Entschädigung den Entscheid der Schatzungscommission vor das Bundesgericht zu ziehen, nicht verliert, wenn er sein Eigenthumsrecht beim Gemeinderath angemeldet hat.

8. Nun besteht die volle Entschädigung für die Abtretung des Grundeigenthums nicht blos in dem Werthe des wirklich enteigneten Grundstückes, sondern sie begreift auch den Minderwerth, welchen der übrige Grundbesitz des Expropriaten, wegen des örtlichen und wirthschaftlichen Zusammenhangs mit dem Abtretungsobjecte durch die Expropriation erleidet und wie es z. B. den Bestimmungen des Expropriationsgesetzes nicht entgegensteht, dass der Expropriat auch noch vor Schatzungscommission den Werth des abzutretenden Grundstückes und den Minderwerth des verbleibenden Grundbesitzes in eine Forderung zusammen fasst, so muss auch im vorliegenden Falle auf die Forderungen des Recurrenten für die indirecten Nachteile, Minderwerth des übrigen Besitzthums und Verlegung des Tröckneplatzes, noch eingetreten werden, sofern derselbe seiner Zeit sein Eigenthumsrecht beim Gemeinderath Herisau angemeldet hat. Letzteres kann nun aber angesichts der vorliegenden Eingabe des Recurrenten, in welcher derselbe sich ausdrücklich als Eigenthümer des betreffenden Grundstückes zu erkennen gegeben und verschiedene Begehren gestellt hat, nicht geläugnet werden. (Entscheid des Bundesgerichtes vom 3. September 1875 in Sachen Frehner und Gesellschaft für schweiz. Localbahnen.)

* * *