

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

**Herausgeber:** A. Waldner

**Band:** 4/5 (1876)

**Heft:** 10

**Artikel:** Observations de l'entreprise du grand tunnel du Gothard: Erwiderung

**Autor:** Stockalper, de E.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4759>

### **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>**

Nous venons de recevoir au dernier moment la lettre suivante, que nous nous empressons de publier en entier :

Genève, 8 Mars 1876.

Monsieur le Rédacteur du Journal „l'Eisenbahn“ à Zurich.

Monsieur le Rédacteur,

Dans votre numéro du 3 Mars, page 125, vous avez inséré un bien court extrait d'une réponse de Mons. Louis Favre au sujet de l'enquête sur la grève de Gæschenen. Vous avez fait suivre cet extrait d'un article additionnel ainsi conçu :

„N'étant pas initié, etc. etc. . . .“

Aussitôt que j'ai eu connaissance de cette supposition, j'ai télégraphié à l'Ingénieur Chef de Section à Gæschenen et au Médecin de l'Entreprise, afin de savoir si elle avait ou non un fondement sérieux.

Persuadé que vous apprendrez et annoncerez avec plaisir que cette nouvelle, que votre journal donne sous toute réserve, est absolument inexacte au sujet d'un défaut d'aération.

Je vous prie de reproduire, dans votre plus prochain numéro, les attestations ci-jointes de M. de Stockalper, chef de Section, et de M. le Docteur Fodéré, en date du 6 courant.

M. de Stockalper explique que, à la fin de chaque mois et à la suite de la paie, les permutations d'ouvriers varient en général de 80 à 100; mais qu'au printemps de chaque année cette permutation augmente notablement, parce que beaucoup d'ouvriers s'engagent au tunnel pour passer l'hiver et attendre que leurs travaux habituels aient recommencé. A cette cause, qui se reproduit chaque année en Mars, s'est jointe cette année la circonstance qu'à la fin de Février, des chantiers à la main au Strosse ont été remplacés par des machines, et des travaux à la journée par des travaux à la tâche. M. de Stockalper termine cette explication par ces lignes :

„Je dois, au contraire, déclarer qu'aucune plainte au sujet de l'aération du tunnel n'est parvenue au personnel de mon service de la part des ouvriers; et, qu'à mon avis ainsi qu'à celui de tout le personnel dirigeant les travaux de l'Entreprise à Gæschenen, l'aération se trouve actuellement dans des conditions aussi satisfaisantes qu'il ne l'a jamais été.“

„Je joins ici une déclaration de M. le Dr. Fodéré, médecin de l'Entreprise.“

Signé: E. de Stockalper.

„Depuis le mois de Décembre 1875, le nombre des malades atteints de bronchite a augmenté, mais il est facile d'en trouver la raison dans les conditions de la saison, où règne principalement le froid humide. J'ai l'habitude de demander aux ouvriers qui viennent réclamer des soins, à quoi ils attribuent leur maladie, et il est tout à fait exceptionnel qu'ils mentionnent la mauvaise aération du tunnel.“

6 Mars 1876.

Signé: Fodéré

médecin de l'Entreprise L. Favre et Cie.

Agrérez, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

D. COLLADON.

\* \* \*

### Concessionsgebühren an die eidgen. Postcassee.

Nach dem Bundesgesetz vom 23. December 1872 werden die Concessionsgebühren der Eisenbahnen auf dem Wege der Steuergesetzgebung bestimmt, und das Schema der Normalconcession von 1873 stellt als erstes Princip auf:

Die jeweiligen Bundesgesetze und alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen sollen jederzeit genaue Beachtung finden.

Dagegen nach Art. 8, l. 3, des Gesetzes vom 28. Juli 1852 war die Concessionsgebühr jeweilen im einzelnen Falle bei Genehmigung der Concession zu ordnen. In Art. 1 der Genehmigungsbeschlüsse betreffend die schweiz. Central- und Nordostbahn war demgemäss das zulässige Maximum für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von 1 Stunde auf 500 Fr. festgesetzt worden.

Der h. Bundesrath, von der Ansicht ausgehend, dass das Gesetz vom 23. December 1872 sich auch auf die vor 1872 concedirten Eisenbahnen beziehe, erhöhte die Concessionsgebühr der Nordostbahn — der einzigen schweizer. Eisenbahn, welche von dieser Massregel erheblich betroffen wird — bis auf 200 Fr. per Kilometer. Es entstand nun für die Verwaltungsorgane dieser Bahn die Frage, ob sie nicht gegen dieses Vorgehen als eine Vertragsverletzung enthaltend bei der h. Bundesversammlung oder dem Bundesgerichte Klage erheben sollte.

Vieles sprach dafür: die nach dem Gesetze von 1852 vereinbarte Concessionsgebühr sei von Rechtswegen für die Dauer der Concession ein Bestandtheil der Concession und von privatrechtlichem Character; es sollte daher das Gesetz vom 23. December 1872 in diesem Punkte keine rückwirkende Kraft haben. Auch die ständeräthliche Eisenbahncommission gab s. Z. zu, dass einzelne Bestimmungen der Concessionen die Bedeutung von garantirten Privatrechten haben und nicht ohne Schadenersatz aufgehoben oder abgeändert werden können; namentlich die höchst öconomischen Artikel, z. B. Rückkaufsfraße, Dauer der Concession, zugesagte Maximaltaxen etc. In diese Kategorie gehören aber offenbar auch die Concessionsgebühren, welche gemäss dem Gesetze von 1852 in den Bundesgenehmigungsbeschlüssen für jede einzelne Concession und somit selbstverständlich für die Dauer derselben endgültig fixirt worden waren. — Gebe man auch das staatliche Gesetzgebungsrecht zur Wahrung öffentlicher Interessen im eminenten Sinne d. W. ohne Rückhalt zu, so sei es doch unpassend und unbillig, dass in einer reinen Geldfrage, bei der sich Eisenbahncasse und Postcassee resp. der Fiscus gegenüberstehen, die Bundesversammlung an der Stelle des letztern in eigener Sache judicire oder das Gesetz mache.

Trotz dieser gewichtigen Gründe beschloss die Direction der Nordostbahn (wie auch die der Centralbahn) von einer Weiterziehung der Frage Umgang zu nehmen, auf Grund folgender Erwägungen:

Von einer Klage bei der Bundesversammlung sei ein Erfolg nicht zu erwarten, weil Art. 19, l. 3, des Gesetzes vom 23. December 1872 offenbar mit Absicht im Gegensatz zu andern Art. wie 6, 41, 43, die Einschränkung seiner Bestimmungen auf künftige Concessionen nicht aufgenommen hat.

Aber auch das Bundesgericht schien nach seiner Kompetenzbestimmung in der Bundesverfassung und im Gesetze über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 27. Juni 1874 nicht dazu angethan, die Klage im günstigen Sinne zu erledigen. Allerdings beurtheilt das Bundesgericht civilrechtliche Streitigkeiten zwischen dem Bund einerseits und Corporationen oder Privaten andererseits — sofern letztere Kläger sind — wenn der Streitgegenstand 3000 Fr. übersteigt. (Art. 110 der Bundesverf. und Art. 27 des Gesetzes vom 27. Juni 1874). Im vorliegenden Falle wäre aber streng genommen der Fiscus Kläger, sofern nämlich die Nordostbahn die Bezahlung der erhöhten Concessionsgebühr verweigern würde. Wollte aber die Nordostbahn ihrerseits klagend auftreten wegen Verletzung von Rechten, welche durch Verfassung oder Gesetz garantirt sind, so würde sich die Frage sofort zu einer staatsrechtlichen gestalten im Sinne der Art. 34 ff. des Gesetzes vom 27. Juni 1874, nämlich so: ob die Bundesversammlung dem Gesetze vom 23. December 1872 rückwirkende Kraft verleihen dürfe. Dass diese Auffassung der Frage als einer staatsrechtlichen auch die des Gesetzgebers war, zeigt der Umstand, dass die Anstände wegen Bestimmung der Concessionsgebühren nicht unter die privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und einer Eisenbahngesellschaft aufgenommen worden sind. (Art. 28 des Gesetzes vom 27. Juni 1874.) Das Bundesgericht aber hat sich nach Art. 113 der Bundesverfassung bei Entscheidungen nach Art. 56—59 an die von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze und allgemein verbindlichen Beschlüsse zu halten. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung könnte nun freilich das Bundesgericht doch auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1852 beschliessen, annehmend, das Gesetz vom 23. December 1872 finde eben nur auf die seither ertheilten Concessionen Anwendung. Allein die Entstehungsgeschichte jener Artikel und Gesetze zeigt, dass es die Meinung hat, das Bundesgericht habe die