

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 15

Artikel: Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2059>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

menten übertragen. In Fällen der Verhinderung desselben wird der Departementsvorstand einen andern Beamten der Eisenbahnabtheilung dafür bezeichnen.

Art. 13. Der Pfandbuchführer steht unter der directen Aufsicht des Vorstehers des Eisenbahn- und Handelsdepartementes. Er ist dafür verantwortlich, dass das Pfandbuch genau nach den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874, dieser und allfälliger weiterer sachbezogener Verordnungen und Schlussnahmen des Bundesrathes geführt werde, sowie dass das Pfandbuch mit den dem Departement und ihm offiziell zur Kenntniss gekommenen Thatsachen und jeder von ihm beglaubigte Auszug mit dem Pfandbuch übereinstimme. Der Pfandbuchführer correspondirt selbstständig in untergeordneten Angelegenheiten, namentlich wo es sich bloss um Auskunft über den bereits festgestellten Inhalt des Pfandbuches handelt. Die wichtigeren Schreiben, namentlich alle Verfügungen, durch welche eine peremptorische Frist angesetzt wird, werden vom Chef des Departements unterzeichnet.

Art. 14. Der Entwurf der Einträge in das Pfandbuch wird in der Regel dem Schuldner zur Einsicht vorgelegt, und seine Aenderungsvorschläge sollen, dem Eintrag in's Pfandbuch vorgängig, genau geprüft und möglichst berücksichtigt werden. In gleicher Weise ist auch den bereits in einem Vertragsverhältniss stehenden Gläubigern, nöthigenfalls durch Publication, eine Frist zur Einsichtnahme und Anbringung von Reclamationen anzusetzen.

Art. 15. Behufs Prüfung und Feststellung des Textes der Pfandtitel ist dem Gesuch um Bewilligung der Verpfändung ausser den durch Art. 3 des Gesetzes geforderten Nachweisen das Formular eines solchen Titels beizulegen.

Art. 16. In dem durch Art. 8 des Gesetzes vorgesehenen Falle sind diejenigen Titel, mit Bezug auf welche Widerspruch gegen den Verzicht auf das Pfandrecht oder den Rang erhoben wird, der Einsprache beizulegen und alsdann vom Pfandbuchführer mit sachgemässen, von ihm unterzeichnetem Vormerk zu versehen.

Art. 17. Alle hinfert von den Eisenbahnverwaltungen eingelösten Titel sind dem Pfandbuchführer einzusenden. Nachdem sie derselbe als annullirt abgestempelt hat, gelangen sie an die Verwaltung zurück. Titel, welche nach Aufnahme in's Pfandbuch zur Rückzahlung gelangen, werden, so lange diese Operation mit ihnen nicht vorgenommen ist, als noch in Kraft bestehend betrachtet.

C. Gebühren, Kosten, Publicationsorgan.

Art. 18. Alle Publicationskosten und Porti hat diejenige Eisenbahnverwaltung zu ersetzen, welche dieselben durch bezügliche Gesuche etc. veranlasst.

Art. 19. In die Bundescasse fallen folgende, durch die im taxpflichtigen Eintrag als Schuldnerin bezeichnete Eisenbahnverwaltung zu bezahlende Gebühren:

- für die Eintragung jeder unter neuer Nummer erscheinenden Verpfändung 20 Rp. per 1000 Fr. der Schuldsumme, für welche die bundesrätliche Bewilligung erteilt worden ist, resp. (bei bisher nach cantonalem Rechte pfandversicherten Forderungen) der noch ausstehenden Schuldsumme.
- für jeden nachher zu machenden Eintrag (z. B. Aenderung in den Rangverhältnissen) 1 Rp. per 1000 Fr. der effectiven Schuldsumme; diese Gebühr ist für Einträge in der letzten Rubrik und ferner da nicht zu beziehen, wo gemäss Litt. c eine Gebühr fällig ist;
- für die (gemäss Art. 16 und 17 hievon) nöthige Abstempelung der Titel 2 Rp. per 100 Franken und per Titel;
- für jede im Privatinteresse verlangte Auskunft über den Inhalt des Pfandbuchs: 1 Franken per angefragene Seite.

Art. 20. Der Pfandbuchführer hat den Bezug dieser Gebühren zu besorgen, über sie Rechnung zu führen und sie an die Staatscasse abzuliefern; mehr als 300 Franken darf er jeweilen nicht in der Casse haben.

Art. 21. Als obligatorisches Publicationsmittel wird das schweizerische Bundesblatt bezeichnet. In besondern Fällen können auch noch andere Blätter zu Insertionen benutzt werden.

D. Uebergangsbestimmungen.

Art. 22. Da nach Art. 5 des Gesetzes in das Pfandbuch auch alle bestehenden Verpfändungen aufgenommen und neue Pfandrechte nur unter der Bedingung erteilt werden sollen, dass den Inhabern von Titeln früherer Anleihen die zugesicherten Rechte, soweit nicht darauf verzichtet wird, gewahrt bleiben, so haben die sämtlichen Eisenbahnverwaltungen dem Eisen-

bahn- und Handelsdepartement genau anzugeben, ob und welchen Gläubigern gegenüber sie sich verpflichtet haben, keine gleichen oder besser berechtigten Titel ausgeben zu wollen (Prioritäten), und ob und welche Pfandrechte nach den in Art. 6—8 dieser Verordnung aufgeführten Beziehungen auf ihren Linien haften. Nachdem dieser Bericht eingegangen und an der Hand der die bisherigen Verpfändungen enthaltenden Protocolle bereinigt ist, wird der wesentliche Inhalt der beabsichtigten Eintragungen bekannt gemacht und den Interessenten unter Offenhaltung des Eintragsentwurfes eine Frist angesetzt, um Reclamationen gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit desselben anzubringen, unter der Androhung, dass Stillschweigen als Anerkennung ausgelegt würde.

Art. 23. Diese Verordnung tritt zugleich mit dem Gesetz vom 24. Brachmonat 1874, betreffend die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, in Kraft.

Bern, den 17. Herbstmonat 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft,

Schiess.

* * *

Zur Characteristik unserer Eisenbahnzustände. Am 13. März, circa 11 Uhr Vormittags, hatte der Locomotivführer E. auf dem Güterbahnhof der Nordostbahn in Winterthur verschiedene Wagen, unter andern einen mit Steinen schwer belasteten Wagen zu verstellen und zwar sollte dieser Letztere auf ein Geleise im Gebiete des Personenbahnhofes — jenseits der Tösserstrasse — gebracht werden. Bei diesen Operationen functionirten als nöthiges Personal: K. als erster Wagenwärter, B. als Wagenwärter, St. als Wärter der näher der Stadt gelegenen Barriere der Tösserstrasse, S., Bahnhofarbeiter, versah in Ablösung des Barrierenwärters Sch. des Letztern Dienst an der westlichen — von der Strasse entfernten — Barriere der Tösserstrasse. Der Bahnhofinspector heisst K. Die Steigerung des Personen- und Waarenverkehrs hat diesen Rangierdienst zu einem äusserst wichtigen Zweig des Bahndienstes gemacht, weil von ihm die prompte Spedition des Verkehrs abhängig ist. Von daher kommt denn schon seit mehreren Jahren auf Seite der Verwaltung, beziehungsweise in niederer, weil untergeordneter Stufe, auf Seite der Stationsvorstände (Bahnhofinspektionen) vor, dass bei Nichtbeendigung der Rangierung zur bestimmten Zeit Strafen angedroht und verhängt werden. Von daher denn auch das selbstverständliche Bestreben des Dienstpersonals, Hilfsmittel für eine schnellere Rangierung zu finden. Es fand das Mittel im sogen. Abstossen, Abschnellen. Vermöge dieses Mittels brauchte die Maschine nicht den zu verstellenden Wagen an seinen Bestimmungsort zu verbringen, sondern sie setzte ihn durch kräftigen Anstoss in den nöthigen Grad von Bewegungsvormögen und der mitfahrende Wagenwärter hatte nunmehr — wenn der Wagen eine Bremse hatte — volle Disposition über den Wagen. Dieses Abschnellen wird vom Oberwagenwärter kommandirt, indem er zuerst den betr. Wagen loskuppeln lässt und dann im passenden Momente dem Locomotivführer das Signal zum Halt gibt. Dann geht das Manöver von Neuem an. Auf diese Weise wird beträchtlich Zeit gewonnen. Das Personal vom Bahnhofinspector bis zum untersten Angestellten bezeugt übereinstimmend, dass ohne dieses Mittel es unmöglich wäre, dem Verkehrsbedürfniss Genüge zu leisten. Es ist selbstverständlich, dass der Gipfelpunkt der Bahnverwaltung der Betriebschef, resp. die Direction volle Kenntniss von diesen Verhältnissen hat. Sie duldete es und wusste, dass es nicht anders gehe. Den Gegenbeweis leistet die Direction in keiner Weise, wenn sie Circulars zu den Akten bringt, wonach jeweilen, wenn Bahnmateriale beschädigt wurde, das Abschnellen untersagt wird unter Androhung von Busse oder Ersatz des Schadens oder in wichtigeren Schädigungsfällen von Entlassung.

Sodann muss der Bahnverwaltung aus naheliegenden Gründen daran gelegen sein, dass der Verkehr der durch Geleise durchschnittenen Strassen nicht allzulange und allzu oft durch Schliessung der Barriere gehemmt werde. Es darf die Zeit der Passage formell nicht allzusehr eingeschränkt werden. Von daher das Institut der Barriere-Controleure und der Verweis und Strafe, wenn zu lange geschlossen ist. Was Wunder, wenn die Barrierenwärter auf Anstiften der haftenden Wagenwärter auf die Idee kamen, in den Fällen, wo nur einzelne Wagen den Uebergang passiren mussten, die Barriere nur halb zu schliessen, damit der Controleur nichts notiren könne? Was Wunder, wenn die durch Verweis und Busse systematisch geängstigten,

systematisch zur Uebertretung von nur zum Schein gegebenen Vorschriften gedrängten Wagenwärter nur auf das Zeichen „Achtung“ hörten und die Anwesenheit des Barrierenwärters, nicht aber auf die Signalscheibe sahen, ob sie das ganze Geschlossensein der Barriere anzeigte? Auch das hat die Inspection und die Verwaltung wissen müssen, und doch hat sie es geduldet, sie hat gewusst, dass kein Arbeiter nur einen halben Tag im Dienste bleiben könnte, wenn er die allerdings gegebenen Vorschriften buchstäblich erfüllen wollte, sie hat gewusst, dass entweder ihr Gesetz übertreten werden müsse oder dann der Dienst nur ganz unvollkommen gemacht werden könne. In Ansehung des Letztern hat sie zugegeben, dass das Erstere geschehe und ihre Angestellten sind in der eigenen Gesetzesverletzung grossgezogen worden.

Das Gegentheil beweist auch der Umstand nicht, dass in andern und im vorliegenden Fall das scheinbar schuldige niedere Personal entlassen wurde.

Im Gegentheil, dieser Umstand beweist nur, wie rücksichtslos eine Verwaltung gegen treue, langjährige Diener sein kann, wenn es sich darum handelt, gegenüber Behörden und Publikum den Schein zu wahren.

Unter diesen Verhältnissen also hat am 13. März d. J. der erste Wagenwärter K. die Anordnungen getroffen, den mit Steinen beladenen Wagen durch Abschneiden vom Güterbahnhof in den Personenbahnhof zu verbringen. Er liess durch B. den Wagen loskuppeln, das Locomotiv rückwärts gehen, nachdem vorher das Zeichen „Achtung“ gegeben worden, dann das Locomotiv anhalten und den vom Wagenwärter B. begleiteten Wagen auf dem dritten Geleise ohne Weiteres dahingleiten, während das Locomotiv vorwärts auf ein anderes Geleise glitt.

Zur Catastrophe selbst übergehend steht nun fest, dass auf das Zeichen „Achtung“ beide Barrierenwärter St. und S. insofern ihre Pflicht thaten, als sie ihre Barrieren zu schliessen begannen. S. wurde von der Vollendung seines Vorhabens abgehalten, indem er zur Weichenstellung für diesen Wagen auf der andern Seite der Strasse abgerufen wurde. St. hatte seine Barriere ebenfalls circa halb geschlossen als von der Stadt her — welcher Seite er den Rücken kehrte — einige Kinder herangelaufen kamen. Von St. und Anderen wurde „Halt“ gerufen, ein paar Kinder gehorchten. Anna Hauser mit dem offenen Schirm beschäftigt, und desswegen höchst wahrscheinlich weder den Mahnruf hörend, noch die herannahende Gefahr sehend, gelangt auf diess Geleis, wo der Steinwagen im schnellen Lauf daher kommt, sie erfasst und tödtet. Der Wagen war eben auf dem Strassengebiet, bevor die Barrieren ganz geschlossen waren. Es war ein einzelner bei der Feuchtigkeit des Materials unhörbar daherglitschender Wagen, wie sie stündlich ohne Barrierenschluss die gleiche Strasse passirten, unter der Aufsicht der gleichen als vorsichtig belobten Leute. Eine verhängnisvolle Unachtsamkeit, gepaart mit der Nothwendigkeit, dem Schirme Sorge zu tragen, verhindert die Anna Hauser ihre gefährvolle Umgebung zu prüfen, oder auch nur auf die Mahnrufe zu achten. Sie liegt todt am Boden, bevor sie vom Wärter mit Erfolg gemahnt werden kann.

Sollen die Barrierenwärter verantwortlich gemacht werden für den beklagenswerthen Tod des jungen Kindes? Etwa B., der im Begriff ist, auf das gegebene Zeichen seine Pflicht zu thun? Oder S., der wegen Sparsamkeit der Bahnverwaltung von der vollen Pflichterfüllung ab und an einen andern Posten gerufen wurde? — Sollen die drei andern bei dem verhängnisvollen Wagenschub beteiligten Personen der strafbaren Fahrlässigkeit beschuldigt werden? K. und E. die thaten was ihres Amtes war, oder etwa der Wagenwärter B.? — Wenn bei Jemandem strafbare Fahrlässigkeit gefunden werden könnte, so wäre es bei B., weil er nach seiner und anderer Wärter langer Gewohnheit den Strassenübergang auch diess Mal mit einem im vollen Lauf befindlichen Wagen passirte, als er sah, dass die Barrierenwärter begonnen, die Barriere zu ziehen. Es wäre aber geradezu gegen alle Gerechtigkeit, ja gegen alle Vernunft, wenn man dieses normale Verfahren, das durch den Dienstbetrieb nothwendig war und durch die Bahnverwaltung gefördert wurde, als ein fahrlässiges qualifiziren würde. Es ist doch wohl zu bedenken, dass diese Arbeiter von unten bis oben der Macht der Verhältnisse nicht Trotz bieten können.

Wenn es also unmöglich ist, irgend eine Person einer kriminell strafbaren Fahrlässigkeit anzuklagen, so kann auf der andern Seite nicht in Abrede gestellt werden, dass alle Anstalten, welche für das Publikum gefahrdrohend sind, zu solchem Dienstbetrieb und solchen Sicherungsmassregeln angehalten werden sollten, dass Unglücksfälle dieser Art nicht vorkommen könnten, und dass sie andernfalls zu einer empfindlichen Genugthuung verurtheilt werden sollten. Es müsste allen Rechts-

sinn verletzen, wenn man die Strafe und deren Folge von der starken Schulter der eigentlich Schuldbaren auf die schwache Schulter des kleinen Werkzeuges abladen würde.

Es wird

1. Die Untersuchung sistirt.

2. Mittheilung gemacht:

a. der Justizdirection zur Genehmigung;

b. der Anklagecommission mit dem Antrag auf Ueberrnahme der Kosten;

c. dem Damnfikaten gegen Empfangschein.

Der Staatsanwaltssubstitut.

Von der Justizdirection genehmigt

den 22. Sept. 1874.

(Aus dem Landboten.)

*

*

*

Mittheilungen aus den Cantonen.

Von der Ansicht ausgehend, dass es einerseits für die schweizerischen Cantonsregierungen von Interesse und Werth sein könnte, bezüglich ihres Vorgehens in Eisenbahnangelegenheiten in etwas nähere Fühlung zu treten, als es bis jetzt geschehen, und dass unser Blatt ein passendes Organ zur Vermittlung dieser Beziehungen sein möchte, dass es andererseits auch die meisten übrigen Leser unseres Blattes interessieren möchte, zu vernehmen, was von den Cantonsregierungen in diesen Sachen angestrebt und erreicht worden, haben wir die Tit. Regierungen um Mittheilung ihrer bezüglichen Verhandlungen ersucht. Bis dato haben uns die Tit. Regierungen von Zürich, Freiburg und Thurgau ihre freundliche Mitwirkung in angedeutetem Sinne zugesagt, und eben erhalten wir von der löbl. Direction des Innern des Cantons Zürich einen höchst verdankenswerthen Auszug aus ihren seit 1872 in diesen Angelegenheiten geführten Protocollen, aus welchen wir Folgendes entnehmen:

1) Bei Anlass der Vorlage des Winterfahrtenplanes der Nordostbahn durch deren Direction berichtete, auf Antrag der Direction des Innern, die Regierung unterm 30. October 1873 an das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement, wie folgt:

Der Regierungsrath glaube sein Augenmerk vorzugsweise darauf richten zu sollen, dass von den Eisenbahngesellschaften Züge eingerichtet werden, welche den Besuch der grossen industriellen Etablissements möglichst erleichtern; es sei nämlich klar, dass auf diesem Wege nicht nur denen, die von verschiedenen Landgegenden aus Arbeit in den betreffenden Etablissements suchen, der Zutritt zu denselben erleichtert, sondern dass den Arbeitern auch die Möglichkeit verschafft werde, ihren Wohnsitz auf weitere Distanzen hin zu verlegen; dadurch könne der doppelte Zweck erreicht werden, dass die Arbeiter nicht nothwendigerweise zunächst an den Etablissements sehr hohe Miethzinse bezahlen müssen, dass auf diese Weise aber auch vermieden werde, die Arbeiter in allzu enge Fabrikquartiere zusammenbringen, die in gesundheitlicher, wie in wirtschaftlicher Beziehung weder ihnen selbst, noch der Entwicklung unserer Industrie und den socialen Verhältnissen im Allgemeinen erspriesslich seien. Der vorliegende Plan habe im Allgemeinen diesen Verhältnissen in den Haupttrichtungen von Zürich und Winterthur Rechnung getragen; nur wäre zu wünschen, dass auf den Linien Romanshorn-Winterthur, Dielsdorf-Bülach-Zürich und Zug-Zürich Züge eingerichtet würden, die diesen Anforderungen ebenfalls entsprächen.

In ähnlicher Weise wird über den Winterfahrtenplan der Vereinigten Schweizerbahnen berichtet: „Es wären nach den eingezogenen Erkundigungen die in Betracht kommenden Etablissements zufrieden, wenn der Arbeitsantritt um 7 Uhr stattfinden könnte.“

Das schweiz. Departement des Innern habe eine ähnliche Anregung am 26. April d. J. abgelehnt; das Bedürfniss einer solchen Einrichtung erweise sich aber — gegenüber den in der Verfügung dieses Departements ausgeführten Gründen — aus geschehenen Erhebungen des Statthalteramtes Winterthur. Nach diesen erscheine es gar nicht stichhaltig, darauf abzustellen, welche Frequenz sich unter den bisherigen Verhältnissen gezeigt habe, sondern es müsse vielmehr auf die voraussichtliche Frequenz abgestellt werden, wenn die Züge im Sinne der gestellten Begehren eingerichtet würden.

Laut Zusage des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements v. 13. October 1873 erklärte darauf die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen, unter obwaltenden Verhältnissen dem Verlangen um Einführung eines Zuges auf der Linie St. Gallen-Winterthur, der den Arbeitern von Elgg und Räter-schen ermöglichen würde, spätestens um 7 Uhr Morgens in die industriellen Etablissements in Winterthur sich einzufinden