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

**Herausgeber:** A. Waldner

**Band:** 1 (1874)

**Heft:** 17

**Artikel:** Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-2084

## 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: 27.11.2025** 

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

betreffenden Cantone zur Berücksichtigung bei neuen Concessionsertheilungen, so dass mit dem Uebergang des Concessionsrechtes auf den Bund sie als gegenstandslos dahinfallen. Zur Zeit ihrer Ertheilung war der Bund noch nicht mit dem Concessionsrecht betraut; als er dasselbe aber erhielt, wurden keine Beschränkungen der vollen Concessionsbefugniss des Bundes aufgenommen. Für die Motion sprach, da auch der Motionssteller abwesend war, niemand. Ohne Discussion wurde der Commissionalantrag angenommen.

Nationalrath. Sitzung vom 7. October.

Erledigung der Frage betreffend Aufhebung der den schweiz. Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen. Nachdem in der Sitzung vom 27. Juni der Nationalrath diese Angelegenheit wegen Beschlussunfähigkeit nicht mehr hatte behandeln können, ward nunmehr, obgleich mittlerweile die Vergünstigung mit Ablauf des Termins (19. Juli 1874) dahingefallen, von der nationalräthlichen Commission ein bezüglicher Antrag eingebracht. Der Ständerath hatte mit Beschluss vom 24. Juni die Vergünstigungen auf weitere 10 Jahre ausgedehnt, aber auf die blossen Eisenbahnschienen beschränkt, der Nationalrath aber mit Beschluss vom 25. Juni den Bundesrath eingeladen, eine neue betr. Vorlage zu unterbreiten, immerhin beide in der Meinung, dass diese Zollerleichterungen sich nur auf die erste Anlage der von den Cantonen oder vom Bunde concedirten Eisenbahnen beschränken sollen. Nun aber, nachdem der Ständerath an seinem Beschlusse festgehalten, beantragte die nationalräthliche Commission Zustimmung. Im Schoosse des Nationalrathes wurde dieser Antrag angenommen, jedoch im Verlauf der Discussion dahin modificirt, dass festgestellt wurde, es soll diese Erleichterung auf dem Wege der Rückvergütung durch das eidgen. Zolldepartement stattfinden (Antrag Kaiser), indem auf solche Weise einzig eine genügende Controle über Ertheilung des Privilegiums ausgeübt werden könne. Zudem wurde der Bundesrath eingeladen (Antrag Bucher, amend. Weck), einen Tarif für die Zollbegünstigungen, resp. Zollrestitution auszuarbeiten. Andere Anträge, die Zollbegünstigungen per Kilometer der Bahn zu berechnen (Zingg), oder die Vergünstigungen bei allen Bahnen eintreten zu lassen, welche nicht 4 % rentiren (Wirth-Sand), wurden verworfen. — Der Ständerath stimmte mit einer redactionellen Modification diesem Beschlusse bei und macht denselben also definitiv (bis 19. Juli 1884).

Nationalrath. Die vorberathende Commission des Nationalrathes hat den Gesetzesentwurf über die Verbindungsgeleise zwischen dem Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (vgl. "Eisenbahn" Nr. 16) durchberathen und mit einigen redac-tionellen Aenderungen adoptirt. Nur in einem Punkte wird von ihr voraussichtlich ein veränderter Vorschlag eingebracht Wenn nämlich der Entwurf des Bundesrathes in Art. werden. 8 die Taxen auf 1 Rappen per Kilometer der Privatgeleise und 50 Kilogramm ansetzt, so schliesst er sich den bereits für Privatgeleise im Allgemeinen bestehenden Taxansätzen, immerhin aber dabei den Minimaltarifen an (meist Fr. 1 per Wagen, oft bis Fr. 3). Die Commission aber wünscht für die Privatgeleise dieselben Taxen aufzustellen, wie sie unter den Bahnen selber üblich sind, d. h. 1 Rappen per Axe und Kilometer. Damit wäre natürlich zugleich auch eine vollständige Umänderung der bisher üblichen Taxberechnungsart zwischen Eisenbahnen und Privatgeleisen nothwendig.

Zur Characteristik unserer Eisenbahnzustände. Unter dieser Ueberschrift haben wir in Nr. 15 unseres Blattes nach dem Winterthurer "Landboten" die Klagsistirung der Staatsanwaltschaft in Sachen Nordostbahn gegen ihre Barrierewächter in Winterthur mitgetheilt. Eine Einsendung der "N. Zürcher-Zeitung" und die "Schweizerische Handels-Zeitung" besprechen die Sistirung gleichfalls, und zwar in strengtadelnder Weise. Dies veranlasst uns, auch noch einige Bemerkungen zu dieser Sache nachzutragen. Nach unserer Ansicht hat die Staatsanwaltschaft durchaus richtig verfügt. Von einem Justizmord eclatantester Art ist hier sicherlich keine Rede. Es ist richtig, dass in dieser Verfügung neue Rechtsanschauungen zum Ausdrucke kommen, die aber, wie wir glauben und unten ausführen, ihre volle Berechtigung haben.

drucke kommen, die aber, wie wir glauben und unten ausführen, ihre volle Berechtigung haben.
Auch die übrigen Auslassungen der "Handels-Zeitung" gehen gewiss zu weit. Unvorsichtigkeit und Fahrlässigkeit unterscheiden sich denn doch noch wesentlich vom "gedungenen Mörder". Es denke Jeder an seine eigene Vergangenheit, und er wird vielleicht des einen oder andern Falles sich erinnern, wo er es nur dem guten Glücke zu danken hatte, dass seine Fahrlässigkeit nicht schweres Unheil zur Folge hatte — und solche Erinnerungen stimmen doch etwas milder. So wenig wir sonst der vox populi nachzufragen gewohnt sind, so können wir doch in diesem Falle — und beim Recht muss man schliesslich doch an die Mehrheit appelliren — nicht umhin, zu constatiren, dass sich die öffentliche Meinung, der "Rechtsnim" des Volkes, dieser mildern Auffassung zuneigt. Die Fälle sind nicht gar selten, wo der Urheber einer fahrlässigen Tödtung Geld genug hat, die Geschädigten durch Auszahlung einer Summe zum Schweigen zu bringen — ich erinnere mich nicht, dass Jemand desswegen über Justizmord geklagt hat, dass man

den Betreffenden nicht noch einige Monate oder Jahre an den Schatten setzte. Warum soll denn der arme Teufel, dessen Schuld, wie aus dem factischen Theil der citirten Verfügung hervorgeht, eine minime ist, brummen

dem Betreffenden nicht noch einige Monate oder Jahre an den Schatten etzette. Warme soll denn der arme Tenfel, dessen Schuld, wie aus dem facitschen Theil der citirten Verfügung hervorgeht, eine minime ist, brummen missen!

Wir möchten aber das Hauptgowicht auf einen ganz andern Punkt legen. Die Eisenbahnen, und zum Theil auch die Grossindustrie, befinden sich in mot unbedingt Anwendung und die Grossindustrie, befinden sich in so durchaus neuen Verhältnissen, dass hier die frihern Rechts gelt den die ganze Verantwortlichkeit und der Richter weiss bestimmt, an wen er sich zu halten hat. Wenn ich, Angestellter einer Eisenbahn, nach rechts und links mit Reglementen umstellt bin, die jeden meiner Schritte regeln sollen und oft derart eingerichtet sind, dass ich das ein nicht bedögen kann, ohn, das andere zu verletzen; wenn ich riskiren muss, ohne oggent einen Theil aus wellt die Reglementen umstellt bin, die jeden meiner Schritte regeln sollen und sich der Reglementen unstellt bin, die jeden meiner Schritte regeln sollen werde, dem man zutraut, dass er selbst von sich aus seine Pflicht so gut wie möglich thun werde, sondern unter geschwungener Peitsche durch die Barrieren von Verordnungen gejagt werde "— dann scheint es mit, hör meine Verantwortlichkeit zum guten Theil zud handen eingebrockte Suppe allein hinuterwirzen lassen wollte.

Die Eisenbahn hat das Eigenthümliche, dass ihr Personal von zu oberst bis zu unterst, von der Direction bis zum letzen Bahnarbeiter eine zusammenhängende Kette bliefet, derart, dass, so lange nicht ein aus besten Willen hervorgegangenes eigentliches Verletzen Bahnarbeiter eine zusammenhängende Kette bliefet, derart, dass, so lange nicht ein aus bessen Willen hervorgegangenes eigentliches Verletzen Bahnarbeiter eine Zusammenhängende Kette bliefet, derart, dass, so lange nicht ein sich sollen ber der Erzählung des Unfalles, wie sie in der eitnen Verfügung enhabet nist, würde die Direction z. B. ger nicht on Strafen. Xohn der Erzählung des Unfalles, wie sie in der eitnen Verfügung enhabe

Die sechste Versammlung der Techniker Deutscher Eisen-

bahn-Verwaltungen. (Fortsetzung.) 24. Als wirksamstes Mittel, das Fortbewegen des Schienengestänges ohne Einklinkungen zu verhüten, hat sich die Anwendung von schweren Winkellaschen erwiesen, in welchen die Einklinkungen angebracht werden können.

Kräftige Stosswinkel können in zweiter Reihe empfohlen werden.

Auch sogenannte Verstossplatten scheinen sich zu bewähren; es dürften jedoch noch weitere Erfahrungen abzuwarten sein, um hierüber ein bestimmtes Urtheil fällen zu können.

<sup>\*</sup> Zum Nachlesen empfohlen: Die Bilder aus dem Eisenbahnleben im Feuilleton der "N. Z. Zig." von Arn. Steinmann.