

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 20

Artikel: Rechtsfall
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2128>

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>

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 10. November 1874.

No. 20.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressieren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6.— halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 7.50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Zur Nachricht. Der Unterzeichnete wird auf Ende diess von der Redaction dieses Blattes zurücktreten und ersucht daher die verehrte Correspondenten, zwischen den beiden Adressen:

Redaction der „Eisenbahn“
(Orell Füssli & Co.) Zürich

und Heinrich Stüssi in Zürich
in Zukunft wohl unterscheiden zu wollen.

H. STÜSSI.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Redaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 6.— pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7.50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

AVIS. Le soussigné se démettra de la rédaction de ce journal à la fin de ce mois. Messieurs les correspondants voudront donc bien distinguer dorénavant entre l'adresse de la

Rédaction du journal „Eisenbahn“
(Orell Füssli & Co.) Zürich

et mon adresse personnelle
Heinrich Stüssi à Zürich.

H. STÜSSI.

INHALT: Zollvergünstigungen. Bundesbeschluss. — Mittheilungen aus den Cantonen. — Rechtsfall. — Schnellzüge und continuirliche Bremsen. — Locomotivbau. Mittlere Verhältnisszahlen. — Wagenclassen. — Berichte der britischen Eisenbahn-Commission. — Cöln-Minden-Eisenbahngesellschaft. — Gotthard. Rapport mensuel Nr. 22 (Suite). — Tessinische Thalbahnen. — Bayern. Ankauft der Ostbahn. — Chemin de fer français. Situation. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Einzahlungen. Ausgeschriebene Stellen. — Eingegangene Drucksachen. — Eisenpreise. Curszeddel. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterialien. (Vom 10. October 1874.) Die Bundesversammlung beschliesst:

1. Die durch Beschluss der Bundesversammlung vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 für die Einfuhr von Eisenbahnmaterial gewährten Zollerleichterungen werden, soweit sie sich auf Eisenbahnschienen beziehen, bis zum 19. Juli 1884 erneuert, jedoch mit der Beschränkung, dass die Befreiung vom Eingangszoll auf dem Wege der Rückvergütung nur für solche Schienen gewährt wird, welche für die erste Anlage einer von den Cantonen oder vom Bunde concedirten Eisenbahn bestimmt sind.

Alle andern in dem Beschluss vom 19. Juli 1854 bewilligten Zollerleichterungen sind mit dem 19. Juli 1874 ausser Kraft getreten.

2. Der Bundesrat wird eingeladen, über die Tarifirung von zollpflichtigen Gegenständen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbauten, wie Locomotiven, Wagen, eiserne Brücken u. s. w., die weiter erforderlichen Vorlagen einzubringen.

3. Wofern das Bundesgesetz über das schweizerische Zollwesen oder der Zolltarif einer Revision unterzogen wird, so kann der vorliegende Beschluss ebenfalls einer Aenderung unterworfen werden.

4. Gegenwärtiger Beschluss tritt unter Vorbehalt der Volksabstimmung gemäss Art. 89 der Bundesverfassung nach Abfluss von 90 Tagen nach Veröffentlichung desselben in Wirksamkeit.

Der Bundesrat wird mit der Veröffentlichung und Vollziehung beauftragt.

Mittheilungen aus den Cantonen. Unterm 3. des Monates October hatte die Regierung des Cantons Zürich beim Eisenbahn- und Handelsdepartement Reclamationen wegen der Fahrtenpläne der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn erhoben — Reclamationen, die sich wie jene schon früher in unserm Blatte erwähnten besonders auf bessere Anbequemung der Gesellschaften an die Bedürfnisse des Arbeiterstandes bezogen. Der Bescheid lautete wie in früheren Fällen ablehnend, und zwar unter folgenden Begründungen:

1. Die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen hat sich bereit erklärt, einen Extrazug aus Räterschen oder Elgg, der aber von Winterthur ausgehen müsste, auszuführen, wenn die beteiligten Etablissements sich zur Deckung der Kosten zu einer entsprechenden Anzahl von Abonnements- oder Arbeiterbilletten verpflichten. Da aber von dieser Seite bis jetzt niemals etwas erfolgt sei, so glaubt die Generaldirection mit allem Rechte folgern zu dürfen, dass dem Begehr des Regierungsrathes des Cantons Zürich kein wirkliches Bedürfniss zu Grunde liege.

2. Der Wunsch um frühere Ankunft des Zuges 80 der Vereinigten Schweizerbahnen in Zürich und Anschluss desselben an Schnellzug 6 der Nordostbahn muss ablehnend beschieden werden, gestützt auf Petitionen von Abonenten der Route Rapperswil-Zürich, welche gegen die frühere Ankunft in Zürich sich aussprachen. Da Zug 80 im Winter vorzugsweise Reisenden dient, die zur Schul- oder Geschäftseröffnung in Zürich sein wollen, so hält das Departement die von der Bahnverwaltung gewählte Ankunftszeit als zutreffend, zumal damit auch ein Anschluss an Eilzug 8 mit Wagen aller drei Klassen verbunden ist.

3. Ebenso wenig kann sich die Direction der Nordostbahn zur Einrichtung eines Frühzuges aus dem Limmatthale nach Zürich verstehen; sie betrachtet zwar diese Frage als noch nicht abgeschlossen, wenn es auch nicht möglich sei, dem Wunsche zur Zeit zu entsprechen.

4. Eine Coincidenz des Zuges 25 Zürich-Winterthur mit Zug 64 Luzern-Zürich, wie sie gewünscht wurde, ist nach der Ansicht der Direction der Nordostbahn nicht herstellbar, weil Zug 25 dabei erst um 8 Uhr 40 Min. von Zürich abgefertigt werden könnte, wodurch für die von Bern, Basel etc. in Zug 25 nach Winterthur durchgehenden Passagiere in Zürich ein Aufenthalt von 23 Minuten erwachsen würde, und weil dadurch auch die Abfahrt Zug 89 der Vereinigten Schweizerbahnen auf 8 Uhr 50 Min. hinausgerückt würde, worauf diese kaum eintreten werde. Eine Influenz von Zug 64 nach Winterthur bestehet überdies schon vermittelst des Zuges 27, wenn auch mit einigem Aufenthalt; immerhin scheine der Direction dieser Uebelstand viel geringer, als wenn die weit zahlreicher Reisenden vom Zug 25 nach Winterthur hier warten müssten, damit einige Wenige vom Zug 64 noch Gelegenheit hätten, ohne Aufenthalt weiter zu fahren. Würde aber Zug 64 vorgerückt, so verlöre er die Influenz der Centralbahn Zug 49 in Luzern. — Das Departement bemerkte hiezu: dass auf Wunsch der Postverwaltung die Luzerner Dampfschiffgesellschaft sich am 10. October entschloss, vom 15. October ab eine Abendfahrt von Luzern nach Flüelen auszuführen, mit Abgang um 5³⁰ von Luzern. In Folge dessen habe die Centralbahn durch Überfahren dreier Stationen eine Beschleunigung des Zuges 49, mit Ankunft in Luzern 5²⁰, angeordnet. Hätten die Fahrpläne der Nordostbahn nicht am 11. in die Presse gehen müssen, so wäre eine Vorrückung des Zuges 64 möglich gewesen und damit dem Wunsche der Regierung um Anschluss von Zug 64 an Zug 25 in Zürich entsprochen worden.

5. Eine Vorrückung des Zuges 108 Bülach-Zürich, so dass derselbe Zug 21 Zürich-Rorschach in Oerlikon erreiche, ist nach der Ansicht der Direction der Nordostbahn nicht ratscham, weil der Verkehr auf der Bülacherlinie lediglich ein localer ist, und derselbe durch eine Vorrückung des Zuges 108 um beinahe eine Stunde sehr beeinträchtigt würde. Ein Verkehr zwischen Bülach und den Cantonen Thurgau und Schaffhausen existiert so nicht; und eine Influenz des Zuges 108 nach Winterthur wird durch Zug 229 vermittelt. Endlich ist Zug 108 der letzte Zug von Zürich nach Bülach und kann daher unmöglich schon um 5 Uhr 15 Min. abgehen.

6. Die Direction der Nordostbahn ist nicht in der Lage, auf der Linie Romanshorn-Zürich einen Zug einzuführen, der spätestens um 7 Uhr Morgens in Winterthur ankomme; dagegen will sie den im Sommer 1873 beständenen internationalen Schnellzug wieder einführen, wenn die bayerischen Staatsbahnen einen Anschluss erststellen. Über die Erstellung dieses Anschlusses wird sich das Departement mit der h. bayerischen Regierung ins Einverständnis setzen.

* * *

Rechtsfall. Gerichtsstand betreffend bahnseitige Vergehen gegen die Bundesgesetze über polizeiliche Maassregeln gegen Viehseuchen. (Corresp. v. Basel.) Am 16. December 1873 machte in Lausanne die Polizei an das dortige Bezirksamt die Anzeige, dass ein mit altem Viehköth beschmutzter SCB-Wagen ab Basel dort angekommen sei. Am 12. Januar 1874 verurteilte das Bezirksamt die Centralbahn wegen Uebertrittung von § 26 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über polizeiliche Maassregeln gegen Viehseuchen v. 20. November 1872, und gegen § 5, d und e, der Verordnung betreffend Maassregeln zur Tilgung der Maul- und Klauenseuche v. 3. November 1873

zu einer Busse von Fr. 100 und den Kosten. Der Centralbahn selbst wurde weder eine Vorladung zur daherigen Verhandlung, noch das Urtheil vor dessen Erwachsenen in Rechtskraft mitgetheilt. Erst am 6. August erhielt sie durch Vermittlung der waadtändischen Staatsanwaltschaft einen Vollstreckungsbefehl des Friedensrichters in Lausanne, der ihr in summarischer Anrufung des Urtheils v. 12. Januar zur Kenntniß brachte, dass über eine ihr gegenüber der Suisse Occidentale zustehende Forderung Beschlagnahme verhängt sei.

Die Centralbahn bestritt die Zulässigkeit dieser Vollstreckung, indem sie sich, abgesehen von der Formlosigkeit des gegen sie eingeschlagenen Verfahrens, darauf berief, dass nach den Grundsätzen über das forum delicti die Fällung eines Strafurtheils in Lausanne ihr gegenüber nicht statthaft sei, da sie auf waadtändischem Gebiet kein Delict begangen habe, indem von ihr auf diesem Territorium kein Betrieb ausgeübt werde, somit der fragliche Wagen weder in Verkehr gebracht noch weiter befördert habe werden können (cfr. Art. 1 des Bundesgesetzes v. 19. Juli 1873); sie machte ferner geltend, dass die in Lausanne angeordnete Vollstreckung im Widerspruch zu Art. 59 der Bundesverfassung stehe.

Der Friedensrichter von Lausanne sah sich denn auch veranlasst, die Vollstreckung aufzuheben und den Staat in die Kosten zu verfallen. Das Cantonsgericht, an das der Staat recurrirt hatte, bestätigte diese Sentenz mit folgenden Erwägungen:

„que le prononcé du Préfet (v. 12. Januar) constitue „bien une condamnation pénale et l'amende une peine;

„mais attendu qu'il s'agit maintenant de l'exécution de „ce prononcé;

„que l'Etat veut poursuivre par la voie de la saisie, conformément à la Procédure civile la rentrée de l'amende soit „de sa créance contre le Central;

„que la cause a ainsi passé du terrain pénal au domaine „civil;

„attendu que l'article 59 de la Constitution fédérale „statue : „Pour réclamations personnelles, le débiteur sol- „vable, ayant domicile en Suisse doit être recherché devant „le juge de son domicile; ses biens ne peuvent en consé- „quence être saisis ou séquestrés hors du Canton où il est „domicilié“, en vertu de réclamations personnelles;

„attendu que cet article s'oppose ainsi à la saisie pra- „tiquée à Lausanne contre le Central Suisse;

„qu'en effet cette Compagnie a son domicile à Bâle; „qu'elle est solvable et qu'il s'agit d'une réclamation person- „nelle, qui lui fait l'Etat de Vaud; —

„Par ces motifs, etc."

Auf die Frage, ob überhaupt das Bezirksamt Lausanne zu der Ausfällung seines Strafurtheils v. 12. Januar gegen die Centralbahn competent gewesen, tritt das Cantonsgericht aus dem formalen Grunde nicht ein, „qu'il n'a pas été exercé de recourse contre ce prononcé, lequel est ainsi devenu définitif“, — seltsamer Weise ohne den Umstand zu berücksichtigen, dass der verfallenen Centralbahn weder Gelegenheit zur Vertheidigung vor den Schranken des Bezirksamtes, noch solche zu rechtzeitiger Weiterziehung des bez. Urtheils gegeben worden war.

* * *

Schnellzüge und continuirliche Bremsen, und eine sach- bezügliche Studie über die Entgleisung auf der Nordostbahn am 20. Juni 1874.

I. Einleitung. Zur Sicherstellung eines mit grosser Schnelligkeit fahrenden Eisenbahnzuges gehört vor allen Dingen eine gute, möglichst schnell wirkende Bremse. Zu diesem Zwecke bedient man sich in neuerer Zeit immer mehr der sogenannten continuirlichen oder durchgehenden Bremsen, welche sich von den gewöhnlichen Hand-Bremsen besonders durch ihre rasche Einwirkung und sodann dadurch unterscheiden, dass eine grössere Anzahl Räder — in gewissen Fällen selbst alle unter dem Zuge laufenden Räder — ohne entsprechende Vermehrung des Zugspersonals sofort gebremst werden können. Das Programm, nach welchem eine continuirliche Bremse für Schnellzüge construirt sein sollte, lässt sich in folgenden Sätzen resumiren:

- 1) Der Locomotivführer soll die Hemmung des ganzen Zuges ebenso unter seiner absoluten Controle haben, wie die Bewegung des Zuges durch die motorische Kraft der Maschine.
- 2) Die Zughemmung soll ebenfalls vom letzten Wagen des Zuges (Schlussbremswagen) aus vollzogen werden können.
- 3) Die Bremse muss sehr leicht beweglich sein und muss sowohl gelöst als angezogen werden können.

- 4) Die Vorrichtung muss sofort mässig wirkend eintreten, und die verzögerner Kraft soll schnell anwachsen; je nach Willen des Bremsers soll der Zug bloss zur Verlangsamung oder aber zum Stehen gebracht werden können.
- 5) Der Apparat soll automatisch wirken, so dass bei Achsbrüchen, Entgleisungen oder beim Abreissen des Zuges die Fahrzeuge von selbst gebremst werden.
- 6) Die Bremse muss nicht für sogenannte geschlossene Züge allein verwendbar sein, sondern sollte auch das Aussetzen und Einstellen beliebiger anderer Fahrzeuge ermöglichen.
- 7) Der ganze Apparat muss möglichst einfach construirt sein und muss genügende Solidität besitzen, damit im angestrengtesten Dienst keinerlei Theile desselben Schaden leiden.

Solche Bremsysteme, welche diesen Bedingungen mehr oder weniger entsprechen, sind bereits nach den verschiedensten Formen und Prinzipien vorgeschlagen worden; die Zahl derjenigen aber, welche sich bis jetzt aus dem experimentalen Stadium in die Praxis einbürgern konnten, ist in Betracht der sehr schwierigen Lösung dieser Aufgabe selbstverständlich keine grosse. In England finden wir die continuirlichen Bremsen von Wilkin & Clark, die Federbremse von Naylor, eine hydraulische Bremse von Barker und endlich die aus Nordamerika herüber gekommene Luftbremse von Westinghouse in Anwendung. In Deutschland dagegen soll sich die von Heberlein construirte und auf der bayrischen Staatsbahn zuerst verwendete durchgehende Schnellbremse gut bewähren.

Es liegt nicht im Zwecke des vorliegenden Berichtes, auf diese Bremsysteme näher einzutreten, da detaillierte Beschreibungen und Zeichnungen hierüber in den ausländischen Fachblättern bereits erschienen^{*)}, und bezügliche Erfahrungsresultate von den verschiedenen Maschinenmeisterstellen, welche sich dieser Bremsen bedienen, ohne Anstand erhältlich sind, sondern es sollte sich hier blos darum handeln, die Wichtigkeit der durchgehenden Bremsen für einen möglichst gefahrlosen Schnellzugsbetrieb nachzuweisen. Es mag indessen eingeschaltet werden, dass die Wirkung der vorgenannten Bremsen im Wesentlichen auf folgenden Prinzipien beruht: Nach Wilkin & Clark, wie nach Heberlein werden von einer oder mehreren Achsen des Zuges Frictions-Excenter, beziehungsweise Rollen in Bewegung gesetzt, durch welche mittelst Scheerketten und entsprechende Hebelübersetzungen die Bremsklötze angezogen werden. Bei Naylor geschieht dies durch die Spannkraft der Federn, welche vom Führerstande aus durch Schlafflassen der durchgehenden Bremskette beliebig entlastet werden können. Die hydraulischen und atmosphärischen Bremsen schliesslich arbeiten mittelst compimirter Wasser, resp. Luft, welche in Accumulatoren gesammelt sind, von wo aus die unter den Wagen befindlichen Druckzylinder gespeist werden können. Von diesen durchgehenden Bremsen gebührt mit Bezug auf Einfachheit der Vorrang unbedingt derjenigen von Naylor; diese Bremse verkörpert auch alle Vortheile der anderen Systeme ohne deren Nachtheile, wobei ich besonders hervorhebe, dass bei den Frictionsbremsen, welche durch die lebendige Kraft des Zuges agiren, dieser letztere zuerst einen gewissen Weg zurücklegen muss, um das Anziehen der Bremsklötze zu bewirken. Dieser Weg ist eine Function der Grösse des Spieles zwischen Rad und Bremsklotz, und als solche von der Fahrgeschwindigkeit unabhängig. Die Wirksamkeit der Luft- und Wasserbremsen ist von der Dichtigkeit der Leitungen und deren Verbindungen abhängig, und es haben alle Bremsen dieser Categorie den weiteren Nachtheil, dass sie ohne besondere Vorrichtungen beim Zerreissen des Zuges nicht automatisch wirken.

Um das Verzeichniss der in Praxi ausgeführten continuirlichen Bremsen zu vervollständigen, nenne ich noch diejenige von Creamer und die Luftbremse von Kendall, von denen die erstere in Amerika, die letztere in England erprobt wurde. Damit auch der Electro-Magnetismus — welcher zur Abwechslung hier und da als Adhäsions-Stimulent empfohlen wird — nicht fehle, schlägt der Amerikaner Olmsted eine electrische Bremse vor, mit welcher auf der North London Bahn bereits Versuche gemacht worden sein sollen. Für eine vollständige Beschreibung über die Construction der Eisenbahn-Wagenbremsen verweise ich schliesslich auf das „Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik“ von Heusinger von Waldegg, II. Band: Der Eisenbahn-Wagenbau VII. Capitel.

^{*)} Siehe Wilkin & Clark's Bremse im Engineering 29. October 1869; Naylor's Bremse dito 26. Januar 1872; Barker's Bremse dito 10. Februar 1871; Westinghouse's Bremse dito 24. Mai 1872 und Heusinger's Organ 1873 pag. 115; Heberlein's Bremse in Heusinger's Organ 1874 pag. 68. Siehe auch Artikel „Railway brakes“ im Engineering 18. Febr. 1870.