Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 21

Titelseiten

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: 19.05.2025

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

DIE
EISENBAHN
Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

LE
CHEMIN DE FER
Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 17. November 1874. No. 21.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt 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.

„Le Chemin de fer" paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction 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 Fussli & 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.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Prioritätsrechte. — Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial. — Schnellzüge und continuirliche Bremsen (Fortsetzung). — Wagenclassen. — Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission (Schluss). — Jurisdiction. — Amerikanische Eisenbahnen. — Transportable Gütercoupés. — Das Raumsystem und das Classificationssystem im Eisenbahn-Tarifwesen. — Vertrag über den Ankauf der Zürichsee-Dampfboote durch die Nordostbahngesellschaft. — Gotthardbahn: tessinische Thallinien. — Betriebsergebnisse: Lausanne-Echallens; Rigibahn. — Eisenbahncarte Oesterreichs. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Courszeddel. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Nationalrath. (Sitzung v. 12. u. 13. Nov.) Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. Den Entwurf des Bundesrathes und die zugehörige Botschaft hat die „Eisenbahn" bereits in Nr. 16 in extenso mitgetheilt. Die Anträge der nationalräthl. Commission boten keine prinzipiellen Abweichungen, und so war auch die Discussion allgemein kurz gehalten. Referenten der Commission: HH. Kaiser und Challet-Venel. Art. 1. Verpflichtung der öffentlichen Bahnen, Privatgeleisen den Anschluss an ihr Netz und Circulation des betr. Privatbetriebmaterials auf ihren Schienen zu gestatten, sowie Verpflichtung des Privatgeleises, neben oder hinter demselben liegenden Etablissements analogen Anschluss zu gewähren. Hiezu fielen vier Amendements: 1) Der Anschluss soll nur bei Stationen und Bahnhöfen erfolgen (Dr. Escher), da ein Anschluss auf offner Bahn, den ein gewöhnlicher Bahnwärter überwachen müsste, die Sicherheit des öffentlichen Betriebes gefährden würde. Nachdem diesem Argument entgegen gestellt worden (Scherer, Dubs), dass in Ausnahmsfällen ein Anschluss auf offener Bahn absolut nothwendig sei, als Regel aber die Worte des Artikels: „soweit dies (der Anschluss) ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann", vollständig genügen, und nachdem auch die Commission nach nochmaliger Berathung der an sie zurückgewiesenen Artikel sich gegen diesen Zusatz ausgesprochen, wird derselbe mit 36 gegen 31 Stimmen verworfen. Ein Antrag (Scherer), den Anschluss zum Zwecke der Einmündung in Stationen und Bahnhöfen zu gestatten, als Amendement zum Antrag Escher, kam, nachdem die Commission ihn bei ihrer zweiten Berathung des Artikels fallen gelassen, nicht zur Abstimmung. 2) Das Betriebsmaterial der Privatbahnen soll in der Construction dem Material der öffentlichen Bahn entsprechen (Wirth-Sand), modificirt (von Scherer) dahin, dass das Material der Privatbahn nach allgemeinen technischen Regeln gebaut sein soll. Die Commission adoptirt diesen Antrag in erster Fassung, und ohne Discussion wird zugestimmt. 3) Der Anschluss an ein vorn liegendes Privatgeleise soll dem Geleise eines zweiten Etablissements nur ausserhalb der erstern Anstalt zu gestatten sein (Wirth-Sand), indem andern Falls der Betrieb dieses letztern allzusehr gestört würde, wenn mitten durch seine Gebäulichkeiten eine weitere Privatanstalt Fahrrecht erhielte; dem gegenüber wird geltend gemacht (Ziegler), dass oftmals hiernach ein hinteres Etablissement von der Hauptbahn ganz abgeschlossen würde, überhaupt aber die Aufsicht des Bundesrathes genügend bürge für billigkeitsgemässe Ausführung der beantragten Anschlussberechtigung an Privatgeleise, worauf, da auch die Commission sich gegen das Amendement aussprach, dasselbe dahin fällt. 4) Bei Anlage von Seitengeleisen für hinten liegende Etablissements soll dafür gesorgt werden, dass der Betrieb der vorn liegenden nicht gestört werde. Auch dieser Antrag (Wirth-Sand), aufgestellt, nachdem der sub 3) genannte dahin gefallen, wurde mit 28 gegen 21 Stimmen verworfen. — Art. 2. Aufsicht und Genehmigung der Pläne durch den Bundesrath. Recht der Inspection der Privatgeleise durch die Hauptbahn. Wird ohne Discussion angenommen. — Art. 3. Die Commissionsmehrheit, mit dem Bundesrath, sagt einfach, die privatrechtlichen Verhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter dem Rechte des betr. Cantons, während eine Minderheit (Kaiser, Challet-Venel) zufügt, es soll dies der Fall sein, „bis die Bestimmungen des eidgen. Expropriationsgesetzes auch auf die zwischen gewerblichen Anstalten und dem öffentlichen Eisenbahnnetz herzustellenden Geleise ausgedehnt werden."

Die Minderheit anerkennt also hiemit, dass zur Zeit das eidgen. Expropriationsrecht auf die Privatgeleise nicht anwendbar sei, von der Mehrheit aber wird es für incorrect betrachtet (Heer), dennoch auf eine allfällige künftige Expropriationsberechtigung hinzuweisen. Trete diese einmal ein, was übrigens von zweifelhaftem Nutzen, so werde hiemit der Mehrheitsantrag von selbst modifizirt. Allerdings wird zugegeben (Scherer), dass das gegenwärtige eidg. Expropriationsrecht wesentlich mangelhaft sei, sodass vielleicht bald das Bundesgericht die Initiative für die bezügliche Revision ergreifen müsse. In der Abstimmung wird der Artikel nach der Mehrheit angenommen, mit 42 gegen 34 Stimmen. Ein weiterer Antrag, dass das eidg. Expropriationsrecht auf Privatbahnen Anwendung finden soll, sobald dieselben öffentlichen Verkehr vermitteln (Zingg), wird abgelehnt, da die Privatgeleise, um öffentlich zu werden, einer Concession bedürfen und hiemit so wie so Expropriationsrecht erhalten (Scherer, Stämpfli), zudem auch das gegenwärtige Gesetz sich nur mit den Anschlussverhältnissen befasse (Heer). — Art. 4. Modification oder Beseitigung der Privatgeleise auf Anordnung des Bundesrathes, bei Veränderung der Hauptbahn oder beharrlicher Pflichtverletzung seitens des Eigenthümers der Privatbahn. — Ohne Discussion genehmigt. — Art. 5. Die Kosten der Anschlussanlage trägt der Eigenthümer der Privatgeleise, während die Ausführung auf dem öffentlichen Geleise von der Hauptbahn ausgeführt werden darf. Angenommen. — Art. 6. Der Wagentransport auf dem Privatgeleise ist Sache dessen Eigenthümers. Weiterer Betrieb bleibt dem Abkommen beider Parteien freigestellt. Angenommen mit einem Zusatz (Escher), wonach die Verpackung der Wagen von Seite des Etablissementsbesitzers nach den Reglementen der Hauptbahn zu erfolgen hat. — Art. 6 bis. Von der Commission neu vorgeschlagen, bestimmt: Verpflichtung des Eigenthümers der Hauptbahn, dem Besitzer des Privatgeleises Zahl und Art gewünschter Güterwagen behufs Beladung auf dem Privatgeleise zu überlassen. Freie Verständigung über Verwendung der Zugkraft der Hauptbahn auf dem Privatgeleise. Anzeige betreffend genannter Ueberlassung der leeren Wagen 3 Tage vor dem gewünschten Gebrauch (ausgenommen hievon Abkürzung der Frist durch den Bundesrath unter bestimmten Verhältnissen). Nachdem der Ausführung (Wirth-Sand), dass hiemit ein Privilegium für den Verkehr der Privatbahnen geschaffen werde, entgegen gehalten worden (Stämpfli), wie wenig der Zweck des Gesetzentwurfes durch blosse Bestimmungen über den technischen Anschluss und bei Mangel an aller Regulirung des Betriebes erreicht würde, wird der Antrag nach Fassung der Commission angenommen. — Art. 7. Bestimmung über die Zeitdauer der Ueberlassung der leeren Wagen (10 Stunden, mit Abrechnung der Nachtzeit, verschieden im Winter- und im Sommercurs). Ohne Discussion an-