

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Expropriationsrecht  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3717>

### **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:** 21.01.2026

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

anhaltenden Regen erweicht, zu den allerdings bedeutenden Rutschungen Veranlassung gegeben; vielmehr haben der daselbst schwierige Untergrund, so wie der grosse in Folge der Lehne thalwärts gerichtete Druck des ebenfalls auf zweifelhaftem Boden ruhenden Damms diese Erdbewegungen, trotz vorangegangener umfassender Entwässerung des Untergrundes, herbeigeführt.

Die zur Bewältigung dieser Rutschungen sofort angeordneten energischen Maassregeln erweisen sich, ungeachtet der anhaltend ungünstig gewesenen Witterung, als zweckentsprechend, so dass kein Anlass zu der Vermuthung vorliegt, dass der ganze Bau durch diesen unvorhergesehenen Vorfall irgend eine Verzögerung erleiden werde.

\* \* \*

**Expropriationsrecht.** h. Aus dem Bundesrath. Das Expropriationsrecht stellt an die Spitze den Satz, dass der zu exproprirende Gegenstand (Grundstück) dem Expropriator (Bahngesellschaft) unerlässlich nothwendig sei. Nun ereignet sich folgender Fall:

Eine Bahn ist durch Vertrag in den Besitz einer Landparzelle gekommen, die sie für das Tracé nicht gebraucht und deshalb veräussert. Nachträglich findet sie jedoch, dass diese Landparzelle, welche an den Damm angrenzt, für die Dammbaute aus dem Grund nothwendig sei, da daraus Kies für die Beschotterung gewonnen werden soll. Der Käufer jener Parzelle wendet nun aber hiegegen ein, diese Nothwendigkeit sei nicht vorhanden, indem ja die Bahn selber das Grundstück einfach hätte behalten müssen, wenn es für sie nothwendig gewesen wäre. Diese Einrede wurde jedoch abgewiesen, und die Expropriation gewährt, da ein Bedürfniss, auch wenn es sich erst im vorgerückten Stadium der Bauten, und, entgegen den anfänglichen Muthmassungen über den Umfang der Expropriationsbegehren in erweitertem Maasse geltend macht, sobald es nur ein Bedürfniss im Sinn des Expropriationsgesetzes ist, immer noch zur Expropriation berechtigt. Dass die Bahn selber zufällig als Vormann im Eigenthumsrecht an diesem Grundstück auftritt, kann natürlich noch weniger Einfluss auf das Begehren ausüben und namentlich in dem Verkauf durch die Bahn kein bindender Verzicht auf die Expropriation erblickt werden. Eine Frage, die vom Exproprianten nicht aufgeworfen wurde, die aber in diesem Falle factisch vorlag, besteht darin, ob das betreffende Grundstück (Kiesgrube) im Sinne des Gesetzes wirklich für die Bahnbaute nothwendig sei. Es werden dem Bundesrath noch andere Fälle zur Entscheidung vorgelegt werden, über die Frage, in wie weit die Expropriation von Materialien zum Bau der Bahn gestattet werden soll; darüber später im Zusammenhang. Im Fall der berührten Kiesgrube entschied der Bundesrath, der die gesetzlichen Erfordernisse des Falles, auch wenn sie nicht in der Einrede genannt werden, von sich aus zu prüfen pflegt, dass die Expropriation zuertheilt sei. Der Wortlaut des Gesetzes ist übrigens in diesem Punkte unklar und eine Praxis noch nicht entwickelt.

\* \* \*

**Kleinere Mittheilungen.**

**Internationaler Postvertrag.** Herr Bundesrath Borel soll von Minister Decazes in Paris die Zusicherung erhalten haben, dass Frankreich dem Vertrag beitreten werde.

**Bundesgericht.** Im „Winterth. Landb.“ wird die officielle Herausgabe der Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts in deutscher und französischer Sprache angeregt.

Die Einwohnergemeinde Zofingen hat mit grossem Mehr die Uebertragung der Garantie für das Obligationencapital der Eisenbahn Winterthur-Zofingen an die Nationalbahn beschlossen.

**Berner Eisenbahnsubventionen.** Die am 28. Februar stattgehabte Abstimmung über die Eisenbahnsubventionen des Cantons Bern ergab folgendes Resultat:

Aarberg 1165 Ja, 643 Nein; Aarwangen 1709 Ja, 946 Nein; Bern 2131 Ja, 4625 Nein; Biel 1133 Ja, 110 Nein; Büren 537 Ja, 404 Nein; Burgdorf 1724 Ja, 1041 Nein; Courtelary 2266 Ja, 219 Nein; Delsberg 581 Ja, 1583 Nein; Erlach 505 Ja, 145 Nein; Fraubrunnen 1462 Ja, 515 Nein; Freiberg 331 Ja, 1271 Nein; Frutigen 1113 Ja, 159 Nein; Interlaken 4555 Ja, 168 Nein; Konolfingen 1057 Ja, 1315 Nein; Laufen 455 Ja, 570 Nein; Laupen 663 Ja, 856 Nein; Münster 824 Ja, 804 Nein; Neuenstadt 163 Ja, 256 Nein; Nidau 601 Ja, 430 Nein; Oberhasle 1575 Ja, 10 Nein; Pruntrut 1459 Ja, 2877 Nein; Saanen 555 Ja, 116 Nein; Schwarzenburg 249 Ja, 500 Nein; Seftigen 1089 Ja, 708 Nein; Signau 1530 Ja, 610 Nein; Obersimmenthal 1012 Ja, 101 Nein; Niedersimmenthal 1320 Ja, 204 Nein; Thun 2677 Ja, 1066 Nein; Trachselwald 1641 Ja, 875 Nein; Wangen 1343 Ja, 953 Nein; Militär 25 Ja, 13 Nein. Total 37,047 Ja und 24,089 Nein.

**Nordostbahn.** Der Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, wonach der Ausbau und der Betrieb dieser Linie auf Rechnung und Gefahr der genannten Gesellschaft von der Nordostbahn übernommen werden, hat am 26. Februar die Genehmigung des Verwaltungsrathes der Letzteren erhalten. Die Bestimmungen des Vertrages haben namentlich die Ergänzung erfahren, dass die Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der nach dem Vertrage zunächst der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln obliegenden Ver-

pflichtungen übernehmen. Abgesehen von der Zustimmung der Generalversammlung der letzteren bedarf somit der Vertrag zu seiner Perfection noch entsprechender Beschlüsse der genannten beiden Gemeinden.

Der Verwaltungsrath hat das von Hrn. Oberingenieur Moser ausgearbeitete Project für die Erweiterung des Bahnhofs Zürich und die Einführung der neuen Linien in denselben genehmigt. Darnach verbleibt der Personenbahnhof an seiner jetzigen Stelle, der Güter- und Rangirbahnhof wird auf die Westseite von Neufrankenthal in Aussersihl verlegt und der bisher von Güterschuppen und Lagerhäusern eingenommene Raum soll in Zukunft zur Erweiterung der dem Personenverkehr dienenden Geleise, sowie zur Anlage von Locomotiv- und Wagenremisen verwendet werden.

**Centralbahnhof in Basel.** Auf Begehren der Basler Regierung und unter Zustimmung des eidg. Eisenbahndepartements hat die Centralbahnverwaltung folgende vorläufige Anordnungen zur Sicherung des Verkehrs über die Bahnhofübergänge getroffen, unvorgreiflich einer gänzlichen Beseitigung der Niveaupassagen:

- a. Vermehrung des Wärterpersonals und kürzere Dienstzeit desselben.
- b. Unterstellung der Wärter unter den Bahnhofvorstand.
- c. Weisungen an den Betriebsoberingenieur und den Maschinenmeister, welche eine thunlichste Befreiung der Uebergänge von Manövriendienste bezwecken.
- d. Auftrag zu beförderlicher Ausarbeitung eines Projectes zur Erstellung von provisorischen Passerellen beim Heumatt- und St. Margarethen-Uebergang.

**Gotthardbahn.** Ueber die Demission des Herrn Oberingenieur Gerwig vernimmt man, dass dieselbe dem Beschlusse der Direction zuzuschreiben sei, wonach für die Hochbauten ein eigener mit allen Competenzen ausgerüsteter Architect angestellt werden solle. Die Direction habe nämlich mit Missvergnügen den äusserst primitiven Zustand der Bahnhöfe und Remisen an den Tessiner Linien constatiren müssen, in welchem sich dieselben zur Zeit der allerdings der grossen Energie des Hrn. Gerwig zu verdankenden Betriebseröffnung dieser Linien befanden. Da nun Hr. Gerwig in der Eigenschaft als Ingenieur und nicht als Architect angestellt sei, so habe die Direction geglaubt, dem Verwaltungsrath eine Trennung der Gewalten und Zuweisung alles dessen, was sich auf Gebäude bezieht, an einen Fachmann vorzuschlagen zu sollen. Hr. Gerwig opponirte, da er jedoch mit seiner Ansicht nicht durchdrang, habe er seine Entlassung eingereicht.

Von anderer Seite wird mitgetheilt, dass dies nicht der einzige Grund der Demission sei. In der Hauptsache sollen sich die Meinungsdivergenzen zwischen der Direction und Hrn. Gerwig auf eine andere Organisation des technischen Betriebes beziehen.

Hr. Director Sulger hat die Stelle eines Präsidenten und Mitglieds des Directoriums der schweiz. Centralbahn niedergelegt.

**Unfälle.**

**Arth-Rigibahn.** Durch eine Explosion in Folge von unvorsichtigen Aufwärmens von Dynamit wurden Dienstag den 23. Februar circa acht italienische Eisenbahnarbeiter mehr oder minder erheblich verletzt; einer blieb auf der Stelle todt.

**Jurabahn.** In Münster verunglückte beim Aufwärmens von Dynamitpatronen der Eisenbahnarbeiter Pianno aus Italien. Eine Patrone platzte und Pianno wurde über eine Felswand von 60 bis 100 Fuss hinabgeworfen. Gefährlich verwundet ward er aufgehoben und in das Spital zu Delsberg gebracht.

**Centralbahn.** In der Nacht vom 22./23. Februar verunglückte auf der Eisenbahnlinie Burgdorf-Bern der Hülfswärter Joh. Hofer in Urtenen, indem er in Mattstetten vom letzten Bahnzuge erfasst und circa 40 Schritte weit geschleppt wurde. Die Verletzungen hatten den Tod zur Folge.

**Bahnhof Bern.** Den 25. Februar Nachmittags 2 Uhr verunglückte ein Arbeiter, Namens Zwahlen, beim Kuppeln von Wagen, indem er von den Puffern erfasst und erdrückt wurde. Es erfolgte der sofortige Tod.

**Literarische Uebersicht erschienener Neuigkeiten**

zu beziehen durch

**Orell Füssli & Co. in Zürich.**

Adcock's Engineer's Pocket-Book for 1875.	9. —
Agenda Oppermann à l'usage des ingénieurs, architectes, agents-voyers, conducteurs de travaux, mécaniciens et industriels. Contenant, outre les feuillets de l'agenda proprement dit un recueil de chiffres et de notes d'un usage journalier et un cahier de papier quadrillé, pour l'année 1875. rel.	2. 75
Angström, über Gesteinsbohrmaschinen. Aus Jern-Kontorets Annalen für 1874, übers. von B. Turley. Mit 3 lith. Taf.	4. —
Annales des Ponts et Chaussées. 1875. 12 numéros.	26. —
— Télégraphiques. 1875. 12 numéros.	15. —
Annuaire pour l'an 1875, publié par le Bureau des Longitudes, cont. une Notice scient. : Défense de la Loi des Tempêtes, par M. Faye. Avec nombreux figures.	1. 65
Architecture moderne de Vienne, publiée avec le concours des architectes M. M. H. H. v. Ferstel, E. u. H. v. Förster, Th. v. Hansen etc. par Prof. Dr. C. v. Lützow et Arch. Ludw. Tischler. Planches gravées sous la direction de Ed. Obermayer. 2. Livr. (8 Kupfertafeln und 2 Seiten Text.)	(à) 10. 70
Ausstellungs-Bericht, officieller Wiener. Herausgeg. durch d. General-Direction d. Weltausstellung unter General-Red. v. Prof. Richter.	
Heft 9. Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen, von E. Tulp. (2. Aufl. m. Zeichnungen und Tabellen)	3. 20
„ 55. Dampfkessel, v. J. F. Radinger. (Mit 55 Holzschnitten.)	6. 15
„ 60. Mathemat. u. physikal. Instrumente, v. Lippich, Tinter, Ditscheiner, Waltenhofen, Schönberger. (Mit 34 Holzschnitten.)	5. 35
„ 63. Marinewesen, v. A. Friedmann. (Mit 109 Holzschn. u. 19 lithogr. Taf.)	16. —
„ 69. Die Telegraphen-Apparate, v. Ditscheiner. (Mit 6 lith. Tafeln.)	2. 15
„ 82. Die Kesselarmaturen u. Schmiervorrichtungen, v. V. Novelly. (m. 18 H.)	2. 15
„ 83. Die Motoren, v. Prof. Radinger. (Mit 130 Holzschn.)	35
Bahnpolizei-Reglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands, v. 1875. Mit 1 Holzschnitt-Tafel in 4 <sup>o</sup> .	
— Dasselbe m. vollst. alph. Sachregister.	— 80. — 10
— Dasselbe in Auszug in Plakat-Format	— 50
— Eleg. auf Pappe gezogen, mit rother Einfassung, und mit 2 Metallringen versehen.	2. —