

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 12

Anhang: Beilage zu Nr. 12
Autor: [s.n.]

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: 23.02.2026

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

Expropriationsgesetz. h. Der Bundesrath hatte in letzter Zeit in einigen Fällen die Frage zu untersuchen, in wie weit an Hand des Bundesgesetzes betr. die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 eine Expropriation von auf Immobilien bezüglichen Rechten, um für eine Bahn die erforderlichen beweglichen Sachen — Materialien für den Bau der Bahn — zu gewinnen, zulässig sei. Es handelte sich um die Expropriation von Grundstücken zur Beschaffung von Schottermaterial, und der Bundesrath hat eine solche Expropriation principiell für zulässig erklärt. — Maassgebend waren hier Art. 1 des genannten Gesetzes, der feststellt, dass die Expropriation für jedes öffentliche, mit Expropriationsrecht von Bundeswegen versehene Werk in soweit stattfinden dürfe, als es solche Werke erforderlich machen, und dass alsdann Jedermann verpflichtet sei, sein Eigenthum oder auch auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte gegen volle Entschädigung dauernd oder bloss zeitweise abzutreten. Ferner Art. 2 „die Abtretungspflicht besteht sowohl behufs der Erstellung, der Unterhaltung und des Betriebes, als auch behufs der Veränderung oder Erweiterung solcher öffentlichen Werke, sowie zur Herbeischaffung oder Ablagerung des Baumaterials. In diesem Falle darf aber die Abtretung nur gefordert werden, sofern der Bauunternehmer seiner Obliegenheit nicht ohne bedeutenden Nachtheil auf anderem Wege nachkommen kann“. Endlich Art. 17, betreffend ausserordentliches Verfahren, das sub. 2 stattfinden soll, „wenn die Abtretung zum Zwecke der Herbeischaffung oder Ablagerung von Material verlangt wird.“

Was zunächst den Wortlaut des Gesetzes anbetrifft, so scheinen die Worte „Herbeischaffung oder Ablagerung von Material“ gegen die Anwendung des Expropriationsrechtes für Gewinnung von Baumaterial zu sprechen. Dies noch mehr, wenn in der französischen Uebersetzung der Ausdruck „Herbeischaffung“ mit „carriage“ wiedergegeben wird, und der Bericht der nationalrätlichen Commission dafür sogar „transport“ sagt. Wenn man aber bedenkt, dass die ganze Bestimmung sich in früheren nationalen Expropriationsurkunden wiederfindet, und dort der Ausdruck „extraction“ für „Herbeischaffung“ angetroffen wird, so ist es erlaubt, den französischen Gesetzestext einfach für eine schlechte Uebersetzung zu erklären und „die Herbeischaffung“, was im deutschen Text wohl zulässig ist, in der Bedeutung von „Gewinnung“ von Material zu nehmen.

Zudem ist aber der Wortlaut des Art. 2 hier offenbar nicht zwingend und formell erschöpfend. Gegenüber Art. 1, der die Natur des Expropriationsrechtes, seine Zulässigkeit und seinen Umfang gegenüber Immobilien und auf Immobilien bezügliche Rechte allgemein angibt, bezweckt Art. 2 vielmehr einzig eine nähere Specification, die einfach die Hauptarten und Hauptzwecke der Expropriation angibt, ohne erschöpfend sein zu wollen, oder auch nur zu können. Es wird genannt: Erstellung, Unterhalt, Betrieb, Herbeischaffung von Material, Ablagerung von Material, nicht aber andere Fälle, wie Transport von Maschinen, Bauvorrichtungen, Werkgeschirr u. s. w., wo doch zweifelsohne sobald sich die Nothwendigkeit ergibt, eine Expropriation zur Ermöglichung dieses Transportes zugelassen wird. Was wir daher nun auch unter dem Worte „Herbeischaffung“ verstehen wollen, so müssen wir in jedem Fall den ganzen Art. 2 in ausdehnender Weise interpretiren, und uns darüber hinweg definitiv einzig an den Art. 1 des Gesetzes halten, wonach Immobilien expropriirt werden können, sobald nur dieselben für die Erstellung des Werkes nothwendig sind.

Endlich begegnen wir der Schwierigkeit, in wie fern die Expropriation eines Grundstückes zur Gewinnung von Materialien als „nothwendig“ betrachtet werden kann. Das Grundstück, auf welchem ein öffentliches Werk errichtet werden soll, ist unverkennbar in einem ganz andern Sinne nothwendig für das Werk, als ein Immobilie als Materiallager, da im strengsten Sinne nie nachgewiesen werden kann, dass gerade jene betr. Objecte, wie sie in concreto verlangt werden, für die Unternehmung nothwendig seien, vielmehr solche Materialien in grösserer oder geringerer Entfernung von dem Bauobject jedenfalls mittelst freien Vertrages erworben werden könnten. Dennoch aber muss im Sinne des Expropriationsrechtes eine Gewinnung solchen Materials oft für nothwendig erklärt werden können. Die Verweigerung desselben würde überhaupt den Grundgedanken, wonach ein öffentliches Werk durch Expropriation entgegen den obstinaten Privatrechten in zweckmässiger Weise möglich gemacht werden soll, umstossen, sie würde den Bahnbau oft nicht nur erschweren und unverhältnissmässig vertheuern, sondern

hie und da geradezu unmöglich machen, indem bei dem massenhaften Bedarf und dem grossen Gewicht solchen Materials die Transportkosten rasch zu enormen Zahlen anwachsen. — Als Schranke für solche Ansprüche betrachten wir einzig die Bestimmung des Art. 2, wonach die „Abtretung nur gefordert werden darf, sofern der Bauunternehmer seiner Obliegenheit nicht ohne bedeutende Nachtheile auf anderem Wege nachkommen kann, d. h. sofern der Bau oder Unterhalt des betr. öffentlichen Werkes solches Material erfordert und letzteres nicht vortheilhafter oder zu gleichen Kosten anderwärts gewonnen oder erworben werden kann. Diese letztere Erwägung setzt die ganze Maassregel practisch auf das richtige Maass fest; denn es vertheuert sich der Expropriationserwerb für die Unternehmung schon dadurch, dass sie nicht die Mobilien, d. h. das extrahirte Material, expropriiren kann, sondern das ganze Grundstück erwerben muss, so dass, wo immer möglich, der Vertragsweg zur Lieferung des Materials als der günstigere betrachtet werden wird. So wäre z. B. eine Expropriation der Ostermündinger Steinbrüche, sagen wir für eine Aarebrücke, eine Unmöglichkeit, da die Expropriationskosten für das Grundstück, ohne jede Vorrichtung zur Ausbeutung, die Sache ganz ungleich theurer machen müssten, als die Gewinnung des Materials durch Vertrag mit der organisirten Gesellschaft. — Die bundesrätliche Interpretation des Expropriationsrechtes scheint uns demnach das Richtige festgestellt zu haben.

* * *

Rechtsfall. (Bernisches Obergericht). Eine abliefernde Eisenbahngesellschaft haftet nicht für Beschädigungen, welche die Waare vor ihrem Uebergang an sie erlitten hat, wenn sie von ihr ohne durchgehenden Frachtbrief übernommen worden ist. (Urtheil vom 19. Juni 1874 in S. H. & S. c. Centralbahngesellschaft.)

M o t i v e :

dass die Kläger vom Versender Laporte mittelst Factur vom 27. Juni 1871 avisirt wurden, dass die fraglichen 30 Ballen Lumpen zu ihrer Disposition in den Bahnhof Genf spedirt wurden;

dass die Beklagten, nachdem sie vernommen, dass die Waare in Genf zu ihrer Verfügung stehe, den internationalen Agenten F. in Genf beauftragten, solche an ihre Adresse nach Burgdorf zu spediren;

dass hierauf F. fragliche Lumpen mit Frachtbrief vom 22. Juli 1871 der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft zur Spedition übergab und diese solche dann am 24. gleichen Monats nach Burgdorf spedirte, woselbst sie am 26. Juli ankamen;

dass sogleich nach Ankunft der Waare in Burgdorf durch Experten constatirt wurde, dass sich solche in durchnässtem und theilweise verdorbenem Zustande befände;

dass aber die Experten erklärten, dass, wenn die Nässung der Lumpen auf der Strecke von Genf bis Burgdorf stattgefunden hätte, es nicht möglich gewesen wäre, dass die Lumpen in der kurzen Zeit (24.—26. Juli), während welcher sie auf der Reise waren, in Fermentation hätten übergehen können;

dass demnach anzunehmen ist, die gedachten Lumpen seien auf der Reise von Marseille nach Genf an letztem Orte in durchnässtem Zustande angekommen, und dort noch einige Zeit lang liegen geblieben, bevor sie weiter spedirt wurden;

dass die Kläger die Waare in Genf durch ihren Bevollmächtigten F. in Empfang nehmen liessen, ohne solche von demselben vorher untersuchen zu lassen und auch ohne Reclamationen von erlittenem Schaden bei der expedirenden Eisenbahngesellschaft P. L. M. zu erheben;

dass der Beauftragte der Kläger, zwar ohne hiezu eine Vollmacht von den letztern zu haben, gegenüber der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft, welche die durchnässten Ballen Lumpen nicht zur Spedition annehmen wollte, einen Revers für allfällige wegen der Vernässung zu erhebende Ansprüche ausstellte;

dass, wenn nun F. die 30 Ballen Lumpen der westschweizerischen Bahn in schadhaftem Zustande zur Spedition übergeben hat, diese Gesellschaft, sowie auch die Beklagte (C. B.) den daherigen Schaden nicht zu tragen haben.

(Z. d. bern. Juristenvereins.)

* * *

Eisenbahnlazarethzüge. Während der Wiener Weltausstellung fand in den Räumen des Sanitätspavillons eine Privatconferenz berühmter und maassgebender Fachgelehrten statt, welche die Objecte der verschiedenen Gruppen practisch prüfte und auf Grundlage der gemachten Studien gewisse Normen aufstellte, nach denen in Zukunft die Objecte construirt sein sollten, um auch wirklich ihrem Zwecke und den Anforderungen der Wissenschaft und der Humanität genügend entsprechen zu können.

Die Conferenz nahm in Bezug auf Eisenbahn-Lazarethzüge folgende Beschlüsse an:

Die Ausrüstung von vollständig hergerichteten Sanitätszügen im Frieden ist vom Standpunkte der freiwilligen Hilfe entbehrlich und zu kostspielig.

Die Versammlung ist der Ansicht, dass es im Interesse der Humanität dringend wünschenswerth wäre, die Eisenbahn-Directionen zu verhalten, für Eisenbahn-Unfälle eine entsprechende Anzahl von zweckmässig construirten Transportwagen für Verwundete und Kranke anzuschaffen und zu allen Zeiten im Stande zu erhalten, und dass die betreffenden Regierungen aller Länder im Wege der Gesetzgebung darauf dringen sollten, dass diese Maassregel so bald als möglich zur Ausführung komme (Antrag von Dr. Becher).

Es ist nicht nothwendig, einzelne Specialwagen als Küchen-, Vorraths- und Proviantwagen schon im Frieden vorrätzig zu halten, dafür soll aber deren innere Einrichtung schon im Frieden hergestellt und bereit gehalten werden. Arztwagen jedoch — soweit die Eisenbahnen nicht schon bequeme Schlafwaggons mit getrennten Cabinen und vollständigem Durchgang besitzen — sind eigens herzurichten und bereit zu halten.

Die Lazarethwagen sollen folgende Einrichtungen besitzen:

Die Verladung soll von den Stirn- und Längsseiten möglich sein, wozu breite Plattformen, breite Thüren und bequeme Treppen nothwendig sind. Geländer und etwaige Dachstützen sollen wie bei den französischen Lazarethwagen abnehmbar gemacht werden;

Die innere Verbindung der Wagen untereinander soll mit Beihilfe von Thüren von den Stirnseiten vermittelt werden;

Die Herstellung einer gleichmässigen Temperatur soll durch doppelte Decken, Fussböden und Seitenwände, Heiz- und Ventilationsvorrichtungen — Dachlaternen wie im französischen Sanitätszuge — ermöglicht werden. Das Heizen soll eine Temperatur von + 12 Grad Celsius ermöglichen.

Die Beleuchtung bei Tage genügt durch die Dachlaternen und bei den gewöhnlichen Wageneinrichtungen durch Thüren und Fenster. Bei Nacht wird eine künstliche Beleuchtung, welche die Orientirung im Wagen erlaubt, erfordert.

Die Conferenz ist gegen jede Suspension, welche grössere Schwankungen erlaubt. Für jeden Verwundeten ist unter Voraussetzung einer entsprechenden Ventilation ein Luftraum von 4 Cubikmeter erforderlich, auch ist eine Anzahl von mehr als 10 Verwundeten für einen Wagen nicht zulässig.

Zum Reinigen des Wagens ist das Freilassen des Bodens nothwendig. Die Abtritte sollen vom Innenraum des Wagens abgeschlossen sein und sich direct auf den Bahnkörper leeren; nur für ansteckende Kranke sind eigene geschlossene Closets aufzustellen;

Ein Sanitätszug soll endlich aus höchstens 50 Achsen bestehen und den Transport von 200 liegenden Kranken oder Verwundeten gestatten.

Mit Ausnahme der Fahrordnung der Züge ist die Führung und Verwaltung der Sanitätszüge nach den für die Feldlazareth geltigen Normen zu regeln.

Diese Postulate erklärt die Conferenz für unabweisbar geboten und mit Bezug auf den Kostenaufwand für zulässig.

Als Nachtrag nahm die Conferenz noch folgende zwei von den Herren Professor Esmarch, General v. Baumgarten und Dr. Gori gestellten Anträge an:

Es dürfen an Sanitätszügen weder beladene noch leere Waggons angehängt werden.

Von Zeit zu Zeit sollte man einen vollständig mit allen nothwendigen Requisiten und Materiale versehenen Sanitätszug ausrüsten, um einerseits zur Belehrung und Einübung des Trainpersonales zu dienen, und andererseits die Nothwendigkeit solcher Einrichtungen zu beweisen und Interesse für dieselben im Publicum zu erwecken.

(A. B.)

Eisenbahnbetrieb in England. In der Sitzung des englischen Ingenieurvereins vom 23. Februar wurden zwei Abhand-

lungen über Eisenbahnangelegenheiten verlesen. Wir lassen einige Notizen aus dem Vertrag von Hr. G. Findlay folgen. Der Betrieb der Bahnen hat in den letzten 25 Jahren so zugenommen und in der Weise alle ursprünglichen Einrichtungen in Anspruch genommen, dass die grösste Genialität und Geschicklichkeit nöthig wurden den Anforderungen zu genügen und die Geschäfte ordnungsgemäss und schnell abzuwickeln. Die erste Schwierigkeit im Betriebe bildet das richtige Zusammenarbeiten der langsamen und schnellen, der schweren und leichten Züge auf derselben Bahn, welche zusammen ein ungeheures Gewicht und Bewegungsmoment repräsentiren und welche alle zu jeder Zeit und unter den verschiedensten Witterungsverhältnissen unter der Controlle der Beamten stehen sollen. Es waren zu diesem Zwecke nothwendig: gute, sichere Bahnanlage, genügend starke Maschinen und Wagen, ausreichende Signalapparate, electricische und optische Telegraphen, zusammen mit gutem und zuverlässigem Personal. Um dieses zu erreichen, wurde z. B. die London- und Northwesternbahn in einzelne Sectionen getheilt, deren jede unter einem verantwortlichen Beamten steht; in diesen Sectionen wurden die für deren Betrieb nothwendigen Mannschaften herangezogen, indem dieselben als junge Leute angestellt wurden und so nach und nach zu den wichtigsten Stellen tauglich werden konnten. Die ganze Anzahl der Angestellten beträgt auf dieser Linie 40,000, von welchen 16,000 beim wirklichen Betrieb der Bahn verwendet werden. Der Verfasser zeigte sodann ein Tableau, welches die Theorie eines Fahrtenplanes verdeutlichen sollte. Die Züge wurden als mit verschiedenen Geschwindigkeiten fahrend angenommen und es waren bestimmte Stationen und Ausweichgeleise für das Vorbeifahren bestimmt. Wenn dies im täglichen Verkehre vollkommen durchgeführt werden könnte, so wäre das Ziel erreicht, aber die immer verschiedenen Anforderungen des Verkehrs machen dies unmöglich. Es muss hauptsächlich darauf gesehen werden, dass die Personenzüge eine möglichst offene Linie finden um eine genaue Einhaltung der Fahrzeit zu ermöglichen. Obschon viel in dieser Beziehung geschehen ist und auf den Hauptstationen die Zeit bestimmt ist, welche die Güterzüge den Personenzügen voraus haben sollen, können alle Unregelmässigkeiten nicht vermieden werden. Für die königlichen Züge zwischen England und Schottland werden besondere Vorsichtsmaassregeln getroffen, die Linie muss 30 Minuten vor Abfahrt des Zuges frei sein und kein anderer Zug darf demselben innerhalb ca. 15 Minuten folgen. Dem Zug selbst fährt mit einem Vorsprung von 15 Minuten eine Locomotive voraus, und ausserdem werden alle erdenkbaren Vorsichtsmaassregeln getroffen. Die Schnelligkeit, mit welcher die Güterbeförderung vor sich geht, ist bewunderungswürdig. Es genügen 24 Stunden zur Aufgabe, Transit und Abgabe von Gütern zwischen allen Hauptstädten Englands und Schottlands, während in Frankreich für gleich grosse Distanzen 4—8 Tage gesetzlich gestattet sind.

Die zweite Abhandlung bezog sich auf das Sortiren der Wagen mittelst Abschnellens und mag hieraus nur hervorgehoben werden, dass auf der North Eastern, Bahnstation Darlington, wo grosser Kohlenverkehr ist durchschnittlich an einem Tage 2000 Wagen sortirt und abgefertigt werden; z. B. 9. Dec. 1873 6 Uhr Morgens bis 10. Dec. 6 Uhr Morgens wurden 2254 Blockwagen und 734 Güterwagen in 94 Zügen empfangen. Die Zahl der zum Sortiren nothwendigen Fahrten war 691. Zwischen 2—4 Uhr Nachmittags, dem geschäftigsten Theil des Tages, wurden 575 Block- und 196 Güterwagen sortirt, nachdem sie in etwa 128 Abtheilungen von ungefähr je 6 Wagen getrennt worden waren. Die ganze Arbeit des Sortirens geschah mittelst Abschnellens der Wagen.

* * *

Die städtische Eisenbahn in London. Die Metropolitan Company hat seit ihrem Bestehen 400 Millionen Passagiere befördert, ohne den Verlust eines Menschenlebens, aus Umständen, welche unter der Controlle der Gesellschaft stehen konnten. Nichtsdestoweniger hatte die Gesellschaft in den letzten vier Jahren 41,203 Lst. an Entschädigungen für Verletzungen von Passagieren zu bezahlen, also etwa 10,000 Lst. per Jahr. In der ersten Hälfte von 1872 wurden 16,820 Lst. an Entschädigungen bezahlt, d. h. etwa soviel als die Actionäre an Dividenden erhielten.

* * *

Wagenklassen. Die Direction des Great Northern Railway hat beschlossen, die zweite Wagenklasse beizubehalten; es scheint dieser Beschluss mit den ausgesprochenen Wünschen des Publicums übereinzustimmen.