

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 9

Artikel: Polizei-Verordnung zum Schutze der Schweizer. Nordostbahn (incl. Bötzbergbahn) und ihres Betriebes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4753>

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>

braucht intelligente Arbeiter zum Versetzen, es braucht bei grossen Bauten vor allem einen bedeutenden Zeitaufwand, alle Werkstücke zu schaffen, es braucht auch schwere und aussergewöhnliche Rüstungen zum Versetzen. Die colossalen Thermenanlagen eines Caracalla z. B., die doch in wenigen Jahren entstanden und auch rasch entstehen sollten, hätten im Quaderbau ungeheuerliche Mittel und Anstrengungen gebraucht; schon im Ziegel- und Betonbau sind sie eine Leistung, die ihres Gleichen sucht; aber die rasche Ausführung ist durch ihre Technik erklärlich. Zum Ziegelstreichen, Brennen braucht es vor allem Mannschaft, einexercierte Mannschaft, Handlanger, die von wenigen Sachverständigen dirigirt werden können; beim Aufführen der Beton-Mauermassen mit Ziegelverkleidung ebenso. Das Material ist handlich, kann in kleinen Massen gleichzeitig durch viele Hände verarbeitet werden, der Verband ist einfach, da nur Läuferschichten vorkommen (das verzahnte Eingreifen in die Betonmasse wurde durch Beckige Ziegelform erreicht). Die Hauptache ist die gute Zubereitung der Betonmasse, die Genauigkeit und Pünktlichkeit in der Arbeit selbst — also eine Art Fabrikarbeit, die durch gute Leistung und Controlle Ausserordentliches in kurzer Zeit erreichen kann, eine Technik, die überall anwendbar ist, wo es Thon, Kies und Kalk giebt, eine Welttechnik, die besonders den erobernd vordringenden Römern bequem sein musste.

Das Füllmauerwerk, das in manchen Gegenden die mittelalterlichen Bauten zeigen ist nichts anderes als diese vererbte Römertechnik. — Auch in neuerer Zeit ist der Betonbau an manchen Orten, wo anderes Baumaterial sich zu theuer stellte, wieder mit Glück angewendet worden. So sind im Würtembergischen an der oberschwäbischen Bahn die Wärterhäuser incl. Bedachung ganz in dieser Masse ausgeführt worden, nur ist statt Ziegelverkleidung Cementverputz angewandt, vide deutsche Bauzeitung, Jahr. 70, pag. 45, wo vom Architecten Döllinger ein solcher Bau vollständig dargestellt ist. In Schleswig-Holstein wurden an einer Bahn Wärterhäuser aus Betonmasse in Form von kleinen Quadern aufgeführt, aber mit weniger Glück; diese Kunststeine waren nicht solide und wurden zum Theil vom Regen ausgewaschen. Haben wir also im ersten Falle direkte Verwendung der Betonmasse an der Baustelle selbst, so ist im zweiten Falle ein künstliches Steinmaterial, ähnlich wie Ziegel, statt Werkstein verwendet. Bei grossen Bauten und rascher Ausführung wird die zweite Art bei richtiger Behandlung entschieden den Vorzug verdienen, weil ähnlich dem Ziegel ein gleichmässiges und festes Baumaterial fabrik-mässig und dadurch billiger erstellt werden kann wie wenn auf dem Bauplatze selbst erst die Fabrication der Masse geschieht, bei der eben Alles von der Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit der Arbeit abhängt, und vor Allem, weil diese künstlichen Steine von bedeutender Festigkeit eine allseitige Verwendung und rascheres Bauen gestatten, wie wenn die Erhärtung erst während des Baues stattfinden soll.

In England finden diese Kunststeine nach Ransome schon seit einer Reihe von Jahren grosse Anwendung; in Dänemark, in Deutschland finden sich Etablissements, die in ähnlicher Weise arbeiten, ein billigeres, dem Ziegel concurrenzfähiges Baumaterial zu liefern. In der letzten Generalversammlung des deutschen Vereins für Fabrication von Ziegel, Thonwaaren, Kalk und Cement wurden diese Kunststeine in sehr anerkennenswerther Weise besprochen und deren Güte durch Festigkeitsversuche dargethan (vide deutsche Bauztg. vom 12. Febr. 1876, pag. 67) In der letzten Versammlung des hiesigen Architecten- und Ingenieur-Vereins legte Hr. Ingenieur A. Ruge einen Probestein von seinem Fabricate vor und erläuterte kurz die Bereitung seiner „Cementpresssteine“, die aus 1 Th. Cement auf 6 Th. Sand bestehen und unter bedeutendem Drucke gepresst werden.

Diese Steine werden erst seit vorigem Sommer hier in Altstätten fabricirt, sind sehr accurat und gleichmässig, haben eine bedeutende Festigkeit und die Frostprobe ausgezeichnet bestanden. Bei einem Preise von 15—20% billiger als das gleich grosse Ziegelformat verdienen diese Steine gewiss die vollste Beachtung der Fachgenossen und erlauben wir uns die Collegen, welche in der letzten Versammlung nicht anwesend waren, auf dieses neue Baumaterial hierdurch aufmerksam zu machen.

G. L.

Polizei-Verordnung
zum Schutze
der Schweizer. Nordostbahn (incl. Bötzbergbahn)
und ihres Betriebes.
(Vom 8. December 1875.)

(Frühere Artikel Bd. III, Nr. 24, S. 222 und Nr. 25, S. 236.)

III.

Unglücklicher Weise, um nicht zu sagen in consequenter Weise, hatte der Bundesrat in zwei Punkten die Genehmigung der Verordnung von der Zustimmung von vier Cantonsregierungen abhängig gemacht. Demgemäss sollten 1) der § 11 betreffend den Repartitionsmodus der Polizeibussen in den betreffenden 3 Cantonen nur in Wirksamkeit treten, sofern die Regierungen der Cantone Zürich, Luzern und Schwyz nachträglich ihre Bewilligung dazu ertheilt haben würden, und war 2) die Anwendung der Verordnung vom 8. Decbr. vor. J. auf dem Gebiete des Cantons Basellandschaft überhaupt bloss insoweit gestattet, als dieselbe mit der basellandschaftlichen Regierungsverordnung vom 16. December 1854 sich nicht in Widerspruch befindet (vergl. Nr. 24 und 25 der „Eisenbahn“ vom 17. und 24. December 1875).

Mittelst Schlussnahme vom 18. December vor. J. erklärte der Regierungsrath von Basselland seine Zustimmung, dass die mehrerwähnten Polizei-Vorschriften zum Schutze der Nordostbahn (incl. Bötzbergbahn) und ihres Betriebes in ihrem ganzen Umfange auf das Bahnstück Augst bis Pratteln angewendet werden.

EBenso gestatteten die Regierungen der Cantone Schwyz (unter Vorbehalt des Entscheidungsrechtes des Cantonsrathes) und Luzern (vorläufig pro 1876) die Anwendung des § 11 in dem Sinne, dass dem Inkrafttreten der Verordnung mit dem 1. Januar 1876 kein Hinderniss im Wege stehen soll.

Einzig dem Regierungsrath des Cantons Zürich blieb es vorbehalten, die einheitliche Durchführung des neuen Bahnpolizei-Reglementes auf dem ganzen Netze der Nordostbahn in dem Punkte zu vereiteln, dass mit dem zürcherischen Fiscus in Betreff des Ertrages der Polizei-Bussen besondere Rechnung geführt werden muss.

Wir glauben, den beidseitig eingenommenen Standpunkt nicht richtiger und nicht unbefangener darstellen zu können, als indem wir die Vertreter desselben in ihren eigenen Worten reden lassen:

Der Regierungsrath des Cantons Zürich argumentirt:

„Wenn die Eisenbahnangestellten gestützt auf Bahnpolizei-Vorschriften Bussen verhängen, so thun sie dies in Ausübung einer staatlichen Function, welche der Gesellschaft durch ihre Concession und durch das Bundesgesetz betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen bloss übertragen, aber nicht als selbsttherrliches Recht verliehen ist und als solches einer Privatgesellschaft nach unsren heutigen Begriffen des öffentlichen Rechts auch nicht verliehen werden dürfte.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass das Verhältniss der cantonalen Polizei-Organe zu den, mit der Handhabung der Bahnpolizei betrauten, Eisenbahnangestellten nach wie vor diesen neuen Bahnpolizei-Vorschriften das nämliche geblieben ist, d. h. dass sie beide innerhalb des ihnen angewiesenen polizeilichen Geschäftskreises den vollständig nämlichen amtlichen Character haben.

Wenn daher eine Strafverfügung eines Eisenbahnangestellten desshalb in Rechtskraft erwächst, weil gegen dieselbe kein gerichtlicher Entscheid angerufen wird, so ist es nicht die Privatgesellschaft der Nordostbahn, welche „endgültig“ eine Busse verhängt hat, sondern es ist ein vom Staaate anerkanntes Polizeiorgan. Dieses Verhältniss kommt in der Concession der Nordostbahngesellschaft darin zum gesetzlichen Ausdruck, dass von den zu Strafverfügungen competenten Eisenbahnangestellten ein Handgelübde vor der Polizeidirection verlangt wird. Diese gesetzliche Bestimmung bleibt auch ferner in Kraft, da sie nur durch Bundesbeschluss oder Gesetzgebung, jedenfalls nicht durch bloße Nichterwähnung in den neuen Polizeivorschriften aufgehoben werden kann.

In Folge dieser der Bahngesellschaft vom Staate angewiesenen Stellung kommen dann auch bei der Frage nach dem Bezug der auf Grund von Bahnpolizei-Vorschriften gefällten Bussen, so lange hierüber nicht vom Bunde Bestimmungen getroffen sind, allein die cantonalen Gesetzesvorschriften über Polizeibussen, also *) § 1058 des Gesetzes betreffend die zürcherische Rechtspflege in Betracht und steht es nicht in der Competenz einer Administrativbehörde, hierüber eine andere Bestimmung zu treffen.“

Die Direction der Nordostbahn hinwiederum machte in dem unterm 4. Januar eingereichten Revisionsgesuche namentlich folgende Gesichtspunkte geltend: „Nach dem Tenor Ihrer Schlussnahme vom 25. December 1875 scheinen Sie die Zweckmässigkeit und Billigkeit des in § 11 der Polizei-Verordnung niedergelegten Systems und Repartitionsmodus ausdrücklich anzuerkennen und zur Verweigerung der Genehmigung lediglich durch constitutionelle Bedenken bestimmt worden zu sein.“

„Gerade in letzterer Beziehung nun aber gestatten Sie uns, die nachfolgenden Momente Ihrer nochmaligen Erwägung zu unterstellen.“

„Die Frage, ob und in welcher Einschränkung den Eisenbahngesellschaften zum Zwecke der ihnen obliegenden Handhabung der Bahnpolizei eine Disciplinar-Competenz eingeräumt werden soll und darf, wird nach der, der neueren Bundesgesetzgebung überhaupt und speciell dem Art. 32 des Gesetzes vom 23. December 1872 zu Grunde liegenden Ansicht von dem Bunde gelöst: „Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Gesellschaften ob.“ In welcher Art der cantonalen Polizei die mit der Ausübung ihres Aufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse zu wahren sind, darüber entscheidet wiederum der Bund. „Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der betreffenden Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Bundesrathes zu unterlegenden Reglementen aufgestellt.“

„Es ist daher allerdings das Recht der Eisenbahnangestellten gestützt auf die bundesrätlich genehmigten Bahnpolizei-Vorschriften Bussen zu verhängen, nicht als ein „selbsttherrliches Recht der Gesellschaften“ zu betrachten, sondern den letztern von der „Staatshoheit“ übertragen worden, aber eben nicht von derjenigen der Cantone, sondern des Bundes, und zwar endgültig, so zwar, dass von diesem Augenblicke an nicht mehr zu erörtern ist, ob nach individuellen Begriffen des heutigen öffentlichen Rechtes der Bundesrat in Anwendung der ihm nach Art. 32 des Bundesgesetzes verliehenen Competenz richtig oder unrichtig gehandelt habe. Die Verantwortlichkeit ruht ausschliesslich und allein auf dem h. Bundesrathe und seinem Entscheide gegenüber könnten selbst cantonale Gesetzesbestimmungen nicht weiter in Betracht fallen, welche in der Vergangenheit (vor Erlass des Bundesgesetzes vom 2. Decbr. 1872), da die Eisenbahnhoheit in dieser Materie noch von den Cantonen ausgeübt war, das Verhältniss vielleicht nicht in gleicher Weise geordnet hatten. Mit andern Worten: von nun an gelten die cantonal-zürcherischen Gesetzesbestimmungen eben bloss noch für die „cantonalen Polizei-Organe“ im eminenten Sinne des Wortes, welche Kraft der cantonalen Jurisdiction und Gesetzgebung aufgestellt oder als solche anerkannt sind, keineswegs aber für die „Bahnpolizeiangestellten“, deren Rechts- und Pflichtenstellung der Bunde bestimmt, resp. begrenzt hat. Insoweit ist die Frage ganz auf den Boden des eidgenössischen Rechtes gestellt.“

„Der § 8, nach welchem die „Angestellten der Bahnpolizei“ Uebertritten der Bahnpolizei mit einer Busse von Fr. 1—20 belegen dürfen, sowie der § 10, gemäss welchem

*) Der § 1058 lautet:

„Die Gemeinderäthe bilden aus den von ihnen bezogenen Bussen (soweit nicht besondere Gesetze oder Verordnungen eine andere Verwendung derselben vorschreiben) eine Cassa, welche am Ende eines jeden Jahres folgendermassen zu vertheilen ist:

1. 5% erhält der mit dem Incasso beauftragte Beamte;

2. 30% dürfen zur Belohnung der Polizeiangestellten verwendet werden;

3. Der Ueberrest fällt in das Gemeindegut, kann aber auch nach Abzug der Baarauslagen (Zeugengebühren, Porti, Gefängnisskosten u. s. w.) durch Beschluss der Versammlung der politischen Gemeinde andern öffentlichen Gütern, wie insbesondere dem Armengute, überlassen werden.“

die Strafverfügung der Bahnpolizei in Rechtskraft übergeht, wenn nicht innerhalb 14 Tagen die Ueberweisung an den staatlichen Polizeirichter verlangt worden ist: sie sind bereits bundeshoheitlich genehmigt.“

„Einzig in Bezug auf die fiscalische Seite oder darüber, wiefern der Ertrag der Bussen zu Handen der Unterstützungs-casse der Eisenbahngesellschaft soll beansprucht werden dürfen, hat der Bundesrat die Zustimmung der Cantone vorbehalten. Den Zweck der Eisenbahnpolizei fand er durch die den Eisenbahngesellschaften eingeräumten Befugnisse hinlänglich gewahrt, während der Bundesrat hinwiederum den Character einer „staatlich übertragenen Function“ dadurch ausprägen zu sollen geglaubt hat, dass er das „Product der Bahnpolizei“ aus Rücksichten der Zweckmässigkeit, dem cantonalen Fiscus beliess bezw. die Disposition über eine angemessene Anzeigebühr oder Prozesskosten-Vergütung den Cantonen vorbehielt.“

„Hiemit glauben wir unmassgeblich den vollen Nachweis dafür erbracht zu haben, dass der § 1058 des Gesetzes betreffend die zürcherische Rechtspflege, sofern sich derselbe eben nicht auf das eidgenössisch geordnete Verhältniss der Bahnpolizei bezieht, wenigstens kein Hinderniss bilden kann, die in § 11 der Polizei-Verordnung vom 8. December 1875 vorgesehene Repartition der Bahnpolizei-Bussen anzuerkennen, wie denn auch die übrigen (9) Cantone, mit theilweise gleicher oder analoger Gesetzgebung in Betreff der „cantonalen Polizei-Organe“, ihre Zustimmung nicht versagt haben.“

Leider fand das einlässlich motivirte Revisionsgesuch vor dem hohen Regierungsrathe abermals keine Gnade, ohne dass übrigens der Wortlaut des zweiten Ablehnungsbeschlusses neue Gesichtspunkte darbietet.

Glücklicher Weise beschränkt sich das Ausnahme-Verhältniss einzig und allein auf eine, zwar für beide Theile gleich widerwärtige, Abrechnungs-Complication, während in der Hauptsache, was den Inhalt der Polizei-Vorschriften und das Verfahren anbetrifft, die Einheit dessen ungeachtet hergestellt ist.

* * *

Erklärung betreffend die Gotthardbahnenfinanzlage.

In dem jüngst veröffentlichten Schreiben der Direction der Gotthardbahn über die Finanzlage dieser Unternehmung an den hohen schweiz. Bundesrat wird hervorgehoben, dass der Kostenvoranschlag der internationalen Conferenz für die nun ausgeführten Tessinischen Thalbahnen sich auf einen solchen von mir aus der ersten Hälfte des vorigen Decenniums stütze und im weitern, dass den ebenfalls aus jener Zeit von mir herührenden Uebersichtsplänen für die Gotthardbahn, welche der Conferenz zur Ausarbeitung eines Bauprojectes zu Gebote standen, die ganz ausnahmsweisen Schwierigkeiten des Baues nicht zu entnehmen gewesen seien etc.

Nachdem ich auch von den in jenem Schreiben citirten Beilagen von Herrn Oberingenieur Hellwig vorläufig Einsicht genommen habe, glaube ich es besonders meiner amtlichen Stellung in dem bei der Gotthardbahn in hohem Grade interessirten Canton Zürich schuldig zu sein, in die Sachlage mehr Licht zu bringen, obschon die vielen Jahre seit meiner Inanspruchnahme für dieses Unternehmen und die zahlreichen inzwischen ohne meine Zuziehung stattgefundenen Expertisen und Conferenzen, mich jedenfalls von einer Mitschuld an der gegenwärtigen Finanzlage hinlänglich entlasten dürften.

Ich werde namentlich den Nachweis leisten:

1. Dass der Kostenvoranschlag der internationalen Conferenz vom Jahr 1869 über die nun ausgeführten Tessinischen Thalbahnen sich nicht auf den meinigen stützt, sondern dieser, vom Jahr 1864 herührend, bedeutend höher ist als jener.

2. Dass selbst der Voranschlag des Herrn Oberingenieur Gerwig vom Jahr 1873, auf mein Project reducirt, für den in den erwähnten Beilagen angeführten Theil, den Unterbau, noch viel weiter hinter dem meinigen zurücksteht.

3. Dass der Voranschlag des Herrn Oberingenieur Hellwig vom Jahr 1876 für die noch nicht erstellte schwierigste Tessinische Linie von Giubiasco über den Monte-Cenere nach Lugano für ein mit dem meinigen sehr nahe übereinstimmendes Tracé von gleicher Länge, gleicher Maximalsteigung und nahezu gleicher Gesammtunnellänge, verhältnissmässig wenig oder