

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

Artikel: Erklärung betreffend die Gotthardbahnfinanzlage
Autor: Wetli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4754>

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: 08.02.2026

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

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 Anschauung vom 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 Reglemente aufgestellt.“

„Es ist daher allerdings das Recht der Eisenbahnangestellten gestützt auf die bundesrätlich genehmigten Bahnpolizei-Vorschriften Bussen zu verhängen, nicht als ein „selbstherrliches 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 Bundesrath 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-Organen“ 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 Bund bestimmt, resp. begränzt hat. Insoweit ist die Frage ganz auf den Boden des eidgenössischen Rechtes gestellt.

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

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 Unterstützungscasse der Eisenbahngesellschaft soll beansprucht werden dürfen, hat der Bundesrath die Zustimmung der Cantone vorbehalten. Den Zweck der Eisenbahnpolizei fand er durch die den Eisenbahngesellschaften eingeräumten Befugnisse hinlänglich gewahrt, während der Bundesrath 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 Fiskus belies bzw. die Disposition über eine angemessene Anzeigengebühr oder Prozesskosten-Vergütung den Cantonen vorbehielt.

„Hiemit glauben wir unmässiglich 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-Organen“, 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 dessenenachtet hergestellt ist.

* * *

Erklärung betreffend die Gotthardbahnfinanzlage.

In dem jüngst veröffentlichten Schreiben der Direction der Gotthardbahn über die Finanzlage dieser Unternehmung an den hohen schweiz. Bundesrath 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 herrührenden 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 Hellwag 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 herrührend, 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 Hellwag 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 Gesamttunnellänge, verhältnissmässig wenig oder

*) Der § 1058 lautet:

„Die Gemeinderäthe bilden aus den von ihnen bezogenen Bussen (soweit nicht besondere Gesetze oder Verordnungen eine andere Verwendung derselben vorschreiben) eine Casse, 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.“

vielmehr gar nicht von meinem Voranschlag vom Jahr 1864 abweicht.

4. Dass die endlose Verzögerung der Tracirung und Kostenberechnung für die Gotthardbahn in der Unzulänglichkeit meiner Uebersichtspläne ebensowenig ihren Grund hat, als die ausserordentliche Ueberschreitung des Kostenvoranschlags der internationalen Conferenz für die Tessinischen Thalbahnen mit meinem Voranschlag in Beziehung zu bringen ist.

5. Dass übrigens der gegenwärtige Oberingenieur, Herr Hellweg, meine Leistungen für die Gotthardbahn als verdienstvolle in ehrenvoller Weise anerkennt.

ZÜRICH, den 26. Februar 1876.

Wetli, Cantonsingenieur.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 21. Februar 1876. Die schweizerische Centralbahngesellschaft ist in Anwendung vom Art. 19, Absatz 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 pflichtig erklärt, für das Jahr 1875 eine Concessionsgebühr von Fr. 100 vom in Betrieb stehenden Kilometer, im Ganzen also Fr. 24 800 zu bezahlen. Betreffend die Verbindungsbahn in Basel bleibt spätere Regelung des Verhältnisses vorbehalten.

Die vom Bundesrathe einberufene Commission von Architekten hat den 23. Febr. unter dem Vorsitz des Hrn. Bundesrath Droz das Bauprogramm für das Dependenzgebäude zum Bundesrathhaus durchberathen und mit ihren Bemerkungen dem Bundesrathe zurückgestellt, welcher nun die Ausschreibung der Pläne anordnen wird.

Cantone.

Basel. Für die vom Grossen Rath principiell bereits beschlossene obere Rheinbrücke zwischen dem Harzgraben und der Herrenmatte liegen zwei Projecte vor, ein horizontales und ein gegen Grossbasel mässig ansteigendes; das erstere ist das ästhetisch vielleicht schönere, aber auch kostspieligere (Mehrbetrag Fr. 180,000), das letztere ist das rationellere und von den s. Z. beigezogenen auswärtigen Experten empfohlene. Beiden Projecten (Gesamtkosten Fr. 2 100 000 bez. Fr. 2 300 000) ist gemeinsam, dass sie bloss zwei Strompfeiler haben und in leichter Eisenconstruction ausgeführt sind; bei der horizontalen Brücke ist die Zufahrt auf der Grossbaselseite ungleich schwieriger herzustellen als bei der ansteigenden Brücke. Für die Verbindung derselben mit dem Centralbahnhofquartier ist eine neue Strasse in Aussicht genommen, welche quer durch die Gärten zwischen dem obern St. Albangraben und dem Aeschenplatz führt.

Für die untere oder St. Johannbrücke schlägt das Baudepartement eine Lage vor, welche genau ebenso weit von der jetzigen Rheinbrücke entfernt ist als die obere am Harzgraben, nämlich die Mitte der St. Johannvorstadt in gerader Verlängerung der Schanzenstrasse; auf der Kleinbaselseite wird die Brücke hart neben dem Thüring'schen Hilfsspital ausmünden und dann eine directe Fortsetzung durch die Klybeckgüter bis zum badischen Bahnhof erhalten. Diese untere Brücke, welche sich in bloss halb so hohen Bogen als die obere Brücke über den Fluss erheben wird, braucht in Folge dessen drei Strompfeiler; auch sind für Erstellung ihrer Zufahrten kostspielige Expropriationen von Häusern in der St. Johann- und von Privatgärten in Kleinbasel nothwendig, so dass diese Brückenanlage trotz der an sich geringeren Baukosten ebenfalls mehr als 2 Millionen Franken kosten wird.

Wenn der Grosse Rath, wie vorausszusehen, noch in diesem Frühjahr seine Beschlüsse über den Bau der Harzgraben- und die definitive Lage der St. Johann-Brücke fassen wird, so kann bis zu Ende des Jahres 1878 die obere Brücke vollendet sein, während die Ausführung der untern erst in den Beginn des nächsten Jahrzehnts fallen dürfte.

Die Beschädigungen, welche das Hochwasser der Wiese angerichtet hat, sind sehr beträchtlich. Ein Theil des Wuhres hat bedeutenden Schaden gelitten; Quadersteine liegen zerstreut unterhalb desselben umher. Direct unterhalb der neuen eisernen Brücke hat die Zerstörung ganz bedeutende Dimensionen angenommen. Hier schuf sich die Wiese ein doppelt breites Bett und die Correctionen, welche unter der Leitung des Hrn. Ingenieur Schärfer Anfangs der Fünfzigerjahre so trefflich angelegt waren, mussten der Wucht des Stromes unterliegen. Hätte das Baucollegium nicht Vorkehrungen getroffen, so hätte die Wiese den Damm durchbrochen und sich ein neues Bett ausgewählt, das, der Lage nach hinter den Dammanlagen, durch den Erlenkpark hindurch sich gezogen haben würde.

Bern. Der Grosse Stadtrath beschloss, im Laufe des Jahres 1876 den letzten Rest des Bauleihens von Fr. 700 000 zur Emission gelangen zu lassen, weil der Moment günstig erscheint, da anzunehmen ist, dass nach allen den vielen Eisenbahn- und andern Krachen das Publikum sich sicher gerne bei einem soliden Anleihen betheiligen werde.

Am 24. d. Mts. starb in Bern der in weiteren Kreisen und auch im Auslande rühmlich bekannte Wasserbauingenieur B. Morell, erst 56 Jahre alt. Der Verstorbene hat noch vor wenigen Jahren bedeutende Arbeiten an den Hafenbauten in Pola bei Triest geleitet. Bei der Weltausstellung in Wien war er bei der Aufstellung der Maschinen thätig. Nach Bern zurückgekehrt, beschäftigte er sich lebhaft mit dem Projecte, der Nutzbarmachung der comprimierten Luft für das Kleingewerbe. Diese Idee ist bereits in Bern in das erste Stadium ihrer practischen Verwirklichung getreten. Leider war

es ihrem Urheber nicht mehr vergönnt, den weitem Erfolg seiner Anregung zu erleben.

Zürich. Aus den Sitzungen des zürcher. Cantonsrathes vom 21.—23. Februar. Der regierungsräthliche Antrag betreffend Ertheilung eines Nachtragscredits für einen Staatsbeitrag an die Kosten der Entsumpfung des Regensdorfer Thaies wird genehmigt. Die Entsumpfung dieser Gegend hat statt der veranschlagten Fr. 81 000 bedeutend mehr als das Doppelte, nämlich Fr. 193 000 gekostet. Als Staatsbeitrag waren Fr. 10 000 bewilligt und es wird nun beantragt, diesen Beitrag auf das Doppelte zu erhöhen.

Ebenso der Antrag betr. Creditertheilung für die Reparatur der Stephansburg. Die Reparatur dieses Staatsgebäudes, wenn anders man es nicht dem Verfall entgegengehen lassen will, sei eine höchst dringliche. Die Kosten belaufen sich auf Fr. 25 000.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 22,50 M. Airola: 19,10 M. Total: 41,60 M., mithin durchschnittlich per Tag: 5,94 M.

Centralbahn. Der Gemeinderath von Thun klagt über die mangelhaften Einrichtungen der Eisenbahnstation Scherzligen am Thunersee; die Reisenden seien, weil kein Wartsaal vorhanden, genöthigt, die Ankunft oder den Abgang der Züge und Schiffe in einer offenen, Wind und Wetter ausgesetzten Halle abzuwarten; es wird deshalb verlangt, dass wenigstens ein Wartsaal daselbst errichtet werde. Die Eingabe wird der Bundesbehörde übersandt mit dem Begehren, dass die Centralbahn angehalten werde, die erforderlichen baulichen Veränderungen auf der Station Scherzligen vorzunehmen.

Suisse Occidentale. Der Weichenwärter bei Violette hatte seine Frau angestellt, für ihn den Dienst zu versehen. Als der Zug herankam, hatte sie erst die eine Barrière abgesperrt und glaubte nun noch über die Linie gehen zu können, um auch die andere reglements-gemäss zu schliessen. Sie wurde aber von einem Trittbrett erreicht und so heftig zu Boden geschlagen, dass man sie als eine Leiche aufhub.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	87,50	76,25	Gute Marken wie:			
Coltness	90,00	78,10	Clarence, Newport etc.	66,85	64,35	61,25
Shotts Bessemer	100,00	—	f. a. b. im Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 3	Kalt Wind Eisen	150,00		
Glegarnock	81,85	75,00	im Werk			
Eglinton	73,75	72,50				
f. a. b. Adrossan						
Ostküste	No. 1	No. 3	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	78,10	75,00	der Tagescours, sondern 1 Sch. zu			
Almond	77,50	75,00	Fr. 1. 25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	200,00—218,75	178,10—184,35
" best	237,50—250,00	162,50—168,75
" best-best	250,00—268,75	191,25—196,85
Blech No. 1—20	275,00—300,00	175,00—225,00
" " 21—24	312,50—337,50	—
" " 25—27	350,00—375,00	—
Bandeisen	250,00—275,00	—
Schienen 30 Kil. und mehr	168,75—175,00	156,25—168,25
franco Birmingham	im Werk	im Werk

Gesellschaft ehemaliger Studirender

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

1. Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.
2. Ein junger Maschinenzeichner nach Genf.
3. Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer chem. Fabrik in Genf.
4. Ein Professor für Strassen- und Wasserbau an ein österreichisches Polytechnikum.

Nachfrage:

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein jüngerer Landwirth.
5. Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das, Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.