

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 3

Vereinsnachrichten

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: 18.04.2026

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

Grundstückes herbeigeführte Minderwerth des Rechtgrundstückes mehr als ein Viertel des Werthes des letztern beträgt, die gänzliche Abtretung des Grundbesitzes gegen volle Entschädigung zu verlangen.

2. Dieses Recht des Bauunternehmers ist ein unbedingtes, indem weder in Art. 5 noch sonst in einer Bestimmung des erwähnten Bundesgesetzes eine Frist zu dessen Geltendmachung festgesetzt ist. Dasselbe kann daher nicht blos vor Schatzungscommission, sondern auch noch vor Bundesgericht in Anspruch genommen werden, zwar um so mehr, als sehr häufig der Bauunternehmer erst durch den Entscheid der Schatzungscommission oder den Antrag der bundesgerichtlichen Instructionscommission Veranlassung erhalten wird, von demselben Gebrauch zu machen.

3. Dagegen kann das Bundesgericht, sofern das Begehren um gänzliche Abtretung erst im Recursverfahren gestellt wird, nicht sofort über dasselbe resp. die dem Bauunternehmer obliegende Leistung entscheiden, weil der Art. 26 des erwähnten Bundesgesetzes ausdrücklich vorschreibt, dass die Ausmittlung der Leistungen, welche in Bezug auf die Entschädigung der Abtretungspflichtigen nach Inhalt des Art. 3 bis und mit 5 ibidem dem Bauunternehmer aufzulegen seien, durch die Schatzungscommission zu geschehen habe, sonach dem Exproprianten das unbedingte gesetzliche Recht auf einen vorgängigen Entscheid der Schatzungscommission zusteht, welches Recht ihm nur durch ausdrücklichen Verzicht verloren geht. Ein solcher Verzicht ist aber in vorliegendem Falle weder behauptet noch bewiesen worden.

4. Die vom Vertreter der Nordostbahn im schriftlichen Vorverfahren aufgeworfene Frage, ob der Entscheid über das der Bahngesellschaft durch Art. 5 leg. cit. eingeräumte Recht der Ausdehnung der Expropriation dem Bundesrathe oder Bundesgerichte zustehe, ist heute von den Parteien nicht ausdrücklich erörtert worden; nach ihren Ausführungen scheinen dieselben jedoch übereinstimmend der Ansicht zu sein, dass das Bundesgericht den Entscheid zu geben habe und es muss diese Ansicht auch hierorts getheilt werden, indem jenes Recht des Bauunternehmers mit dem Principe der Abtretung, wonach nur der nothwendige Grund und Boden beansprucht werden darf, überall nichts zu thun hat, sondern dem Exproprianten lediglich deshalb eingeräumt worden ist, um ihn vor übermässigen Entschädigungsansprüchen zu sichern, der Art. 25 des citirten Bundesgesetzes aber ohne Zweifel lediglich diejenigen Streitigkeiten dem Bundesrathe zur Erledigung zuweist, bei welchen es sich um die Anwendung des Enteignungsrechtes d. h. des Rechtes, das zu öffentlichen Unternehmungen nothwendige Grundeigenthum u. s. w. zu entziehen oder zu beschränken, handelt.

5. Wenn nun auch nach dem in Erw. 3 Gesagten, sofern die Eisenbahn auf dem Begehren der Gesamtabtretung beharrt, vorerst die Schatzungscommission die dem R. diesfalls gebührende Entschädigung zu bestimmen hat, so hindert dieser Umstand das Bundesgericht nicht, die dem Exproprianten für die blos theilweise Enteignung gebührende Entschädigung sofort definitiv festzusetzen, indem in dieser Hinsicht die Procedur vollständig und Expropriat auch berechtigt ist, für den bereits abgetretenen Theil seines Grundeigenthums Auszahlung des Gegenwerthes zu verlangen. Fällt der Entscheid der Schatzungscommission dann derart aus, dass Expropriat gemäss Art. 5 der mehrerwähnten Bundesgesetze sein ganzes Besitzthum abtreten muss, so ist die für die theilweise Enteignung bezahlte Summe einfach an der Entschädigung, welche R. für das ganze Besitzthum zu beanspruchen hat, in Abzug zu bringen. (Entscheid des B.-G. vom 24. Dec. 1875 in Sachen Rusterholz c. Nordostbahn.)

Die blosse Abschneidung eines Grundeigenthümers vom Seegebiete durch die Anlage einer Eisenbahn berechtigt denselben nicht zu einer Entschädigungsforderung gegen die Eisenbahngesellschaft.

I. H. in Horgen besitzt ein ca. 29 Jucharten grosses Grundstück, das zur Hälfte aus Lehm Boden besteht und bisher an den Zürichsee stiess, nunmehr aber durch die linksufrige Zürichseebahn vom See abgeschnitten wird. Nach H's. Behauptung wurde der Lehm bisher zu Schiff abgeführt und es finden sich

gegenwärtig im ehemaligen Seegebiet zwischen dem Bahnkörper und dem Lande des H. noch acht hölzerne Pfähle vor, welche die Ueberbleibsel einer Vorrichtung zum Verladen des Lehms in Schiffe gewesen sein sollen. — Da diese Vorrichtung in Folge Anlegung der Bahn nicht mehr benutzt werden kann, so fordert H. von der Eisenbahngesellschaft deshalb eine Entschädigung von Fr. 6000 und weitere Fr. 2000 für das durch die Bahnanlage ihm entzogene Recht, ausserhalb der Bahn Land im See anlegen zu können.

Beide Forderungen wurden vom Bundesgerichte verworfen; der Begründung des betreffenden Urtheils entnehmen wir folgendes:

1. Die erste Forderung des Recurrenten konnte nur insofern gutgeheissen werden, als demselben am Zürichsee ein Privatrecht des Inhaltes zugestanden hätte, dass er in demselben besondere Anstalten zur Verladung des Lehms halten dürfe. Diess ist nun keineswegs der Fall. Denn die vorhandenen acht hölzernen Pfähle könnten, auch wenn sie seit unvordenklicher Zeit bestünden, unter keinen Umständen den Beweis für die Existenz eines solchen Privatrechtes erbringen und etwas Weiteres liegt nicht vor. Es kann in dieser Hinsicht lediglich auf die Begründung des bundesgerichtlichen Urtheiles vom 16. September 1875 in Sachen Schneeli c. Nordostbahn verwiesen werden, in welcher ausgeführt ist, dass sowohl nach der zürch. Gesetzgebung als der Rechtsprechung der dortigen Gerichte nur solche bleibende Anstalten oder Vorrichtungen die Annahme eines besondern Privatrechtes rechtfertigen, welche nicht lediglich dazu dienen, die Jedermann zustehende gemeine Benutzung eines öffentlichen Gewässers zur Schifffahrt, zum Wasserschöpfen, Baden u. s. w. nach den individuellen Bedürfnissen des Betreffenden zu ermöglichen, sondern sich nur durch die Annahme eines besondern Privatrechtes erklären lassen und deren Duldung durch die Wasserpolizeibehörden auf die Anerkennung eines besondern Privatrechtes schliessen lasse. Um Begründung der erstern und nicht der letztern Art handelt es sich nun aber offenbar im vorliegenden Falle.

2. Was die Forderung des H. für angeblichen Entzug des Rechtes, ausserhalb der Bahn Land im See anzulegen, betrifft, so hat derselbe den Beweis dafür, dass ihm ein solches Recht zustehe, überall nicht erbracht, vielmehr geht aus den Acten das Gegentheil hervor.

3. Sowohl nach Art. 550 des zürch. priv. Gesetzbuches als nach Art. 29 des zürch. Gesetzes betr. die Benutzung der Gewässer und das Wasserwesen vom 11. April 1872 bedarf es zur Erweiterung der Seeufer (Landanlagen) die Bewilligung der Direction der öffentlichen Arbeiten. Das Recht auf Erstellung von Landanlagen im Seegebiet wird somit erst durch die von der Direction der öffentlichen Arbeiten zu ertheilende Concession erworben und nun hat Recurrent selbst zugeben müssen, dass er nicht im Besitz einer solchen Concession sei.

4. Mit Unrecht beruft sich Recurrent auf den ersten Satz. Der Art. 30 des letzterwähnten Gesetzes, wonach für Landanlagen der Eigenthümer des an den See anstossenden Grundstückes das Vorrecht hat. Denn einerseits ist dieses gesetzliche Vorrecht mit dem Recht auf Ausfüllung des Seegebietes nicht identisch, sondern hat offenbar nur die Bedeutung, dass gegen den Willen eines solchen Eigenthümers Landanlagen vor seinem Grundeigenthum nicht bewilligt werden dürfen und andererseits kann dasselbe nach der gleichen Gesetzesbestimmung gegenüber solchen Anlagen, mit denen ein öffentlicher Zweck verbunden ist, nicht geltend gemacht werden.

Nun ist aber die Eisenbahn unzweifelhaft eine Anlage der letztern Art. (Entscheid des B.-G. vom 24. Dec. 1875 in Sachen Hochstrasser c. Nordostbahn.)

* * *

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die Delegirtencommission des Vereins schweiz. Ingenieure und Architekten wird sich zur Berathung der Statuten Freitag den 28. d. in Bern versammeln.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der bisherige bauwissenschaftliche Verein (der im Jahre 1837 gegründet wurde, und aus Ingenieuren und Architekten bestand, aber seit vielen Jahren gar keine andere Thätigkeit an den Tag gelegt hat, als bauwissenschaftliche Zeitschriften zu halten), und der Ingenieurverein, der seit 1868 besteht und bis dahin, wenigstens im Winter, sich regelmässig alle 14 Tage versammelte, haben sich nun verschmolzen unter dem Namen: „Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.“ Die erste Sitzung des neuen Vereins hat den 13. d. stattgefunden. Sie war zahlreich; 28 Mitglieder von circa 60 waren anwesend. Nachdem das Comité bestellt und Herr Ingenieur Thormann zum Präsident gewählt wurde, hielt dieser einen sehr interessanten Vortrag über Kohlenproduction im Allgemeinen und über die Versuche, welche in der Schweiz gemacht wurden, Kohle zu finden. Hoffentlich wird in einer nächsten Sitzung die Frage, ob man Correspondenten für die „Eisenbahn“ bezeichnen wolle, behandelt werden, sowie die angeregte Frage der Concursarbeiten.

Das Comité ist nun folgendermassen zusammengesetzt:

Herr G. Thormann, Ingenieur, *Präsident.*
 „ J. Jenzer, Architect.
 „ C. Stettler, „
 „ F. Jahn, „ *Secretär.*
 „ M. Probst, Ingenieur.

Luzernerischer technischer Verein.

In der Sitzung vom 13. December hat Herr Gelbke, Berg-Ingenieur der Gotthardbahn, das Präsidium, das er während 3 Jahren bekleidete, niedergelegt, und wurde durch Herrn Stadtrath Wüst, der zugleich Präsident des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines ist, ersetzt.

Genfer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der Verein hat in seiner Sitzung vom 8. Januar, abgehalten unter dem Präsidium des Herrn Adolphe Gautier, Ingenieur, den Herrn Arth. Achar, Ingenieur in Genf, zu seinem Correspondenten für Ingenieurwesen, und Herrn Bourrit, Architect, zum Correspondenten für Architectur bezeichnet, dass somit zu erwarten steht, dass die „Eisenbahn“ über die bedeutende bauliche Thätigkeit Genf's in befriedigendster Weise zu berichten in der Lage sein wird.

Der Verein hat zur Vorberathung der in Nr. 26 des letzten Jahres und in Nr. 2 des laufenden Jahres allen schweizerischen Architekten vorgelegten Frage des Verfahrens bei „Ausschreibung von öffentlichen Concurrenzen zur Erlangung von Bauplänen“ eine Commission gewählt, bestehend aus folgenden Herren:

Monsieur Reverdin, père, architecte,
 „ Bachofen, „
 „ Fulpius, „

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Präsident Herr Bürkli-Ziegler, Stadtgenieur. In der Sitzung vom 15. December 1875 wurde über die Vor- und Nachteile der Anwendung des Shedbau für Schulhäuser discutirt; das vom Vorstand angesagte hierauf bezügliche Referat ist noch nicht eingegangen.

In der Sitzung vom 12. Januar hielt Herr Vojácec einen Vortrag über Barrieren und Eisenbahnsignale, wovon oben ein Auszug.

* * *

Communication sur la construction et l'exploitation des grandes gares à marchandises en Angleterre.

(Fait par M. de Cœne à la Société des Ingénieurs Civils à Paris.)

Au moment où l'on parle de modifier le service des marchandises à Paris, M. de Cœne a pensé qu'il y avait opportunité à parler des gares à marchandises.

Appelé plusieurs fois en Angleterre pour des études spéciales sur les chemins anglais, il avait été depuis longtemps frappé de la différence profonde qui existe entre nos gares et

celles des Anglais, la vivacité imprimée à tous les services, la rapidité d'enlèvement des marchandises dans les gares, et particulièrement le temps très-court qui sépare la livraison de la marchandise dans la gare d'expédition et la livraison de cette même marchandise au domicile du destinataire.

Lorsqu'on étudie les chemins de fer en Angleterre, et lorsqu'on les compare aux chemins de fer du continent, un point duquel il faut tenir grand compte,

1^o C'est le trafic énorme des chemins de fer anglais,

2^o Les habitudes du public,

3^o Le faible parcours des marchandises,

4^o L'absence de l'octroi et la liberté absolue dont jouissent les compagnies anglaises, au point de vue du camionnage.

Les Compagnies anglaises ont la faculté absolue de faire ou ne pas faire le camionnage, de recevoir en gare les marchandises ou de faire les expéditions de domicile à domicile.

La liberté laissée aux Compagnies anglaises a une importance considérable et leur donne des facilités beaucoup plus grandes pour imprimer aux divers services, dans les gares, la direction qui leur convient sans que le public puisse venir les troubler.

Les villes anglaises, en raison de la division des familles qui occupent généralement une seule maison, sont très-étendues, l'agglomération de la population est beaucoup moins grande que dans nos villes françaises. Dans les grandes villes, chaque Compagnie a plusieurs gares de marchandises. Cette multiplicité des gares de marchandises a pour but de diminuer les transports par camions, en amenant les marchandises le plus près possible de l'endroit où elles doivent être consommées.

Aussi, malgré les dépenses énormes nécessitées pour l'expropriation des terrains ou par les travaux d'approche, les Compagnies anglaises ne reculent pas devant les sacrifices les plus considérables, pour amener les marchandises le plus près du centre.

Ainsi par exemple:

A Liverpool, la Compagnie de London and North-Western a six gares de marchandises.

La Compagnie de Lancashire et Yorkshire, trois; le Midland, deux; le Great-Western, une gare.

A Londres, la Compagnie de London North-Western a, à elle seule, cinq gares de marchandises. L'une de ces gares est au centre de la cité, à 500 mètres de l'hôtel de ville (Mansion-House).

Quatre des gares du London et North-Western à Liverpool sont placées sur le quai, rive gauche de la Mersey, et distantes les unes des autres de 2,500 mètres environ; les deux autres sont sur la rive droite.

A Paris, les gares de la Chapelle, d'Ivry, de Bercy et des Batignolles sont à de grandes distances du centre de la ville, et les gares nouvelles qui ont été annexées aux anciennes, au lieu de se rapprocher du centre, tendent au contraire de plus en plus à s'en éloigner.

A l'origine, la ligne de Lyon en avait une seule, celle de Bercy; à cette gare on en a adjoint successivement deux autres, la gare de la Rapée et celle de Nicolaï, qui toutes les deux ont été construites en un point plus éloigné. Or, à cette augmentation des distances correspond l'augmentation des dépenses et les difficultés de camionnage. Tandis qu'il est extrêmement facile de faire parcourir un ou deux kilomètres de plus aux trains de marchandises, sans dépenses appréciables, un ou deux kilomètres de parcours en plus pour le camionnage créent des difficultés graves et coûteuses pour les Compagnies. Les Compagnies anglaises entrent au contraire résolument dans la voie du rapprochement, et plusieurs gares se construisent actuellement au centre de la Cité, pour arriver à diminuer jusqu'à la plus extrême limite les frais de camionnage.

Il est juste, toutefois, de faire observer que jusqu'à présent les Compagnies anglaises, dans ces gares centrales, usant de leur liberté, ne font pas d'arrivages, ni d'expéditions en gare; que tout le trafic, dans ces gares particulières, a lieu de domicile à domicile, de manière à ce que l'enlèvement des marchandises se fasse à mesure de leur arrivée. La marchandise d'expédition collectée, dans divers bureaux de Londres, est de la portée à la gare où elle est chargée immédiatement; les écritures faites