

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 24

Sonstiges

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: 10.02.2026

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

fertigen kann. In der Ueberzeugung, dass es sich bei der Entwicklung der Ortschaften in der That um ein solch wichtiges öffentliches Interesse handle, werden diese Eingriffe ertragen und Einsprachen dagegen von den Behörden zurückgewiesen.

Die Eisenbahnunternehmungen stellen sich nach dem bestehenden Gesetze und nach dessen Auslegung durch die Bundesbehörden vorwiegend als Privatunternehmungen heraus, bei welchen der Staat auf jegliches Eingreifen hinsichtlich der Zugsrichtung und der allgemeinen Ausbildung des Bahnnetzes verzichtet. Ganz abgesehen davon, ob eine oder mehrere Linien zwischen gewissen Ortschaften nothwendig oder rationell seien, ob Verkehrs- oder Concurrenzrücksichten ihre Veranlassung seien, wird diesen Privatunternehmungen eine für alle Fälle gleichlautende Concession ertheilt. Ausgehend von der Ueberzeugung, dass jegliche Bahn, welche die Concessionsbedingungen erfülle, auch einem gewissen Verkehr und daher einem öffentlichen Interesse diene, dessen Bedeutung zu untersuchen nicht nothwendig sei, wird diesen Unternehmungen die Expropriationsberechtigung ertheilt, wonach entgegenstehende Privatrechte gegen volle Entschädigung abzutreten sind.

Darf man sich dieser Anschauung für das offene Feld wohlfügen, so wird die Sache jedenfalls schwieriger, wo bei Ausführung der Bahnen die Interessen dieser Privatunternehmungen zu dem öffentlichen Interesse der Entwicklung der Ortschaften in Beziehung treten. Hier hat das Gesetz die Entscheidung in die Hand des Bundesrathes und zwar in erster Linie des Eisenbahndepartements gelegt. Da glaubte der Redner eine Verschiebung des rechtlichen Standpunktes, wie er sich aus den einleitenden Erörterungen ergiebt, beklagen zu sollen, und begründete diese Anschauung durch eine Reihe von Beispielen, welche sowohl die ältern als die neuern Bahnunternehmungen betreffen. Statt dass nach reiflicher Untersuchung und Anhörung der Beteiligten zwischen den Anforderungen der Privatbahnen und jenen der beteiligten Ortschaften entschieden würde, sei vom Eisenbahndepartement ein Verfahren eingeschlagen worden, als ob überall den berechtigten öffentlichen Anforderungen der Bahnen blosse Privatinteressen der Ortschaften gegenüberstehen würden, welche anzuhören nicht in der Stellung der Bundesbehörden liege, und denen Geltung zu verschaffen letztere weder Pflicht noch Recht hätten. Während also die Privatrechte der Einzelnen nach dem Gesetze nur gegen volle Entschädigung vor den Bahnunternehmungen zurückzutreten hätten, sei eines der wichtigsten Rechte der Ortschaften, nämlich die Sorgfalt für richtige Entwicklung so ziemlich in die Willkür der Eisenbahnen als Privatunternehmungen gelegt.

Die aus den angeführten Beispielen entstandene Ueberzeugung, dass es sich wirklich so verhalte, habe die Stadt gezwungen, sich über die hinsichtlich des Projectes einzunehmende Stellung von vornherein Klarheit zu verschaffen, was zu der Veranstaltung einer Expertise durch unbeteiligte hervorragende Techniker führte; es wird diese mit Unrecht als einer vorgefassten Meinung entspringende Parteiexpertise hingestellt.

Herr Bürkli spricht den Wunsch aus, es möchte das Verhältniss der Bahnen zu den Ortschaften und dessen Auffassung durch Eisenbahndepartement und Bundesrat gelegentlich zum Gegenstand einer Berathung im Schoosse des Vereines gemacht werden; zur vorliegenden Frage übergehend, sei seiner persönlichen Ansicht nach allerdings die ganze Anlage nur durch augenblickliche Concurrenzverhältnisse veranlasst, könne daher einer zukünftigen unparteiischen Kritik nicht Stand halten, und wäre mit geringerem Aufwande von Mitteln den Verkehrsinteressen viel besser durch eine blosse Localbahn gedient.

Herr Ingenieur Benz, als Mitglied des Comites der Bahngesellschaft Seebach-Zürich, anerkennt zwar die Richtigkeit der von Hrn. Ingenieur Bürkli gegen das eidg. Eisenbahndepartement gerichteten Anschuldigungen. Im Uebrigen stellt sich derselbe auf den Standpunkt der obgenannten Bahngesellschaft; sucht das Bedürfniss, die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Bahnanlage zu beweisen; schildert die Motive, welche der Gründung dieser Bahngesellschaft gerufen hätten; zeigt, wie dieselbe zuerst als selbstständige Bahngesellschaft aufgetaucht, sich aber nur an die, ähnliche Zwecke verfolgende Nationalbahn habe anschliessen können, da ihr Seitens der Nordostbahn von Anbeginn an alle möglichen Hindernisse in

den Weg gelegt worden seien. Es sei diess auch der Grund, warum von einer Mitbenützung des Oerlikoner Tunnels habe Umgang genommen und das Tracé über den Berg habe gewählt werden müssen. Er beweist die Richtigkeit des gewählten Bahntracés, da dasselbe durch die auf dem Uebersichtsplan weiss, d. h. unbebaut verzeichneten Stellen absolut vorgezeichnet gewesen sei. Endlich stellt er auch den übrigen hochgelegenen Ausgemeinden Zürichs in Aussicht, dass in nicht allzuferner Zeit durch ihr noch unüberbautes Terrain Eisenbahnen gezogen werden, um ihren Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und ihre Entwicklung zu fördern.

Herr Professor Culmann tritt für den Standpunkt der Experten in die Schranken und zeigt, nachdem er vorher einige von Herrn Pollaseck in nicht ganz zu billigender Weise für seine Zwecke ausgebeutete Angaben und Andeutungen der Experten ins richtige Licht gestellt hatte, wie die projecierte Bahn ihrem ganzen Character nach nie etwas anderes sein und werden könne als eine Localbahn, wie sie aller derjenigen Eigenschaften, welche zur Lebensfähigkeit einer Bahn als Grundbedingungen aufgestellt werden müssen, entbehre, und beweist durch Aufführung der effectiven Betriebskosten bei der Nordostbahn und der Uetlibergbahn die absolute Unmöglichkeit einer Betriebsfähigkeit der in Frage liegenden Bahn.

Herr Pollaseck vertheidigt sich gegen die ihm gemachten Vorwürfe, da er sich bewusst ist, in der ganzen Angelegenheit stets nur von dem objectiven Standpunkt des Technikers aus gehandelt zu haben. Im Uebrigen bleibt er bei seinem Project und hat die Ueberzeugung, dass dasselbe allen billigermaassen zu stellenden Anforderungen genügen werde.

Herr Referent fasst die bis dahin gefallenen Voten zusammen, zeigt wie die Gründe für Verwerfung des Projectes diejenigen für Annahme in bedeutendem Maasse übersteigen. Bedauert, dass der Verfasser des Projectes durch die bis jetzt gewaltete Discussion nichts gelernt und nichts vergessen zu haben scheine, und will denselben durch eine fernere einlässliche Entwicklung der gegen das Project anzuführenden Gründe zu einer bessern Ueberzeugung bringen. Die bereits sehr vorgerückte Stunde gestattet solches jedoch nicht mehr.

Nachdem noch Herr Bürkli über einige Aeusserungen replicirt hatte, wurde vom Referenten, unterstützt von Herrn Kantons-Geometer Gzentanner und Ingenieur Benz der Antrag gestellt, über diese Bahnanlage eine Preisconcurrenz zu eröffnen. Sie wurden jedoch von Herrn Ingenieur Bürkli und Blaser hierin bekämpft, welch Letzterer dagegen die von Herrn Bürkli gemachte Anregung, das in Sachen von Concessionsertheilungen und Plangenehmigung bisher beobachtete Verfahren Seitens der Bundesbehörden einer Besprechung zu unterziehen, zum Antrag brachte.

Auf die Anfrage des Herrn Präsident Locher wird ersterer Antrag fallen gelassen, der Letztere dagegen zum Beschluss erhoben.

B....r.

Errata.

In dem Artikel „Englischer Tarif-Import“ (siehe Beilage 3 zu Nr. 23 der „Eisenbahn“) ist zu lesen:

Seite 2 Zeile 23 von oben (rechts) reisst statt reiht
 „ 2 „ 20 „ unten(rechts) Einheit „ Gleichheit
 „ 3 „ 4 „ (rechts) Weg „ Werth
 „ 4 „ 42 „ oben (links) echt „ nicht.

* * *

Institut des Arts industriels.

Paris.

L’Institut des Arts industriels dont le but est d’encourager et de récompenser les efforts tentés dans les arts, dans les sciences et dans l’industrie, décernera en janvier un diplôme d’honneur et des médailles aux artistes, aux savants, ou aux industriels qui se seront spécialement signalés.

L’Institut des Arts industriels décernera aussi des médailles aux ouvriers, aux chefs d’ateliers ou de chantiers qui seront présentés par leurs patrons comme joignant une conduite irréprochable à une habileté reconnue dans leur travail.

