

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 6

Artikel: Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren?
Autor: St....n
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10224>

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: 16.01.2026

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

INHALT: Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren? — Neuerungen an Compound-Locomotiven. — Zur Controle der Locomotivkessel. Von R. Abt. — Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883. — Concurrenzen: für Entwürfe zu einem neuen Rathhaus in Wiesbaden; für Entwürfe eines Reichstagsgebäudes in Berlin; für Entwürfe einer Kirche in Meran (Süd-Tyrol). — Miscellanea: Herr Bauinspector H. Reese; Quaibaute in Zürich; F. Thormann von Graffenried, Ingenieur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein: Section Zürich. Stellenvermittlung.

Kann der h. Bundesrath die Eisenbahngesellschaften von der Beobachtung der cantonalen Baugesetze dispensiren?

(Schluss.)

II.

Wir wollen nun im Nachfolgenden das Votum des Herrn Fürsprech *Weber* skizziren, welcher die gegentheilige Ansicht vertrat:

Vorab sind bei der vorliegenden staatsrechtlichen Frage zwei Sachen scharf auseinander zu halten: „Die Enthhebung von den Pflichten des *Nachbarrechtes* und die Enthhebung von *Pflichten*, welche die *cantonalen Baugesetze dem Bauunternehmer überbinden*. Erstere wurzeln im Privatrecht, letztere im öffentlichen Recht.“

Was ersteren Punkt betrifft, so ist klar, dass die Eisenbahnen die Befugniß haben, Privatrechte zu verletzen und dass es den Bundesbehörden durchaus nicht zusteht, hiergegen aufzutreten. Dieses Recht ist ihnen zugesprochen durch das Expropriationsgesetz; die Expropriation ist ja selbst die flagranteste Verletzung des Privatrechts. Dafür ist aber den Eisenbahnen wieder die Entschädigungspflicht auferlegt; diese garantirt dem Privaten wieder das Aequivalent für die ihm entzogenen Rechte, seine Schadloshaltung. Sicherlich ist Eisenbahngesellschaften gestattet, Lebhäge, Senkgruben etc. direct an die Grenzen des Privaten zu versetzen, ohne dass der Bundesrath hierzu eine Bewilligung zu ertheilen braucht; dafür legt aber das Expropriationsgesetz ihr die Entschädigungspflicht auf und die wird in diesem Falle darin bestehen, dass die Gesellschaft verhalten wird, einen so breiten Streifen von dem Privatgrundstück zu expropriren, dass der Lebhag, die Senkgrube etc. wieder den gesetzlichen Abstand von der Grenze des Privatbesitzthums haben.

So weit die Frage das öffentliche Recht berührt, so ist hier zweierlei zu entscheiden: *Wer* hat die Genehmigung der Pläne auszusprechen resp. über dieselbe zu entscheiden und *nach welchen gesetzlichen Vorschriften* ist hierbei vorzugehen, ist nur das Bundesgesetz oder sind auch die cantonalen Gesetze zu beobachten?

Bezüglich der ersten Frage besteht kein Zweifel und auch kein Meinungsunterschied: Es ist der Bundesrath, welchem Art. 14 klar und deutlich die Competenz zuseidet, die Pläne der Eisenbahngesellschaften zu prüfen und über ihre Genehmigung oder Nichtgenehmigung zu entscheiden.

Bezüglich des zweiten Punktes ist Redner überzeugt, dass der Bundesrath absolut frei sei; derselbe schöpft sein Recht aus der eidgenössischen Gesetzgebung und nicht aus der cantonalen; er *kann* die cantonalen Gesetze achten, aber er hat *nicht die Pflicht*, es zu thun.

Früher war freilich die Ansicht vorherrschend, dass überall das cantonale Gesetz entscheide, wo dieses nicht selbst etwas an das eidgenössische Gesetz abtrat; das war die Ansicht im Staatenbunde. Wir leben aber gegenwärtig im Bundesstaate und um ein cantonales Gesetz wirkungslos zu machen, genügt die Thatsache, dass es mit der eidgenössischen Gesetzgebung im Widerspruch steht; es ist nicht einmal nöthig, dass dasselbe speciell ausser Kraft erklärt, abrogirt werde.

Die Frage ist schon zur Zeit Jonas Furrer's in diesem Sinne entschieden worden, indem der Bundesrath eine Entscheidung der Basler Behörden aufhob, durch welche ein Zollbeamter wegen Sonntagseinteiligung durch eine Amtshandlung gemäss den baslerischen Gesetzen bestraft worden war. Es liessen sich auch eine Menge Beispiele anführen, aus welchen die Unzukömmlichkeiten sich er-

geben, wenn in Sachen, die in den Kreis der eidgenössischen Gesetzgebung einbezogen sind, die cantonalen Gesetze beobachtet werden müssten.

Wenn gesagt wird, durch das Eisenbahngesetz habe man die grossen Eisenbahngesellschaften treffen und nicht die Befugnisse der Cantone schmälern wollen, so steht dies im Widerspruch mit dem Gesetze selbst; auf Botschaften und Commissionalberichte ist nicht viel Werth zu legen, da manchmal etwas in das Gesetz hineinkömmt, was in ersteren nicht enthalten ist. Das Eisenbahngesetz war eine schwierige Arbeit, da es eben die Cantonsouveränität verletzen musste und deshalb von den Föderalisten bekämpft wurde; um ihm zum Siege zu verhelfen, wurde der Schlachtruf angestimmt: es gehe gegen die grossen mächtigen Eisenbahngesellschaften. So und nicht anders sind die damaligen Botschaften aufzufassen.

Bezüglich der Frage der Feuersicherheit kommen in Betracht: Entfernung der Gebäude von einander und das Material, aus welchem sie erstellt werden. Wir haben hierüber Bestimmungen im bürgerlichen Gesetzbuche, im Brandassurancesgesetz und im Baugesetze, welche darauf abzielen, die Feuersicherheit für das Gebäude selbst und für den Nachbar zu erhöhen. Gegenüber dem Nachbar wird durch Ausserachtlassen dieser Bestimmungen, dadurch, dass sein Gebäude in eine weniger geschützte Lage gebracht wird, ein Privatrecht verletzt und für diese Verletzung kann der Private, wie oben berührt, auf anderem Wege Schadloshaltung, Entschädigung erlangen. Die Versicherungsgesellschaften aber können sich selbst schützen und solche Gebäude einfach von der Versicherung ausschliessen.

Wenn dann behauptet wird, durch den bundesrätlichen Entscheid werde ungleiches Recht, d. h. für die Eisenbahngesellschaften Privilegien geschaffen, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Gleichheit vor dem Gesetze nicht darin besteht, dass immer und unter allen Umständen das gleiche Recht angewendet werde, sondern dass unter gleichen Verhältnissen immer gleiches Recht zur Anwendung komme. Die Ungleichheit wäre vorhanden, wenn ein Privater, der eine Eisenbahn baut, genöthigt würde, in Stein zu bauen; dem ist aber nicht so, sondern unter diesen Voraussetzungen wäre auch einem Privaten gestattet, in Holz zu bauen. Auch im Expropriationsgesetz sind die Eisenbahnen mit den übrigen Privaten nicht gleichgestellt; die Bahn muss nur den Werth ersetzen, während der Privatmann gemäss Gesetz den zwei- bis vierfachen Werth zu bezahlen hat.

Mit allen diesen Gründen will der Redner nicht behaupten und beweisen, dass der Bundesrath an und für sich richtig entschieden habe und dass er nicht einen andern Entscheid hätte fassen dürfen, aber verpflichtet war der Bundesrath hierzu nicht und er hat innert der Grenzen seiner Competenz gehandelt.

Herr Dr. *Weibel* führt nun die oben skizzirten Erwägungen und Schlüsse seiner Abhandlung des Nähern aus und hebt noch speciell folgende Punkte hervor:

Nebensächlich ist jedenfalls die Botschaft des Bundesrathes zu dem Eisenbahngesetz, aber es ist doch immer wichtig, zu wissen, was diejenigen gedacht haben, die ein Gesetz machten. Dass der Schlachtruf, es gehe gegen die grossen Eisenbahngesellschaften, nur deshalb erhoben worden sei, um dem Gesetz zum Durchbruch zu verhelfen, sei denn doch nicht bewiesen und man dürfe auch solches den Räten nicht unterschieben. Die Gleichheit vor dem Gesetze sei durch den bundesrätlichen Entscheid wirklich verletzt, denn die Bahnhofbauten zeigen gegenüber den Privatgebäuden nicht mehr Abweichendes, als die verschiedenartigsten Privatgebäude unter sich, für welche doch alle das gleiche Gesetz Geltung habe, während das Bahnhofsgebäude hiervon ausgenommen sei.

Schrankenlos kann der Bundesrath bei der Plangenehmigung nicht sein und da kein eidgenössisches Baurecht existirt, so ist er an das cantonale gebunden, denn nur durch Bundesrecht kann cantonales Recht aufgehoben werden, niemals aber durch den Bundesrath.

Schliesslich theilte Herr Dr. *Weibel* noch mit, dass ihm seit der Publication seiner Abhandlung bekannt geworden (aus Rönne's preussischer Baupolizei), dass auch in Preussen die ministerielle Genehmigung der Baupläne einer Eisenbahn den ortspolizeilichen Consens nicht ersetze (von einem Anwesenden wird das Gleiche von Oesterreich bestätigt); er glaubt, dass ein so durchgreifendes Recht der Centralbehörde, wie es Herr *Weber* dem Bundesrath vindicirt, sonst eher für preussische als für schweizerische Rechtsverhältnisse anzunehmen wäre und erkennt in jener Thatsache einen Beweis

dafür, dass der Bundesrath in dieser Frage ohne Noth eine Competenz für sich in Anspruch genommen, die er nicht besitzt.

In der nun folgenden freien Discussion ergreift vorerst Herr Baudirector *Wüest* das Wort. Er gibt einige Ergänzungen bezüglich der factischen Verhältnisse in Luzern. Der bisher bestandene Bahnhof wurde 1857 erbaut, als wir noch kein Baugesetz hatten; die jetzt ausgeführten Vergrößerungen sind dem bestehenden Baugesetze gemäss in gleiche Linie mit einem Neubau zu stellen und es war deshalb die Stadtbehörde verpflichtet, zu verlangen, dass hierbei die baupolizeilichen Vorschriften beachtet werden.

In der Hauptfrage geht er mit Herrn Dr. *Weibel* einig und findet, der Bundesrath sei verpflichtet, die Baugesetze der Cantone zu achten, da ein gleichartiges eidgenössisches Gesetz nicht existirt.

Die baupolizeilichen Vorschriften sind nur im Interesse des öffentlichen

Wohles aufgestellt und es kann unmöglich in der Absicht des Gesetzgebers gelegen haben, die Eisenbahnen von der Beobachtung derselben zu dispensiren. Insbesondere ist die Vorschrift des Massivbaues für Städte eine absolute Nothwendigkeit und es kann jedenfalls nicht angedacht werden, dass der Bundesrath den Eisenbahnen gestatte, durch Nichtbeachtung dieser Vorschrift die Brandfackel mitten in die Städte zu tragen. Diese Vorschrift kann nicht auf gleiche Linie gestellt werden mit einer, localen Anschauungen entspringenen, Vorschrift, wie die berührte Verordnung der Basler

Behörden über Sonntagsheiligung, denn diese Bauvorschrift existirt überall, weil sie eine Lebensbedingung der Städte ausdrückt, und dies kann der Bundesrath nicht ignoriren.

Schadloshaltung durch eine Entschädigungsforderung ist eine Unmöglichkeit, da der Holzbau vollständig ausserhalb der Voraussetzungen unseres Baugesetzes liegt. — Doppeltes Recht wird durch die Entscheidung des Bundesrathes wirklich eingeführt, denn die Rücksichten, die hier massgebend sind, sind für alle Bauten die gleichen, es sind die Rücksichten für das öffentliche Wohl und diese sollten eben für alle massgebend sein.

Es betheiligten sich noch drei weitere Redner an der Discussion und wir wollen hier nur noch das Votum des Herrn Ingenieur *Largin* speciell hervorheben, welches betonte, dass die Vereinheitlichung der Vorschriften für den *Hochbau* der Eisenbahnen zu Unzukömmlichkeiten führen *müsse*; die einzelnen Baugesetze sind überall der Ausfluss der localen Bedürfnisse, Material und Bauart müssen sich nach den localen Verhältnissen richten; diesem allem kann aber nicht mehr Rechnung getragen werden, wenn alles unter einen Hut gebracht wird.

St....n.

Neuerungen an Compound-Locomotiven.

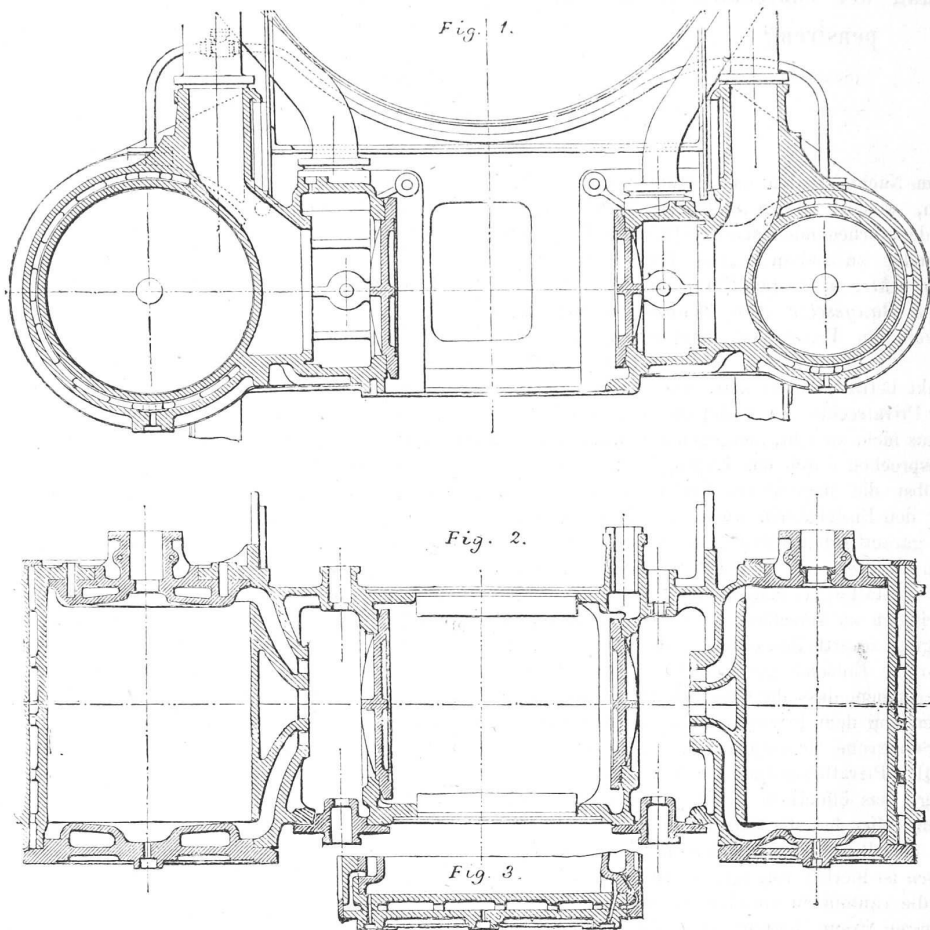
Herr Ingenieur A. Mallet in Paris, dessen Compound-Locomotiven in Bd. XIII, Nr. 24 und 25 unserer Zeitschrift beschrieben sind, hat an denselben eine Verbesserung angebracht, die darauf hinzielt, der durch die Expansion verursachten Abkühlung der Cylinderwände entgegen zu wirken, indem er die beiden Cylinder mit einer Dampfschicht umgibt. Wir entnehmen die bezügliche Anordnung einer im „Engineering“ erschienenen Darstellung und Beschreibung.

Fig. 1 stellt einen Verticalschnitt und Fig. 2 den durch die

Cylinderaxen geführten Horizontalschnitt dar, während durch Fig. 3 ein Längsschnitt des unteren Theiles des grossen Cylinders gegeben wird. Der letztere zeigt die Verbindung der cylindrischen

Umhüllungsflächen mit dem Cylinderboden, sowie die Anordnung der Reinigungshähne. Der grosse Cylinder hat einen Durchmesser von

600 mm., der kleine einen solchen von 420 mm., der Kolbenhub beträgt 600 mm. Die Umhüllungsräume werden durch die in Fig. 1 angegebenen Zuleitungsröhren direct vom Kessel aus mit Dampf gespiesen und das sich bildende Condensationswasser wird durch einen besondern Purgirhahn abgelassen.



Masstab 1 : 20.

Vorteilhaft erschiene es, wenn dieses sich jedenfalls reichlich bildende Condensationswasser nicht verloren ginge, sondern durch eine besondere Pumpe wieder dem Kessel zugeführt werden könnte. Denn abgesehen davon, dass eine derartige selbstthätige Vorrichtung jedem anderen von der Aufmerksamkeit des Locomotivführers abhängenden Apparate vorzuziehen wäre, liegt schon in der Zurückführung dieses Wassers von hoher Temperatur ein nicht zu unterschätzender Vortheil.

Zur Controle der Locomotivkessel.

Von R. Abt.

VI. Periodische Kesselprüfungen.

Die projectirte *Verordnung über die technische Einheit im schweizer. Eisenbahnwesen* schreibt in ihrer Redaction nach dem Protocoll der Conferenz des Eisenbahndepartements und der Bahngesellschaften vom 2. Februar 1881 vor:

„§ 57. *Periodische Kesselproben.* Die erste Probe eines jeden