Verhandlungen der Bundesversammlung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 21

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2138

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE
EISENBAHN
Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

LE
CHEMIN DE FER
Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 17. November 1874. No. 21.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer" paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Prioritätsrechte. — Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial. — Schnellzüge und continuirliche Bremsen (Fortsetzung). — Wagenclassen. — Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission (Schluss). — Jurisdiction. — Amerikanische Eisenbahnen. — Transportable Gütercoupés. — Das Raumsystem und das Classificationssystem im Eisenbahn-Tarifwesen. — Vertrag über den Ankauf der Zürichsee-Dampfboote durch die Nordostbahngesellschaft. — Gotthardbahn: tessinische Thallinien. — Betriebsergebnisse: Lausanne-Echallens; Rigibahn. — Eisenbahncarte Oesterreichs. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Courszeddel. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Nationalrath. (Sitzung v. 12. u. 13. Nov.) Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. Den Entwurf des Bundesrathes und die zugehörige Botschaft hat die „Eisenbahn" bereits in Nr. 16 in extenso mitgetheilt. Die Anträge der nationalräthl. Commission boten keine prinzipiellen Abweichungen, und so war auch die Discussion allgemein kurz gehalten. Referenten der Commission: HH. Kaiser und Challet-Venel. Art. 1. Verpflichtung der öffentlichen Bahnen, Privatgeleisen den Anschluss an ihr Netz und Circulation des betr. Privatbetriebmaterials auf ihren Schienen zu gestatten, sowie Verpflichtung des Privatgeleises, neben oder hinter demselben liegenden Etablissements analogen Anschluss zu gewähren. Hiezu fielen vier Amendements: 1) Der Anschluss soll nur bei Stationen und Bahnhöfen erfolgen (Dr. Escher), da ein Anschluss auf offner Bahn, den ein gewöhnlicher Bahnwärter überwachen müsste, die Sicherheit des öffentlichen Betriebes gefährden würde. Nachdem diesem Argument entgegen gestellt worden (Scherer, Dubs), dass in Ausnahmsfällen ein Anschluss auf offener Bahn absolut nothwendig sei, als Regel aber die Worte des Artikels: „soweit dies (der Anschluss) ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann", vollständig genügen, und nachdem auch die Commission nach nochmaliger Berathung der an sie zurückgewiesenen Artikel sich gegen diesen Zusatz ausgesprochen, wird derselbe mit 36 gegen 31 Stimmen verworfen. Ein Antrag (Scherer), den Anschluss zum Zwecke der Einmündung in Stationen und Bahnhöfen zu gestatten, als Amendement zum Antrag Escher, kam, nachdem die Commission ihn bei ihrer zweiten Berathung des Artikels fallen gelassen, nicht zur Abstimmung. 2) Das Betriebsmaterial der Privatbahnen soll in der Construction dem Material der öffentlichen Bahn entsprechen (Wirth-Sand), modificirt (von Scherer) dahin, dass das Material der Privatbahn nach allgemeinen technischen Regeln gebaut sein soll. Die Commission adoptirt diesen Antrag in erster Fassung, und ohne Discussion wird zugestimmt. 3) Der Anschluss an ein vorn liegendes Privatgeleise soll dem Geleise eines zweiten Etablissements nur ausserhalb der erstern Anstalt zu gestatten sein (Wirth-Sand), indem andern Falls der Betrieb dieses letztern allzusehr gestört würde, wenn mitten durch seine Gebäulichkeiten eine weitere Privatanstalt Fahrrecht erhielte; dem gegenüber wird geltend gemacht (Ziegler), dass oftmals hiernach ein hinteres Etablissement von der Hauptbahn ganz abgeschlossen würde, überhaupt aber die Aufsicht des Bundesrathes genügend bürge für billigkeitsgemässe Ausführung der beantragten Anschlussberechtigung an Privatgeleise, worauf, da auch die Commission sich gegen das Amendement aussprach, dasselbe dahin fällt. 4) Bei Anlage von Seitengeleisen für hinten liegende Etablissements soll dafür gesorgt werden, dass der Betrieb der vorn liegenden nicht gestört werde. Auch dieser Antrag (Wirth-Sand), aufgestellt, nachdem der sub 3) genannte dahin gefallen, wurde mit 28 gegen 21 Stimmen verworfen. — Art. 2. Aufsicht und Genehmigung der Pläne durch den Bundesrath. Recht der Inspection der Privatgeleise durch die Hauptbahn. Wird ohne Discussion angenommen. — Art. 3. Die Commissionsmehrheit, mit dem Bundesrath, sagt einfach, die privatrechtlichen Verhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter dem Rechte des betr. Cantons, während eine Minderheit (Kaiser, Challet-Venel) zufügt, es soll dies der Fall sein, „bis die Bestimmungen des eidgen. Expropriationsgesetzes auch auf die zwischen gewerblichen Anstalten und dem öffentlichen Eisenbahnnetz herzustellenden Geleise ausgedehnt werden."

Die Minderheit anerkennt also hiemit, dass zur Zeit das eidgen. Expropriationsrecht auf die Privatgeleise nicht anwendbar sei, von der Mehrheit aber wird es für incorrect betrachtet (Heer), dennoch auf eine allfällige künftige Expropriationsberechtigung hinzuweisen. Trete diese einmal ein, was übrigens von zweifelhaftem Nutzen, so werde hiemit der Mehrheitsantrag von selbst modifizirt. Allerdings wird zugegeben (Scherer), dass das gegenwärtige eidg. Expropriationsrecht wesentlich mangelhaft sei, sodass vielleicht bald das Bundesgericht die Initiative für die bezügliche Revision ergreifen müsse. In der Abstimmung wird der Artikel nach der Mehrheit angenommen, mit 42 gegen 34 Stimmen. Ein weiterer Antrag, dass das eidg. Expropriationsrecht auf Privatbahnen Anwendung finden soll, sobald dieselben öffentlichen Verkehr vermitteln (Zingg), wird abgelehnt, da die Privatgeleise, um öffentlich zu werden, einer Concession bedürfen und hiemit so wie so Expropriationsrecht erhalten (Scherer, Stämpfli), zudem auch das gegenwärtige Gesetz sich nur mit den Anschlussverhältnissen befasse (Heer). — Art. 4. Modification oder Beseitigung der Privatgeleise auf Anordnung des Bundesrathes, bei Veränderung der Hauptbahn oder beharrlicher Pflichtverletzung seitens des Eigenthümers der Privatbahn. — Ohne Discussion genehmigt. — Art. 5. Die Kosten der Anschlussanlage trägt der Eigenthümer der Privatgeleise, während die Ausführung auf dem öffentlichen Geleise von der Hauptbahn ausgeführt werden darf. Angenommen. — Art. 6. Der Wagentransport auf dem Privatgeleise ist Sache dessen Eigenthümers. Weiterer Betrieb bleibt dem Abkommen beider Parteien freigestellt. Angenommen mit einem Zusatz (Escher), wonach die Verpackung der Wagen von Seite des Etablissementsbesitzers nach den Reglementen der Hauptbahn zu erfolgen hat. — Art. 6 bis. Von der Commission neu vorgeschlagen, bestimmt: Verpflichtung des Eigenthümers der Hauptbahn, dem Besitzer des Privatgeleises Zahl und Art gewünschter Güterwagen behufs Beladung auf dem Privatgeleise zu überlassen. Freie Verständigung über Verwendung der Zugkraft der Hauptbahn auf dem Privatgeleise. Anzeige betreffend genannter Ueberlassung der leeren Wagen 3 Tage vor dem gewünschten Gebrauch (ausgenommen hievon Abkürzung der Frist durch den Bundesrath unter bestimmten Verhältnissen). Nachdem der Ausführung (Wirth-Sand), dass hiemit ein Privilegium für den Verkehr der Privatbahnen geschaffen werde, entgegen gehalten worden (Stämpfli), wie wenig der Zweck des Gesetzentwurfes durch blosse Bestimmungen über den technischen Anschluss und bei Mangel an aller Regulirung des Betriebes erreicht würde, wird der Antrag nach Fassung der Commission angenommen. — Art. 7. Bestimmung über die Zeitdauer der Ueberlassung der leeren Wagen (10 Stunden, mit Abrechnung der Nachtzeit, verschieden im Winter- und im Sommercurs). Ohne Discussion an-

genommen. — Art. 8. Die Taxbestimmungen. Nach dem Bundesrath werden für 1 Kilometer und 50 Kilogramm 1 Rp. gefordert, nach der Commission aber sollen je die Ansätze, welche unter den öffentlichen Bahnen an sich gelten, anerkannt werden. Letzteres wird (vgl. „Eisenbahn“ Nr. 17. Nationalrath) unbeanstandet genehmigt. Dagegen hat die Commission beantragt, bezügliche Anstände sollen vom Bundesrath erledigt werden, da es sich um Taxen handle, hiefür aber einzig der Bundesrath competent sei (Scherer), wogegen Dr. Escher Erledigung durch das Bundesgericht vorschlägt, da solche Anstände keineswegs Taxfragen, sondern privatrechtliche Entschädigungsforderungen betreffen. In der Abstimmung siegt mit 40 gegen 23 Stimmen letzterer Antrag. — Art. 10. Präsumtion für Beschädigung von Betriebsmaterial auf dem Privatgeleise, wenn der Eigenthümer der letztern es ohne Reclamation angenommen. Geltung des Transportgesetzes für den Betrieb auf der Hauptbahn, wobei der Eigenthümer der Privatgeleises die Stellung eines Absenders, resp. Empfängers einnimmt. Ohne Discussion angenommen. Ebenso Art. 11. Schadensersatzpflicht der Eigenthümer der Privatbahn für Beschädigung der Hauptbahn durch ungehörigen Betrieb. Geltung des Gesetzes betr. Tödtungen und Verletzungen auch für Privatbahnen, und Art. 12. Publication des Gesetzes. — Damit ist das Gesetz zu Ende berathen und geht an den Ständerath.

In der Sitzung vom 10. November erledigte der Nationalrath die in Nr. 18 der „Eisenbahn“ unter den Ständerathsverhandlungen genannten Eisenbahntractanden, überall in zustimmendem Sinn.

Durch die Beendigung der Berathung über die Militärorganisation sind die unter den Nationalrathsverhandlungen in Nr. 19 der „Eisenbahn“ genannten Bestimmungen über die Eisenbahncompagnien mit Zustimmung des Ständerathes definitiv von der Bundesversammlung aufgestellt. Wiederzusammentritt der Räthe am 7. December.

* * *

Prioritätsrechte. (Vom 19. October 1874.) Die Bundesversammlung, nach Einsicht eines Berichtes des Bundesrathes vom 10. Juni 1874 über die am 16/20. September 1873 ihm überwiesene Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, betreffend die sogenannten Prioritätsrechte schweizerischer Eisenbahngesellschaften,

in Erwägung:

dass die in einzelnen kantonalen Eisenbahnconcessionen eingeräumten Prioritätsrechte nur die betreffenden Kantone verpflichteten, bei neuen Concessionsertheilungen darauf Rücksicht zu nehmen;

dass nach dem Uebergange des vollen Concessionsrechtes auf den Bund jene Rechte als gegenstandlos dahingefallen sind, indem:

a. nach der damals bestandenen Eisenbahngesetzgebung des Bundes dieselben nicht in den Bereich der Prüfung und Genehmigung durch den Bund fielen;

b. die jetzige Bundes-Eisenbahngesetzgebung keine Bestimmung enthält, welche die volle Concessionsbefugniss des Bundes in Eisenbahnsachen beschränkt,

beschliesst:

In die Motion wird nicht eingetreten.

* * *

Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial. (Corr.) Der in Nr. 17, Nationalrathsverhandlungen, und Nr. 20 der „Eisenbahn“ mitgetheilte Bundesbeschluss eximirt den Zoll der Schienen für die erste Anlegung einer Bahn. Seither wurde der Bundesrath durch eine Anfrage der Rigi-Eisenbahn, ob die Zahnradstange nicht auch als Schiene zu betrachten sei, veranlasst, jenen Beschluss dahin zu interpretiren, dass genannte Zahnradstangen nicht unter den Begriff der Schiene fallen, also verzollt werden müssen. Wenn man als Begriff der Schiene das Merkmal aufstellt, es sei darunter diejenige Vorrichtung des Bahnkörpers zu verstehen, welche die Adhäsion vermittelt, so wäre allerdings die Zahnradstange auch unter das Wort Schiene zu fassen gewesen. Gegen eine solche Interpretation aber sprechen folgende Gründe: Erstens, vom technischen Standpunkte aus, besitzt die Zahnradbahn neben der Zahnstange auch noch Schienen, wie die gewöhnliche Bahn, so dass für sie ein spezielles Privileg aufgestellt worden wäre, sobald man noch eine weitere Vorrichtung neben den Schienen im gewöhnlichen Sinne zollfrei erklärt hätte. Solche weitere Vorrichtungen sind auch bei andern Bahnen, Drahtseilbahn u. s. w. für den Betrieb allerdings unerlässlich, aber, wie bei letzterem Beispiel sehr deutlich, mit Schiene im engeren Sinne nicht zu verwechseln. An Hand einer andern Interpretation könnte man sogar dazu kommen, auch das Rohr, durch welches die pneumatische Eisenbahn fährt, als Schiene und mithin für zollfrei zu erklären. Zweitens, vom Rechtsstandpunkt aus, stellt sich die Zollvergünstigung zweifelsohne als ein Privilegium dar, und Privilegien werden nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen immer streng und nie ausdehnend interpretirt, also dass, wo ein Zweifel waltet, die Entscheidung zu Ungunsten des Privilegirten ausfällt, hier also, sobald zugegeben werden muss, dass man betr. die Zahnradstange im Zweifel sein kann, Ausschluss derselben erkannt werden muss. Drittens, vom zollpolitischen Standpunkte aus, existirt zwischen Schiene und Zahnradstange eine Differenz, die so wie so nach den schweiz. Zollgrundsätzen eine verschiedenartige Behandlung der beiden Objecte erzeugen müsste. Während nämlich die Schiene ein einfacher gegossener Eisenstab ist, also gewissermassen Roheisen, besteht die Zahnradstange aus zwei Stangen, die durch sorgfältig gearbeitete Zähne mit einander verbunden sind, wobei dann diese Zähne noch durch Schrauben und Nieten sorgfältigst befestigt werden. Wir haben also in letzterem Falle verarbeitetes Eisen vor uns, das nach dem schweiz. Zolltarif bedeutend höher verzollt wird als Roheisen; eine Zollbegünstigung des letzteren kann daher auch von diesem Standpunkte aus keine gleiche Befreiung für ersteres herbeirufen. Aus diesen Gründen hat der Bundesrath mit Recht die Zahnradstange einfach auf den Tarif der zollpflichtigen Gegenstände für Eisenbahnbetrieb und -Bau verwiesen.

* * *

† Schnellzüge und continuirliche Bremsen. (Fortsetzung.)

III. Praxis der Bremsen. Wenn mittelst einer Bremsvorrichtung ein Eisenbahnzug aus einer grossen Geschwindigkeit zum plötzlichen Stillstande gebracht werden könnte, so müsste eine solche Vorrichtung als gänzlich unbrauchbar verworfen werden: Der plötzlich festgestellte Zug würde das Schicksal eines Zusammenstosses haben, ohne indessen gegen einen festen Körper — den entgegenkommenden Zug — anzuprallen, und die daraus entstehenden Folgen würden mit der Belastung und dem Quadrate der Geschwindigkeit zunehmen; die Wagenkästen würden von den Untergestellen losgerissen und in der Richtung der Fahrt mit deren Endgeschwindigkeit weiter und in einander geworfen. Auf der anderen Seite liegt es auf der Hand, dass bei irgend einem Zufall, welcher das Anhalten des Zuges auf möglichst kurze Distanz erfordert, jede Hinauszögerung der Retardationswirkung um so gefährlicher wäre, je schwerer der rollende Zug und je grösser dessen Fahrgeschwindigkeit ist. Aus diesen Betrachtungen ergibt sich der allgemeine Grundsatz, dass eine zweckmässige Bremsvorrichtung bei Erforderniss sofort mächtig wirkend eintreten und ihre ganze Wirkung in rapid anwachsender Progression zur Geltung bringen muss.

Bei Anwendung gewöhnlicher Bremsen, d. h. lediglich mit der Hand bewegter Spindelbremsen und bei Handhabung der auf den meisten Bahnen diessfalls bestehenden Vorschriften kann eine gleichzeitige, rasche Ingangsetzung und regelmässige Wirksamkeit sämmtlicher Bremsen niemals erreicht werden; denn um den Anforderungen der Theorie nur annähernd Genüge zu leisten, müsste jede Bremskurbel fortwährend mit einem Bremser besetzt sein, welcher auf das gegebene Bremssignal sofort zu bremsen hätte. In Praxi ist aber die Bedienung und folglich die Wirkung der Bremsvorrichtung eine hievon weit abweichende. Abgesehen davon, dass nur eine relativ kleine Procentzahl der im Zuge laufenden Wagenachsen wegen ungenügender Bedienung auf einmal gebremst werden können, liegt es mehr oder weniger in der Gewohnheit des Personals, sich in Ausnahmsfällen, wo ein Bremssignal ertönt, zuerst vor Bedienung der Bremse nach der Ursache der signalisirten Verlangsamung umzusehen; in einem andern Falle aber ist der Bremser zugleich als Conducteur mit der Billetscontrole beschäftigt und somit nicht sofort bei der Hand, wenn rasch gebremst werden soll.

Sowohl bei Wagen nach dem englischen 2-achsigen, als bei solchen nach dem amerikanischen 4-achsigen Bausystem können — wenn die Bremsvorrichtungen nicht zusammengekuppelt sind — mittelst einer Kurbel nicht mehr als 2 Achsen auf einmal gebremst werden. Wenn nun die Zahl der zur Bedienung der Bremsen erforderlichen Mannschaft nach der Zahl der im Zuge laufenden Wagenachsen normirt ist, in der Weise, dass z. B. auf je acht Achsen ein Bremser kommt, so ist einleuchtend, dass dieser beim Vernehmen des Bremssignals nur den vierten Theil des von diesen acht Achsen getragenen Gewichts sofort bremsen kann, und bei einer Adhäsion von $^1/_5$ beträgt somit die Grösse der entsprechenden Retardationskraft im günstigsten Falle bloss den 20. Theil der Wagengewichte. Die vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgearbeiteten Vor-