Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

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: 05.12.2025

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

INHALT: Zur Revision des Bundesgesetzes vom 23. Dec. 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen. — Die pneumatische Fundation der Aarebrücke bei Coblenz (Schluss). — Locomotive mit dreifacher Expansion. — Miscellanea: Central London Railway. Ueber das Electricitätswerk Hannover. Die Washington-Brücke über den Harlem-River in New-York. Jura-Simplon-Bahn. Schweiz. Landesmuseum in Zürich. Electrisches Licht im Kampfe mit der Gasbeleuchtung. Eidg. Parlamentsgebäude. — Concurrenzen: Rathhaus in Pforzheim. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zur Revision des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Die Volksabstimmung vom 6. Decbr. 1891 über den Centralbahnrückkauf ergab ein für das Eisenbahndepartement und dessen Stab höchst unerfreuliches Resultat, und wenn auch die Hauptursache der Verwerfung in dem zu theuren Ankaufspreise zu suchen ist, so muss doch angenommen werden, dass die allgemeine Unzufriedenheit mit den Verhältnissen im Eisenbahndepartement die Ursache der Verneinung des Rückkaufs bei einem grossen Theil der Stimmenden war. Von allen Seiten regnete es nunmehr Vorwürfe, gerechte und ungerechte, tendenziöse und objective, gegen das Personal des Eisenbahndepartements. Darunter sind es nur sehr wenige, welche darauf hinwiesen, dass eine Mitschuld dieser Zustände der Mangelhaftigkeit des bestehenden Eisenbahngesetzes zuzuschreiben ist, und dieses daher einer Ergänzung im Sinne der Vermehrung der Competenzen des Eisenbahndepartements und der Verantwortlichkeit desselben dringend bedarf.

Das Eisenbahngesetz vom 23. Decbr. 1872 hatte hauptsächlich den Zweck, der durch die Ertheilung cantonaler Concessionen eingetretenen Verwirrung zu steuern; letztere hat ja bereits dazu geführt, dass einzelne Bahnen nur bis an die Cantonsgrenzen, von da an aber nicht weiter gebaut werden konnten. Das Gesetz kam zustande unter dem Einflusse von Leitern der Privatbahnen, die damals in den eidgenössischen Räthen die erste Rolle spielten.

Man hatte dasselbe vortrefflich so eingerichtet, dass alle nöthigen Vorschriften von Seiten des Eisenbahndepartements gemacht werden können, ohne demselben jedoch *die Mittel* an die Hand zu geben, diesen Vorschriften Nachachtung zu verschaffen und dieselben rücksichtslos durchzuführen.

Welche Mittel stehen nämlich gemäss Gesetz im Falle von Renitenz einer Bahngesellschaft dem Eisenbahndepartemente zur Verfügung? Es sind dies nur die in Art. 28 und 34 erwähnten, d. h.: nach Art. 28 kann in gewissen Fällen die Concession als verwirkt erklärt und die Bahn versteigert, und nach Art. 34 kann bei Zugsverspätungen eine Busse bis auf den Betrag von 1000 Fr. ausgesprochen werden.

Erstere Bestimmung kam aus naheliegenden Gründen bis jetzt *nie* zur Anwendung; diejenige betreffend Zugsverspätungen nur in den letzten Jahren, und, wir geben zu, bei verschiedenen Fällen in einer Weise, die besser unterblieben wäre.

Man könnte einwenden, es sei von vorneherein anzunehmen, dass die Bahngesellschaften Verfügungen des Eisenbahndepartements oder des Bundesraths ohne weiteres Folge leisten, und es brauche daher keine weitern gesetzlich legitimirten Mittel, um bundesräthlichen Verfügungen Nachachtung zu verschaffen. Dem ist aber nicht so. Von einer grössern Zahl von Vorgängen ähnlicher Art, die uns bekannt wurden, führen wir als Charakteristik nur nachstehenden an: Eine unserer bestfrequentirten Bergbahnen mit Zahnradbetrieb war vor Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes (im Mai 1871) eröffnet und daher der Plan einer grössern Brücke dem Eisenbahndepartement nicht vorgelegt worden. Anfangs der achtziger Jahre fand daher eine Nachrechnung derselben im Auftrag des Inspectorates statt. Diese ergab für die vorhandenen Verkehrslasten zu schwache Dimensionen der Eisenconstruction; ferner zeigte die Untersuchung derselben eine sehr mangelhafte Auflagerung der eisernen Träger auf den eisernen Jochen. Eine vorgenommene Brückenprobe unter Beisein von Fachmännern ergab endlich, dass sich die eisernen Joche jeweilen in der Richtung des die Brücke befahrenden Zuges mitsammt dem Brückenoberbau stark bewegten. Vom Eisenbahndepartement wurde daher Abhülfe und Verstärkung mittelst geeigneter Constructionen verlangt. Hierauf grosse Entrüstung des damaligen (seither verstorbenen) Directors und kategorische Weigerung, die im Interesse der Betriebssicherheit verlangten Verbesserungen auszuführen, unter Hinweis auf die erheblichen Kosten, trotzdem die Gesellschaft jährlich 8% und mehr Dividende vertheilte. Einige Jahre später, als ein tüchtiger Ingenieur Director dieser Bergbahn wurde, führte derselbe die fortwährend vom Eisenbahndepartement verlangten Verbesserungen der Brücke sofort aus, indem er jede Brückenöffnung durch ein neues Joch in der Mitte unterstützte und die sonst nöthigen Aenderungen an der Eisenconstruction erstellen liess. Fruchtlos hatte also hier das Departement jahrelang gegenüber einer kleinen Bergbahngesellschaft Krieg geführt, ohne zu einem Resultate zu gelangen, und es hatten sich in Folge dessen zwischen den Angestellten des Departements und dem alten Director, welcher, weil Nicht-Techniker, kein Verständniss für die Sache hatte, unsagbar feindliche Verhältnisse entwickelt.

Was wäre nun in diesem Falle geschehen, wenn das Departement dieser Gesellschaft nach Art. 28 des Eisenbahngesetzes die Concession hätte entziehen wollen? Es hätte sich ein Process entwickelt und die Bahngesellschaft hätte, trotz Verfügung des Bundesrathes den Betrieb ruhig fortgesetzt. Der Ausgang des Processes wäre um so zweifelhafter gewesen, als sich die Bahngesellschaft auf eine alte, vor Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes ertheilte Concession stützte, zudem durch Expertisen eine momentane Gefahr hätte bestritten werden können; und doch lehrt uns der Brückeneinsturz von Mönchenstein, dass in derartigen Fällen *sofortige* Abhülfe, d. h. die Verbesserung und Verstärkung der Brückenconstruction absolut geboten ist.

Diese Brückenangelegenheit hatte dann noch ein Nachspiel im eidgenössischen Ständerath. Es handelte sich um Vermehrung des Personals der Controlingenieure, bzw. um die bezügliche Creditbewilligung, wobei ein der Bahngesellschaft sehr nahestehendes Mitglied des Rathes den Credit mit der Motivirung verweigerte, es werde schon zu viel in Sachen gethan, und die Bahngesellschaften unnöthiger Weise geplagt.

Aehnlich verhält es sich in einem Falle betreffend eine grössere Station, die wegen ihrer von Häusern umringten Lage ohne enorme Kosten nicht vergrössert werden konnte, deren Geleiseanlagen aber zur Bewältigung des im Laufe der Jahre gesteigerten Verkehrs nicht mehr genügten, so dass die Zusammenstösse daselbst chronisch zu werden drohten. Die desswegen vom Eisenbahndepartement fortwährend verlangte Centralstellung der Weichen und deren Verriegelung mit den Signalen konnte auch hier erst durchgedrückt werden, nachdem ein grösserer Unfall in Folge Zusammenstosses von Zügen stattgefunden hatte.

In gleicher Weise liessen sich noch viele Beispiele anführen, aus denen die Ohnmacht des Eisenbahndepartements in Folge ungenügender Gesetzesbestimmungen ersichtlich ist.

Aus diesem Grunde muss also, wie schon von Seite der Redaction dieser Zeitung in Nr. 1, Bd. XIX ganz richtig betont wurde, vor Allem das Eisenbahngesetz und die Verordnung vom 1. Febr. 1875 dazu in richtiger, den jetzigen Verhältnissen entsprechender Weise ergänzt werden.

Es dürfte hauptsächlich ein Gesetzesartikel geschaffen werden, welcher dem Bundesrathe gestattet, im Executionswege, und eventuell auf Kosten der Unrecht habenden Partei, gegenüber den Bahngesellschaften in Fällen vorzugehen, wo es die Betriebssicherheit absolut verlangt.