

Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 17

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2084>

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.

betreffenden Cantone zur Berücksichtigung bei neuen Concessionsertheilungen, so dass mit dem Uebergang des Concessionsrechtes auf den Bund sie als gegenstandslos dahinfallen. Zur Zeit ihrer Ertheilung war der Bund noch nicht mit dem Concessionsrecht betraut; als er dasselbe aber erhielt, wurden keine Beschränkungen der vollen Concessionsbefugnisse des Bundes aufgenommen. Für die Motion sprach, da auch der Motionsteller abwesend war, niemand. Ohne Discussion wurde der Commissionalantrag angenommen.

Nationalrath. Sitzung vom 7. October.

Erledigung der Frage betreffend Aufhebung der den schweiz. Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen. Nachdem in der Sitzung vom 27. Juni der Nationalrath diese Angelegenheit wegen Beschlussunfähigkeit nicht mehr hatte behandeln können, ward nunmehr, obgleich mittlerweile die Vergünstigung mit Ablauf des Termins (19. Juli 1874) dahingefallen, von der nationalrätlichen Commission ein bezüglicher Antrag eingebracht. Der Ständerath hatte mit Beschluss vom 24. Juni die Vergünstigungen auf weitere 10 Jahre ausgedehnt, aber auf die blossen Eisenbahnschienen beschränkt, der Nationalrath aber mit Beschluss vom 25. Juni den Bundesrath eingeladen, eine neue betr. Vorlage zu unterbreiten, immerhin beide in der Meinung, dass diese Zollerleichterungen sich nur auf die erste Anlage der von den Cantonen oder vom Bunde concedirten Eisenbahnen beschränken sollen. Nun aber, nachdem der Ständerath an seinem Beschlusse festgehalten, beantragte die nationalrätliche Commission Zustimmung. Im Schoosse des Nationalrathes wurde dieser Antrag angenommen, jedoch im Verlauf der Discussion dahin modificirt, dass festgestellt wurde, es soll diese Erleichterung auf dem Wege der Rückvergütung durch das eidgen. Zolldepartement stattfinden (Antrag Kaiser), indem auf solche Weise einzig eine genügende Controle über Ertheilung des Privilegiums ausgeübt werden könne. Zudem wurde der Bundesrath eingeladen (Antrag Bucher, amend. Weck), einen Tarif für die Zollbegünstigungen, resp. Zollrestitution auszuarbeiten. Andere Anträge, die Zollbegünstigungen per Kilometer der Bahn zu berechnen (Zingg), oder die Vergünstigungen bei allen Bahnen eintreten zu lassen, welche nicht 4 0/0 rentiren (Wirth-Sand), wurden verworfen. — Der Ständerath stimmte mit einer redactionellen Modification diesem Beschlusse bei und macht denselben also definitiv (bis 19. Juli 1884).

Nationalrath. Die vorberathende Commission des Nationalrathes hat den Gesetzesentwurf über die Verbindungsgeleise zwischen dem Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (vgl. „Eisenbahn“ Nr. 16) durchberathen und mit einigen redactionellen Aenderungen adoptirt. Nur in einem Punkte wird von ihr voraussichtlich ein veränderter Vorschlag eingebracht werden. Wenn nämlich der Entwurf des Bundesrathes in Art. 8 die Taxen auf 1 Rappen per Kilometer der Privatgeleise und 50 Kilogramm ansetzt, so schliesst er sich den bereits für Privatgeleise im Allgemeinen bestehenden Taxansätzen, immerhin aber dabei den Minimaltarifen an (meist Fr. 1 per Wagen, oft bis Fr. 3). Die Commission aber wünscht für die Privatgeleise dieselben Taxen aufzustellen, wie sie unter den Bahnen selber üblich sind, d. h. 1 Rappen per Axe und Kilometer. Damit wäre natürlich zugleich auch eine vollständige Umänderung der bisher üblichen Taxberechnungsart zwischen Eisenbahnen und Privatgeleisen nothwendig.

* * *

Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände. Unter dieser Ueberschrift haben wir in Nr. 15 unseres Blattes nach dem Winterthurer „Landboten“ die Klagsstiftung der Staatsanwaltschaft in Sachen Nordostbahn gegen ihre Barrierewächter in Winterthur mitgetheilt. Eine Einsendung der „N. Zürcher-Zeitung“ und die „Schweizerische Handels-Zeitung“ besprechen die Sistrung gleichfalls, und zwar in strengtadelnder Weise. Dies veranlasst uns, auch noch einige Bemerkungen zu dieser Sache nachzutragen.

Nach unserer Ansicht hat die Staatsanwaltschaft durchaus richtig verfügt. Von einem Justizmord eclatantester Art ist hier sicherlich keine Rede. Es ist richtig, dass in dieser Verfügung neue Rechtsanschauungen zum Ausdruck kommen, die aber, wie wir glauben und unten ausführen, ihre volle Berechtigung haben.

Auch die übrigen Auslassungen der „Handels-Zeitung“ gehen gewiss zu weit. Unvorsichtigkeit und Fahrlässigkeit unterscheiden sich denn doch wesentlich vom „gedungenen Mörder“. Es denke Jeder an seine eigene Vergangenheit, und er wird vielleicht des einen oder andern Falles sich erinnern, wo er es nur dem guten Glücke zu danken hatte, dass seine Fahrlässigkeit nicht schweres Unheil zur Folge hatte — und solche Erinnerungen stimmen doch etwas milder. So wenig wir sonst der vox populi nachzufragen gewohnt sind, so können wir doch in diesem Falle — und beim Recht muss man schliesslich doch an die Mehrheit appelliren — nicht umhin, zu constatiren, dass sich die öffentliche Meinung, der „Rechtssinn“ des Volkes, dieser milderen Auffassung zuneigt. Die Fälle sind nicht gar selten, wo der Urheber einer fahrlässigen Tödtung Geld genug hat, die Geschädigten durch Auszahlung einer Summe zum Schweigen zu bringen — ich erinnere mich nicht, dass Jemand desswegen über Justizmord geklagt hat, dass man

den Betreffenden nicht noch einige Monate oder Jahre an den Schatten setzte. Warum soll denn der arme Teufel, dessen Schuld, wie aus dem factischen Theil der citirten Verfügung hervorgeht, eine minime ist, brummen müssen!

Wir möchten aber das Hauptgewicht auf einen ganz andern Punkt legen. Die Eisenbahnen, und zum Theil auch die Grossindustrie, befinden sich in so durchaus neuen Verhältnissen, dass hier die frühern Rechtsregeln nicht mehr unbedingt Anwendung finden können. Wenn ich, einzelnes Individuum, das Herr über seine Handlungen ist, etwas thue, dann trage ich auch die ganze Verantwortlichkeit und der Richter weiss bestimmt, an wen er sich zu halten hat. Wenn ich, Angestellter einer Eisenbahn, nach rechts und links mit Reglementen umstelle bin, die jeden meiner Schritte regeln sollen und oft derart eingerichtet sind, dass ich das eine nicht befolgen kann, ohne das andere zu verletzen; wenn ich riskiren muss, ohne eigentliche Schuld, nur weil diese Reglementirerei es so mitbrachte, durch Bussen einen Theil des zum Unterhalt meiner Familie dringend nöthigen Lohnes zu verlieren oder gar entlassen zu werden; wenn ich nicht mehr als Mensch behandelt werde, dem man zutraut, dass er selbst von sich aus seine Pflicht so gut wie möglich thun werde, sondern unter geschwungener Peitsche durch die Barrieren von Verordnungen gejagt werde* — dann scheint es mir, hört meine Verantwortlichkeit zum guten Theil auf, und es würde wahrhaftig „allen Rechtssinn verletzen“, wenn man mich für alles Ungeschickte, was passiert, ganz und voll verantwortlich machen und mich die zum guten Theil von Andern eingebrachte Suppe allein hinunterwürgen lassen wollte.

Die Eisenbahn hat das Eigenthümliche, dass ihr Personal von zu oberst bis zu unterst, von der Direction bis zum letzten Bahnarbeiter eine zusammenhängende Kette bildet, derart, dass, so lange nicht ein aus bösem Willen hervorgegangenes eigentliches Verbrechen vorliegt, die Schuld eines Unfalles in der Regel sich auf eine ganze Reihe dieser Angestellten vertheilt, und dadurch für den Einzelnen sich mildert. Es wäre Unrecht, dann irgend Einen herausnehmen und an ihm ein Exempel statuiren zu wollen.

Nach der Erzählung des Unfalles, wie sie in der citirten Verfügung enthalten ist, wäre die Direction z. B. gar nicht ohne Schuld. Es genügt noch lange nicht, Reglemente zu machen, und Bussen und Strafen zur Nichtbeachtung zu verhängen. Die Direction hat sich wohl zu informieren, ob eine Durchführung der Reglemente nicht auf factische Unmöglichkeiten stösst; sie sollte, wie es anderwärts geschieht, durch passende und wiederholte Instruction, den Leuten die Vorschriften von Zeit zu Zeit wieder auffrischen und denselben Sinn und Zweck dieser Vorschriften auseinandersetzen; sie soll durch eigenes Bereisen der Linie oder durch besondere Inspectoren und durch die Bahnhofsvorstände eine beständige, nicht von Strafen, sondern von Mahnungen und Rath begleitete Controle ausüben, und nicht durch eigne Lässigkeit Uebelstände einreisen lassen und dulden, bis einmal ein Unfall die Gemüther wieder aufrüttelt. All das scheint nicht geschehen zu sein. Die erwähnte Verfügung sagt ausdrücklich: „Das ganze Personal des Bahnhofes bezeugt übereinstimmend, dass ohne dieses Mittel (das Abschneiden der Wagen) es unmöglich wäre, dem Verkehrsbedürfniss Genüge zu leisten. Es ist selbstverständlich, dass der Gipfelpunkt der Bahnverwaltung, dass der Betriebschef, resp. die Direction volle Kenntniss von diesen Verhältnissen hatte. Sie duldete es und wusste, dass es nicht anders gehe.“ Und weiter: „Die Verwaltung hat gewusst, dass kein Arbeiter einen halben Tag im Dienste bleiben könnte, wenn er die allerdings gegebenen Vorschriften buchstäblich erfüllen wollte; sie hat gewusst, dass entweder ihr Gesetz übertreten werden müsse oder dann der Dienst nur ganz unvollkommen gemacht werden könne. In Ansehung des Letztern hat sie zugegeben, dass das Erstere geschehe, und ihre Angestellten sind in der eigenen Gesetzesverletzung grossgezogen worden.“

Allem diesem widerspricht der Herr // nicht; er würde sicherlich nicht unterlassen haben, das Gegentheil anzuführen, wenn er nicht selbst von der Richtigkeit dieser Auslassungen der Staatsanwaltschaft überzeugt wäre.

Es sollte zwar keines solchen Apparates bedürfen, um zu beweisen, dass die Directionen fehlbare Menschenkinder wie wir übrigen Sterblichen sind. Ich weiss zwar wohl, dass sich die Directionen überall gerne für unfelhar halten und es hat mir dereinst ein Director wörtlich gesagt: „Die Direction irrt nie“. Es wäre aber doch gut, wenn dieselben anfangen würden, sich als Menschen zu betrachten, die auch irren können, und für solche Irrthümer gewiss ebenso gerne Verzeihung erlangen können, wie sich Jeder dieselbe selbst gibt.

Von diesem Standpunkte aus hätte sich dann vielleicht bei Anlass des Winterthurer-Unfalles die Direction gesagt: Auch wir und mit uns die ganze Reihe von Beamten durch den Stationsvorstand herunter tragen Mitschuld an diesem Unfalle. Auch wir hätten vielleicht Maassregeln treffen können und sollen, durch welche dieser Unfall verhütet worden wäre. Wir anbieten dem Geschädigten eine annehmbare Entschädigung und dürfen hoffen, dass dessen „Rechtssinn“ nicht verletzt werde, wenn wir auch nicht mit jener ganzen Kette von Beamten, an welchen möglicherweise einige Schuld gefunden werden kann, ins Zuchthaus wandern.

Diesen Standpunkt scheint uns auch die Staatsanwaltschaft in der erwähnten Sistrung eingenommen zu haben, und wir begrüssen dieselbe daher als einen Schritt weiter auf dem Wege, für diese neuen Unternehmungen, so sich Eisenbahnen nennen, das rechte „Recht“ zu finden.

* * *

Die sechste Versammlung der Techniker Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Fortsetzung.)

24. Als wirksamstes Mittel, das Fortbewegen des Schienengestänges ohne Einklinkungen zu verhüten, hat sich die Anwendung von schweren Winkellaschen erwiesen, in welchen die Einklinkungen angebracht werden können.

Kräftige Stosswinkel können in zweiter Reihe empfohlen werden.

Auch sogenannte Verstossplatten scheinen sich zu bewähren; es dürften jedoch noch weitere Erfahrungen abzuwarten sein, um hierüber ein bestimmtes Urtheil fällen zu können.

* Zum Nachlesen empfohlen: Die Bilder aus dem Eisenbahnleben im Feuilleton der „N. Z. Ztg.“ von Arn. Steinmann.