

Mittheilungen aus den Cantonen

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 15

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2060>

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.

systematisch zur Uebertretung von nur zum Schein gegebenen Vorschriften gedrängten Wagenwärter nur auf das Zeichen „Achtung“ hörten und die Anwesenheit des Barrierenwärters, nicht aber auf die Signalscheibe sahen, ob sie das ganze Geschlossensein der Barriere anzeige? Auch das hat die Inspection und die Verwaltung wissen müssen, und doch hat sie es geduldet, sie hat gewusst, dass kein Arbeiter nur 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.

Das Gegentheil beweist auch der Umstand nicht, dass in andern und im vorliegenden Fall das scheinbar schuldige niedere Personal entlassen wurde.

Im Gegentheil, dieser Umstand beweist nur, wie rücksichtslos eine Verwaltung gegen treue, langjährige Diener sein kann, wenn es sich darum handelt, gegenüber Behörden und Publikum den Schein zu wahren.

Unter diesen Verhältnissen also hat am 13. März d. J. der erste Wagenwärter K. die Anordnungen getroffen, den mit Steinen beladenen Wagen durch Abschneiden vom Güterbahnhof in den Personenbahnhof zu verbringen. Er liess durch B. den Wagen loskuppeln, das Locomotiv rückwärts gehen, nachdem vorher das Zeichen „Achtung“ gegeben worden, dann das Locomotiv anhalten und den vom Wagenwärter B. begleiteten Wagen auf dem dritten Geleise ohne Weiteres dahingleiten, während das Locomotiv vorwärts auf ein anderes Geleise glitt.

Zur Catastrophe selbst übergehend steht nun fest, dass auf das Zeichen „Achtung“ beide Barrierenwärter St. und S. insofern ihre Pflicht thaten, als sie ihre Barrieren zu schliessen begannen. S. wurde von der Vollendung seines Vorhabens abgehalten, indem er zur Weichenstellung für diesen Wagen auf der andern Seite der Strasse abgerufen wurde. St. hatte seine Barriere ebenfalls circa halb geschlossen als von der Stadt her — welcher Seite er den Rücken kehrte — einige Kinder herangelaufen kamen. Von St. und Anderen wurde „Halt“ gerufen, ein paar Kinder gehorchten. Anna Hauser mit dem offenen Schirm beschäftigt, und desswegen höchst wahrscheinlich weder den Mahnruf hörend, noch die herannahende Gefahr sehend, gelangt auf diess Geleis, wo der Steinwagen im schnellen Lauf daher kommt, sie erfasst und tödtet. Der Wagen war eben auf dem Strassengebiet, bevor die Barrieren ganz geschlossen waren. Es war ein einzelner bei der Feuchtigkeit des Materials unhörbar daherglitschender Wagen, wie sie stündlich ohne Barrierenschluss die gleiche Strasse passirten, unter der Aufsicht der gleichen als vorsichtig belobten Leute. Eine verhängnisvolle Unachtsamkeit, gepaart mit der Nothwendigkeit, dem Schirme Sorge zu tragen, verhindert die Anna Hauser ihre gefährvolle Umgebung zu prüfen, oder auch nur auf die Mahnrufe zu achten. Sie liegt todt am Boden, bevor sie vom Wärter mit Erfolg gemahnt werden kann.

Sollen die Barrierenwärter verantwortlich gemacht werden für den beklagenswerthen Tod des jungen Kindes? Etwa B., der im Begriff ist, auf das gegebene Zeichen seine Pflicht zu thun? Oder S., der wegen Sparsamkeit der Bahnverwaltung von der vollen Pflichterfüllung ab und an einen andern Posten gerufen wurde? — Sollen die drei andern bei dem verhängnisvollen Wagenschub beteiligten Personen der strafbaren Fahrlässigkeit beschuldigt werden? K. und E. die thaten was ihres Amtes war, oder etwa der Wagenwärter B.? — Wenn bei Jemandem strafbare Fahrlässigkeit gefunden werden könnte, so wäre es bei B., weil er nach seiner und anderer Wärter langer Gewohnheit den Strassenübergang auch diess Mal mit einem im vollen Lauf befindlichen Wagen passirte, als er sah, dass die Barrierenwärter begonnen, die Barriere zu ziehen. Es wäre aber geradezu gegen alle Gerechtigkeit, ja gegen alle Vernunft, wenn man dieses normale Verfahren, das durch den Dienstbetrieb nothwendig war und durch die Bahnverwaltung gefördert wurde, als ein fahrlässiges qualifiziren würde. Es ist doch wohl zu bedenken, dass diese Arbeiter von unten bis oben der Macht der Verhältnisse nicht Trotz bieten können.

Wenn es also unmöglich ist, irgend eine Person einer kriminell strafbaren Fahrlässigkeit anzuklagen, so kann auf der andern Seite nicht in Abrede gestellt werden, dass alle Anstalten, welche für das Publikum gefahrdrohend sind, zu solchem Dienstbetrieb und solchen Sicherungsmassregeln angehalten werden sollten, dass Unglücksfälle dieser Art nicht vorkommen könnten, und dass sie andernfalls zu einer empfindlichen Genugthuung verurtheilt werden sollten. Es müsste allen Rechts-

sinn verletzen, wenn man die Strafe und deren Folge von der starken Schulter der eigentlich Schuldbaren auf die schwache Schulter des kleinen Werkzeuges abladen würde.

Es wird

1. Die Untersuchung sistirt.

2. Mittheilung gemacht:

a. der Justizdirection zur Genehmigung;

b. der Anklagecommission mit dem Antrag auf Uebernahme der Kosten;

c. dem Damnfikaten gegen Empfangschein.

Der Staatsanwaltssubstitut.

Von der Justizdirection genehmigt

den 22. Sept. 1874.

(Aus dem Landboten.)

* * *

Mittheilungen aus den Cantonen.

Von der Ansicht ausgehend, dass es einerseits für die schweizerischen Cantonsregierungen von Interesse und Werth sein könnte, bezüglich ihres Vorgehens in Eisenbahnangelegenheiten in etwas nähere Fühlung zu treten, als es bis jetzt geschehen, und dass unser Blatt ein passendes Organ zur Vermittlung dieser Beziehungen sein möchte, dass es andererseits auch die meisten übrigen Leser unseres Blattes interessieren möchte, zu vernehmen, was von den Cantonsregierungen in diesen Sachen angestrebt und erreicht worden, haben wir die Tit. Regierungen um Mittheilung ihrer bezüglichen Verhandlungen ersucht. Bis dato haben uns die Tit. Regierungen von Zürich, Freiburg und Thurgau ihre freundliche Mitwirkung in angedeutetem Sinne zugesagt, und eben erhalten wir von der löbl. Direction des Innern des Cantons Zürich einen höchst verdankenswerthen Auszug aus ihren seit 1872 in diesen Angelegenheiten geführten Protocollen, aus welchen wir Folgendes entnehmen:

1) Bei Anlass der Vorlage des Winterfahrtenplanes der Nordostbahn durch deren Direction berichtete, auf Antrag der Direction des Innern, die Regierung unterm 30. October 1873 an das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement, wie folgt:

Der Regierungsrath glaube sein Augenmerk vorzugsweise darauf richten zu sollen, dass von den Eisenbahngesellschaften Züge eingerichtet werden, welche den Besuch der grossen industriellen Etablissements möglichst erleichtern; es sei nämlich klar, dass auf diesem Wege nicht nur denen, die von verschiedenen Landgegenden aus Arbeit in den betreffenden Etablissements suchen, der Zutritt zu denselben erleichtert, sondern dass den Arbeitern auch die Möglichkeit verschafft werde, ihren Wohnsitz auf weitere Distanzen hin zu verlegen; dadurch könne der doppelte Zweck erreicht werden, dass die Arbeiter nicht nothwendigerweise zunächst an den Etablissements sehr hohe Miethzinse bezahlen müssen, dass auf diese Weise aber auch vermieden werde, die Arbeiter in allzu enge Fabrikquartiere zusammenbringen, die in gesundheitlicher, wie in wirtschaftlicher Beziehung weder ihnen selbst, noch der Entwicklung unserer Industrie und den socialen Verhältnissen im Allgemeinen erspriesslich seien. Der vorliegende Plan habe im Allgemeinen diesen Verhältnissen in den Haupttrichtungen von Zürich und Winterthur Rechnung getragen; nur wäre zu wünschen, dass auf den Linien Romanshorn-Winterthur, Dielsdorf-Bülach-Zürich und Zug-Zürich Züge eingerichtet würden, die diesen Anforderungen ebenfalls entsprächen.

In ähnlicher Weise wird über den Winterfahrtenplan der Vereinigten Schweizerbahnen berichtet: „Es wären nach den eingezogenen Erkundigungen die in Betracht kommenden Etablissements zufrieden, wenn der Arbeitsantritt um 7 Uhr stattfinden könnte.“

Das schweiz. Departement des Innern habe eine ähnliche Anregung am 26. April d. J. abgelehnt; das Bedürfniss einer solchen Einrichtung erweise sich aber — gegenüber den in der Verfügung dieses Departements ausgeführten Gründen — aus geschehenen Erhebungen des Statthalteramtes Winterthur. Nach diesen erscheine es gar nicht stichhaltig, darauf abzustellen, welche Frequenz sich unter den bisherigen Verhältnissen gezeigt habe, sondern es müsse vielmehr auf die voraussichtliche Frequenz abgestellt werden, wenn die Züge im Sinne der gestellten Begehren eingerichtet würden.

Laut Zusage des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements v. 13. October 1873 erklärte darauf die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen, unter obwaltenden Verhältnissen dem Verlangen um Einführung eines Zuges auf der Linie St. Gallen-Winterthur, der den Arbeitern von Elgg und Räter- schen ermöglichen würde, spätestens um 7 Uhr Morgens in die industriellen Etablissements in Winterthur sich einzufinden

nicht, resp. nur unter der Bedingung entsprechen zu können, dass die betreffenden Etablissements für die Kosten eines Extrazuges einstehen; dass es nicht möglich sei, den ersten Zug von Rapperswil schon um 7 Uhr in Zürich eintreffen zu lassen. — Das Departement berichtet, es finde sich bei dieser Sachlage nicht veranlasst, gegen die projectirte Fahrordnung dieses Zuges weiter zu remonstriren.

Ebenso erklärte die Direction der Nordostbahn, dem Begehren, auch auf den Linien Romanshorn-Winterthur, Dielsdorf-Bülach-Zürich und Zug-Zürich Frühzüge für die Arbeiter einzuführen, keine Folge geben zu können. Diese Frage werde übrigens, berichtet das Departement, bei Behandlung des Postulates der Bundesversammlung auf Ermässigung der Taxen für Arbeiter in weitere Erörterung gezogen werden.

Unterm 7. Mai 1874 wurde dasselbe Begehren bezüglich der Vereinigten Schweizerbahnen wiederholt und von der Generaldirection dieser Bahn wieder ablehnend beschieden. Das Departement bemerkt hiezu: „Da die für die Linie Winterthur-Wyl seinerseits ertheilten Concessionen die Gesellschaft nur zu zwei täglichen Zügen in beiden Richtungen verpflichten, während in Wirklichkeit deren je fünf circuliren, so fehlen dem Departement legale Anhaltspunkte, um die Erfüllung des Postulats auf dem Zwangswege zu Stande zu bringen. Namentlich könne es nach wiederholter Prüfung des Wortlautes des Art 33 des Eisenbahngesetzes die Competenz zu weitem wirksamem Schritten in dieser Angelegenheit nicht entnehmen.“

* * *

Dorn, Alexander. Aufgaben der Eisenbahnen-Politik. Berlin, Julius Springer 1874.

Es ist heutzutage keine Frage mehr, dass alle jene Uebelstände, welche von einsichtigen Männern schon zum Voraus als die nothwendigen Folgen des Privatbaues und Privatbetriebes der Eisenbahnen prophezeit wurden, auch eingetroffen sind. Die Eisenbahndirectionen sorgen selbstverständlich für den Verkehr und die damit verknüpften öffentlichen Interessen nur so weit, als diese mit ihren eigenen Interessen parallel laufen; im Collisionsfall — und solche Collisionen kommen genug vor — ist für dieselben nicht das öffentliche, sondern nur das eigene Interesse massgebend. Die Sache wird durch den Umstand noch viel schlimmer, dass fast alle hervorragenden Männer in irgend einer Weise mit Eisenbahnen liirt sind, und dass es desswegen nicht möglich sein wird, mit irgend einer Gesetzgebung durchzudringen, durch welche die Interessen der Eisenbahndirectionen in irgend fühlbarer Weise gekreuzt, deren Macht in irgend nennenswerther Weise beschränkt würde. Der Druck der öffentlichen Meinung kann von einigem Einflusse sein; man darf in einigen neueren Kundgebungen des Bundesrathes wohl einige Rücksichtnahme auf diese öffentliche Meinung erkennen. Mit Verordnungen und Reglementen hilft man aber dem Uebel nicht ab, und weiter kann der Bundesrath nicht gehen. Von der Bundesversammlung aber ist dermalen keine Besserung zu erwarten, da dieselbe in ihrer Mehrheit in zu engen Verbindungen zu den bestehenden Eisenbahngesellschaften steht.

Es kann uns nicht einfallen, gegen irgend Jemanden hierin einen persönlichen Vorwurf zu erheben. Nachdem man im Jahre 1852 trotz aller vorangegangener Erfahrungen in andern Ländern, trotz aller Warnungen einsichtiger Männer schwach genug gewesen war, einigen ehr- und geldsüchtigen Köpfen zu lieb, die wohl erkannt hatten, was man als Eisenbahndirector alles machen könne, den Privatbau- und Betrieb decretirt hatte, war auch die Fortsetzung gegeben, und es konnten sich die Verhältnisse nicht wohl anders entwickeln, als sie sich bis jetzt entwickelt haben. Das Uebel aber ist da, und ist nicht nur bei uns da, sondern auch bei unsern Nachbarn, und schon lange Jahre dauert der Kampf der Vertreter der Interessen der Eisenbahngesellschaften und der Vertreter der Interessen des öffentlichen Wohls.

In den Reihen der Letztern finden wir den Verfasser des Buches, dessen Titel oben angegeben ist, den Chef-Redactor der „Triester-Zeitung“, Dr. Alex. Dorn. Im Jahre 1870 begann derselbe in einer Reihe von Artikeln im Pester Lloyd seine Thätigkeit in dieser Richtung, und er vertrat in der Folge seine Ansichten insbesondere auf den volkwirtschaftlichen Congressen zu Danzig und Wien. Die Quintessenz seiner Anschauungen und damit auch des vorliegenden Buches lässt sich in den Resolutionen geben, welche Dorn auf dem volkwirtschaftlichen Congress in Danzig eingebracht hatte; sie lauten:

1. „Eine befriedigende Abhülfe gegen die Uebelstände des heutigen Eisenbahnwesens ist nur von völliger Freiheit des Verkehrs auf den Schienenwegen unter Beachtung der technisch und sicherheitspolizeilich nöthigen Rücksichten zu erwarten.“

- a) 2. Zur Durchführung dieses Grundsatzes ist es nothwendig: dass das Eigenthum und die Verwaltung der Schienenwege an den Staat übergehe;
- b) dass der Staat selbst nur jenen Theil des Verkehrs besorge, dessen regelmässiger Betrieb — wie beim Postverkehr — vorzugsweise öffentlichen Interessen dient;
- c) dass das Befahren der Schienenwege mit geeigneten Verkehrsmitteln unter Beobachtung einer die allgemeinen Interessen wahren Betriebsordnung und gegen Entrichtung einer entsprechenden Vergütung für die Benutzung der Bahn Jedermann freistehe.“

Im ersten Abschnitte des Buches wird der verderbliche Einfluss skizzirt, welchen die Eisenbahngewalten in politischer Hinsicht ausüben, und von dem man auch bei uns Einiges zu erzählen weiss. Der zweite Abschnitt behandelt die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zum Publikum; es wird nachgewiesen, dass die durch die Concessionen festgestellten Tarifmaxima dem Publikum von gar keinem Nutzen sind, indem dieselben so hoch über den Selbstkosten, für deren Bestimmung die leitenden Gesichtspunkte gegeben werden, liegen, dass die wirklich eingehobenen Tarife ja nicht einmal an jene Maxima hinaufreichen. Ebenso schlecht ist das Publikum in der Betriebsfrage gegen die Willkür der Bahnen geschützt.

Die Verbesserungen und Erleichterungen, welche man aus der Concurrenz erwartete, sind nirgends eingetreten, da eine eigentliche, unmittelbare Concurrenz noch immer mit der Coalition, dem Kartell endigte, wodurch das Publikum nur noch schlechter gestellt wurde.

Besserung ist nur möglich, wenn die volle Verkehrsfreiheit auf der Bahn gewahrt, wenn Jedem gestattet wird, auf der Bahn zu fahren. Diese Idee der freien Bahn ist in der ersten Eisenbahnconcession schon niedergelegt worden und findet sich auch im Entwurf des neuen deutschen Reichseisenbahngesetzes. Die Möglichkeit der Concurrenz verschiedener Transportunternehmer auf demselben Schienenweg ist nicht nur zu wiederholten Malen in parlamentarischen Untersuchungen von Eisenbahn-Autoritäten zugegeben worden, sondern es finden sich auch auf dem Kontinente und in England genug Bahnstrecken, die von bis auf fünf Bahngesellschaften mit regem Verkehr ohne irgend welche Störung benutzt werden.

Eine unbeeinträchtigte vollständige Durchführung dieser Idee ist aber nur dann möglich, wenn die heute bei den Eisenbahnen bestehende Verbindung zwischen dem Eigenthum am Wege und dem Verkehrsbetrieb auf letzterm vollständig gelöst, der Weg vollkommen neutralisirt ist. Die Eisenbahn muss eine öffentliche Strasse werden, sie darf in Niemandes Eigenthum sein.

Die heutige Aufgabe der Eisenbahnpolitik ist sonach die Lösung des Traktionsmonopols der Bahneigenthümer. Vor Allem erscheint es als ernste und wichtige Pflicht derjenigen, denen die Wahrung und Vertretung öffentlicher Interessen anvertraut ist, einen Ausweg aus dem herrschenden Spiel und Streit der Opportunitäten zu suchen und sich über dieses wichtige Princip Klarheit zu verschaffen. Als Vorarbeit für die wirkliche Durchführung ist ein Betriebsreglement festzustellen, und das Bahngeld, die Vergütung für die Benutzung der Bahn zu fixiren. Die wirkliche Durchführung erfordert, dass der Staat die Bahnen ankaufe, was zwar grosse finanzielle Opfer erheischt, aber im Bereiche der Möglichkeit liegt. Derjenige Staat, welcher diese Rückkehr zuerst vollzieht, wird an der Spitze des wirtschaftlichen Fortschrittes stehen.

Man mag nun mit dem Verfasser über die Wirksamkeit der von ihm vorgeschlagenen Massregeln einverstanden sein oder nicht, jedenfalls wird diess Buch Jedem Anregung und Belehrung bringen; dasselbe wird besonders werthvoll und interessant durch die Menge von Citaten aus den englischen Eisenbahnkämpfen, die im Buche verstreut sind, und durch den Anhang, welcher den Bericht des englischen Parlaments-Ausschusses von 1872, den Bericht der Eisenbahn-Commission des Staates Massachusetts über Frachtwagen-Compagnien und Mr. Allport's Entwurf von Bestimmungen über die Durchführung von Fahrberechtigungen enthält.

* * *

Sicherheit der Züge. Bei Anlass der Besprechung des am 11. Sept. erfolgten Zusammenstosses zweier Züge auf der Great Eastern Railway gibt der „Engineer“ folgende Beschreibung des „Stab“-Systems: Dieser Stab ist nichts anderes als ein kurzer Stock aus Holz, den der Locomotivführer in seinem Besitz haben muss, bevor er mit seinem Zuge abfahren darf. Er behält ihn, bis er die erste Ausweichstation erreicht, wo eine kurze Strecke der Linie doppelt ist, und wo die Züge in beiden