Prioritätsrechte

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2139

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

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-