Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 8

Artikel: Bericht des schweizer. Bundesgerichtes über seine Geschäftsführung im Jahre 1874

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3709

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: 23.07.2025

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

beigebracht, dass der Damm vielleicht das schwerste Hinderniss ist, das noch beseitigt werden muss.

Der Damm hat bekanntlich den Zweck, die Höhen, welche das Thal von Ueken begrenzen, mit einander durch eine Erdauffüllung zu verbinden. Nun ist schon bei Anbeginn des Baues zu der Höhe des Dammes von 120 Fuss die Basis desselben zu gering erstellt worden; die auf solche Höhe aufgefüllte thonhaltige Erdmasse wurde bei anhaltendem Regenwetter so durchzogen und durchwässert, dass dieselbe in Bewegung gerieth und sich nach links und rechts weit über die ursprünglich angenommene Basis ausbreitete und fremdes Terrain bedeckte, das nach der Hand erworben werden musste.

Für den Durchlass der Staffeleggstrasse und des Ueker-Baches wurden massive Steingewölbe angebracht; der Druck der gewaltigen Erdmasse war indessen zu gross und so hat sich das Mauerwerk des Gewölbes auf der rechten Seite (gegen Frick hin) um einen Fuss gesenkt und wurde das Gewölbe derart verschoben, dass sich links Fugen öffneten, während rechts das Mauerwerk geklemmt wurde. Man hat nun ein Sohlengewölbe angebracht und ein sehr starkes Sperrgerüst in die Gewölbeöffnung eingelegt, auch hinter dem rechten Widerlager einen Stollen in den Damm getrieben, der noch jetzt sich in Arbeit befindet. Der rechte Seitenflügel musste abgebrochen und die Anschüttungen auf der Seite gegen Frick mussten eingestellt werden. Es ist zu wünschen, dass die Arbeit nun ihren Zweck erfüllen werde und der ganze Bau keine Verzögerung erleide.

Auch beim Waidhof zwischen Hornussen und Zeihen ist das Terrain in Bewegung, ebenso zwischen Stein und Mumpf.

Wer während der zwei letzten Jahre unser Thal bereist hat, der muss staunen über die Rührigkeit, die sich darin entwickelte. Das ganze Thal hinauf, bis auf eine Stunde seitwärts von der Linie entfernt, waren alle Dörfer, alle Häuser von fremden Arbeitern (meist Italienern) angefüllt, welche die einheimischen Arbeiter an Thätigkeit und Geschicklichkeit, ja auch in der Ausdauer weit übertrafen. Eine böse Sitte haben sie allerdings in das Thal gebracht, das wilde Raufen und Messerzücken, das sonst bei uns nicht üblich ist. Manche Schlägerei entstand und da und dort ist Blut geflossen. Verdienst für die Gewerbsleute aller Art gab es allenthalben und wurde bei dem bessern Lohn der Landwirthschaft manche Arbeitskraft entzogen, die jetzt zum heimischen Ackerbau und zur Pflege der Reben wieder zurückkehren wird.

Im Ganzen ging der Bau rasch vor sich und darf man sowohl der Oberleitung des Baues in Zürich, wie den ausführenden Technikern alle Anerkennung zollen.

* * *

Bericht des schweizer. Bundesgerichtes über seine Geschäftsführung im Jahre 1874. h. Von den beim Bundesgericht während 1874 anhängig gewesenen 448 Civilprocessen betraf weitaus die grösste Zahl Expropriations-Anstände, und zwar fallen von diesen 124 einzig auf den Canton Tessin. Demzufolge hatte die hiefür bestimmte Instructionscommission sich zweimal, im Frühling und im Herbst, zu Beaugenscheinigung der streitigen Localitäten nach Tessin zu begeben. Eine Reihe dieser Expropriationsprocesse, besonders der vor das Plenum des Bundesgerichtes gelangten, zeichnete sich vor den meisten Streitsachen dieser Gattung durch ihre materielle Erheblichkeit aus, indem es sich bei denselben öfters um Durchschneidung kostbarer Landgüter und Anlagen (besonders in Lugano, Bellinzona und Locarno), und wohl auch von Liegenschaften handelte, welche grossen Ziegeleien oder ausgedehnten Handelsgeschäften dienten, so namentlich in Balerna und Locarno. Da nunmehr die Expropriationen für den Bau der Gotthardbahn bezüglich der zunächst gebauten Strecken beinahe als beendigt anzusehen sind, so werden jedoch für die nächste Zeit wenige neue daherige Streitigkeiten aus dem Canton Tessin zu gewärtigen sein. — Die übrigen Expropriationsprocesse betrafen Fälle auf der Bötzbergbahn und den Bahnen Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Bern-Luzern, Lausanne-Ouchy und Wesen-Zürich.

Von sämmtlichen Expropriationsanstäuden wurden nicht weniger als 195 durch Annahme der bundesgerichtlichen Commissional-Anträge und eine Reihe anderer durch Abstand oder Vergleich der Parteien, also noch im Stadium des Vorverfahrens erledigt, so dass aus der Gesammtsumme 65 % nicht zur Aburtheilung gelangten. Die von dem Expropriationsgesetz vorgeschriebene vorausgängige Mittheilung der Urtheilsanträge an die Parteien, welcher dieses günstige Resultat vornehmlich zu verdanken ist, darf daher als eine für die rasche und billige Erledigung der bezüglichen Umstände vorzügliche Maassregel betrachtet werden, zumal die Parteien bisher durch Erfahrung belehrt werden konnten, dass das Plenum des Bundesgerichtes in der Regel diese Anträge anzunehmen pflegt.

Noch berührt der Geschäftsbericht des Bundesgerichtes eine wichtige Frage über die Tragweite des eidgen. Expropriationsgesetzes, wie solche in der Praxis weiter entwickelt werden musste. Es müsste nämlich in Expropriationssachen zu wiederholten Malen gegenüber Entschädigungsforderungen für in Folge stattgefundener Expropriationen erfolgter Aufhebung bestehender Pacht- oder Miethverträge mit Abweisung geantwortet werden, da der Art. 1 des eidgen. Expropriationsgesetzes als Grundsatz für die Bestimmung der Entschädigungssumme feststellt, dass nur dringliche Rechte zu entschädigen seien. Es war jedoch nicht zu verkennen, dass dieser Grundsatz in seiner rigorosen Anwendung zumeist auf eine unbillige Härte gegen die dadurch Betroffenen hinausläuft, so dass man in einzelnen besonders eclatanten Fällen trotz dieser Bestimmung des Art. 1 genöthigt war, bei der allgemeinen Fixirung der Entschädigungssumme doch in etwelchem Maasse auf solche durch die Expropriation erfolgte Aufhebung von Pacht- und Miethverhältnissen Rücksicht zu nehmen und eine angemessene Erhöhung der betreffenden Summe eintreten zu lassen. — Ferner wurde in ein paar andern Fällen die Baugesellschaft auch da zu einer Entschädigung verpflichtet, wo es sich eigentlich nicht um Expropriationen an Grundstücken handelte; es betraf die Anstände, die erhoben wurden, weil der von der betr. Gesellschaft erstellte Eisenbahndamm gegenüber benachbarten Grundstücken nicht die von den betreffenden Cantonsgesetzgebungen allgemein für Bauten vorgeschriebene Distanz innehielt. — In diesen beiden Beziehungen, wie noch in andern, wäre übrigens, wie der Bericht beifügt, das zur Zeit bestehende eidg. Expropriationsgesetz einer betreffenden Revision und Ergänzung wohl bedürftig.

* * *

Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr. h. Ueber die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr haben die HH. Adv. G. de Seigneux (Genf) und Dr. H. Christ (Basel) eine Denkschrift an den h. Bundesrath der schweiz. Eidgenossenschaft ausgearbeitet, die im Druck erschienen ist. Die Anregung zu einer bez. internationalen Conferenz ging von derselben Seite aus, das Schriftchen bezweckt nun aber, diese Anregung des Weitern zu begründen und die Punkte zu erörtern, welche nach ihrer Ansicht der Reglirung durch die gewünschte Conferenz am meisten bedürfen.

Um das Bedürfniss einer solchen internationalen Vereinbarung auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechts, das wohl kaum bestritten werden kann, zu constatiren, verweist die Abhandlung voraus auf den bezüglichen gegenwärtigen Rechtszustand.

Es stellt sich derselbe in den principiell wichtigsten Fragen hauptsächlich dar als ein Dualismus, indem einerseits das französische, anderseits das deutsche Recht einander gegenüber stehen.

Gemeinsam ist beiden Systemen nur der Satz, dass die Bahn kraft des ihr gewährten Monopols eine nur in Fällen von Unmöglichkeit cessirende Pflicht zum Transport habe, und dass sie für allen Schaden verantwortlich sein soll, von dem sie nicht beweisen kann, dass er ohne ihre Schuld, resp. durch höhere Gewalt eingetreten ist.

Verschieden ist nun aber hauptsächlich Folgendes:

Frankreich, das die Bahnen einfach dem droit commun (code civil, 1803, Art. 1382 ff. und code de commerce 1807, Art. 96 ff.) unterwirft, basirt auf den Satz, dass „jede Thatsache, die einem andern Schaden bringt, denjenigen zum Ersatz verpflichtet, durch dessen Schuld sie eingetreten ist“, eine Ersatzpflicht der Bahn nicht nur bis zum Werthersatz der Waare, sondern auch für indirecten Schaden, damnum emergens wie lucrum cessans (allgemein dommages-intérêts genannt).

Deutschland dagegen, dessen Handelsgesetzbuch überhaupt den Bahnen eine von dem gewöhnlichen Frachtführer unterschiedene Stellung einräumt (Art. 422—431), bestimmt, dass die Ersatzpflicht auf den allgemeinen (Handels-) Werth der Waare beschränkt sein soll, insofern der Bahn nicht eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird.

Ferner: Frankreich gestattet den Bahnen allgemein nicht, ihre Haftpflicht irgendwie durch ihre Reglemente zu beschränken, wenngleich die Praxis sich ausnahmsweise schon einer theilweisen Anerkennung von tarifs spéciaux mit verminderter Haftbarkeit für den Fall genähert hat, dass der Kläger nicht im Stande war, der Bahn eine Schuld nachzuweisen, indem es eben dem Absender frei steht, sich ent-