

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 4

Artikel: Das eidgen. Schützenfest in St. Gallen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3840>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

St. Das eidgen. Schützenfest in St. Gallen.*) — St. Gallen liegt mit seinen 17000 Einwohnern an der Linie Rorschach-Winterthur der sog. Vereinigten Schweizerbahnen in einem mit dem Namen der Stadt benannten Hochthale. St. Gallen ist eine der höchst gelegenen schweiz. Eisenbahnstationen; das St. Galler Gymnasium ist das höchst gelegene Europa's, St. Gallen die höchst gelegene Hauptstadt in Europa. Es liegt 671 Meter über Meer, und obwol Rorschach mit St. Gallen durch eine nur 15 Kilometer lange Bahnstrecke verbunden ist, liegt St. Gallen doch 271 Meter höher, so dass die Linie eine Steigung von durchschnittlich 20 ‰ zu überwinden hat. An einzelnen Stellen mag die Bahn noch steiler ansteigen, und da in diese Strecke noch einige Curven von sehr kurzem Radius fallen, so wird dieselbe zu einer wirklich schwierigen, und für einen grössern Verkehr geradezu ungeeignet.

Dazu kommt, dass die einzige Kreuzungsstation zwischen Rorschach und St. Gallen im Gefälle liegt, also der alten Regel, wonach die Stationen in der Horizontalen angelegt sein sollen, widerspricht, dass im Fernern die Terrainschwierigkeiten die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschweren, vielleicht unmöglich machen würden, dass zu Alle dem die Signalordnung der Vereinigten Schweizerbahnen als Liniensignale nur die Flagge, die Laterne und das Signalhorn der Bahnwärter, dagegen keine durchlaufenden Signalvorrichtungen (Klingel- und Glockenwerke, Blocksignalssystem etc.) kannte. In der Richtung nach Winterthur — kaum 4 Kilom. von St. Gallen entfernt — überspannt eine der höchsten Brücken der Welt die Schlucht der Sitter auf gusseisernen Pfeilern von 65 Meter Höhe, ein Umstand, der auch nach dieser Richtung die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschwert hätte, der aber auch nicht ganz ohne Besorgniss in's Auge gefasst werden musste, weil diese Brücke seit langer Zeit nicht mehr so unerhörte Lasten und namentlich nicht in so andauernder und beinahe unausgesetzter Weise zu tragen hatte; dann durfte man nicht vergessen, dass man bis jetzt eigentlich gar keine Erfahrung hat über die Dauerhaftigkeit gusseiserner Brückenpfeiler.

Diess waren nicht die einzigen Schwierigkeiten, mit welchen die Verwaltung bei Bewältigung des zu erwartenden ausserordentlichen Verkehrs zu kämpfen hatte. Nicht wegen des beschränkten Wagenparkes, wegen der ungenügenden Anzahl von Maschinen, da sich ja diese borgen liessen; allein ein so schlecht rentirendes Unternehmen ist in seiner Verwaltung auf ein strenges und allseitiges Sparsystem angewiesen: das Beamtenpersonal nothdürftig, die Bahnhof- und Stationsanlagen sehr beschränkt!

Nun machte der Schützenfestverkehr Anforderungen an den Betrieb, die nur dann befriedigt werden konnten, wenn auf den meisten Stationen die Geleiseanlagen vermehrt, die Stationsräumlichkeiten theilweise vergrössert wurden, und wenn auch eine ausserordentliche Mehreinnahme zu erhoffen war, so hieng dieselbe eben doch wieder wesentlich von Zufälligkeiten der Witterung ab, welche nicht voraus zu berechnen waren; überdiess war diese Mehreinnahme jedenfalls noch mässig genug, um von den ausserordentlichen Mehrausgaben selbst bei der strengsten Oeconomie leicht überschritten werden zu können.

Die meisten Stationsanlagen von Rorschach bis Wyl wurden vergrössert, die Kreuzungsgeleise bedeutend verlängert, eine zweite Telegraphenleitung zur ausschliesslichen Benutzung für die Zugsanzeigen erstellt, Mörschwil und St. Gallen, welche Stationen bisher noch mit keinen Stationsdeckungszeichen versehen waren, mit den theuern Hipp'schen electrischen Signal-scheiben versehen, die Hochbauten auf dem Bahnhofe St. Gallen durch provisorische Ueberdachungen erweitert. Eine der schwierigsten Aufgaben war die Erstellung der für die Dauer des Schützenfestes geltenden Fahrordnung. Stationen sind schnell und leicht erweitert, Telegraphenleitungen bald erstellt, wenn nur der Credit dazu da ist; allein die Lösung der Frage, wie man auf einer einspurigen Strecke von ca. 73 Kilometern während beiläufig einer Woche ohne Aufhebung des Gütertransportes täglich 30,000 Passagiere befördern könne und zwar nach einer bestimmten Fahrordnung, auf einem äusserst schwierigen Terrain, bei sehr beschränkten Stationsräumlichkeiten, die Lösung dieser Frage dürfen wir als einen Triumph der Betriebsintelligenz betrachten.

Die Fahrordnung wurde von den obersten Betriebsorganen Monatlang berathen; Projecte wurden erstellt und verworfen; umgeändert und bis in alle Minütchen hinaus berechnet und dann wieder durch ein besseres verdrängt. Es gab hier Manches zu berücksichtigen: die Anschlüsse der benachbarten Bahnen,

die Bequemlichkeit der Festbesucher, ja es war noch Rücksicht zu nehmen auf allfällige an Hauptfesttagen einzuordennde Extrazüge von Zürich her und Bern. Dabei waren die Nachtpersonenzüge ausgeschlossen. Noch kurz vor Eröffnung des Festes ward auch ein Militärtransport, die Abreise einer Batterie von St. Gallen, angesagt. Schliesslich mussten sich diejenigen, welche bei der Erstellung der Fahrordnung betheiligte waren, doch noch sagen, dass — wenn auch ein gelungener Plan adoptirt sei — die Möglichkeit der Ausführung wieder wesentlich von der Gewogenheit des Geschickes abhängt, von dem uneigennützigsten Zusammenarbeiten aller Angestellten und von deren Aufopferungsfähigkeit. Regengüsse hätten den Betrieb erschweren und hemmen können; aber das wäre höhere Macht gewesen, Niemand hätte die Verwaltung beschuldigt; aber wenn ein einziger Angestellter bei diesem ungewohnten neuorganisirten und erschöpfenden Betriebe in einem verhängnissvollen Momente eine wichtige Depesche unrichtig besorgt hätte, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen und die Festfreude hätte sich in Hohn und Spott gegen die Verwaltung, gegen die ja die Schützenfreunde misstrauisch genug waren, verwandelt. Dieser Gedanke erfüllte die beim Betriebe Betheiligten mit einer dumpfen Beklemmung. Die letzten Tage vor dem Schützenfeste waren dem Vorabende einer grossen Schlacht zu vergleichen; wenige Tage vor Eröffnung desselben erhöhte ein durch falsche Weichenstellung auf der Station Winkeln veranlasster Zusammenstoss die Beängstigung; dazu kam noch im Kreise der Beamten eine durch die Ueberanstrengung der letzten Wochen herbeigerufene Abgespanntheit und Ueberreiztheit der Nerven, welche nur noch mehr einen aufs äusserste gesteigerten Widerstand gegen die Einflüsse der öffentlichen Meinung und gegen die Ungunst der Umstände herausforderte.

Dem Publicum — welches ja von den Complicationen eines so eng verstrickten Betriebes sich nicht die leisesten Vorstellungen bilden kann — schien die Gefahr wesentlich in dem Gefälle der Strecke St. Gallen-Rorschach zu liegen. Hier befürchtete es Entgleisungen, vielleicht als Folgen zu grosser Fahrgeschwindigkeit in den Curven, vielleicht auch des ausserordentlichen Beharrungsvermögens so ungewohnter Lasten! Allein seit dem Anfange der Sechzigerjahre, wo im Winter bei Glatteis ein Personenzug von St. Gallen bis eine Strecke über Rorschach hinaus eine Schlittenparthie machte, ohne von dem Führer gestellt werden zu können, trotzdem alle Räder durch die Bremsen zum Schleifen gebracht worden, ist ein ähnlicher Fall nicht mehr vorgekommen.

Die Gefahr lag vielmehr in der vollständigen Inanspruchnahme des einen bestehenden Geleises — und der Zeit. Jede, auch die geringste Verspätung eines Zuges musste nothwendig von einer endlosen Reihe von Unregelmässigkeiten, von Kreuzungsverlegungen, von Zugsüberholungen, von Aenderungen in der Composition der Züge, in der Diensttheilung der Maschinen, des Maschinen- und Zugpersonales befolgt sein. Eine Maschine, die auf der Linie dienstunfähig wird und den Zug nicht mehr von der Stelle bringt, ein kleiner Unfall auf einer Station, eine falsche Weichenstellung, das Schadhafwerden der Linie, das Versagen eines Stationsdeckungszeichens, hundert grössere und kleinere Vorfälle können eine Verspätung zur Folge haben.

Kreuzungsverlegungen bieten aber die beste Gelegenheit, eine Catastrophe zu veranlassen: Zusammenstösse auf der Linie! Zwischen St. Gallen und Rorschach! In einer jener engen Curven im Gefälle! Züge mit tausend Passagieren, die nicht einmal in den Wagen zu halten sind, sondern gruppenweise auf den Plattformen und Wagentreppen stehen und sitzen! Ein einziger heftiger Stoss, ein plötzliches Zurückhalten der Maschine kann schon ohne Zusammenstoss zweier Züge das Aufsteigen der Puffer des einen Wagens auf die Plattform des andern veranlassen, und nun bei diesen langen schlangenartigen Zügen, deren Druck von cyclophenhafter Gewalt wird! — Es bedarf wahrlich einer nicht zu reizbaren Phantasie, um bei all' diesen Erwägungen ein leichtes Grauen und das Gefühl einer Gänsehaut zu empfinden. Und wenn man sich fragt, wie man denn daran denken konnte, ein Nationalfest von der Bedeutung der eidgenössischen Schützenfeste bei den sich stetsfort steigenden Ansprüchen solcher Feste an die Verkehrsmittel, in eine Ortschaft zu verlegen, von der es zweifelhaft war, ob die ihr zuführenden Communicationswege im Stande seien, den ausserordentlichen Verkehr zu bewältigen, so bleibt hier nur die eine Antwort, dass in solchen Fällen immer zuletzt an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanstalten gedacht wird. Seit die Bahnen so viele Wunderwerke ausgeführt haben, zweifelt Niemand daran, dass sie auch Uebermenschliches zu Stande bringen, und im Uebrigen: man stellt es auf den Patriotismus der Verwaltung ab! „Ihr werdet uns hoffentlich nicht im Stiche lassen, wenn wir in Stunden patriotischer Begeisterung uns um die Ueber-

*) Anm. d. Red. — Eine betriebstechnische Behandlung des Schützenfestfahrplanes und des Geleiseplanes des Bahnhofes St. Gallen wird in einer der nächsten Nummern folgen.

nahme des Festes beworben haben!“ „Studirt, bis Ihr's heraus habt! Das ist Eure Sache!“ „Der Bien' muss!“ Glücklicher Weise wurde die Aufgabe gelöst! Glücklicher gelöst!

Obwohl auf diesem Geleise täglich ungefähr 50 Züge mit 524 Personenwagenachsen cursirten, obwohl in diesen neun Tagen 32 Extrazüge ausgeführt wurden, obwohl täglich 88 Mann im Fahrdienst functionirten, obwohl in dem kurzen Zeitraume von zwei Stunden — von 8—10 Uhr Morgens — 9 Personenzüge am Festort eintrafen und 6 solche abgefertigt wurden, obwohl eine Anzahl fremder Conducteure und fremder Maschinenführer, denen die Linie zum Theil noch unbekannt war, im Dienste standen, obwohl einzelne Züge fast auf jeder Station mit entgegenkommenden Zügen zu kreuzen hatten, trotz Alledem ist kein Unfall — und wäre es auch nur der geringsten einer — zu bedauern. Vom 18.—27. Juli wurden 143,000 Passagiere befördert! Keinem ist ein Unfall zugestossen.

Am 19. Juli allein wurden 26,000 Personen nach und von St. Gallen befördert.

Am 20. Juli wurden befördert 15,070 Personen.

„ 21. „ „	10,522	„
„ 22. „ „	14,494	„
„ 23. „ „	21,659	„
„ 24. „ „	9,528	„
„ 25. „ „	11,038	„
„ 26. „ „	18,818	„
„ 27. „ „	9,322	„

Während des ganzen Schützenfestes ging kein als Passagiergut behandeltes Gepäck verloren! Jeder Angestellte, vom Ersten bis zum Letzten, hatte seine Pflicht gethan, sein Aeusserstes geleistet. Jeder hatte sich's zur Ehre angerechnet, in seinem ihm angewiesenen Geschäftskreise das Beste zu wirken. Dabei arbeitete man sich gegenseitig in die Hände, man half sich aus, einer unterstützte den Andern nach bester Möglichkeit.

Als dann das Fest zu Ende war, als die letzten schwerbelasteten Personenzüge den Bahnhof verlassen hatten, als die Schützenfestfahrordnung wieder aufgehoben war und die Züge mit den alten gemessenen Zwischenräumen cursirten, da athmete der Betriebsbeamte leichteren Herzens auf! War er ja fortwährend in abspannendster Erregung, kam er ja vom frühesten Morgen bis zum späten Abend zu keiner Ruhepause und war ihm ja oft kaum gegönnt, in der Nacht ein gewohntes Lager aufzusuchen.

* * *

Das neue schweiz. Transportreglement.

II.

Der Artikel 422 des deutschen Handelsgesetzbuches, dem der erste Artikel des neuen Transportgesetzes und der Art. 5 des bezüglichen Reglements nachgebildet ist, verpflichtet die Eisenbahnen im Allgemeinen zur Eingehung von Frachtcontracten, jedoch nur auf ihren Strecken. Schon das schweiz. Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Art. 33) ging einen Schritt weiter: nach demselben müssen die Eisenbahnen unter einander in einen regelmässigen Verkehr treten und allermindestens ein gegenseitiges Durchlaufen der Güter- und Viehwägen gestatten. Das Transportgesetz vom 1. Mai erweitert diese Verpflichtung für den internen Verkehr und dehnt sie zum Theil auch auf den externen Verkehr aus, indem es bestimmt, dass die Eisenbahnen innerhalb der Schweiz für die Beförderung von Personen und Gütern einen directen Verkehr mit durchgehenden Transportmitteln (also auch für Personen) errichten, dass sie zur Weiterbeförderung auch auf anderen nicht nur schweizerischen, sondern auch ausländischen Bahnen, mit denen sie in Verkehr stehen, gehalten seien, und dass sie sogar mit diesen nach Anordnung des Bundesrathes in durchgehenden Verkehr mit durchgehenden Wagen zu treten haben.

Die schweizerischen Eisenbahnen sind für die innerhalb dieses Verkehrsrayons entstehenden Schäden im vollen Umfange haftpflichtig; es ist ihre Sache, zu sehen, dass sie mit solchen Eisenbahnen keine Beziehungen unterhalten, durch welche sie in die unangenehme Lage gerathen können, für einen insolventen Frachtführer als Selbstzahler einstehen zu müssen. Selbstverständlich können sie für solche Schäden, welche nicht auf ihren Strecken vorgekommen und die nach den für die auswärtigen Bahnen geltenden Gesetzen und Reglementen nicht ersetzt zu werden brauchen, nicht verantwortlich gemacht werden; sie müssen nur für den Betrag aufkommen, für den die auswärtige Urheberin des Schadens nach den für sie massgebenden Gesetzen einzustehen hätte; sie haften also nur insoweit als sie selbst regressberechtigt sind, aber sie haften immerhin in erster Linie.

Nach dem Gesagten ist die Verpflichtung zum Weitertransport auf fremde Bahnen ausgeschlossen, wenn diese mit den schweizerischen Bahnen in keinem Verkehr stehen. Für inländische Bahnen ist dieser Fall gesetzlich nicht existent, weil für sie ein directer Verkehr statuirt ist. Gleichwohl können auch hier Ausnahmen Platz greifen, und zwar wenn ausserordentliche Ereignisse (höhere Gewalt, Krieg, Unglücksfälle u. dgl.) den Transport verunmöglichen oder wenn eine solche Geschäftsüberhäufung in Folge ausserordentlicher Umstände veranlasst wird, dass das Rollmaterial nicht ausreicht. Das deutsche und österreichische Betriebsreglement erkennen die Verpflichtung zur Weiterbeförderung schon da nicht an, wo die „regelmässigen Transportmittel“ der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht hinreichen. Würde diese Vorschrift auch in der Schweiz Geltung haben, so könnte z. B. eine grössere Bahn, welche nur einige Langholzswagen besitzt, oder eine kleinere, welche keine Viehwägen hat, auch fernerhin allfälligen Wagenbegehren mit wohlfeilen Ausreden begegnen. Das neue Gesetz spricht nicht von „regelmässigen Transportmitteln“ sondern ausdrücklich nur von einem exceptionellen Andrang von Transportobjecten, und setzt also voraus, dass hinreichend Rollmaterial vorhanden ist, um dem ordinären Bedürfniss, dem regelmässigen Verkehr, zu genügen. Eine solche Anstalt hat es auf ihr Kerbholz zu schreiben, wenn sie Güter annehmen und auf ihre eigenen Kosten auf Lager nehmen muss, bis sie die erforderlichen Transportmittel selbst angeschafft oder gegen Miethzins geborgt hat, und zu gutem Ende auf Ersatz des durch verzögerte Lieferung entstandenen Schadens belangt wird.

Einen andern wichtigen Punkt, wodurch sich das neue Gesetz von den Reglementen und Gesetzen anderer Staaten unterscheidet, bilden die Bestimmungen über die Haftpflicht und speciell die, dass die Eisenbahnen für alle ihre Leute haften, deren sie sich bei ihren Transportgeschäften bedienen. Wohl enthalten auch das deutsche (Art. 18 B.) und das österreichische Betriebsreglement (§ 63) dieselbe Norm, allein sie gilt eben dort meist nur mit Bezug auf den Frachtführer (Art. 400 d. deutsch. Handelsges.), das heisst für den Transport auf der eigenen Strecke, da die Eisenbahnen für die Weiterbeförderung auf fremden Linien trotz der so viel gepriesenen Solidarhaft des deutschen Handelsgesetzes (Art. 401) nur in ihrer Eigenschaft als Spediteure haften oder, gesützt auf die Clauseln des Art. 429 des gedachten Gesetzes, durch welche die Solidarhaft weg-eskamotirt wurde, jede Verantwortlichkeit ablehnen. Eine solche wächserne Nase wurde dem neuen Transportgesetz nicht gedreht; es kennt den Unterschied zwischen Frachtführer und Spediteur überhaupt gar nicht. Bei einem Kaufmann, der Güter zum Transport übernimmt, ohne eigene Transportmittel zu haben, würde die Nichtaufrechthaltung dieses Unterschiedes eine Ungerechtigkeit sein; die Eisenbahnen dagegen sind in der That nicht bloss Spediteure, sondern wirkliche Frachtführer und die eidgenössische Gesetzgebung hat diesen factischen Zustand auch rechtlich fixirt. Uebrigens haftet schon nach Zürcher Recht wie nach dem französischen Gesetz (code civil Art. 97 etc.) der Spediteur für die Ausführung des ganzen Transports bis zum Bestimmungsorte, wenn auch nicht in der ausgedehnten Interpretation unseres Transportgesetzes bezüglich der Delicte der Angestellten (Art. 1384 d. code civil); doch hat selbst in dieser Richtung die strenge französische Gerichtspraxis einer zu laxen Auffassung seitens der Eisenbahngesellschaften einen Riegel vorgeschoben.

Nicht so in England und Amerika. Gewiss kommen sonst die englischen Gesetze über die Haftpflicht beim Transportgeschäft dem neuen schweiz. Gesetze sehr nahe, allein hinsichtlich der Haftbarkeit der Angestellten klingen sie etwas an das römische Recht mit seiner Willensunfähigkeit der juristischen Personen an; sie haften im günstigsten Falle nur für solche Handlungen ihrer Bediensteten, die innerhalb ihres Wirkungskreises liegen. Die englische Praxis ist auch in Amerika heimisch. Das schweiz. Gesetz dagegen stellt den Grundsatz der unbedingten Verantwortlichkeit der Verwaltung für alle Vergehen und Unterlassungen ihrer Gehilfen in allen ihnen übertragenen Verrichtungen auf; es sieht die Eisenbahnen als concrete, als sehr fassbare Wesen an. Wie sehr übrigens ein Theil der schweiz. Eisenbahnverwaltungen der Tragweite dieser Bestimmung sich bewusst ist, geht aus dem § 3 des Entwurfes eines Transportreglements hervor, in welchem der Wunsch ausgesprochen wird, von allen Unregelmässigkeiten, Unordnungen oder sonstigen Mängeln im Bahndienst Kenntniss zu erhalten. Wenn eine alte Gesellschaft wie die Nordostbahn mit ihrem geschulten Personal, ihrem gut erhaltenen Bahnkörper, ihrem reichlichen Rollmaterial und ihrer umsichtigen Verwaltung alle Vorbereitungen und Vorsichtsmassregeln trifft, um der Anwendung des neuen Gesetzes durch