Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 24

Artikel: Polizei-Verordnung zum Schutze der Nordostbahn (inclusive Bötzbergbahn) und ihres Betriebes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3944

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: 22.07.2025

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

Polizei-Verordnung
zum Schutze der Nordostbahn (inclusive Bötzbergbahn) und ihres Betriebes.

(Vom 6.—8. December 1875.)

I.

In Folge der Betriebseröffnung auf den neuen Linien der Bötzbergbahn und der linksufrigen Zürichseebahn im Spätsommer 1875 war die Aufstellung von Polizei-Vorschriften zum Schutze der Eisenbahn und ihres Betriebes auf dem Gebiete der betreffenden Cantone nothwendig geworden. War zu diesem Behuf früher mit den betreffenden Cantonsregierungen eine Verständigung zu vereinbaren, so schien nunmehr die Einführung eines einheitlichen Bahn-Reglements für das gesammte Netz der Nordostbahn (inclusive Bötzbergbahn) ebensowol durch sachliche Zweckmässigkeitsgründe, als namentlich durch den Art. 32 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizer. Eidgenossenschaft vom 23. December 1872 angezeigt. (Art. 32: „Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Gesellschaften ob. Dabei bleiben jedoch der cantonalen Polizei die mit der Ausübung ihres Aufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfan ge vorbehalten. Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der betreffenden Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Bundesrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.)

Den richtigsten Commentar zu der neuen Verordnung bildet wol die Entstehungsgeschichte derselben beziehungsweise die summarische Darstellung der Schwierigkeiten, welche vorerst überwunden werden mussten. Die sogenannten „cantonalen Hoheitsrechte“ spielten dabei eine Rolle, welcher man sich Angesichts des Wortlautes des Art. 32 des Bundesgesetzes gerade von der Seite her nicht vorsehen durfte, von welcher hauptsächlich die Opposition ausging.

Zum bessern Verständniss der Sache müssen wir den, gegenüber dem ursprünglichen Entwurfe, bloss in einzelnen Nebenpuncten verbesserten Text der Verordnung in derjenigen Fassung voranstellen, in welcher dieselbe schliesslich am 6. December l. J. von dem hohen Bundesrathe genehmigt worden ist. Der Leser wird dann aus den nachfolgenden Mittheilungen von selbst beurtheilen können, wie weit der h. Bundesrath den Ausstellungen einzelner Cantone Rechnung getragen oder vielmehr, und zwar aus guten Gründen, nicht Rechnung getragen hat.

Die Polizei-Verordnung in der nunmehr definitiv festgestellten Redaction lautet:

Polizei-Vorschriften.

§ 1. Unter Vorbehalt der cantonalen Polizei-Befugnisse und Aufsichtsrechte (Art. 32 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. December 1872) üben folgende Angestellte der Eisenbahngesellschaft die Bahnpolizei aus:

Die Bahn-Ingenieure, Bahnhof-Inspectoren, Stations-Vorsteher, Einnehmer, Zugführer, Conducteure, Bahnaufseher, Bahnwärter, Portiers und Nachtwächter.

Dieselben haben, während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

§ 2. Die in § 1 bezeichneten Angestellten üben die Bahnpolizei sowohl auf dem Gebiete des Bahnkörpers selbst als in den dazu gehörigen Plätzen, Anlagen und Gebäulichkeiten aus.

Dieselben haben, soweit es ihre übrigen Dienstpflichten gestatten, den öffentlichen Polizeibehörden in der Ausübung ihres Amtes, innerhalb des bezeichneten Gebietes, Hülfe zu leisten.

Hinwiederum sind die cantonalen Polizei-Organe verpflichtet, jene in der Handhabung der Bahnpolizei ebenfalls zu unterstützen.

§ 3. Das Publikum und im Besondern die Eisenbahnreisenden haben die Anordnungen, welche von der Eisenbahnverwaltung zum Zwecke eines sichern Verkehrs auf der Bahn getroffen werden, genau zu befolgen und allen auf den Eisenbahndienst bezüglichen Aufforderungen der in Dienstkleidung befindlichen oder mit Dienstzeichen versehenen Bahnbeamten ohne Weigerung nachzukommen.

§ 4. Personen, welche nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonal der Eisenbahn selbst gehören, oder die nicht mit einer besondern Erlaubniss versehen sind, dürfen die Bahn selbst, sowie die sämmtlichen dazu gehörenden Räume, Böschungen, Dämme, Gräben, Bermen u. s. w. nicht betreten, ausgenommen an denjenigen Plätzen der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen, welche für das Zu- und Abgehen und für das Auf- und Absteigen bestimmt sind, ferner an den zum Uebergange über die Bahn angewiesenen Stellen, so lange die Barrieren an denselben geöffnet sind und endlich in den zur Versendung des Gepäcks und der Waaren bestimmten Räumlichkeiten.„

§ 5. Fuhrwerke, Reiter, Treibvieh u. s. w., welche an Bahnübergängen, während sie gesperrt sind, ankommen, haben, bis die Barriere durch den Bahnbediensteten geöffnet sein wird, in einer Entfernung von wenigsten 20 Schritten vor der Barriere zu halten und nach Eröffnung derselben in der gleichen Reihenfolge, wie sie angekommen sind, die Bahn ohne Anhalten zu überschreiten. Fussgänger dürfen bis zur Schranke vortreten. Das Kreuzen von Fuhrwerken auf dem Bahnkörper selbst ist untersagt. Es sollen Pferde und Vieh beim Uebergange über die Bahn jeweilen geführt werden. Der Transport von Baumstämmen und sonstigen Gegenständen über die Bahn, wodurch dieselbe beschädigt werden könnte, darf nur auf Wagen oder mit Hülfe von unterlegten Schleifen geschehen. Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken oder Barrieren, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist untersagt.

§ 6. Pferde und andere Zugthiere, mit welchen auf den Wegen neben der Bahn gefahren wird, sollen beim Herannahen eines Bahnzuges geführt und von letzterem abgewendet werden.

§ 7. Hinsichtlich der Polizeivorschriften für den Transport von Personen und Waaren auf der Bahn finden die sachbezüglichen Bestimmungen des Transport-Reglements Anwendung.

§ 8. Uebertretungen der Bahnpolizei, sowie Beschädigungen der Bahn oder ihrer Zubehörden, der Gebäulichkeiten, des Transportmaterials, der Barrieren, Einfriedungen, der Signale u. s. f., die sich nicht als Vergehen oder als schwerere Polizei-Uebertretungen qualificiren und somit unmittelbar der Beurtheilung der zuständigen Staatsbehörden anheimfallen, werden von den betreffenden Angestellten der Bahnpolizei mit einer Busse von Franken 1 bis Franken 20 belegt. Sind mehrere Angestellte gegenwärtig, so ist die Strafverfügung jeweilen von dem im Range am höchsten stehenden zu verhängen.

§ 9. Die Bahnpolizeiangestellten sind befugt, von dem Fehlbaren die sofortige Deposition des Bussenbetrages gegen Empfangsbescheinigung zu verlangen, und im Verweigerungsfalle einen entsprechenden Werthgegenstand als Pfand in Besitz zu nehmen.

In schwereren Fällen (§ 8 initio) kann, unter sofortiger Anzeige an die nächste cantonale Polizeistelle, die Arrestation des Fehlbaren und dessen sofortige Ablieferung an die letztere vorgenommen werden.

Von den diessfalls getroffenen Massregeln ist jeweilen auch der Direction, unter summarischer Bezeichnung des Thatbestandes, Mittheilung zu machen (§ 10).

§ 10. Gegen die Strafverfügung der Bahnpolizei steht dem Gebüssten die Anrufung derjenigen Stelle offen, welcher nach der Gesetzgebung des betreffenden Cantons der Entscheid über derartige Polizei-Straffälle zukömmt.

Die Strafverfügung der Bahnpolizei geht in Rechtskraft über, wenn nicht innerhalb 14 Tagen die Ueberweisung an den zuständigen Polizeirichter verlangt worden ist.

Im entgegengesetzten Falle ist der Entscheid der Direction darüber einzuholen, ob und wiefern die Polizei-Anzeige bei der zuständigen cantonalen Behörde weiter verfolgt werden soll.

Gegenüber den Urtheilen der letztern steht beiden Parteien die nach der betreffenden Cantonsgesetzgebung zulässige Weiterziehung an die obern Instanzen zu.

§ 11. Die nach § 8 von der Bahnpolizei endgültig verhängten Bussen fallen der Kranken- und Unterstüzungscasse der Eisenbahngesellschaft, die übrigen dem Fiscus desjenigen Cantons zu, durch dessen Behörden die Strafverfügung erlassen beziehungsweise bestätigt worden ist.

§ 12. Vorbehalten bleibt in allen Fällen die Geltendmachung der Civilansprüche für zugefügten Schaden, soweit ein solcher durch eine Polizei-Uebertretung oder ein Vergehen herbeigeführt worden ist.

Der Schwerpunct der Neuerungen ist in den §§ 8 bis 12 niedergelegt.

Vernehmen wir nun die Einwürfe, welche von Seiten einzelner Cantonsregierungen dagegen erhoben worden sind, sowie die Argumente, welche hinwiederum die Direction der Nordostbahn ihrerseits ins Feld geführt hat.

Die erstern lassen sich im Wesentlichen folgendermassen zusammenfassen:

Während Zug, soweit es vom Canton abhängt, die Genehmigung ertheilen möchte, erklärt Basellaud, dass es mit Rücksicht auf das in Aussicht stehende allgemeine Bahnpolizeireglement, sowie wegen der geringen Ausdehnung des betreffenden Bahnstückes auf die Vorlage nicht eingetreten sei, sondern

das Gesuch stelle, bis auf Weiteres die am 16. December 1854 vom Regierungsrath des dortseitigen Cantons erlassene „Verordnung zum Schutze der Eisenbahnen und deren Betriebs“ auch auf die Bötzbergbahn anwenden zu dürfen.

Aehnlich spricht Aargau sich aus. Es hält es nicht für geboten, jetzt neue Polizeivorschriften für die Linien der Nordostbahn zu erlassen, sondern wünscht die Aufrechthaltung der Bestimmungen, welche am 14. März 1857 zum Schutze der schweizerischen Nordostbahn und ihres Betriebes im Canton Aargau von der Bahnverwaltung erlassen und am 8. April gleichen Jahres vom Regierungsrath genehmigt worden sind. Gestützt auf die bezüglichen Bestimmungen der Concessionen verlangen Zürich und Aargau, dass alle Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird (vgl. § 1 der Verordnung), von der (cantonalen) Polizei-Direction in's Handgelübde genommen werden.

Gegen die §§ 8, 10 und 11 ward so ziemlich von allen Seiten opponirt als die Competenzen der Gesellschaft überschreitend und in diejenige der Cantone eingreifend. Die Angestellten der Gesellschaft haben bei der zuständigen cantonalen Behörde Klage zu erheben und Letztere innert ihrer Befugniss die Strafe auszufällen. Eine Ausnahme möge gemacht werden, wenn der Zuwiderhandelnde die sofortige Aburtheilung einer Uebertretung verlangt, „welche sich nicht als Vergehen oder schwere Polizei-Uebertretung qualifizirt.“ Jeder derartige Fall ist aber der zuständigen Strafbehörde ohne Verzug schriftlich unter Beigabe der Busse einzuberichten. Der zweite Satz von § 10 ist zu streichen, der Termin richtet sich nach den cantonalen Gesetzen. Da die Bussen von den hiezu competenten Behörden auszusprechen sind, so fallen dieselben auch dem Fiscus zu und kann der Gesellschaft, resp. dem Anzeiger eines Delictes höchstens eine Gebühr hiefür ausgeschieden werden. § 11 ist demgemäss zu ändern.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Voiture à vapeur de M. Belpaire.

La „Revue industrielle“ mentionne une nouvelle voiture à vapeur qui vient d'être essayée avec succès sur les chemins de fer de ceinture de Bruxelles. Cette voiture a été construite sur les plans de M. l'ingénieur Belpaire, inspecteur général des chemins de fer de l'Etat belge, et qui a donné son nom aux foyers dont il est l'inventeur.

M. Belpaire, en étudiant cette nouvelle voiture à vapeur, s'est proposé d'augmenter les facilités de transport sur les lignes de banlieue, en diminuant considérablement les frais d'exploitation dont sont grevés les trains complets actuellement en service. Pour accroître les facilités offertes aux voyageurs et augmenter la circulation il est nécessaire de faire des départs très-fréquents, ce qui sera facile avec ces voitures qui trouveront toujours à se remplir, tandis que les trains partant à des intervalles rapprochés n'auraient souvent pas un nombre suffisant de voyageurs.

Le service du chemin de fer souterrain de Londres avec des départs toutes les trois minutes montre combien la succession rapide des trains facilite et développe la circulation des voyageurs. Mais ce service des trains à intervalles si rapprochés n'est possible qu'en raison de l'immense population de Londres, et dans les centres moins peuplés il convient de remplacer les trains complets par des voitures spéciales nécessitant des frais d'exploitation beaucoup moindres.

Les essais des voitures Belpaire ont donné des résultats très-satisfaisants et nous croyons que sous peu plusieurs voitures seront mises en service sur les chemins de fer de ceinture autour de Bruxelles, ce qui permettra de démontrer les avantages pratiques de système.

La voiture qui vient d'être expérimentée a été construite dans les ateliers du chemin de fer de l'Etat à Malines, sous la direction de M. l'ingénieur en chef Schaar, et elle se distingue par les soins apportés dans tous les détails de la construction.

* * *

Nouvel essai de traction sur les tramways.

Dans la première semaine du décembre ont eu lieu, sur les tramways Sud de Paris les essais d'une machine de traction à vapeur. Cette machine n'est autre chose qu'une locomotive convenablement modifiée et chauffée au coke. Les essais faits en présence du Ministre des Travaux publics et de M. Alphand ont, paraît-il, donné de très-bons résultats. A. I.

Das Salzen der Schienen.

Die Verwaltung der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft lässt gegenwärtig die Schienen ihrer Strecken mit Salz bestreuen, um das Eis aufzulösen. Es wird hiezu ein eigens construirter Wagen verwendet, auf dem sich eine grosse Blechtrommel befindet, welche durch eine Drehvorrichtung das Salz genau auf die Schienen wirft. Der Wagen wird in raschem Tempo von 2 Pferden fortbewegt.

Der Effect ist vollkommen, die Schienen sind immer ganz rein, wie mit heissem Wasser begossen, was bei dem vielen Schnee und starken Frost etwas heissen will, besonders da eine grosse Menge Fuhrwerke mit gleicher Geleiseweite die Tramway-Schienen benutzen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 12,40 M., Airolo 15,60 M., Total 28 M., mithin durchschnittlich per Tag 4 M.

Bern-Luzern-Bahn. Letzten Freitag fand zwischen Delegirten der Regierungen von Bern und Luzern und der Direction der Bern-Jurabahn eine Conferenz statt mit Bezug auf die Massregeln, die zu treffen sind, um die Fortsetzung des Betriebes der Bern-Luzernbahn wenigstens bis zu dem Zeitpunkt zu sichern, da die Grossen Räthe der beiden Cantone über eine allfällige Participation an neuen Opfern, die, um aus der gegenwärtigen schlimmen Lage herauszukommen, nöthig sein dürften, sich ausgesprochen haben werden.

Die Delegirten der beiden Regierungen kamen mit der Direction der Jura-Bernbahn unter Ratificationsvorbehalt über folgende Punkte überein:

1. Die bernische Jurabahngesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäss bestehendem Vertrage und in bisheriger Weise bis Ende Januar 1876 fort, wobei es ihr jedoch gestattet ist, vom 1. Januar 1876 an die Zahl der Züge zwischen Bern und Luzern auf drei tägliche und durchgehende Züge in jeder Richtung zu beschränken.

2. Dagegen bezahlen die Cantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahngesellschaft für Vollendungsbauten, welche zur Sicherstellung der Bahn theils im November abhin bereits gemacht worden, theils im December und Januar noch auszuführen sind, die hiefür in Aussicht genommene Summe von 31,000 Fr.

3. Und da voraussichtlich im December und Januar die Betriebseinnahmen nicht hinreichen werden, um die Betriebskosten, einschliesslich der für die Benutzung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bern-Gümligen der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge, zu decken, so verpflichten sich die Cantone Bern und Luzern gegenüber der Jurabahn, welche aus den Einnahmen die Ausgaben zu bestreiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der Bern-Luzernbahn auffallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das daherige Deficit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.

4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen übernehmen die Cantone Bern und Luzern je zur Hälfte.

Wenn dieses Arrangement von den beiden Regierungen ratificirt wird, so ist ein erster Schritt auf dem Wege der zur Hebung der Schwierigkeiten der Bern-Luzernbahn unentbehrlichen Unterhandlungen gemacht. Man hat nun wenigstens 6 Wochen vor sich und während dieses Zeitraums ist es möglich, nicht nur die Grossen Räthe, sondern auch das Volk über das, was in Sachen gethan werden soll, zu befragen.

Schweiz. Nationalbahn. Die Bürgergemeinde von Zofingen hat am 7. d. in grosser Mehrheit beschlossen, die Nationalbahnobligationen von Fr. 350,000 zu übernehmen, unter der Bedingung, dass Winterthur den Antheil von Fr. 800,000 übernehme. Im Ferneren wurde beschlossen, in nächster Einwohnerversammlung eine Commission von 7 Mitgliedern zu ernennen, welche über die Lage der Nationalbahn der Ortsbürgergemeinde Bericht geben soll.

Zürichsee-Gotthardbahn. Am 12. December haben, sowohl die Bürger- als die Einwohnergemeinde von Rappersweil die Dammbaute mit Eisenbahn und Fahrstrssse sammt Trottoir von Rappersweil bis Hurden und Pfäffikon finanziell sicher gestellt, erstere durch Uebernahme von Fr. 100,000 in Obligationen, letztere durch Zeichnung der restirenden Fr. 145,000 in Actien. Dadurch ist der Bauvertrag mit der schweiz. Baugesellschaft in Bern, Ott & Co. perfect geworden, und es müssen die Arbeiten sofort nach Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrath noch dieses Jahr in Angriff genommen werden. Es lässt sich aber dabei nicht verhehlen, dass die Gemeinde Rappersweil eine fast erdrückende Last auf sich genommen hat, und man gibt sich mit Recht der Hoffnung hin, dass interessirte Cantone und Gemeinden ihr dieselbe erleichtern werden.

Uetlibergbahn. Dieselbe hat vom 12. Mai bis 30. November 88,416 Personen und 157,314 Doppelzentner Güter befördert. Die Totaleinnahmen betrugen 145,769 Fr.

Eine Pferdebahn in Neuenburg. Ein städtischer Unternehmer macht dem Stadtrath von Neuenburg das Anerbieten, auf eigene Kosten und Gefahr eine städtische Eisenbahn zu bauen, welche vom Cret aus den neuen Quartieren entlang und dann durch einen Tunnel dem Bahnhof zugeführt werden soll. Daran würde sich ferner ein Pferdebahn anschliessen, welche diese Eisenbahn mit den übrigen Stadttheilen verbinden soll.

St. Gallen. Die grossen Schieferbrüche bei Ragaz-Pfäffers sind, wie die „Alpenpost“ meldet, von einer Glarner Firma gepachtet worden, welche daselbst eine grössere Schiefertafel- und Tischfabrike einrichten wird. Dem Dorfe Pfäffers eröffnet sich hiedurch eine neue Verdienstquelle.

Rathhausbau in St. Gallen. Die Frage des Rathhausbaues in St. Gallen zieht sich seit Jahren wie eine Seeschlange durch Presse und Publicum; sie ist am letzten Sonntag wieder um einen Schritt vorwärts gerückt. Das „St. Galler Tagblatt“ bringt einen einlässlichen Bericht über die Genossengemeinde, in welcher die Sache neuerdings zur Behandlung kam. Der Verwaltungsrath empfahl, auf den Vorbehalt in Betreff des Marktplatzes auf dem hintern Brühl zu verzichten und dem Gemeinderath den Bau des Rathhauses dort zu gestatten.

Zürich. Aus den Grossstadtrathsverhandlungen vom 8. Dec. Der Antrag auf Erstellung des Wasserwerkes im Letten wurde ohne Discussion angenommen.

Unfälle:

Nordostbahn. Sonntag Nachts den 12. December ist der zwischen der Kollermühle und dem Bahnhofe Zug stationirt gewesene Bahnwärter Jacob Frei von dem letzten Zürich-Luzerner Zuge überfahren worden. Der Tod trat sofort ein. Nähere Mittheilungen über die weitern Verumständungen fehlen noch.