

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 17

Artikel: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82519>

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: 13.03.2025

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

Alb. Müller, gest. den 18. Dez. 1896 (vide Bd. XXIX S. 8).
 R. v. Albertini, gest. den 19. Dez. 1896 (vide Bd. XXIX S. 7).
 Ferd. Herzog, gest. den 4. Juli 1897 (vide Bd. XXX S. 16).
 Paul Segesser, gest. den 9. August 1897 (vide Bd. XXX S. 54).
 Eichholzer, Ingenieur in Bern.
 Herm. Vontobel, Ing. d. eidg. Amtes f. geist. Eigentum in Bern.
 Beguelin, Bezirksingenieur in Delémont.
 E. Steiner, Ing., Adj. des Bahning. der S. C. B., in Bern.
 Lampart, Maschinenmeister d. D. G. V. in Luzern.

Von den Ehrenmitgliedern sind zur ewigen Ruhe eingegangen:

Ernst Gladbach, Professor, gest. den 26. Dezember 1896 (vide Bd. XXIX S. 8, 15, 27).

G. H. Legler, Linth-Ing., gest. den 4. März 1897 (vide Bd. XXIX S. 70, 78).

Das Andenken dieser verstorbenen Vereinsmitglieder ehrt die Versammlung durch Aufstehen von ihren Sitzen.

Auf Antrag des Centralpräsidenten wird noch beschlossen, den Herren Oberst Näff in St. Gallen und Ing. Waldner in Zürich, von denen ersterer wegen hohen Alters letzterer wegen Krankheit leider verhindert war, der Versammlung beizuwohnen, per Telegramm einen herzlichen Gruss zu schicken, begleitet mit dem Wunsche zur baldigen Genesung.

Unter Verdankung des zahlreichen Besuches, namentlich auch der auswärtigen Kollegen von Deutschland, Frankreich, Elsass-Lothringen und Baden, erklärt der Vorsitzende um 12¹/₂ Uhr die 37. Generalversammlung für geschlossen.

Der Protokollführer: *Leonh. Friedrich.*

Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer.

(Side-trolley.)

Bei den elektrischen Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung, welche gegenwärtig, und wohl noch auf längere Zeit überwiegend zur Anwendung gelangt, bildet die Anordnung des Stromabnehmers in Verbindung mit der Führung des Zuleitungsdrahtes noch immer einen Gegenstand des Studiums und der Kontroverse. So bestehen das Bügel-System und jenes mit dem über der Geleiseachse angeordneten Trolley, letzteres mit *einem* Zuleitungsdraht und Weichen oder in neuerer Zeit mit *zwei* ganz unabhängigen Drähten, wodurch die Weichen und das dabei häufige Herauspringen des Trolley vermieden sind.

Nach der auf dem Kontinent vorherrschenden Anordnung werden die Leitungsdrähte an Querdrähten aufgehängt, welche zwischen Gebäuden oder besonders aufgestellten Pfosten gespannt sind. Nur auf der durchgehenden eingelegten Bahn pflegt der Draht auch an einfachen Konsolen, die bis über die Geleiseachse hinübergreifen, angebracht zu werden. Jene Spanndrähte und die weit in das Strassenprofil hineinragenden Konsolen geben in den meist engen Strassen unserer Städte und ebenso auf grösseren freien Strecken der Anlage ein wenig gefälliges Aussehen und haben der oberirdischen Zuleitung von Anbeginn viele Feinde erworben.

Ausser dem Nachteil des unschönen Aussehens bringt es die auf dem Kontinent übliche Anordnung des Stromabnehmers auf der Decke des Wagens mit sich, dass die sonst bei Omnibussen und bei Pferdebahnwagen übliche Einrichtung einer Imperiale nicht mehr möglich ist. Diese Imperiale hat bei dichtem Verkehr den Vorteil, mit der gleichen Beanspruchung des Strassenareals die doppelte Personenzahl befördern zu können und den Sitzplatz für die betrieblührende Unternehmung in Anlage- und Traktionskosten billiger zu gestalten. Ausserdem bietet besonders für Linien, welche dem Touristen- und Spaziergängerpublikum dienen, die Imperiale die grosse Annehmlichkeit, den Fahrgästen eine freie Aussicht von erhöhtem Standpunkt aus zu gewähren. Die Anordnung des seitlichen Stromabnehmers (side trolley), wie sie nach den beigegebenen zwei Abbildungen (s. Fig. 1 u. 2 S. 127 u. 128) u. a. von der „Bristol Tramways and Carriage Company“ auf der Bristol mit den Vororten

St. George und Kingswood verbindenden elektrischen Strassenbahn eingeführt worden ist, ermöglicht es, die Decke des Wagens für die Imperiale verfügbar und den Luftraum über den Strassen und Plätzen von allen Spanndrähten u. dgl. frei zu halten. Hierdurch wird ferner die Gefahr, welche das Reißen der Spanndrähte für die Strassenbahn mit sich bringt, vermieden. Das System verdient namentlich für solche Verhältnisse, wie sie in der Schweiz meist vorhanden sind, besondere Beachtung.

Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen.

I.

In Nachfolgendem veröffentlichen wir das von den eidgenössischen Räten am 15. Oktober d. J. beschlossene Bundesgesetz über den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen nach seinem vollen Wortlaut.

Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 15. Oktober 1897.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897; in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung, beschliesst:

I. Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1. Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Theiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2. Die Erwerbung von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt.

Der Bundesrat hat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlagen:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, kann der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufpreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

Art. 3. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dormalen bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 vorgesehene Bedingungen entsprechen, zu erwerben.

Art. 4. Wenn in der Folge andere Bahnlagen als die in Art. 2 und 3 bezeichneten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 5. Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten.

Art. 6. Der Uebergang des Eigentums an den vom Bunde erworbenen Eisenbahnen erfolgt jeweilen auf den konzessionsgemässen oder vertraglich festgesetzten Termin, ohne dass dazu die Beobachtung einer für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Ausser angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigentumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 7. Die für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichen Anleihen sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen sechzig Jahren zu amortisieren.

Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens sechzig Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für die Erwerbung der Bahnen gewählt werden.

Die Genehmigung der Anleiheoperationen und des Amortisationsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 8. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Von den weitem Ueberschüssen sind 20% so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, fünfzig Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80% sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen.

Art. 9. Mit dem Uebergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige in denselben enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen zu gunsten Dritter, über welche die Berechtigten sich ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben, durch die Konzessionen überbundene Verpflichtungen dagegen, welche mit dem Bestande und Betriebe der Bahnen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, gehen auf den Bund über.

Art. 10. Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Immobilien, welche zwar im Besitze der Bundesbahnen sind, aber eine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb nicht haben.

Auch sind die Bundesbahnen für Versicherung ihres Rollmaterials den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen nicht unterworfen.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, vorbehaltenen Konzessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport.

Art. 11. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind. (Schluss folgt).

Miscellanea.

Pariser Weltausstellung 1900. Binnen kurzem werden die endgültigen Pläne für die auf dem Marsfelde zu errichtenden Gebäude der nächsten Pariser Weltausstellung*) fertiggestellt sein und dem Handelsminister zur Genehmigung unterbreitet. Im Laufe des Winters soll dann die Vergebung der Arbeiten erfolgen, welche mit Beginn des kommenden Frühjahrs in Angriff genommen werden. Für den geplanten Palast der Landarmee und Kriegsmarine ist zur Zeit ein Wettbewerb ausgeschrieben, bezüglich der Paläste der Kolonien, des Gartenbaues und der sozialen Wissenschaften ist noch kein endgültiger Beschluss gefasst. Was die Sonderpavillons der Stadt

*) s. Bd. XXIX. S. 34.

Paris, Algeriens, Tunesiens, sowie der fremden Staaten anbetreff, sind der Ausstellungsdirektion von den Beteiligten noch keine Vorschläge unterbreitet worden.

Die Regulierung der Katarakte an der unteren Donau ist abermals um einen Schritt ihrer Vollendung näher gekommen. Man hat jetzt nämlich den Schifffahrtsweg fertiggestellt, welcher durch die nächst dem Berge Greben die Donau durchziehende Felsenbank gesprengt werden musste. Der neue Schifffahrtsweg ist 1200 m lang bei 60 m Sohlenbreite und einer Tiefe von 2 m unter dem dem Nullpunkt des Orsovaer Pegels entsprechenden Niederwasser. Die Anlage des Kanals, welche die Sprengung und Baggerung von 13 329 m³ festen Gesteins notwendig machte, hat 1 600 000 Fr. gekostet. Die neue Wasserstrasse wurde bereits provisorisch dem Verkehr übergeben.

Die Umwandlung des Pferdebetriebs in elektrischen Betrieb am dem Trambahnnetz in Frankfurt a. M. soll entsprechend einer Vorlage des Magistrats an die dortige Stadtverordneten-Versammlung, vom 1. Jan. 1898 an in Angriff genommen und innerhalb zwei Jahren vollendet werden. Zunächst ist auf allen städtischen Linien oberirdische Stromzuführung vorgesehen. Es wird beabsichtigt, die einen Kostenaufwand von 3 750 000 Fr. erfordernde Umwandlung der Pferdebahnen in elektrischen Betrieb den Firmen *Siemens & Halske* in Berlin und *Brown, Boveri & Co.* in Frankfurt a. M. zu übertragen.

Die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach ist am 20. d. M. amtlich kollaudiert worden. Die Strecke, deren konzessionsmässige Länge vom Hauptbahnhof Zürich bis zur Bahnkreuzung in Oerlikon 4520 m und von Oerlikon bis Seebach 1390 m, zusammen also 5910 m beträgt, nimmt vorläufig ihren Anfang beim Hotel Central am rechten Limmatufer, bis die Frage der Zufahrtslinie zum Hauptbahnhof Zürich gelöst ist. Ueber mehrere bemerkenswerte Neuerungen in der Anlage der Kraftstation, der Geleise, der Stromzuführung und des Rollmaterials hoffen wir demnächst zu berichten.

Der III. internationale Kongress für angewandte Chemie soll im Monat Juli des nächsten Jahres in Wien abgehalten werden. Für die Erledigung der Kongressarbeiten sind zwei allgemeine Versammlungen und eine grössere Anzahl von Sektionssitzungen in Aussicht genommen. Ausserdem wird beabsichtigt, Ausflüge zur Besichtigung wissenschaftlicher Institute und industrieller Anlagen zu veranstalten.

Konkurrenzen.

Drei Brücken über das Flon-Thal in Lausanne. (Bd. XXX S. 52.) Einem Beschlusse des Stadtrats von Lausanne zufolge ist der ursprünglich auf den 15. Dezember d. J. festgesetzte Termin dieses Wettbewerbes bis zum 31. März 1898 verlängert und die für Entwürfe der Brücke zwischen der Altstadt und der Ecole de Médecine bestimmte Preissumme von 6000 Fr. auf 8000 Fr. erhöht worden.

Litteratur.

Baukunde des Architekten. Unter Mitwirkung von Fachmännern der verschiedenen Einzelgebiete, bearbeitet von den *Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders*. Zweiter Band. Gebäudekunde. Erster Teil. Mit 900 Abbildungen und 9 Doppeltafeln. Zweite und vollständig neu bearbeitete Auflage. Berlin. Kommissions-Verlag von Ernst Toeche. 1897. Preis 12 M.

Das in den zwei Teilen des ersten Bandes (1895 und 1896) den «Aufbau» und «Ausbau» der Gebäude behandelnde Handbuch bringt im zweiten Bande die «Gebäudekunde». Der jetzt vorliegende erste Teil beschäftigt sich mit der Anlage und Einrichtung der ländlichen Wohnhäuser und Forstdienst-Gehöfte sowie jener Bauten, welche die Landwirtschaft und deren Nebenbetriebe, die Lebensmittelversorgung der Städte, die Speicherung von Waren aller Art, ferner die Unterbringung und Benützung der Pferde erfordern. Ein besonderer Anhang ist der Erörterung der hygienischen Anforderungen an diese Gebäudearten gewidmet. Gegenüber der ersten Auflage ist der Inhalt, obwohl der alte Rahmen festgehalten wurde, im grossen und ganzen ein völlig neuer und innerhalb der einzelnen Abschnitte viel ausgedehnter geworden. In knapper aber bestimmter Form sind alle für Bauprogramme, Entwürfe und Wettbewerbe in Betracht kommenden Angaben zusammengefasst, die durch Zahlen und Masse belegt und durch zahlreiche Abbildungen erläutert werden.