

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 35/36 (1900)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-21938>

### **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>**

Das Befahren der Weichen geht ohne die geringste Funkenbildung und ohne Geräusch vor sich, auch bietet es keine Schwierigkeit, das Fahrzeug direkt unter der Weiche anhalten und die Fahrriichtung ändern zu lassen,

#### Die elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun.

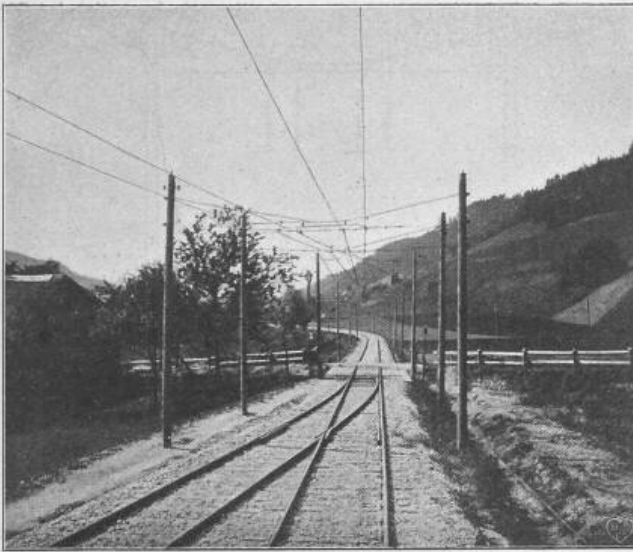


Fig. 23. Anordnung der Kontaktleitung in einer einfachen Weiche.

was bei dem häufigen Rangierdienst auf den Stationen von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist.

In analoger Weise, wie für die einfache Weiche, wurde die Kontaktleitungs-Weiche in den Geleiseverbindungen ausgeführt; auch für englische Weichen lässt sich dieses Prinzip in derselben einfachen Konstruktion und ohne jegliche mechanische Umstellung anwenden.

**Schienen-Rückleitung.** Die Rückleitung des Stromes erfolgt, wie erwähnt, durch die Schienen, welche bei jeder Transformatorstation an die dritte Klemme der Sekundärwicklung angeschlossen sind. Bei Herstellung der elektrischen Verbindung zwischen den einzelnen Schienen wurde aus verschiedenen Gründen von den bei Strassenbahnen gebräuchlichen Kupfer-Verbindern Umgang genommen, und es wurde ein neues, der Firma Brown, Boveri & Cie. patentiertes Verfahren angewendet. Dasselbe besteht darin, dass die Laschen zur Herstellung der leitenden Verbindung herangezogen werden. Zu diesem Behufe wurden sowohl die Schienenenden, wie die Laschen an ihren Berührungsfächen sorgfältig blank geschabt und mit einer leitenden und zugleich die Oxydation verhindernden Metallpasta bestrichen, worauf die Laschen, wie üblich, mit den Schienen verschraubt wurden. Diese Verbindung bietet die grossen Vorteile, dass keinerlei vorstehende Drähte vorhanden sind, auf welche beim Krampen besonders Rücksicht genommen werden muss, und dass die Schienen bequem ausgewechselt werden können. Da die Laschenschrauben häufig kontrolliert und nachgezogen werden, ist von vornherein eine grosse Sicherheit vorhanden, dass die Verbindungen stets in gutem Zustande bleiben, indem etwaige Mängel sofort entdeckt werden und beseitigt werden können. Eingehende Versuche und Messungen, welche bezüglich der rostschtützenden Wirkung der verwendeten Metallpasta während der Dauer eines Jahres unternommen worden waren, hatten die vollständige Zuverlässigkeit des Verfahrens bewiesen.

Querverbindungen zwischen den einzelnen Schienensträngen sind in Abständen von 96 m angebracht. Dieselben bestehen aus 8 mm Kupferdraht, welcher vermittels bronzener Oesen und gleichfalls unter Verwendung der erwähnten Metallpasta an die Schienen angeschlossen ist. Ein besonderer Rückleitungsdraht ist nicht vorhanden.

(Forts. folgt.)

## Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.

(Vom 21. Dezember 1899.)\*

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 5 März 1897, beschliesst:

Art. 1. Nebenbahnen sind diejenigen Bahnen und Bahnstrecken, welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln.

Der Bundesrat wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bahnen und Bahnstrecken bezeichnen, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind.

Gegen diesen Entscheid kann innert drei Monaten der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen werden.

Bei der Konzessionserteilung für neu zu bauende Bahnstrecken ist die Bestimmung, ob diese den Nebenbahnen zugeteilt werden, in die Konzession aufzunehmen.

Durch Bundesbeschluss kann bei veränderten Verhältnissen, nach Anhörung der Konzessionäre und der Kantone, eine Nebenbahn zur Hauptbahn oder eine Hauptbahn zur Nebenbahn erklärt werden.

Art. 2. Für die Nebenbahnen gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 und aller andern für die schweizerischen Eisenbahnen erlassenen Bundesgesetze, soweit nicht im gegenwärtigen Gesetze abweichende Vorschriften aufgestellt sind.

Art. 3. Der Bundesrat wird den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung und den Betrieb diejenige Einfachheit gestatten, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten Erleichterungen gewähren; immerhin soll die Betriebssicherheit gewahrt und das Personal vor Ueberanstrengung geschützt bleiben.

Besonders sind Einfriedigungen der Bahn und Barrieren nur da zu verlangen, wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und des Strassenverkehrs solche durchaus erfordern.

Der Bundesrat wird nach Anhörung der Vertreter der betreffenden Bahnen besondere Vorschriften erlassen für die normal- und schmal-spurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit mechanischem Betrieb zur Bedienung des Lokalverkehrs, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, sowie für die Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und für die Tramways.

In Bezug auf Tarifbildung wird er innert der konzessionsgemässen Grenzen thunlichste Freiheit gewähren.

Art. 4. Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Gütertaxe, und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäcktaxe vergüten. Die Entschädigung wird auf Grund des monatlichen Gesamtgewichtes der Fahrpoststücke ermittelt, und es kann für dieselbe ein Aversalbetrag vereinbart werden.

Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner den genannten Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und Kilometer vergütet.

Für die Beförderung von Bahnpostwagen erhalten die Nebenbahnen ausserdem eine Vergütung von 2 Cts. per Achskilometer.

Bedient sich die Postverwaltung zum Transporte der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen, so sind diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speziellen Einrichtung der Fahrzeuge zu vergüten.

Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen, insoweit sie über die auf das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 begründeten Entschädigungen hinausgehen, fallen weg, sobald und für so lange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen einen Reinertrag von 4% oder mehr abwirft.

Die Bestimmungen des 1. und 2. Absatzes des Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb der Ortschaft dienen.

\*) Ablauf der Referendumsfrist: 27 März 1900.

Art. 5. Die Strassenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft und deren Umgebung dienen, und die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden eigentlichen Bergbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, sind nicht verpflichtet, wenn der Betrieb durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, auf andere Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes bis zur Wiedereröffnung des Bahnbetriebes zu sorgen.

Art. 6. Die Bestimmungen des Art. 25 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 betreffend Begünstigungen für die Militärtransporte finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen, und auf die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden Bergbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden.

Art. 7. Die Kreuzung in Schienenhöhe bestehender Haupt- oder Nebenbahnen durch eine neu zu erstellende Nebenbahn kann vom Bundesrate unter Anordnung der zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorkehrungen gestattet werden; die bezüglichen Kosten sind von der Bahnunternehmung zu tragen, welche die Kreuzung verlangt.

Wenn aus Gründen der Betriebssicherheit eine Kreuzung in Schienenhöhe nicht zulässig erscheint, fallen die Erstellungskosten der zur Vermeidung der Niveaure Kreuzung auszuführenden Unter- oder Ueberführung ebenfalls zu Lasten der die Kreuzung verlangenden Bahnunternehmung, mit Ausnahme des Falles, dass die Kreuzung auf einer öffentlichen Strasse stattfindet, oder die im übrigen auf einer öffentlichen Strasse angelegte Nebenbahn zur Vermeidung der Niveaure Kreuzung ausserhalb derselben geführt werden muss. In diesem Falle sind die bezüglichen Kosten zwischen der bereits bestehenden und der neuen Bahnunternehmung im Verhältnisse des durch die betreffenden Bahnlagen zu vermittelnden Verkehrs zu verteilen.

Die Kostenverteilung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 8. Soweit zur Herstellung des technischen und Betriebsanschlusses von Nebenbahnen unter sich und an Hauptbahnen die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlussstation, beziehungsweise Anschlussstrecke besitzt und verwaltet, sind unter Berücksichtigung der Vorteile, welche ihr durch den Anschluss erwachsen, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, welcher von der Anschlussbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation, beziehungsweise Zufahrtsstrecke, und für Besorgung des Betriebsdienstes auf denselben auszugeben wäre. Die zu entrichtende Entschädigung wird in Ermanglung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Art. 9. Bei Erlass des in Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 vorgesehenen Transportreglementes wird der Bundesrat den Nebenbahnen nach Möglichkeit Erleichterungen gewähren und diese für die einzelnen Kategorien nach Anhörung der Bahnverwaltungen in einem Anhang zum Transportreglement namhaft machen.

Art. 10. Den Nebenbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, werden bei Anwendung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 folgende Ausnahmen gestattet:

1. Bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die bei den Nebenbahnen bestehenden besonderen Verhältnisse zu berücksichtigen.

2. Bei Festsetzung der Fristen für die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen und der allfälligen Defizite des Erneuerungsfonds ist der finanziellen Lage der Nebenbahnen Rechnung zu tragen.

Art. 11. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die

Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.



Fig. 29. Haus zur Berolina, Hausvoigteiplatz 12. Arch.: *Allerthum & Zadek* (Krause) in Berlin.

Neue Berliner Kauf- und Warenhäuser.

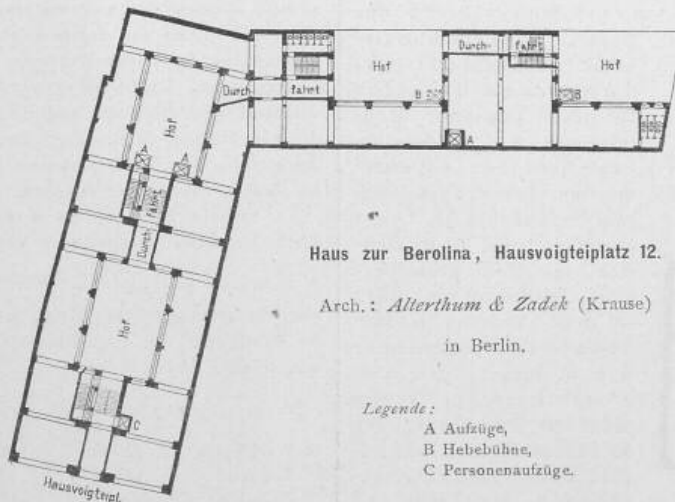
Von Baurat *C. Junk* in Charlottenburg. (Mit einer Tafel.)

VI.

In den Ansichten auf beiliegender Tafel bringen wir drei der bemerkenswertesten Kaufhäuser „Am Hausvoigteiplatz“ 11a, 12, 13 (von rechts nach links gezählt) zur Darstellung:

I. Rechts erscheint das in Backstein- und Sandstein-Architekturteilen 1889 von *E. Peters* für die Buch- und Steindruckerei von *Rob. Winkelmann* ausgeführte Haus Nr. 11a, von welchem ein Grundriss nicht erhältlich ist; dasselbe enthält im Erdgeschoss, mit Zugang vom linken Thorbogen die öffentlichen Geschäftsräume des Besitzers, im I. und II. Obergeschoss Lager- und Verkaufsräume einer Konfektionsgrossfirma und im III. und IV. Obergeschoss Wohnräume. Leider ist die Fassade neuerdings durch vorgehängte Schilder entstellt worden.

II. Das „Haus zur Berolina“ (auf der Tafel das mittlere) ist 1886 von *Allerthum & Zadek* unter künstlerischer Mitwirkung von *H. A. Krause* auf einem Grundstück von langgestreckter, geknickter Form (Fig. 28)



Haus zur Berolina, Hausvoigteiplatz 12.

Arch.: *Allerthum & Zadek* (Krause)

in Berlin.

Legende:

- A Aufzüge,
- B Hebebühne,
- C Personenaufzüge.

Fig. 28. Erdgeschoss-Grundriss 1:1000.