Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 11

Artikel: Haftpflicht
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2014

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: 28.11.2025

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 8. September 1874. No. 11.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Dienstag. – Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Kah, das Haftpflichtgesetz betreffend die Verbindlichkeiten zum Schadenersatze bei Verletzungen und Tödtungen. — Perte d'une Obligation. — Bürgin's Anwendung des Electromagnetismus zur Vermehrung der Adhäsion. I. — Amerikanische Signalsysteme. — Schmalspurbahnen. III. 2. Lausanne-Echallens, von Hrn. Moschell. — Signalglocke. — Bund und Cantone. — Winkeln-Herisau. — Uetlibergbahn. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Einzahlungen. — Generalversammlungen. — Zinszahlungen. — Ausgeschriebene Stellen. — Bauausschreibungen. — Londoner Eisenpreise. — Courszeddel. — Neue Bücher. — Eingegangene Drucksachen. — Inserate.

Bemerkung. Der gegenwärtigen Nummer liegt Nr. 20 der Rapports mensuels du Conseil fédéral sur le progrès des travaux au tunnel du St.-Gothard bei. — Leider sind wir, in Folge seither eingetretener Schwierigkeiten, nicht im Falle, nach unserm frühern Versprechen, diese Berichte auch in Zukunft als besondere Beilagen zu geben. Da wir aber dieselben jeweilen vollständig in den Text unseres Blattes aufnehmen werden, so werden unsere verehrl. Leser nichts dabei verlieren, als die kleine Bequemlichkeit, diese Berichte separat zusammenheften zu können.

Ich benütze diesen Anlass, um einen Irrthum aufzuklären, der sich in einem Inserate der „Neuen Zürcherzeitung" eingeschlichen hat, wonach die Rapports trimestriels unserm Blatte gratis beigegeben werden sollten. Es waren natürlich nur die Monatsberichte gemeint, was sich übrigens bei dem äusserst billigen Preise unseres Blattes von selbst versteht.

Der Redactor: H. Stüssi.

Haftpflicht. Das Haftpflichtgesetz betreffend die Verbindlichkeiten zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken, Steinbrüchen und Gräbereien herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, erläutert nach den Motiven, stenographischen Reichstagsverhandlungen, Präjudizien und andern Quellen von K. Kah, Grossh. bad. Oberamtsrichter in Heidelberg. Mit Sachregister. Wie in unserem Blatte schon mehrfach angeführt wurde und auch sonst den meisten Lesern unseres Blattes bekannt sein wird, steht für die Schweiz ein Gesetz vor der Thüre, das die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tödtungen regeln soll. Der Bundesrath hat bereits einen von Motiven begleiteten bezüglichen Gesetzesentwurf publizirt, und die ständeräthliche Commission wird am 16. dieses Monats zur Prüfung dieses Entwurfes zusammentreten.

Unter diesen Verhältnissen ist das soeben erschienene Buch, dessen Titel oben angegeben ist, für unser Land von besonderm Werth, und verdient dasselbe in hohem Maasse die Beachtung unserer Behörden, Juristen, Richter und Eisenbahninteressenten.

Dasselbe gibt zunächst die allgemeinen Motive zum Reichsgesetz, begleitet von den Ausführungen des Bundesbevollmächtigten Dr. Falk in der Generaldebatte. Dann wird Paragraph für Paragraph des Gesetzes vorgeführt, und bei jedem das zum Verständniss und zur Erläuterung Nöthige aus den Motiven, aus den Commentaren (insbesondere Endemann's) und aus den stenographischen Berichten der bezüglichen Debatten im Reichstag beigegeben, unter Anfügung der meisten auf Grund dieses Haftpflichtgesetzes bis in die neueste Zeit gefällten richterlichen Entscheidungen, sowie auch älterer Entscheide, soweit dieselben zur Erörterung der Begriffe „höhere Gewalt", „Verschulden" u. s. w., oder in Folge von Beibehaltung der Zulassung von Schadenklagen auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen noch practischen Werth haben.

Ein vollständiges Sachregister macht das Nachschlagen sehr bequem und erhöht den Werth des Buches.

Das Material ist vortrefflich gesichtet, und es gibt dies Buch ein möglichst vollständiges und dabei doch möglichst knappes Bild der in Beziehung auf das Haftpflichtgesetz bei den deutschen Gesetzgebern und Richtern obwaltenden Intentionen. Wir hoffen, dass dasselbe auch bei unsern maassgebenden Kreisen diejenige Beachtung finde, die es verdient, und glauben, dass der Eine oder Andere nach Durchlesung desselben, zumal des Abschnittes über den Begriff: „bei dem Betriebe" und der Auseinandersetzungen des Abgeordneten Lasker über die Unfallcassen (pag. 98 ff.), sich wohl auch unseren in den Nr. 5, 6 und 7 dieses Blattes ausgesprochenen Ansichten anschliessen können wird.

* * *

Perte d'une obligation. Suisse Occidentale. Le tribunal de Lausanne est nanti actuellement d'une question qui doit intéresser les capitalistes qui placent leur fortune en titres au porteur.

Il s'agit d'une dame qui a perdu une obligation de l'Ouest et qui demande de pouvoir toucher les semestres moyennant caution et qu'il lui soit délivré un nouveau titre par duplicata, mais seulement dans 10 ans, et si, pendant ce temps-là, personne n'a présenté le titre originaire.

La Suisse Occidentale repousse cette demande, assimilant la perte d'une obligation à celle d'un billet de banque.

Il y a là de quoi inquiéter les porteurs d'obligations.

Nous trouvons bien qu'un fait pareil serait de nature à effrayer les porteurs s'il n'était de notoriété publique que la généralité des compagnies, soigneuses de leur propre intérêt, ne refusent point de délivrer des duplicatas. (Bull. Suisse.)

* * *

Vermehrung der Adhäsion der Locomotivtriebräder durch Anwendung des Electromagnetismus. In Nr. 5 Ihres geehrten Blattes v. 28. Juli 1874 erscheint unter dem Titel: „Adhäsion" ein Artikel, in welchem der von Herrn Bürgin in Anwendung gebrachten Idee, die Adhäsion durch das Magnetisiren der Triebräder zu vermehren, die Neuheit abgesprochen wird. Sei dem wie ihm wolle und abgesehen davon, dass ein und dieselbe Idee unabhängig von früher ausgesprochenen Gedanken und gemachten Versuchen zum zweiten und dritten Male auftauchen kann, so hat Herr Bürgin doch das Verdienst, dass er mit unermüdlichem Fleisse an einer Aufgabe arbeitet, die für die Technik von grösstem Interesse ist und noch lange nicht als abgethan in einen Antiquitätenkasten gehört, weil anerkannte Physiker mit Lösung derselben nicht so reüssirten, wie es wünschenswerth gewesen wäre. Leicht ist es, Ideen aufzustellen, aber oft mühsam und schwierig, solche Ideen practisch verwendbar zu machen, besonders in Gebieten, welche der Erfahrungen fast gänzlich entbehren.

Jedem, der eine Secundarschule besuchte, ist aus dem Physikunterricht bekannt, wie ein Stab aus weichem Eisen, welcher mit übersponnenem Kupferdraht umwickelt ist, zu einem kräftigen Magneten wird im Augenblicke, in welchem ein electrischer Strom durch die Kupferdrahtspirale geleitet wird. Jedem der Schüler der polytechnischen Schule in Carlsruhe werden die interessanten Versuche mit einem grossen Hufeisen-Electromagneten in Erinnerung sein, welche der unvergessliche Hofrath Eisenlohr, ein begeisterter Physiker, seinen Schülern mit so viel Geschick vor Augen führte. Jener Magnet war aus einer unbrauchbar gewordenen Locomotivachse gefertigt, indem sie zu einem Hufeisen gebogen und mit einem 500 Met. langen 4,5 m/m dicken Kupferdraht in 6 Lagen umsponnen