

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

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: 17.01.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 20. October 1874.

No. 17.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern oder direkt bei der Expedition.

Ausland: Fr. 7.50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern des deutsch-öster. Postvereins, für alle übrigen Länder direkt bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Zur Characteristik unserer Eisenbahnzustände. — Die sechste Versammlung der Techniker deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Forts.). — New-York Elevated Railroad. — Form und Dauer der Schienen. — Les nouvelles acierées de Seraing. — Die Gramme-Maschine als Kraft-Quelle. — Mechanisches Puddeln. — Fleischtransport. — Differentialtarife. — Schmalspurbahnen. III. 4. — Lausanne - Échallens (Recettes). — Gotthard-Tunnel (Baufortschritte im Monat September). — System Agudio. — Literatur. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Personelles. — Curszeddel. — Stellenvermittlung. — Eingegangene Drucksachen. — Bundesblatt Nr. 45: Inhalt. — Neue Bücher. — Anzeigen.

„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.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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 Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

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.

Für ihre im Dienst thätigen Angestellten freilich kann die Anstalt weder diese noch die Einrede höherer Gewalt vorschützen. Ein Antrag (Köchlin) auf Streichung letzterer Bestimmung wurde verworfen; ebenso Streichung der ersten Bestimmung (Hoffmann) abgelehnt, dagegen Streichung der Ausdehnung erster Ausnahme auch für Fälle muthwilliger Uebertrittung polizeilicher Vorschriften (Stamm) angenommen. Der Antrag des Bundesrathes, die Entschädigung bei Angestellten ausdrücklich nur einzutreten zu lassen, wenn die Uebertritt einer polizeilichen Vorschrift mit dem Unfall in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehe, war schon von der Commission verlassen worden, in der Meinung, dass das Gericht im entgegengesetzten Fall die Schuld der Angestellten zu prüfen habe. Art. 3. Berechnung des Schadenersatzes. Nach dem Bundesraths- und Commissions-Entwurf umfasst die Entschädigung die Arztkosten u. s. w. und den erlittenen Vermögensnachtheil. Ein Antrag (Herzog), bei Verstümmelung, auch abgesehen von Vermögensnachtheilen, zur Entschädigung zu verpflichten, blieb in Minderheit. Art. 4. Der Bundesrat bestimmte, dass, wenn der Getötete u. s. w. bei einer durch Beiträge der Transportanstalt unterstützten Versicherungsanstalt versichert war, die fällige Versicherungssumme in die von der Transportanstalt zu bezahlende Entschädigung einzurechnen sei, sobald die Anstalt $\frac{1}{3}$ an die jährl. Prämie beigetragen. Die Commission will hiefür an der Entschädigungssumme nur einen Abzug derjenigen Quote der Versicherungssumme zulassen, welche von dem Beitrag der Transportanstalt herrührt. Letzteres wird angenommen. Art. 5. Schadenersatz durch Jahresrenten. Nach dem Bundesrath soll die Transportanstalt sowohl als der Rentenberechtigte eine Minderung oder Erhöhung der Rente verlangen dürfen, wenn die bei der Rentenaussetzung maassgebenden Verhältnisse sich ändern. Die Commission dagegen betrachtet das Abkommen als definitiv, einzig bei nach der Rentenansetzung erfolgendem Eintritt von Tod oder schwererem Gesundheitsnachtheile, kann der Entschädigungsberechtigte Rectification verlangen. Ohne Discussion wird beigefügt. Art. 6. Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt kann auch ohne Vermögensnachtheil Entschädigung zugesprochen werden. Der Antrag der Commission, anstatt „grobe Fahrlässigkeit“ nur zu sagen „Fahrlässigkeit“ blieb, da die Tendenz des Gesetzes ohnedies dahin gehe, bei Unglücksfällen Fahrlässigkeit der Anstalt zu präsumiren und dieser den Beweis des Gegentheils zuzuschreiben (Blumer, Köchlin), in Minderheit. Art. 7. Sachbeschädigung bei Tötungen und Verletzungen verpflichtet nach denselben Grundsätzen zu Schadenersatz; bei Sachen, die der Anstalt aber weder als Frachtgut noch als Reisegepäck anvertraut sind, nur bei Nachweis von Verschulden der Anstalt. Angenommen. Art. 8. Als Ersatzwerth kommt ein Interesse über dem eigentlichen Werth der Sache nur in Frage bei Arglist und grober Fahrlässigkeit der Anstalt. Angenommen. Art. 9. Verjährung der Klage nach 1 Jahr, Unterbrechung durch einfache Reclamation; bei Arglist und grober Fahrlässigkeit tritt die gemeinrechte Verjährungsfrist ein. Nach kurzer Discussion angenommen. Art. 10. Freies richterliches Ermessen bei Bestimmung der Entschädigungssumme. Art. 11. Unstatthaftigkeit der Wegbedingung dieser Grundsätze durch Reglemente u. s. w. Art. 12. Publication und Inkraftklärung. Sämtliche ohne Discussion angenommen.

Nachdem die Commission die modifizierten Artikel neu redigirt und der Redaction am 12. d. beigepflichtet worden, wurde der Entwurf dem Nationalrath überwiesen.

Nationalrath. In der Sitzung vom 12. Oct. wurde die Motion Dubs in Berathung gezogen, nach welcher neue Eisenbahnconcessions und Erneuerungen ablaufender Concessions, sowie Concessionsübertragungen und Fusionen nur unter der Bedingung künftig ertheilt werden sollen, dass die betreffenden Gesellschaften auf alle Prioritätsrechte verzichten. Die Commission für Eisenbahnsachen, Referenten: HH. Stämpfli und Challet-Venel, beantragt einstimmig, auf diese seit 16. Septbr. 1873 schwebende Motion nicht einzutreten. Die in cantonalen Concessions eingeräumten Prioritätsrechte verpflichten nur die

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. In den Sitzungen vom 6.—10. October behandelte der Ständerath das Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen u. s. w. zu Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen. Die „Eisenbahn“ hat den betreffenden Entwurf des Bundesrathes bereits in Nr. 7 einer Besprechung unterworfen. Die ständeräthliche Commission hat zu diesem nur untergeordnete und redaktionelle Modificationen beantragt. In der Discussion kam zunächst in Frage, ob (Bundesrath) das Gesetz sich nur auf die Eisenbahnen etc. oder (Commission) auch auf die „vom Bunde selbst betriebenen Transportanstalten“, d. h. die Post beziehen soll. Gegen letztere wurde geltend gemacht (Borel), dass die Post die allgemeinen Verkehrswägen benutzt, mit nicht vollständig zu beherrschenden lebendigen Zugkräften arbeite, auch zudem mit dem Personentransportdienst so wie so bereits dem Land per annum Fr. 1,115,000 opfere, wogegen die Eisenbahnen mit eignem Geleise und Maschinen es auf ökonomischen Gewinn abssehen. Für die Commission dagegen sprachen im Allgemeinen die beliebte Symmetrie und dann die Erwägung, dass eine Beschädigung durch die Post für den Verletzten gleich viel sei wie eine durch die Eisenbahnen, überdies auch das der Post zustehende Regel eine strengere Haftpflicht rechtfertige. Nachdem der Ständerath erst die Post mit einzuschliessen beschlossen, wurde des folgenden Tags, als bei den einzelnen Artikeln überall Ausnahmsbestimmungen zu Tage traten, wieder abgeändert und also der Antrag des Bundesrathes angenommen. Nach Art. 1 soll die Schadenersatzpflicht eintreten, wenn die Transportanstalt nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Versehen und Vergehen der Passagiere oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen ohne eigenes Verschulden der Anstalt oder durch die Schuld der Verletzten oder Getöteten selbst verursacht ist. Ueber die Frage, was als Verschulden der Transportanstalt aufzufassen sei, hatte der Bundesrath auf die Artikel 38 und 39 des Frachtverkehrsgesetzes verweisen wollen, mit Mehr aber wurde der Commission beigestimmt, dass die nähere Definition dieser Ausnahme der Gerichtspraxis überbleiben soll. Art. 2 hebt die Ersatzpflicht auf, wenn der Getötete u. s. w. in doloser Weise sich mit der Transportanstalt in Berührung gesetzt, auch wenn der Unfall ohne sein Verschulden eingetreten.