

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 3

Titelseiten

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: 14.01.2026

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 14. Juli 1874.

No. 3.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Rédaction, 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 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.

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.

„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 Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 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.

INHALT. Rechtsfälle (verspätete Lieferung). — Das Imprägniren von Hölzern. — Die Heberlein- und Westinghouse-Bremse. — Reflectoren für Signallaternen. — Adhäsion. — Grosser Gotthardtunnel. — Bericht über System Wetli. — Unfälle auf schweiz. Bahnen im ersten Semester 1874. — Die neuen bernischen Bahnunternehmungen. — Unterricht der Angestellten. — Freibeiförderung Bedürftiger. — Betriebsmittel deutscher Bahnen. — Distanzgeber. — Tarife. Badische Staatsbahnen. — Frachtenbuch. — Bayerische Staatsbahnen; neue Linien. — Oesterreichische Eisenbahnen im Bau. — Erschütterung der Häuser durch die Bahnzüge. — Chronik. — Neue Tarife schweiz. Bahnen. — Literatur. (Ott, Erfinderschutz; Verkehrszeitung; Pontzen, Schneeschutzvorrichtungen; Müllhaupt's Karten.) — Marktbericht. — Curszettel. — Eingegangene Drucksachen. — Inserate.

Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. (Mitgeth.) Wie weit erstreckt sich die Haftpflicht schweizerischer Eisenbahnen für verspätete Expedition von Waaren, die durch deutsche Bahnen verschuldet wurde? Am 7. November 1873 übergab Klägerin der Güterexpedition Winterthur 13 Stück Seidenwaaren zur Spedition an David in Crefeld als Eilgut. Im Frachtbrief war der Werth mit 3200 Fr. declarirt, und laut demselben ging die Waare am gleichen Tage von Winterthur ab. Mit Brief vom 20. November beschwerte sich der Besteller bei der Klägerin, dass die ihm facturirten Waaren in Crefeld noch nicht eingetroffen seien und bemerkte, dass er sich wegen dieser Verspätung vorbehalten müsse, deren Annahme zu verweigern. Von dieser Reclamation gab Klägerin der Güterexpedition der Nordostbahn in Winterthur mit Brief vom 22. Nov. Kenntniss und ersuchte, der Kiste sofort einen Laufzettel nachzuschicken. Mit Postkarte vom 24. und Brief vom 30. November schrieb der Besteller, dass die fragliche Waare in Crefeld noch immer nicht eingetroffen sei und dass er nunmehr deren Annahme auf jeden Fall verweigern müsse.

Wie sich aus einer Reihe von Laufzetteln ergab, welche die grossh. badische Güterexpedition am 24. November erlassen hatte, war in Mannheim der zu der Waare gehörige Frachtbrief verloren oder verlegt worden und lag die Waare seit 11. Nov. in Cöln. Die Waare wurde sodann erst am 1. December dem Adressaten zugestellt, der aber wegen verspäteter Ablieferung die Annahme verweigerte. Nach vergeblichen Unterhandlungen mit der Direction der Nordostbahn und der Generaldirection der badischen Staatseisenbahnen, welche, gestützt auf das badische Eisenbahnreglement und § 427 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, bloss Ersatz der Fracht im Betrage von 7 Fr. 85 Rp. anbot, ging die Waare von Crefeld nach Winterthur zurück, und Klägerin machte eine Schadenersatzforderung von 3186 Fr. 85 Rp. gegenüber der Nordostbahn anhängig, wurde aber vom zürcherischen Handelsgesicht mit dieser Forderung, soweit sie den anerkannten Betrag von 7 Fr. 85 Rp. überstieg, abgewiesen. Wir entnehmen der Begründung folgende Sätze:

1) Durch den Frachtbrief hat sich die Beklagte verpflichtet, das streitige Frachtstück, das ihr unbestrittenmaassen am 7. Nov. 1873 übergeben worden ist, als Eilgut nach Crefeld zu befördern; die Ankunft des Gutes in Crefeld ist verspätet und zwar um

mehr als 24 Stunden, aber um weniger als 4 Wochen, und Beklagte ist daher für den aus dieser Verspätung entstandenen Schaden nach den Bestimmungen ihres Frachtvertrages und der bezüglichlichen Gesetze haftbar.

2) Laut dem auf dem Frachtbrief befindlichen Stempel der badischen Güterexpedition in Basel, dat. 9. Nov., hat die Verspätung nicht im Betriebe der Beklagten, sondern auf dem Bahnnetze der badischen Staatsbahn stattgefunden.

3) Nun enthält der Frachtbrief an der Spitze die Bestimmung, dass, wenn das Gut auf eine andere Eisenbahn übergehe, der Versender sich den Bestimmungen des Reglements der betreffenden Verwaltung unterwerfe; es ist also das badische Transportreglement für die vorliegende Schadenersatzklage maassgebend. Dieses Reglement bestimmt in § 25, übereinstimmend mit § 25 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 10. Juni 1870, dass für die Versäumung der Lieferzeit um mehr als 24 Stunden nur der Betrag der Fracht vergütet werden müsse, wenn nicht ein weitergehendes Interesse des Versenders an der rechtzeitigen Lieferung in gehöriger Weise declarirt worden sei; nach demselben kann ferner ein Frachtgut bis vier Wochen nach dem Lieferungstermin als verspätet abgeliefert werden, und erst bei einer noch längern Verzögerung fällt das Gut nicht mehr unter die Regeln der verspäteten, sondern unter diejenigen der verlorenen Frachtstücke.

4) Klägerin behauptet nun zwar, eine der Vorschrift des cit. § 25 genügende Declaration auf dem Frachtbriefe wirklich vorgenommen zu haben; allein mit Unrecht. Abgesehen davon, dass die angebrachte Declaration weder mit Buchstaben geschrieben, noch mit dem Visum der Versandtexpedition versehen ist, während das Reglement diese beiden Formen vorschreibt, enthält dieselbe den Werth der Waare selbst, ist, wie sie selbst sagt, eine Werthdeclaration, keineswegs die Declaration eines Interesses des Versenders an dieser oder jener Verschärfung der Haft des Frachtführers. Klägerin kann auch nicht behaupten, dass der im cit. § 25 für eine solche Interessendclaration angesetzte Frachtzuschlag von ihr bezahlt oder dem Destinateur in Rechnung gebracht worden sei . . . (Urtheil des zürcher. Handelgerichtes vom 20. März 1874 i. S. Mechanische Seidenstoffweberei Winterthur c. Direction der schweiz. Nordostbahn.)

* *

Das Imprägniren von Hölzern. (Original-Mittheilung.) England, in welchem Lande sich zuerst und am schnellsten die Eisenbahnen entwickelten, ist verhältnissmässig sehr arm an Waldungen und war wie für seinen Bedarf an Hölzern für den Schiffbau, so auch für die bei den Bahnbauten benötigten Schwellenhölzer hauptsächlich auf den Bezug aus dem Auslande her angewiesen. Daher tauchte auch schon in den Dreissigerjahren mit dem Bau der ersten Eisenbahnen von Belang das Bedürfniss und das Bestreben auf, den Hölzern auf künstlichem Wege eine längere Dauer zu sichern, als ihnen sonst eigen ist, um so mehr, als das Klima Englands, im Allgemeinen feucht und wenig kalt, dem Faulen des Holzes besonders günstig ist.

Seit jener Zeit sind nicht nur in England, sondern fast in allen Ländern, in welchen Eisenbahnen gebaut worden sind, Anstrengungen in dieser Richtung gemacht worden, um den sehr bedeutenden Betriebs- und Ausgabeposten des Bahnunterhaltes, bedingt durch das rasche Faulen der Schwellen, so viel als möglich, durch eine künstlich herbeigeführte längere Haltbarkeit des Holzes, herunter zu drücken. Zu diesem Zwecke suchte man die Hölzer mit verschiedenerlei Stoffen zu durchdringen oder zu imprägniren, um sie gegen das Zersetzen ihrer Bestandtheile unter dem Einflusse der Luft, Feuchtigkeit und Wärme gegen das Verfaulen zu schützen.

Von den vielen im Laufe der Zeit versuchten Methoden sind bis jetzt deren nur vier zu wirklicher practischer Bedeutung gelangt, die sich theils durch die Imprägnir-Operationen, besonders aber auch durch den Imprägnirstoff von einander unterscheiden: