

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 8

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

Bahnstation im Gebiete der Conventionsstaaten adressirt ist, mit Vorbehalt höherer Gewalt. Im Allgemeinen bereits bestehendes oder wenigstens allseitig angestrebtes Recht.

2. Bestimmung des Forums der Klage gegen die Bahn. Vorgeschlagen wird, hiefür dem Frachtbrief die Bemerkung beizufügen, die Waare reise für Rechnung des Absenders oder für Rechnung des Destinatar's, und alsdann im erstern Fall das Forum der Aufgabebahn, im letztern das der abliefernden Bahn als competent zu erklären, damit würde zugleich das Klagerecht des Absenders oder Destinatar's geregelt, und dies alles, ohne dass eine Collision mit den allgemeinen Rechtsregeln einträte; das betreffende Forum wäre einfach als Forum prorogatum aufzufassen.

3. Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Destinatar's an der transportirten Waare. Diese in verschiedenster Weise beantwortete Frage würde mit dem Vorschlag sub. 2 ebenfalls gelöst; denn bei Spedition auf Rechnung des Destinatar's lässt der Absender die Waare aus seiner Gewähr und wird der Destinatar dispositiveberechtigt, während im andern Fall der Absender die Befugnis über die Sendung bis zur Ablieferung oder durch den Destinatar erfolgter Reclamation bei Ablauf der Lieferfrist beibehält.

4. Haftbarkeit der ersten (Aufgabe-) Bahn gegenüber dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn gegenüber dem Destinatar für ihre eigenen so gut als für Handlungen resp. Unterlassungen aller vor- und resp. rückliegenden, bei dem Transport beteiligten Bahnen. Ein Satz, den das franz. Recht und sämtliche drei Entwürfe bereits anerkennen.

5. Rückgriff von Bahn zu Bahn in der Reihenfolge der Uebergabe der Waare zur Weiterbeförderung bis zur Urheberin des Schadens unter folgenden Bedingungen; a) Pflicht der belangten Bahn, in bestimmten Fristen derjenigen Bahn, gegen welche sie Regress nehmen will den Streit zu verkünden, bei Gefahr des Verlustes jedes Regresses. b) Pflicht der in's Rechtgerufenen Bahn, vor dem Richter der Hauptklage zu erscheinen und am Streit Theil zu nehmen, bei Gefahr der Verfallung in contumaciam. Der Vorschlag begründet sich mit der Erwägung, dass es sich hier um einen einzigen Contract handelt, in welchen successiv die am Transport theilnehmenden Bahnen eintreten, und dass zudem in diesem Falle juristische Personen eingeklagt werden, die ohnehin gehalten sind, an den Plätzen des Auslandes, das sie berühren, Domicil zu erwählen und mit gleichem Recht auch zu dieser vorgeschlagenen Verpflichtung angehalten werden dürfen. Practisch rechtfertigt er sich als der raschen Lösung und einer Abkürzung der Processe voraus günstig und desswegen den Interessen der Bahnen wie der Kläger entsprechend. Namentlich für den Fall von Havarie im Laufe des ganzen Transportes wird es hiemit möglich, nicht wie bisher einfach die abliefernde Bahn zu verurtheilen, sondern in gerechter Weise den Schaden nach Gestalt der Sache (event. pro rata der Transportstrecke) auf die einzelnen Bahnen zu vertheilen. Bereits haben übrigens viele Bahnen durch Uebereinkunft sich zu freiwilliger Intervention verständigt, oder unterziehen sich dem Urtheil auf die Hauptklage schlechtweg, oder vertheilen kilometerisch die Ersatzsumme.

6. Einheitliche Feststellung der Grenzen der Haftbarkeit für Verspätung, Havarie und Verlust. Genaue Feststellung und Abgrenzung der Fälle, in welchen die Bahnen diese Haftbarkeit unter gewissen Voraussetzungen beschränken dürfen. Die wichtigste und schwierigste Aufgabe, indem das deutsche und das französische System sich nicht nur betreffend Ausdehnung der Haftbarkeit, sondern auch in Bezug auf die Haftbeschränkung, die Beweislast u. s. w. schroff gegenüber stehen. Der Vorschlag begnügt sich mit Signalisirung dieser Schwierigkeit, ohne sich für das eine oder das andere der beiden bereits oben skizzirten Systeme auszusprechen.

7. Aufstellung gemeinsamer Regeln a) über die Formalitäten der Constaturirung von Schaden, b) über die Fristen für Reclamation und Klage. Die oben angegebene Differenz über die Folgen der Annahme der Waare nach den beiden Rechtssystemen könnte dadurch gehoben werden, dass die französische „réception“ des Art. 105 code de commerce, mit der „Annahme“ der deutschen Rechte und nicht mehr mit der „Ablieferung“ identificirt würde, womit also gleichmässig die Annahme erst nach der Ablieferung, insofern keine Reclamation mehr erhoben wird, eintritt.

8. Normirung der Haftung der den Conventionsstaaten angehörenden Bahnen für den Schaden,

welcher auf fremdem Boden eingetreten ist, von denen die erstern die Sendung übernommen, respective die sie ihnen zur Weiterbeförderung übergeben haben. Mithin: Regulirung aller Fragen, welche durch die angestrebte Vereinbarung innerhalb ihres Geltungsgebietes beseitigt werden sollen, dafür aber nur an einer weiter gezogenen Peripherie sich, so lange nicht alle Continentalstaaten beitreten, neu stellen. Natürlich ist bei der ganzen Bestrebung nichts wichtiger als die Theilnahme der meisten Staaten Europa's, damit eben dieses blosse örtliche Hinausschieben der alten Schwierigkeiten vermieden werden kann.

Die Schweiz hat an der ganzen Regulirung offenbar das höchste Interesse, da sie nach vier Seiten sich an verschiedene Staaten anzuschliessen hat. Deutschland und Oesterreich haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, auf eine bezügliche internationale Conferenz sich einzulassen. Frankreich, das noch keine Antwort gegeben hat, bedarf des Anschlusses nicht minder, wenn es sein Interesse versteht. „Gerade sein Handel leidet am meisten unter der dormaligen Lage. Wenn seine Kaufleute in Deutschland Recht suchen, so steht ihnen das deutsche Gesetz entgegen mit seiner beschränkten Haftung der Bahnen, während der Ausländer in Frankreich nach dem Grundsatz des Code den weitgehendsten Ersatz findet. Die Lage der französischen Bahnen ist noch schwieriger: sie sind einem Rückgriff ausgesetzt, der ihnen im Ausland nicht in gleichem Umfang gewährt wird.“ Bezüglich der Abneigung Frankreichs, die aus der Befürchtung hervorgeht, zu einer Revision des hochgeschätzten code de commerce gezwungen zu werden, bemerkt die Denkschrift: „diese Befürchtung ist nur begründet, wo ein Institut vorliegt, das der Code überhaupt behandelt. Sie entbehrt jedoch aller Gründe, wo es sich um den Frachtverkehr auf Eisenbahnen, also um ein Institut handelt, welches der Code vom Jahr 1807 weder normiren, noch auch nur voraussehen konnte, und welcher die Gerichte täglich vor Fragen stellt, auf welche der Code schlechterdings keine Antwort geben kann. Daher hat auch in Frankreich die Jurisprudenz für dieses Gebiet die Stelle des Gesetzes einnehmen müssen, und sie ist noch weit davon entfernt, eine gleichmässige, von allen Gerichtshöfen gleichzeitig geübte geworden zu sein.“

Wir hoffen mit der Denkschrift, dass das Bedürfniss einer Abhülfe von allen Staaten klar gefühlt und erkannt werden möge, und sind überzeugt, dass alsdann der von ihr der internationalen Conferenz vorgeschlagene Weg die unabweisbar nothwendig gewordene Abhilfe wenigstens in zur Zeit practisch erreichbarem Maasse bringen wird.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Bundesgesetzgebung. Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen. Die nationalrätliche Commission für Vorberathung des Entwurfes zu einem Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen hat ihre Arbeit am 19. ds. vollendet. Die Verhandlungen wurden auf Grundlage des Entwurfes, wie er aus den Berathungen des Ständerathes hervorgegangen, geführt.

Concessionsgebühren. Die Bundeskasse erhebt pro 1874 an Concessionsgebühren, mit 200 Fr. pro Kilometer:

Fr. 49,600.	—	von 242	Km.	Centralbahn,
„ 42,421.	80	„ 212,109	„	Nordostbahn,
„ 1,420.	—	„ 7,1	„	Rigibahn,

Fr. 93,441. 80 von 461,209 Km.

Ob auch die Verbindungsbahn in Basel, die Aargauische Südbahn, die Zürich-Luzerner Bahn und die „Zürich-Bülacher“ Bahn einer Concessionsgebühr zu unterwerfen seien, bleibt weiterer Untersuchung vorbehalten. (Schweiz. Hds.-Ztg.)

Gotthardbahn. Der Oberingenieur der Gotthardbahn, Herr Gerwig, hat sich in Folge von Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen der Direction und ihm über die Organisation des technischen Dienstes entstanden sind, veranlasst gefunden, seine Entlassung nachzusuchen. Die Direction beantragt dem Verwaltungsrathe, dem Gesuche auf Grundlage einer eventuell mit Herrn Gerwig getroffenen Verständigung zu entsprechen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Die Actionärversammlung der Union Suisse war nicht beschlussfähig; mithin muss in einem Monat zu einer zweiten Versammlung geschritten werden.

Nationalbahn. Die Actionärversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat den Fusions- und Finanzvertrag der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen einstimmig mit 14,900 Stimmen angenommen. Am 12. Februar hat die Einwohnergemeinde von Lenzburg den Fusionsvertrag und die Garantieübertragung an die Nationalbahn mit 167 gegen 77 Stimmen angenommen.

Winterthur-Zofingen. Der zürcherische Cantonsrath hat in seiner Sitzung vom 17. Febr. den Finanzausweis der Eisenbahngesellschaft genehmigt.

Thurgau. Der Grosse Rath hat die Regierung ermächtigt, sich an der Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Feuerthalen nach Maassgabe des Vertrages mit der Nordostbahn vom 29. December 1874 mit einem Actiencapital von 20,000 Fr. pro Kilometer der in dem Canton Thurgau liegenden Bahnlinie zu beteiligen und der erforderlichen Einzahlung stattzugeben, wenn die Bundesbehörde der Uebertragung der Concession an die Nordostbahngesellschaft ihre Genehmigung erteilt und der Bund den Finanzausweis als genügend erklärt hat.

Nordostbahn. Die Direction der Nordostbahn hat beschlossen, in den Wagen III. Classe besondere Coupés für Nichtraucher anzubringen.

Die Werkstätte der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau hat letzten Montag die erste von zehn in Arbeit befindlichen Bergbahnlocomotiven angeheißt und ihre Probehaltigkeit constatirt.

Jura industriel. Ueber die Grundlagen des Vertrages, welchen die Berner Juraabahn zum Zwecke des Ankaufes des Jura industriel unter Ratificationsvorbehalt der Actionärversammlung der Juraabahn und der Bundesversammlung abgeschlossen haben, vernimmt man folgendes Nähere: Das erste Anleihen des Jura industriel von Fr. 1,800,000 soll, zu 5 Prozent verzinsbar, im Laufe von 2 Jahren zum Nominalwerthe der Obligationen zurückbezahlt werden. Was die zweite Hypothek von Fr. 3,000,000 anbelangt, so sollen die Obligationen derselben von Fr. 500 auf Fr. 300 gestellt und mit 4 Prozent verzinst werden. Die Gläubiger dieses zweiten Anleihe leisten dazu Verzicht auf jeglichen Zinsgenuss für das Jahr 1874. Endlich gelten als Sicherheit für die Obligationen zweiter Hypothek der Jura industriel in zweiter, und das ganze Juraabahnnetz in zweiter und dritter Hypothek.

Den Vertragsbestimmungen entnimmt man noch Folgendes: 1) Die Jura-Bernbahn verpflichtet sich zur gehörigen Instandstellung des Jura industriel; 2) sie soll zugleich mit den Studien zu den definitiven Bahnhöfen in Locle und Chaux-de-fonds beginnen und diese Bahnhöfe den Bedürfnissen der Orte entsprechend erstellen; 3) es wird ein Minimum von vier täglichen Zügen in jeder Richtung garantirt; 4) als Ausgangspunkt für die Fahrtenpläne ist Locle zu betrachten; 5) die Jura-Bernbahn verpflichtet sich, ihr Möglichstes zur baldigen Erstellung der Linie Besançon-Morteau zu thun; 6) ferner wird sie die Linie Locle-Col-de-Roches auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn Besançon-Morteau bauen; 7) ebenso wird sie ihren ganzen Einfluss darauf verwenden, dass in Locle auf den obgenannten Zeitpunkt ein eidgenössisches Zollbureau eingerichtet werde; 8) sie übernimmt alle Verträge des Jura industriel als Rechtsnachfolgerin derselben; 9) sie führt, soweit es von ihr abhängt, Rundfahrtbillete von Locle-Neuenburg etc. ein und behält 10) das gegenwärtige Personal der Linie bei, übernimmt auch die Unterstützungscassen etc.

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen umfasste beim letzten Jahreschluss 99 Bahnverwaltungen mit einer Gesamt-Betriebslänge von 6042 Meilen. Von den Verwaltungen sind 53 deutsche, 38 österreichisch-ungarische und 8 fremdländische; von der Gesamt-Betriebslänge entfallen ca. 3498 Meilen auf die deutschen, 2186 Meilen auf die österreichischen und 358 Meilen auf fremdländische Bahnen. Gegen das Vorjahr hatte sich die Betriebslänge um 375 Meilen (davon im Deutschen Reich 250 Meilen verlängert).

Triest. Zu der internationalen Fahrplanconferenz haben sich die geladenen Bahnverwaltungen zahlreich eingefunden und die Sitzungen unter dem Vorsitze des Delegirten der Südbahn, Verkehrsdirector Schüler begonnen. Unter den mannigfachen, zur Discussion gelangenden Fragen nimmt die Feststellung des internationalen Transitverkehrs durch Anbahnung von möglichst harmonischen Anschlüssen an die Grenzbahnen die hervorragendste Stelle ein. Nach den sehr eingehenden Vorstudien werden die Arbeiten der Conferenz nur eine geringe Anzahl von Sitzungen in Anspruch nehmen.

Verkauf der Bayerischen Ostbahnen. Die Genehmigung des Königs zum Ankauf der Bayerischen Ostbahnen durch den Staat ist erfolgt. Die Generalversammlung der Actionäre findet am 23. März d. Js. statt.

Aus dem Verträge wird mitgetheilt: Für Actien I. Emission werden 400 Mark in 4procent. Staatsobligationen und 20 Mark baar, für Actien II. Emission 400 Mark in 4procent. Staatsobligationen und 10 Mark baar verrechnet.

Der Vertrag tritt unter Vorbehalt der Genehmigung der Kammern und der Generalversammlung mit Wirksamkeit retro vom 1. Januar 1875 in Geltung. Das Personal wird übernommen unter Gewährleistung der erworbenen Rechte und Ansprüche. Mit der Uebernahme gehen alle beweglichen und unbeweglichen Besitzungen, alle Fonds, wie sie nur immer Namen haben mögen, alle Activen und Passiven etc. etc. in das Eigenthum des Staates über.

Russland. Das Ministerium der Wege und Verkehrsanstalten hat einen Plan für den Bau eines neuen Eisenbahnnetzes vorgelegt, dessen Gesamtausdehnung gegen 8000 Werst betragen soll. Die Vollendung desselben wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. In erster Linie sollen die erste sibirische oder Uralbahn

und einige Steinkohlenbahnen im Donnetzgebiete in Angriff genommen werden. Hinsichtlich der Richtung der Uralbahn sollen mehrere Vorschläge gemacht und eine endgültige Bestimmung noch nicht getroffen sein, die erst im März oder April erfolgen dürfte. — Die in auswärtigen Blättern verbreitete Nachricht, dass von auswärts eingeführte Eisenbahnschienen einem Zoll von 80 Kopeken per Pud unterworfen werden sollen, hat noch keine Bestätigung gefunden.

D. R. A.

Unfälle.

Schweizerische Localbahnen. In der zweiten Woche des Februar verunglückte laut der „App. Ztg.“ ein Eisenbahnarbeiter beim tiefen Einschnitt oberhalb Tschudismühle bei Urnäsch in Folge von plötzlichen Rutschungen des Materials (Steine und Erde), die denselben erreichten und verschütteten, so dass er ganz zerquetscht und zerschlagen hervorgezogen und in's Asyl nach Herisau verbracht werden musste. Sein Zustand lässt wenig Hoffnung übrig.

Suisse occidentale. Am 16. d. gerieth in Yverdon ein junges Mädchen, das seinem in den Eisenbahnateliers beschäftigten Vater das Frühstück bringen wollte, zwischen zwei Eisenbahnwaggons und wurde sofort getödtet.

* * *

Eisenpreise.

London, den 18. Februar 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard £	6. 10. 0	bis	7. 0. 0	f. o. b. Wales. 6 Mon. od. 2 1/2 % Disc.
Russische etc. mit Garantie 66—75	7. 0. 0	„	7. 5. 0	„ Tyneu. Tees. do. Wales. Baar.
Strassen-Tramwayschienen	7. 0. 0	„	7. 5. 0	„ Tyneu. Tees. do. Wales u. Tyneu. Tees. do.
Stahlschienen	10. 10. 0	„	11. 0. 0	„ Wales.
„	15. 15. 0	„	11. 15. 0	„ Liverpool

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein Ingenieur auf das Bureau eines Stadt-Ingenieurs.
- 2) Zwei jüngere Ingenieure für eine schweizerische Bahn-Gesellschaft.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen - Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.

Leitende Redaction: ARNOLD STEINMANN.

ANZEIGEN — ANNONCES

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren
HAASENSTEIN & VÖGLER in ZÜRICH und deren Filialen.

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité
HAASENSTEIN & VÖGLER à ZURICH et ses succursales.

DIE BURBACHER HÜTTE

in

Burbach bei Saarbrücken

liefert stets prompt

I T C Eisen von 100 bis 500 m/m Höhe, schön gewalzt und gerade gerichtet, unter billigster Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilt

[484]

Der Vertreter für die Schweiz:
Carl Deggeller in Schaffhausen.

Kleinere Locomotiven

für schmale und normale Spurweite liefert als Specialität seit 1860 die

Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn
zu Heilbronn.

[H-7-Z]

Schweiz. Dynamitfabrik in Isleten

(Procédé A. Nobel) Lieferant für den Gotthardtunnel!

Anfragen sind zu richten an Gebr. Brunner in Winterthur. (H-865-Z)

Anzeige

für Eisenbahn-Gesellschaften,
Ingenieure, Geometer, Architekten und Baumeister.

Unterzeichneter empfiehlt sich hiermit wieder für kommenden Frühling für Anfertigung von Messlatten, 3 Meter lang, eingetheilt in Meter, Decimeter und Centimeter; Chalonstäben mit Stiefel bis auf 6 Meter Länge, Rundstangen bis auf 6 Meter Länge. Ebenfalls verfertigte Nivellirplatten, jedoch nur nach gegebenem Schema.

Die Messlatten werden mathematisch genau eingetheilt und durch das Eichmeisteramt gefekt.

Bei grösseren Bestellungen billigere Preise.

Es empfiehlt sich höflichst

Jos. Ant. Weber, Schreiner,
[H-663-Z] Vorstadt Zug.

Aux Compagnies de Chemin de fer.

Rails en acier et en fer, accessoires, fers de construction. Equipement complet d'outils et d'ustensiles de stations. Prompte exécution.

H. Arbenz-Haggenmacher
[H-668-Z] à Winterthur.

Quecksilber

in beliebigen Quantitäten offerirt billigst:
Theodor Keseling

[H-43111] Düsseldorf.

Soeben erschienen

Saling's Börsenpapiere

III. Theil: Die Bankactien.

4. Auflage. Fr. 8. —
ORELL FÜSSLI & Co.
Buchhandlung in Zürich.