

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 13

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: 21.02.2026

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

ein Unglück eingetreten wäre, dem Haftpflichtgesetz hätte verfallen können, auch angenommen, es liege in diesem vorliegenden Ereignisse kein Fall „höherer Gewalt“ vor. Unsere Motive zu diesem Satze sind folgende:

1. Hat wenige Tage vor dem verhängnissvollen Ereigniss eine sicherheitspolizeiliche Untersuchung „in allen Theilen“ stattgefunden;
2. Wurde in Folge dieser Untersuchung bedingungslos die Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes ertheilt;
3. War es schon vor der Untersuchung notorisch, dass einzelne Stellen der Linie Terrainbewegungen unterworfen waren.

Wir denken uns einen andern Fall!

Eine Bahn besitzt bei der Collaudation einzelne Strecken, die Terrainbewegungen ausgesetzt sind. Diese Bewegungen sind notorisch; allein sie sind nicht gefährlich, so lange die Strecken langsam befahren werden. Die Aufsichtsbehörde genehmigt jedoch die Befahrung der Linie nicht nur mit ordentlicher Schnellzugsgeschwindigkeit, sondern übersieht noch einen kleinen Rechnungsfehler im Fahrtenplan zu Gunsten einer grösseren Schnelligkeit! Es entsteht ein Unfall, der lediglich in der fahrplanmässigen Schnelligkeit seine Ursache hat. Ist die Bahn verantwortlich? Auch hier glauben wir: Nein!

Es haben also die Collaudationen eine wirklich hohe Bedeutung durch ihre rechtliche Wirkung. Sie entheben die treffende Verwaltung der Verantwortung für alle jene Unfälle, die in Folge von Zuständen entstehen, die bei der Collaudation bereits vorhanden waren, und die eine amtliche Untersuchung hätte entdecken müssen.

Dabei denken wir natürlich nicht an Détails, deren Untersuchung der Aufsichtsbehörde unmöglich zugemutet werden kann. Die falsche Construction einer Weichenzunge, das Fehlen eines Schienennagels und dgl. wird eine Collaudation nicht entdecken können und auch nicht müssen; allein Hauptmängel (z. B. Terrainbewegungen) dürfen einer wirklich eingehenden technischen Voruntersuchung nicht entgehen, um so weniger, wenn deren wiederholtes Auftreten auf verschiedenen Punkten der Linie notorisch ist.

Wenn nun für solche Fälle, wie die oben berührten, von den Bahnen ein grosser Theil der Haftpflicht weggewälzt wird, so frägt sich, an wen dieser Theil übergeht? Offenbar nicht an den Bund, welcher die Polizeihöheit innehat. Die mangelhafte Ausführung der Sicherheitspolizei begründet aber auch keine Rechtansprüche gegen die Polizeibehörde. Wenn es z. B. einem Diebe gelingt, einem Dritten irgend etwas zu entwenden, so wird der Bestohlene kein Recht haben, den entwendeten Gegenstand oder dessen Werth von der Polizeibehörde zu beanspruchen. Als Polizeibehörde muss aber in unserer Frage — beim Eisenbahn-aufsichtswesen, bei der Collaudation — nicht nur der Bundesrat, sondern das ganze technische Inspectorat, vom technischen Inspector bis zum Controllingenieur betrachtet werden.

Somit haben wir für solche Fälle keine Haftpflicht mehr: die von den Bahnen weggenommene Haftpflicht geht auf Niemand über; der Beschädigte wird keinen Schadenersatz beanspruchen können! Dies ist — nach unserer Auffassung — die strengrechtliche Consequenz der Collaudation. Hieraus ergibt sich, von welcher Tragweite dieselbe ist; wie sehr gefordert werden muss, dass sie wirklich eingehend sei, dass sie wirklich die Bahn „in allen Theilen untersuche und — wo dies passend erscheint — auch erprobe.“ Daher giebt dieselbe ausser dem Bunde auch den Cantonen Gelegenheit, bei der Untersuchung und Erprobung der Bahn sich vertreten zu lassen, und daher wird den Collaudationen — wo es mit der staatlichen Oberaufsicht ernstlich gemeint ist — ein so grosser Werth beigelegt, daher aber auch hat deren oberflächliche Ausführung der österreichischen Regierung in der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahnaffaire so arge Verlegenheiten bereitet!

Dagegen können allerdings ungeeignete Collaudationen zu Interpellationen in der Bundesversammlung führen; denn am Ende ist der Bundesrat der Bundesversammlung die Verantwortung schuldig. — Weder das technische noch das administrative Inspectorat sind selbstständige Behörden, wie etwa das Reichseisenbahnamt in Deutschland es ist. Dieses nimmt das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen selbstständig wahr und führt nach § 3 des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1873 seine Geschäfte unter Verantwortung; nicht so das schweiz. Inspectorat. Dasselbe ist in der Erage der Collaudationen z. B. lediglich Berichterstatter des Bundesrathes, resp. des Departementschefs und diesem für das Referat und die Anträge verantwortlich. Durch Annahme der Anträge des Inspectorates identifiziert der Bundesrat seine Anschauungen mit denjenigen des ersten.

Dies ist also die Stufenleiter der Verantwortung! Und wenn

dieselbe nun in den früher erwähnten Fällen der einzige Ersatz für die Haftpflicht der Bahnen ist, so lohnt es sich, wodurch Mühe, dieselbe mit aller Bestimmtheit zu constatiren. St.

Bundesratsverhandlungen.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 15. Sept. 1875.
Art. 53 des Transportgesetzes vom 30. März d. J. am 1. ds. verordnet in seinem 2. Satz:

„Soweit Vereinbarungen mit ausländischen Verwaltungen bestehen, wird der Bundesrat den Eisenbahngesellschaften eine Frist bestimmen, innerhalb deren die Vereinbarungen mit dem gegenwärtigen Gesetze in Einklang zu bringen sind.“

Im Einverständniß mit den schweiz. Bahnverwaltungen wird als dieser Termin der 1. April 1876 bestimmt und demgemäß beschlossen:

1) Die Vereinbarungen mit ausländischen Bahnverwaltungen hinsichtlich direkter Tarife sind spätestens bis 1. April 1876 mit dem Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875, in Einklang zu bringen.

2) Die umgearbeiteten Reglemente und Tarife sammt den Taxantheilsheften sind längstens bis zum 15. Februar 1876 dem Eisenbahn- und Handelsdepartement vorzulegen.

Gemäß der Concession vom 31. Jänner 1874 sollten für die 4 Sectionen der Brünigbahn die technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft bis zum 30. Sept. 1875 eingereicht, sodann nach 3 Monaten nach Genehmigung derselben die Erdarbeiten begonnen und nach weiteren 30 Monaten spätestens die Linien dem Betriebe übergeben werden.

Unterm 7. d. stellt nun das im Besitze der Concession befindliche Comité das Gesuch um Verlängerung der Fristen um 2 Monate. Das Gesuch wird den gesetzgebenden Räthen zur Entsprechung empfohlen.

Zwischen der schweizerischen Nordostbahngesellschaft und der Eisenbahnunternehmung Wädenswil-Einsiedeln ist am 25. Jänner d. J. ein Vertrag betr. die Mitwirkung der Erstern am Bau, Betrieb und Verwaltung der letztern abgeschlossen worden. Derselbe wird den gesetzgebenden Räthen mit dem Antrage auf Genehmigung vorgelegt.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 20. September 1875.

Die Pläne für die Bauausführung der Gäubahn auf dem Gebiete der Gemeinde Bueligen und Busswil haben die Genehmigung des Bundesrates erhalten.

Der schweizerischen Gesellschaft für Localbahnen wird die sofortige Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Herisau-Urnäsch bewilligt.

Aus den Bundesratsverhandlungen vom 22. Sept. 1875.

Mit Rücksicht auf Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 3. Juli 1875 betr. Genehmigung der Verschmelzung der Eisenbahnunternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen, wonach die Rechtsbeständigkeit dieser Genehmigung an die Bedingung geknüpft ist, dass auch die Grossbadische Regierung die Uebertragung der jenseitiger Concession vom 5. Januar 1874 an die Gesellschaft der schweiz. Nationalbahn gutgeheissen und nach Einsicht einer Anzeige der Direction besagter Gesellschaft, dass fragliche Bestätigung von Seite der Grossbadischen Staatsregierung unterm 12. I. M. erfolgt ist, hat der Bundesrat den angeführten Bundesbeschluss seinem ganzen Umfange nach als in Kraft getreten anerkannt.

Das Postdepartement wird ermächtigt, auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Eisenbahn zwischen Delsberg und Basel die dermaligen auf dieser Route bestehenden Posturse aufzuheben und einige neue, durch die Verkehrsverhältnisse erforderlichen Curse eintreten zu lassen.

* * *

Aus den Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung.

Die vom 6. bis 18. September vollständig erledigten Geschäfte sind folgende:

6) Das Banknotengesetz.
7) Die Motion des Hrn. Nationalrath Dr. Joos, betreffend die Banknotenmission in der Schweiz.

8) Die Prägung von 10- und 50-Rappenstückchen.
9) Die Concession für Pferde-Eisenbahnen in Genf und für eine Pferdebahn von Bözingen über Biel nach Nidau.

10) Die Concession für eine Eisenbahn von Cadenazzo nach Pino.
11) Die Fristverlängerung für die Eisenbahn Thun-Konolfingen.

12) Die Fristverlängerung für die Brünigbahn.
13) Die Änderung der Concession für die Emmenthalbahn.

14) Der Vertrag über Bau und Betrieb der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln.

15) Die Ermächtigung an den Bundesrat zur Genehmigung von Gesuchen um Eisenbahnfristverlängerungen.

17) Der Recurs von bündnerischen Lohnkutschern gegen das neue Extra-postreglement.

Verschoben wurden folgende Tractanden:

2) Das Postregalgesetz.
3) Die Abänderung des Posttaxengesetzes.
4) Die Verschmelzung des Post- und Telegraphendienstes.
5) Die Organisation der Postverwaltung.
6) Die Motion des Hrn. Nationalrath Stämpfli, betreffend den Modus der Berathung eidgenössischer Gesetze.

8) Der Nachtdienst der Telegrafenbüros.
9) Die Verbesserung der Telegrafenlinien.

Zurückgezogen wurde der Recurs der Regierung des Cantons Tessin, betreffend cantonale Consumsteuer auf eingeführte Eisenbahnmaterialien.

An den Bundesrat sind zur genaueren Untersuchung zurückgewiesen worden:

1) Die Concession für eine Eisenbahn von Vevey nach Palézieux.
2) Die Frage der Zurückziehung und Demontierung der Zwanzigrappensteinen.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardbahn. Wie man hört soll Hr. Ingenieur J. Kaufmann aus Heilbronn, der viele Erfahrungen im Tunnelbau besitzt, von der Gotthardbahndirection gewonnen und dem Oberingenieur speciell für Ueberwachung der Tunnelbauten unterstellt werden, was um so mehr gerechtfertigt ist, als die sämtlichen Tunnels zusammen 49—50 Kilometer ausmachen, wofür es sich wohl verlohnkt,

eine Specialität zu verwenden. Die Notiz bedarf zwar noch der Bestätigung, zeigt aber, wenn sie sich erwährt, dass die Direction keine Maassregeln verlässt um auf gewissenhaftes Innehalten der Termine und gute Bauausführung hinzuwirken.

Da Hr. Favre den Conferenzbeschluss vom 19. Juni 1874, der vom 1. Aug. 1875 in Kraft tritt und welcher dahin lautet, dass der Vollausbau des Tunnels niemals mehr als 600 Meter auf jeder Seite hinter dem Stollenorte zurückbleiben darf, widrigenfalls für den Längenüberschuss des Richtstollens keine Abschlagszahlung geleistet werden würde, nicht innegehalten hatte, so wurde ihm für den letzten Monat in der That nichts ausbezahlt. Es sollen Unterhandlungen zwischen der Direction und Hrn. Favre gepflogen werden, welche ein neues, dem status quo entsprechendes Bauprogramm und präzisirende Ergänzungen zu seinem Uebernahmsvertrage feststellen, welche alsdann der nächsten internationalen Commission zur Genehmigung vorgelegt würden.

Götschhardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschchenen 28,90 M., Airolo 27,15 M., Total 56.95 M., mithin durchschnittlich per Tag 8,00 M.

Linksufrige Zürichseebahn. Der Verkehr auf der Bahnstrecke Zürich-Richtersweil wurde in Folge der Versenkung der Station Horgen mit dem 23. Sept. eingestellt und vom 24. Sept. an durch die Dampfbote vermittelt, welche nach dem Fahrtenplan vom 20. Juni 1. Jahres zu cursiren haben. Auf der Bahnstrecke Richtersweil-Glarus blieb der Verkehr auf der Bahn erhalten, wenn auch nach einem etwas modifizierten Fahrtenplan. Mit heute werden die Fahrten auf der Strecke Zürich-Horgen wieder beginnen.

Unfälle.

Bern. Den 18. September verunglückte der Maler Grünig an der Brunnengasse auf der Eisenbahnbrücke bei Worblaufen. Derselbe war mit Anstreicher-Arbeit beschäftigt, als ein Zug daherausste. Er wollte demselben ausweichen und bemerkte nicht, dass von der andern Seite ebenfalls ein Zug kam; er geriet unter diesen letzteren, und der Kopf wurde ihm vom Rumpfe getrennt.

Nordostbahn. Sonntags den 17. September Nachts 11 Uhr ist der Zugführer des letzten Güterzuges von Aarau nach Zürich, August Häuser von Gossau, auf der Station Altstetten unter den Zug gerathen und hat dabei den linken Arm verloren.

* * *

Iron. The journal of Science, Metals and Manufactures, with which is incorporated the mechanics Magazine, established 1823.

CONTENTS of No. 141. September 25.—The Railway Jubilee.—Our Trade Summary. — Dies for Striking Money and Medals. No II. — Notes on Current Topics. — The Paris Exhibitions. — New Expansion Slide-valve Engine. (Illustr.) — The Labour Market. — Notes on the Iron Ores of Canada. — Naval Architecture: Launches, etc. — Constantine's Convolute Stoves. (Illustr.) — Eames' System of Furnace Working. (Illustr.) — Science: Coal and Iron Mines and Ironworks in the United States; Definition of Steel; Use of Caustic Lime in the Blast-furnace; Scientific Gleanings. — Notice of Forthcoming Meetings. — Reviews of Books. — Occasional Notes. — Foreign Gleanings. — Factory Notes. — American Gleanings. — New Companies. — Iron Trade Reports. — Foreign Trade Reports. — Money Market. — Continental Mining and Metallurgy. —

Export and Import Lists. — Commercial. — Birmingham Prices Current — New Patents.

* * *

„Stummer's Ingenieur.“ Internationales Organ für das Gesamtgebiet des technischen Wissens und Repertorium der hervorragendsten ausländischen Fachjournale. Herausgeber und Redacteur: Josef von Stummer-Traunfels. Abonnement: Halbjährlich fl. 10 = 20 Mark.

INHALT: Rettungsapparat für Schiffbrüchige. — Versuchs-Resultate mit dem Uchatius'schen Stahlbronze-Geschützrohre. — Der österr.-ungarische Eisen- und Stahlmarkt. — Neue ökonomische Sicherheitslampe. — Die Oboukoffsky Stahlwerke. — Literatur. — Ueber die zur Ernährung der Pflanzen geeignete Form des Stickstoffes (Schluss). — Handels- und Industriechronik. — Blache's directwirkende Dampfpumpe. — Wasserreinigungs- und Filtrir-Apparat. — Bowls Litzenstrickmaschine. — Vielfältigung von Photographien mittelst der Schnellpresse. — Der Betrieb auf engl. Eisenbahnen (Fortsetzung) — Scheidung des silberhaltigen Goldes in den Münzen zu Sidney und Melbourne. — Transportkarren für Nähmaschinen. — Zweicylindrig Wanddampfmaschine. — Eisen und Stahl im Jahr 1874. — Neue Erscheinungen auf dem Gebiete der technischen und wissenschaftlichen Literatur.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 39, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Vorschläge zu Reformen. — Der Werth einer Eisenbahn. — Ein Finanzmarder in Böhmen. — Die Rakonitz-Protiviner Staatsbahn. — Die neue Eisenbahnlinie Dzeditz-Ustron-Friedek. — Zur Liquidation der Albrechtsbahn-Gesellschaft. — Die Lieferzeitversicherungen bei den Transportanstalten. — Niederösterreichische Post-Direction. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

* * *

Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.
London den 16. September 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,60 -	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,6 - 37,3 "	175,70 -	dito
Steel rails	" 225,90 - 237,90	Wales	
dito	" 237,90 - 263	Liverpool u. Hull.	

N.B.—Einzelne Partien Eisenschienen sind in Wales nm Fr. 156. 60 verschiff worden.—Noch kein Aufschwung.

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

ANZEIGEN

Inserate für „Die EISENBAHN“ sind aufzugeben bei den Verlegern ORELL FÜSSLI & Co. (Abtheilung für Annoncen) und bei den Herren HAASENSTEIN & VOGLER und RUDOLF MOSSE.

Für Ingenieure und Architecten!

Aeroide-
Barometer
für Höhenmessungen
von NODET Paris
Aarauer Reisszeuge und Zirkeltheile
zum Catalog-Preise
sowie
Winkelspiegel, Kreuzscheiben & Nivellirinstrumente
Grosse Auswahl optischer Instrumente
bester Qualität (1032)

Th. Ernst
Optiker & Mechaniker
ZÜRICH

Unternehmer
von
Gas- & Wasseranlagen
für Hôtels, Privaten und ganze Ortschaften:
GUGGENBÜHL & MÜLLER
zum Schneeggen **ZÜRICH** zum Schneeggen

L a g e r
von
Gussröhren und Bestandtheile. Badewannen, Sitzbäder, in Zinkblech.
Eisenröhren und do. Douchen und Badofen.
Bleiröhren. Springbrunnen-Ornamente.
Abtritt-Apparate, geruchlose. Springbrunnen und deren Wasserspiele.
Pissoirs in Porcellan und Eisen emaillirt.
Waschbecken in Porcellan und Eisen Wasserhahne aller Art.
emaillirt. Saug- und Druckpumpen.
Waschcommoden. Gummi- und Hanfschlüsse.
Badewannen in Eisen emaillirt. Gummiplatten, Gummischurz.
Steinkohlen- und Oel-Gas-Apparate. (1012a)
Gasometer, Reservoirs von Eisenblech etc. werden in unserer
Werkstätte prompt und billigt besorgt.

D. Furrer zum untern Reh Zürich
Empfiehlt sein speciell best assortirtes Lager von
Zeichnen-Materialien und Bureau-Utensilien
Cataloge versende gratis und franco.