

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 8

Artikel: Statistique des accidents de chemins de fer
Autor: J.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5825>

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: 04.04.2026

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

und senken sich allmählig in die Ebene, welche im Westen von einem weissen Silberstreifen begrenzt wird, dem mittelländischen Meere. Wem es einmal vergönnt war, diesen herrlichen Anblick zu geniessen, der wird zeitlebens der schönen Tage mit Sehnsucht gedenken und den Aufenthalt in der ewigen Stadt als die schönste Erinnerung bewahren, die ihm auf einer Reise durch Italien aus der Fülle von Schätzen der Kunst und Natur zu Theil geworden.

Wir finden denn auch stets eine grosse Zahl von Leuten aus allen Gebieten künstlerischen Schaffens, welche hier in Rom ihre Studien machen. Voran steht in dieser Beziehung Frankreich, welches jährlich nach bestandnem Examen seine besten Schüler auf dem Gebiete der Architectur, Sculptur und Malerei unentgeltlich auf längere Zeit, ich glaube auf 2 Jahre, nach Rom sendet. Die „Academie de France“ besitzt daselbst die Villa Medici am Monte Pincio in schönster, die Stadt beherrschender Lage und ist mit einer reichhaltigen Modellsammlung versehen. Die Ateliers der dort arbeitenden Künstler liegen grösstentheils in kleinen einstöckigen Gebäuden im Garten der Villa zerstreut. Diese Herren führen da ein wahres Götterleben.

In neuester Zeit, seitdem die Verkehrsstrassen nach Italien sich verbessert haben, kommen auch sehr viele Deutsche nach Rom und die hier an der Quelle geschöpften Eindrücke sind für die Architectur der Gegenwart nicht ohne Einfluss geblieben. Die bedeutendsten Meister der Jetztzeit zeigen sich in ihren Werken von römischem Geiste inspirirt und ich darf an dieser Stelle wohl des Mannes Erwähnung thun, der lange Jahre in unserer Mitte gelebt und gewirkt hat, dem ein guter Theil der Jüngern unter uns ihre Ausbildung verdanken und dem es jetzt an seinem Lebensabende, ein zweiter Michelangelo, vergönnt ist, im kaiserlichen Wien die bedeutendsten Monumentalbauten auszuführen, welche die Hauptstadt Oesterreichs zur ersten Kunststätte der Gegenwart erheben dürften.

Semper hat zuerst in seinem Theaterbau auf das antike Theater zurückgegriffen und die runde Form des Zwischenraumes auch im Aeussern zur Geltung gebracht. Dabei ist das vorhin erwähnte Princip der Subordination der einzelnen Theile zum Ganzen, welches gerade bei einem Theater, wo die gewaltige Höhe des Spectatoriums als ein Ganzes mit den zellenartigen niedrigen Logen, die doch wieder einen Raum für sich bilden sollten, so leicht in Conflict geräth, in glücklichster Weise vermittelt. Im Entwürfe für das neue Hofspielhaus an der Ringstrasse, sehen wir diese der antiken Römerzeit entnommenen Motive, vereinigt mit einer Colossalarchitectur, welche am ehesten mit Michelangelo's Senatorenpalast vergleichbar ist. Auch am Baue der neuen Hofmuseen finden wir im grossen Vestibule den Centralbau zur Anwendung gebracht, eine mittlere Hauptkuppel, begleitet von vier baldachinartig über einer Marmorgruppe sich erhebenden Eckthürmen, wie wir es in ähnlicher Weise am Baue von St. Peter gefunden haben.

In solcher Weise verstanden und aufgefasst, nicht in slavischem Nachahmen der Formen, sondern in richtigem Erkennen des Geistes der antiken Architectur, mag uns dieselbe auch fernerhin als Vorbild dienen und braucht uns für die Zukunft der modernen Architectur wahrlich nicht bange zu sein.

* * *

Statistique des accidents de chemins de fer.

En nous reportant à notre n^o 26 (VI^{me} volume) du 29 juin nous donnons ci-après quelques renseignements sur les accidents de chemins de fer survenus en Amérique pendant l'année 1876 et qui sont extraits de la Railroad Gazette de Chicago. Nous nous hâtons d'ajouter que ces chiffres ne peuvent guère être comparés avec ceux que nous avons donnés pour d'autres pays; parceque il n'a pas été tenu compte des accidents arrivés à des personnes et qui n'ont amené aucune perturbation dans la marche des trains et ceux-ci doivent être nombreux.

1. Nombre des accidents survenus et des personnes tuées ou blessées pendant la période de 1873 à 1876.

	1873	1874	1875	1876
Nombre d'accidents	1283	980	1201	982
„ de personnes tuées	276	204	234	328
„ de personnes blessées	1172	778	1107	1097

Pour se rendre compte de l'augmentation de 100 environ, du nombre des morts en 1876, on rappellera que c'est le 29 décembre de cette année qu'a eu lieu le terrible accident d'Ashtabula qui a coûté la vie à plus de 80 personnes.

2. Proportion moyenne des blessés et tués dans chaque accident

	1873	1874	1875	1876
Tués	0,215	0,209	0,195	0,334
Blessés	0,914	0,800	0,923	1,117

Total	1873	1874	1875	1876
du nombre des victimes	1,129	1,009	1,119	1,451

Si, pour l'année 1876, on fait abstraction, dans ce calcul, de l'accident d'Ashtabula, les proportions se réduisent à 0,253 tués 1,113 blessés, total 1,366 victimes; c'est à dire que, même dans cette hypothèse, les accidents ont été plus désastreux dans cette année 1876 que dans les précédentes.

3. Classification des accidents par nature.

	1873	1874	1875	1876
Collisions (rencontres de trains)	392	260	278	279
Déraillements	815	654	840	655
Autres accidents	76	66	83	48
Totaux	1283	980	1201	982
Moyenne par jour	3,51	2,68	3,29	2,69

Les accidents sont en outre classés comme suit:

	Collisions			
	1873	1874	1875	1876
En queue du train	187	131	141	159
„ tête „	102	87	104	94
Par côté „	31	19	18	15
Inconnus	72	23	15	11
	Déraillements			
	1873	1874	1875	1876
Imperfection ou accident à la voie de fer	200	146	261	165
Idem au matériel roulant	73	63	101	76
Négligence, manque de précaution, malveillance	96	107	114	119
Accidents dont on ne connaît pas la cause, mais où il faut écarter la malveillance	111	109	142	107

L'article que nous reproduisons donne encore une autre décomposition des causes qui ont produit les accidents.

	1873	1874	1875	1876
Rupture de rail	22,2 0/0	9,9 0/0	17,3 0/0	10,6 0/0
Fausse aiguille	14,4 „	15,4 „	13,1 „	18,9 „
Bestiaux errants sur la voie	10,8 „	10,3 „	8,2 „	9,7 „
Ecartement des rails faussé	2,6 „	3,7 „	6,5 „	9,2 „
Rupture d'essieux	4,2 „	4,6 „	6,3 „	8,1 „
Voie accidentellement obstruée	8,8 „	11,7 „	6,0 „	7,7 „
Bris de roue ou de bandage	5,2 „	4,7 „	5,3 „	4,7 „

Il est regrettable que cette statistique, du reste très bien décomposée, n'embrasse pas tous les accidents même ceux qui n'ont occasionnés aucune perturbation aux trains, ce qui nous empêche d'établir une comparaison avec les accidents en Europe. Il est regrettable aussi que l'on ne donne pas le nombre total des voyageurs, le nombre de trains, le nombre de kilomètres

parcourus par les trains, et celui parcouru par les voyageurs. Il nous a été impossible de trouver des renseignements analogues pour les railways américains. J. M.

Rechtsfälle.

Zu Art. 23 des Bundesges. vom 1. Mai 1850 betreffend die Abtretung von Privatrechten.

Schadenersatzklage wegen zeitweiser Beschränkung des freien Verfügungsrechtes in Folge öffentlicher Bekanntmachung des Bauplanes.

M. in Luzern verlangte von der Gotthardbahngesellschaft eine Entschädigung von Fr. 10 000, weil er vom 29. Januar 1874 bis 10. März 1876 in der Verfügung über sein Grundstück im Untergrund in Folge des von der Gotthardbahn eingeleiteten, dann aber wieder aufgegebenen Expropriationsverfahrens gehindert gewesen sei. Er behauptete in erster Linie, die Gotthardbahn sei verpflichtet, ihm allen Schaden zu ersetzen, welcher ihm aus ihrer Weigerung, die Expropriation zu vollziehen, entstehe, den er auf Fr. 10 000 anschlug. Er ging dabei von der Ansicht aus, dass nachdem er, M., die Abtretungspflicht nicht bestritten, sondern lediglich seine Forderung gestellt habe, alles geschehen sei, was zur Uebertragung seiner Rechte an die Eisenbahngesellschaft erforderlich gewesen sei, u. daher ein Eigentumserwerb in analoger Weise stattgefunden habe, wie beim Kaufe. Die Eisenbahngesellschaft sei daher für die Kaufsumme haftbar und habe dieselbe jedenfalls während der Dauer der Planaufgabe zu verzinsen.

Eventuell stützte M. seine Schadenersatzforderung darauf, dass er sein Grundstück während der bezeichneten Zeit nicht habe zu Bauzwecken verwenden können, dass dasselbe wegen mangelhafter Unterhaltung der Uferschutzbauten durch die Reuss erheblich geschädigt worden sei, und dass sich endlich auch der Culturnutzen sehr verringert habe, weil während der Interdictszeit nichts auf das Grundstück verwendet worden sei.

Das Bundesgericht verpflichtet die Gotthardbahngesellschaft an M. Fr. 1000 zu bezahlen, aus folgenden Gründen:

1. In thatsächlicher Hinsicht ist unbestritten, dass der Bauplan der Gotthardbahngesellschaft, betreffend die im Gemeindsbanne Luzern für Erstellung einer Haltstelle im Untergrund nothwendigen Grundstücke, am 29. Januar 1874 öffentlich bekannt gemacht und gleichzeitig den Beteiligten, gemäss Art. 10 ff. des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850, eine dreissigtägige Frist, sowohl zur Erhebung von Einsprachen gegen die Abtretungspflicht als zur Anmeldung ihrer Forderungen angesetzt worden ist; dass sodann Kläger gegen die Abtretungspflicht keine Einsprache erhoben, sondern dieselbe stillschweigend anerkannt, dagegen seine Forderungen rechtzeitig bei der zuständigen Behörde angemeldet hat; dass jedoch über dieselben weder eine Verständigung erzielt, noch das Schätzungsverfahren angeordnet worden ist, sondern Beklagte am 10. März 1876 den Bauplan zurückgezogen und damit auf die Expropriation verzichtet hat.

2. Hieraus folgt, dass weder das Eigenthum noch der Besitz an dem klägerischen Grundstücke auf die Gotthardbahngesellschaft übergegangen (Art. 44 — 46 des citirten Bundesgesetzes), wohl aber Kläger vom 29. Januar 1874 bis 10. März 1876 in der Verfügung über seine im Untergrund gelegene Sentimatt beschränkt gewesen ist, indem der Art. 23 des citirten Bundesgesetzes bestimmt, dass vom Tage der öffentlichen Bekanntmachung des Bauplanes an, Nothfälle vorbehalten, ohne Einwilligung des Bauunternehmers an der äussern Beschaffenheit des Abtretungsgegenstandes keine wesentliche und mit Beziehung auf die rechtlichen Verhältnisse desselben gar keine Veränderungen vorgenommen werden dürfen, widrigenfalls solche Veränderungen bei Ausmittelung der Entschädigungssumme nicht berücksichtigt würden (Art. 23 lemma I ibidem).

3. An diese aus der öffentlichen Bekanntmachung fliessende Beschränkung des freien Verfügungsrechtes knüpft aber das Gesetz die Verpflichtung des Bauunternehmers, den aus derselben erweislich entstandenen Schaden dem Eigenthümer zu vergüten, und ist daher zu untersuchen, ob und beziehungsweise welche Nachtheile jene Beschränkung in der Verfügungsfreiheit

über die sogenannte Sentimatt für den Kläger zur Folge gehabt habe.

4. Da nun, wie bereits bemerkt, das Eigenthum an diesem Grundstücke auf die Beklagte nicht übergegangen ist, so müssen auch diejenigen Folgerungen, welche Kläger aus dem angebliehen Eigenthumsübergange zu seinen Gunsten gezogen hat, als unrichtig verworfen werden. Insbesondere könnte von einer Verpflichtung der Beklagten zur Verzinsung des Werthes der Liegenschaft während der Dauer der Planaufgabe keine Rede sein und zwar um so weniger, als ja Kläger unbestrittenermassen das Grundstück während jener Zeit in gleicher Weise wie vorher und nachher beworben und benutzt hat. Vielmehr fallen einzig die eventuell vom Kläger geltend gemachten Schadenersatzmomente, nämlich die Verhinderung in der Verwendung der Sentimatt zu Bauzwecken und Strassenanlagen, die Schädigungen durch die Reuss und die Verminderung des Culturnutzens, in Betracht.

5. Was nun das erste Moment betrifft, so lässt sich zwar nach den Acten nicht leugnen, dass die Sentimatt zu Bauzwecken bestimmt und zwar um so weniger, als ja Kläger unbestrittenermassen die Vorrichtungen, welche darauf hinweisen würden, dass Kläger wirklich beabsichtigt habe, in den letzten Jahren Bauten auf seinem Grundstücke aufzuführen und in der Verwirklichung dieser Absicht durch die Auflage des Bauplanes verhindert worden sei. Selbstverständlich genügt aber die blosser Möglichkeit, dass Kläger durch Verwendung der Liegenschaft zu Bauzwecken einen Gewinn hätte machen können, nicht, um die Beklagte zu Bezahlung einer diesfälligen Entschädigung zu verpflichten, sondern es müsste, wenn auch nicht zur absoluten Gewissheit, so doch wenigstens nach den Umständen als wahrscheinlich dargethan sein, dass Kläger beabsichtigt habe, entweder selbst Bauten aufzuführen oder das Land zu Bauplätzen zu veräussern, und dass er dabei begründete Aussicht auf einen Gewinn gehabt hätte. Hievon ist nun aber im vorliegenden Falle keine Rede; vielmehr spricht sowohl der gegenwärtige Zustand der Sentimatt als der Umstand, dass die in den 1860er Jahren begonnene Verwendung derselben zu Bauzwecken seit Anfang dieses Jahrzehntes eingestellt und nicht einmal behauptet, geschweige denn nachgewiesen worden ist, dass seither irgend welche Nachfrage nach Bauplätzen in jenem Quartier stattgefunden habe, gegen eine solche Annahme.

6. Dagegen steht allerdings ausser Zweifel, dass dem Kläger in Folge mangelhaften und ungenügenden Uferschutzes durch die Hochwasser der Reuss an seiner Sentimatt Schaden erwachsen ist. Allein wenn Kläger behauptet, dass er durch die Planaufgabe resp. die aus derselben, gemäss Art. 23 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850, resultirende Beschränkung in der Verfügungsfreiheit an der gehörigen Unterhaltung der Uferschutzbauten verhindert gewesen und deshalb der Schaden durch die Beklagte verschuldet sei, so kann dieser Ansicht durchaus nicht beigegeben werden. Wie nämlich aus dem cit. Art. 23 klar hervorgeht, bezweckt derselbe lediglich, solche Veränderungen in dem factischen und rechtlichen Zustande der Abtretungsgegenstände zu verhindern, durch welche die Verpflichtungen des Bauunternehmers bezüglich der Entschädigung erschwert würden, indem die für den Fall der Nichtbeachtung des Verbotes aufgestellte Androhung ausdrücklich dahin und nur dahin geht, dass solche, entgegen dem Verbote vorgenommenen, Veränderungen bei Ausmittelung der Entschädigungssumme nicht zu berücksichtigen seien. Das Gesetz will also mit jener Bestimmung offenbar nur den Grundsatz aussprechen, dass für die dem Bauunternehmer obliegende Entschädigung der Zustand des Abtretungsobjectes zur Zeit der Planaufgabe massgebend sein solle und derselbe daher nach erfolgter Publication des Planes nicht zum Nachtheile des Bauunternehmers verändert werden dürfe. Es ist somit vollständig klar, dass alle diejenigen Massnahmen, welche lediglich zur Erhaltung des bisherigen Zustandes des Abtretungsobjectes dienen, durch die erwähnte gesetzliche Vorschrift nicht ausgeschlossen sind; vielmehr der Eigenthümer bis zur wirklichen Abtretung in dem Sinne zur Unterhaltung des Abtretungsgegenstandes verpflichtet ist, dass jede Verschlechterung desselben durch Vernachlässigung der Unterhaltung lediglich dem abtretungspflichtigen Eigenthümer und nicht dem Bauunternehmer, welcher vor der wirklichen