

# Bund und Cantone

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 14

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2057>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

automatischen Backen festgehalten werden. Sobald die ungefähr 300 Fuss lange Kette abgelaufen ist, schliesst der Führer den Dampf ab und lässt durch Auslösung des Hebels die Quetschschuhe auf die Schienen herab. Dann bringt er die Trommel in Eingriff mit dem Paar Hülfscylinder und es beginnt das Aufwinden der Kette und das Heben des Zuges über die schiefe Ebene hinauf. Wenn die Maschine die Steigung selbst hinauf geht, so ist es gleichgültig, ob der Maschinist die Backen oben hält, oder wie bei den Wagen schleifen lässt. So wie der Zug bis zur Maschine emporgehoben ist, fährt diese weiter unter Abwindung der Kette, und so fort, bis die Höhe erklommen ist.

Mit dieser Art, starke Steigungen zu befahren, sind noch zwei Uebelstände verbunden, gegen welche vorgesorgt werden muss; es kann die Kette zu weit ab- und zu weit aufgewunden werden. Im ersten Fall fällt dieselbe einfach ab der Trommel und muss neu eingehängt werden. Der Maschinist wird aber bald lernen, einen Blick durch das Gitter der Fussplatte auf die Trommel zu werfen und dieselbe rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Dem zweiten Uebelstande ist in folgender sinnreicher Weise abgeholfen: Wenn Maschine und Zug um die Länge der Kette getrennt sind und das Nachziehen beginnt, so wird durch dieselbe Bewegung des Regulator-Handgriffes, der die Zugänge zum Hülfscylinder öffnet, eine Stange, die an ihrem Ende einen kleinen Buffer trägt, auf kurze Distanz über die gewöhnlichen hintern Buffer der Locomotive vorgeschoben. So wie der Leitwagen bei der Maschine ankömmt, stösst er auf diesen Buffer, schiebt dessen Stange hinein und schliesst damit den Dampf von den Hülfscylindern ab. Dann hört die Trommel auf, sich zu drehen, und wird, wenn das nicht vorher gemacht wurde, nun ausser Eingriff gesetzt. Ein Modell dieser Maschine ist in London ausgestellt.

**Betriebsergebnisse schweiz. Bahnen im Monate August 1874.** Wie die am Schlusse dieser Nummer angefügte Tabelle zeigt, ergeben die Betriebseinnahmen in diesem Monate August bei allen schweiz. Bahnen einen Ueberschuss, verglichen mit dem August des Vorjahres, mit Ausnahme der Zürich-Zug-Luzern-Bahn und der Ligne du Simplon. Die Betriebseinnahme der Rigibahn lässt sich nicht eigentlich mit derjenigen im August 1873 vergleichen, da seit der Zeit ein neues Stück dazu getreten ist, was die Verhältnisse immer ändert. Wir bemerken, dass die Personenfrequenz auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern ziemlich grösser war als letztes Jahr, und werden den Grund der Mindereinnahme entweder in der zweitägigen Gültigkeit der Retourbills oder in dem Vorwiegen des Localverkehrs gegenüber dem Touristenverkehr, verglichen mit demjenigen des Vorjahres, zu suchen haben.

Nehmen wir die acht ersten Monate dieses Jahres zusammen, so ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine kilometrische Mehrresp. Mindereinnahme in Franken, wie folgt:

|                            |   |          |
|----------------------------|---|----------|
| Nordostbahn                | + | 2,2 0/0  |
| Zürich-Zug-Luzern          | — | 0,5 0/0  |
| Bülach-Regensberg          | + | 31,4 0/0 |
| Centralbahn                | + | 5,3 0/0  |
| Suisse Occidentale         | + | 0,8 0/0  |
| Vereinigte Schweizerbahnen | + | 14,5 0/0 |
| Jura-Berne (ancien réseau) | + | 3,3 0/0  |

**Die Gesellschaft ehemal. Studirender des Schweiz. Polytechnikums** hielt am 27. und 28. September ihre Jahresversammlung in Luzern. Nach Verlesung des Protocolls der letztjährigen Sitzung gab Hr. Waldner, Präsident des Comité für Stellenvermittlung, eine Uebersicht über die Thätigkeit dieses Comité. Wir entnehmen demselben, dass durch das Comité im Jahre 1871: 6, 1872: 7, 1873: 10, 1874: 27 (wovon 14 Ingenieure und 13 Maschinenbauer) Stellenvermittlungen definitiv zu Stande gebracht wurden.

Während im vorigen Jahre 19 offene Stellen gegen 4 gesuchte beim Comité angemeldet waren, sind diessmal nur 9 offene gegen 30 gesuchte vorhanden. Diese letztern vertheilen sich wie folgt:

|                       |   |       |    |         |
|-----------------------|---|-------|----|---------|
| Ingenieurstellen      | 1 | offen | 16 | gesucht |
| Geometerstellen       | 3 | "     | 1  | "       |
| Maschinenbauerstellen | — | "     | 18 | "       |
| Architektenstellen    | 3 | "     | —  | "       |
| Lehrerstellen         | 2 | "     | —  | "       |
| Chemikerstellen       | — | "     | —  | "       |

Das Anerbieten der Wochenschrift „Die Eisenbahn“, den Anzeigen des Comité für Stellenvermittlung eine eigene Columnne unentgeltlich zu öffnen, in der Meinung, dass dagegen die Mitglieder sowohl durch Beiträge und Mittheilungen, als durch Abonnements das Blatt unterstützen werden, wurde angenommen.

Die vom Quästor Hrn. Prof. Fliegner vorgelegten Voranschläge für 1874 und 1875 wurden genehmigt. Für 1875 stellt sich derselbe folgendermassen.

|                                                                        |                 |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Cassa                                                                  | Fr. 407         |
| Einnahmen von 690 Mitgliedern (zu 5 Fr., die aber nur zu 4/5 eingehen) | 2760            |
| Allerlei                                                               | 50              |
| <b>Total</b>                                                           | <b>Fr. 3217</b> |

|                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| Ausgaben für Verwaltung       | Fr. 600         |
| " " Bulletins                 | 250             |
| " " Adressverzeichniss        | 900             |
| " " Wissenschaftliche Beilage | 400             |
| " " Stellenvermittlung        | 600             |
| " " Allerlei                  | 100             |
| <b>Total</b>                  | <b>Fr. 2850</b> |

Schliesslich wurden dem Vorstand von den HH. Director Dietler und Architect Périer verschiedene Anregungen zum Studium empfohlen. Es solle gesucht werden, die Einnahmen zu vermehren und die Ausgaben zu verringern; das Adressverzeichniss sei die dafür ausgelegten 900 Fr. lange nicht werth; die wissenschaftliche Beilage erfülle ihren Zweck auch nicht recht, und wäre es viel zweckmässiger, die Wochenschrift „Die Eisenbahn“ geradezu als Vereinsorgan zu adoptiren; die Bulletins könnten ebenfalls ausgelassen und die betreffenden Mittheilungen den Mitgliedern durch diese Wochenschrift bekannt gegeben werden.

Wir können nur wünschen, dass der Vorstand diese Anregungen angelegentlichst prüfe, und würden es als sehr im Interesse des Vereins liegend betrachten, wenn diese Fragen im Sinne der gemachten Anregungen entschieden würden. Wir vermögen wirklich nicht recht einzusehen, warum man die 1500 Fr., die der Verein jährlich an Drucksachen ersparen kann, nicht lieber einer nützlichen Verwendung zuführt.

Nach den kaum zwei Stunden dauernden Verhandlungen folgte ein gemeinschaftliches Mittagessen im Schweizerhof. Der Nachmittag wurde durch eine Fahrt auf den Rigi ausgefüllt. Eine ziemliche Anzahl von Mitgliedern verwandte den Montag noch zu einem Besuche am Gotthard.

Die nächste Jahresversammlung findet in Biel statt.

## Bund und Cantone.

Unterm 21. Sept. genehmigte der Bundesrath die Hochbaupläne für die Stationen Bischofszell, Hauptweil, Kradorf und Arnegg der Bischofszeller-Bahn.

Aus dem Tractandenverzeichniss der am 5. October zusammentretenden eidg. Rätthe notiren wir:

13. Botschaft vom 1. Juni 1874 betreffend Zollbegünstigungen für Eisenbahnmateriale. (Beim Nationalrath anhängig.)
14. Rekurs der Regierung des Cantons Tessin gegen den Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, in Anständen mit der Gotthardbahngesellschaft über den Bezug von Zollgebühren auf eingeführten Eisenbahnbaumaterialien. (Beim Nationalrath anhängig.)
15. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Beim Ständerath anhängig.)
16. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. (Beim Ständerath anhängig.)
17. Bericht über die Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, dahin gehend: „Neue Eisenbahnconcessionen und Erneuerungen ablaufender Concessionen, sowie Bewilligungen von „Concessionsübertragungen und Fusionen werden nur unter „der Bedingung“ ertheilt, dass die betreffenden Gesellschaften „binnen einer vom Bundesrathe festzusetzenden Frist auf „alle ihre noch inne habenden Prioritätsrechte Verzicht „leisten.“ (Beim Nationalrath anhängig.)
18. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.
19. Botschaft und Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn Stühlingen-Beringen.
20. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex.
21. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Rorschach-Heiden.
22. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Betriebsverpachtung der Arther-Rigibahn.
23. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Betriebsverpachtung der Regina Montium.
24. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem Gebiete.
25. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Thun-Konolfingen.

26. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Lyss-Zofingen.

28. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)

Bezüglich des Tractandums Nr. 18 wird uns von Bern geschrieben: Bekanntlich lag Anfangs die Absicht ob, für solche Privatbahnen förmliche Concessionen zu ertheilen. Nach mehrfachen Schwankungen ist nun aber das Eisenbahndepartement zu der Ueberzeugung gekommen, dass das eidgenössische Expropriationsgesetz solche Concessionsertheilungen nie zugeben könne und schlägt deshalb vor, für solche Privatgeleise wohl die Berechtigung zu Anschluss u. s. w., nicht aber das Expropriationsrecht aufzustellen. Der Bundesrath wird den Entwurf dieser Tage behandeln, worauf wir dann denselben näher besprechen werden.

**Differenzialtarife.** Der italienische Gesandte, Herr Melegari, hat beim Bundesrath die Mittheilung gemacht, dass sich die italienischen Bahnen sehr darüber beschwerten, dass die schweizerischen Bahnverwaltungen mit der französischen Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée Verträge abgeschlossen, die der Mont-Cenis-Linie äusserst Abbruch thun. Aus der angestellten Untersuchung ergab sich in der That, dass in Folge vertraglichen Abkommens der Transport von Marseille nach Zürich auf Fr. 50. 25, von Genua-Mont-Cenis-Genf-Zürich aber Fr. 93 88 per Tonne zu stehen kommt, während doch die Linie nach Marseille 40 Kilometer länger ist als die nach Genua. Die schweizerischen Westbahnen haben der Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée bereits den Vorschlag gemacht, für den Mont-Cenis ähnliche Differenzialtarife aufzustellen, und sind zurückgewiesen worden; da aber letztere Gesellschaft die Mont-Cenis-Bahn von Modane bis Culoz betreibt und bis Genf eigenthümlich besitzt, so kann ohne ihre Zustimmung keine wirksame Reduction der Taxen nach Genua stattfinden. Als Motiv für diese absichtliche Schädigung der Mont-Cenis-Linie besteht für die Paris-Lyon-Mediterranée und ihre Contrahenten die Concurrenz mit dem Brenner, zudem durchlaufen die Güter von Marseille weg 263 Kilometer mehr auf der Paris-Lyon-Mediterranée als von Modane weg.

Der Bundesrath konnte sich in diese Angelegenheit nicht mischen, da das Gesetz nur die Maximaltaxen festgestellt wissen will, eine Herabsetzung derselben aber, wie hier, wenn auch nur eine exceptionelle, sicherlich nicht gegen die Interessen des Publicums ist (?) und daher kein Einschreiten der Bundesbehörden motiviren kann. Zugleich wurde aber Hr. Melegari darauf aufmerksam gemacht, dass die italienische Gesellschaft der „Alta Italia“ fast eben so viel zur Umgehung des Mont-Cenis beitrage als die Paris-Lyon-Mediterranée, indem sie die Waaren anstatt nach Modane, über ihr um 100 Meter längeres Geleise nach Peri am Brenner zu lenken wünsche, wo alsdann mit der österreichischen Südbahn Abkommen geschaffen sind, die denjenigen der Schweizerbahnen mit der franz. Gesellschaft ähnlich kommen.

H.

**Bern.** Der Eisenbahnunfall bei Herzogenbuchsee, wobei ein Bahnangestellter seinen Tod fand, gibt der Regierung Veranlassung, die Bundesbehörde zu ersuchen, dass sie die Centralbahn anhalte, ihren Angestellten die genaue Beobachtung aller vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln von Neuem zur ernstesten Pflicht zu machen und alle in dieser Beziehung begangenen Unterlassungen auf disciplinarischem Wege unnachsichtlich zu ahnden.

In die eidg. Schatzungscommissionen für die Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl, soweit sie im Kanton Bern liegt, ist zum dritten Mitglied Herr Oberförster Manuel in Burgdorf, zu dessen Ersatzmännern die HH. Grossrath Kilchenmann in St. Niklaus und Regierungsstatthalter Petent in Münster; für die Gäubahn als Mitglied Herr Oberförster Schluep in Nidau, als Ersatzmänner die HH. Regierungsstatthalter Rätz in Aarberg und Grossrath Herzog in Langenthal ernannt worden.

\* \* \*

#### Literatur.

Nani, della Responsabilità delle Ferrovie relativamente ai Trasporti (Fortsetzung).

Aus diesen allgemeinen Sätzen leitet der Verfasser im zweiten Theile unter beständiger einlässlicher Rücksichtnahme auf die Gesetzgebungen der übrigen europäischen Länder diejenigen speciellen Bestimmungen ab, welche seiner Meinung nach ein Eisenbahngesetz enthalten sollte, und zwar in einem ersten Capitel für den Transport von Personen, in einem zweiten für den Transport von Sachen. Wir müssen uns auch hier wieder auf Wiedergabe der Vorschläge des Verfassers beschränken.

1) Bezüglich des Ausmasses der Entschädigung im Falle von Tödtung von Personen möchte sich der Verfasser dem deutschen Gesetze anlehnen, jedoch mit den Modificationen, dass die Begräbnisskosten aus der Entschädigungspflicht ausgeschlossen werden, dass das Recht der Entschädigungs-

forderung auf alle Personen ausgedehnt werde, welche von dem Verstorbenen nach gesetzlicher Pflicht alimentirt wurden, dass insbesondere, wenn durch den Todesfall die Alimentationspflicht auf einen Dritten überging, dieser Dritte die entsprechende Entschädigungsforderung stellen könne, es sei denn, dass jene Alimentationsberechtigten in Folge des Todesfalles zugleich auch in Besitz der nöthigen Subsistenzmittel gelangten. Um allen Unannehmlichkeiten derartiger Prozesse zu entgehen, möchte es rathsam sein, zum Voraus bestimmte Entschädigungssummen festzusetzen, den Entschädigungsberechtigten offen lassend, einen allfälligen höheren Anspruch auf dem Rechtswege zu erlangen. Bei Verletzungen sollen nicht nur die Kosten der Krankheit, sondern auch der durch den Unfall verursachte, in Folge gänzlicher oder theilweiser Arbeitsunfähigkeit eintretende materielle Schaden ersetzt werden. Von einem Schmerzensgeld soll abgesehen werden.

Bezüglich Verspätung der Züge soll festgesetzt werden: 1) dass wenn die Verspätung eine gewisse Frist überschreitet, es dem Reisenden freisteht, auf die Mitfahrt zu verzichten und das Fahrgeld zurückzuverlangen; 2) dass Entschädigungsansprüche aus Verspätungen nur insoweit entstehen können, als die Verwaltung dafür einzustehen hat; 3) dass sich dieselben nie auf wahrscheinlichen Gewinn, sondern nur auf durch die Verspätung verleitete Realisirung eines nachgewiesenermassen sonst sicheren Gewinnes erstrecken können.

2) Annahme der Waaren. Das Gesetz soll ausdrücklich bestimmen, dass die Eisenbahngesellschaften gehalten sind, alle Waaren zum Transporte anzunehmen, ausgenommen solche, die nicht derart verpackt sind, dass sie ohne Schaden transportirt werden können (mit schiedsrichterlicher Erledigung von Streitfällen), und ausgenommen den Fall momentaner Unzulänglichkeit der vorhandenen Betriebsmittel in Nothfällen. — Weder mit Bezug auf die Reihenfolge der Spedition noch mit Bezug auf die Tarife dürfen die Eisenbahnen irgend welche besondere Begünstigungen eintreten lassen, insofern nicht die Natur (schneller Verderb) der zu transportirenden Waaren besondere Rücksichten bedingt. Privatabmachungen bezüglich Tarifiermassigungen sind gesetzlich durchaus zu verbieten.

**Ausführung des Transportes.** Der Frachtführer im Allgemeinen und die Eisenbahnen haften nach gemeinem Recht in Ausführung der Transporte für Alles, was den Waaren zustoßt, Zufall und höhere Gewalt ausgenommen. Der Begriff des „Unabwendbaren“ ist aber ein sehr unbestimmter und müsste zu vielen Ungerechtigkeiten Anlass geben. Nach dem ganzen System des heutigen Rechtes hängt die Verantwortlichkeit aufs engste mit der Zurechnungsfähigkeit zusammen; es sind zwei correlative Begriffe; wo der eine fehlt, ist auch kein Platz für den andern. So weit Jedem ein Schaden angerechnet werden kann, so weit haftet er; aber keine Linie darüber hinaus. Diese Zurechnungsfähigkeit und damit die Verantwortlichkeit sind nun abstract nicht festzustellen, sondern für die verschiedenen Fälle verschieden. Immer wird die diligenzia aber definiert werden müssen als der Inbegriff aller Vorsorgen und Vorsichtsmassregeln, welche die richtige Erfüllung der Verpflichtungen, die der Frachtführer im Transportvertrag übernimmt, von ihm fordert. Darüber hinaus hört die Verantwortlichkeit auf; es tritt die höhere Gewalt ein.

**Entschädigung.** Es ist notwendig, hier zwischen Frachtgut und Gepäck zu entscheiden. Für Ersteres ist bei Verlust und Beschädigung nach Maassgabe des Preises zur Zeit und am Ort der Uebergabe Entschädigung zu leisten. Letzteres aber wäre bei Verlust nach fixem Satze im Verhältniss des Gewichtes zu vergüten; bei Beschädigung dagegen, wo sich der Betrag des Schadens feststellen lässt, nach Maassgabe des wirklichen Schadens.

Immerhin soll es dem Absender, bei Gepäck und Waaren, erlaubt sein, gegen Bezahlung einer Supertaxe einen Werth zu declariren, der ihm im Schadenfall unverweigerlich ausbezahlt werde. Es können auch Strafklauseln zulässig sein. Ist der Schaden durch Dolus oder grobe Nachlässigkeit herbeigeführt worden, so ist nicht nur der wahre Werth, sondern der gesammte Schaden gut zu machen.

Die Verspätung muss für entschuldbarer angesehen werden, als der Verlust; der Schaden aus Verspätungen ist meist gering. Es wird zwar auch hier bis zum Beweise höherer Gewalt die Schuld der Bahn präsumirt werden; dagegen kann man es mit dem Ausmass der Entschädigung leichter nehmen. Zunächst dürfen nur solche Verspätungen in Betracht kommen, die ein vernünftiges Maass überschreiten; dann soll sich die Entschädigung auf Rückzahlung eines Theiles der Fracht, und zwar nach Maassgabe der Stunden, welche die Verspätung gedauert hat, beschränken, es sei denn, dass ein besonderes Interesse an rechtzeitiger Lieferung versichert worden sei. Dolus und Nachlässigkeit der Gesellschaft machen dieselbe wieder für allen Schaden verantwortlich.

**Ausnahmen.** Leicht dem Verderb unterliegende Waaren haben bei Beschädigung die Vermuthung gegen sich, dass die Beschädigung ihre Ursache in der Natur der Waare gehabt habe, wobei aber immer wieder dem Absender freistünde, gegen Bezahlung einer besondern Taxe besondere Aufsicht und damit volle Verantwortlichkeit der Bahn sich zu sichern. Für werthvolle Waaren haftet die Bahn nur, soweit ihr Werth declarirt worden. Die Bahn ist von der Verantwortlichkeit für gefährliche Waaren ganz zu befreien, wenn man ihr auch nicht das Recht einräumen will, dieselben zurückzuweisen. Eine Verantwortlichkeit für Handgepäck kann der Bahn nicht obliegen; für Waaren wird in den Fällen, wo ein Begleiter mitfährt oder der Eigenthümer dieselben auf- oder ablädt, die Verantwortlichkeit der Bahn für die Gefahren, wegen deren man den Begleiter mitschickt, für die Gefahren des Auf- und Abladens, für die aus unrichtiger Ladung hervorgehenden Schäden dahinfallen. — Besondere Vereinbarungen, durch welche die Bahn gegen Ermässigung der Fracht von der Verantwortlichkeit befreit wird (soweit ihr nicht Dolus nachgewiesen werden kann) sind erlaubt.

Durchgehender Verkehr. Am besten gefällt hierin dem Verfasser der deutsche Entwurf, nach welchem nur die erste Bahn und jene, welche die Waare mit dem Frachtbrief zuletzt transportirte, verantwortlich sind, unter Vorbehalt des Regresses unter sich, während eine zwischenliegende nur dann ins Recht gerufen werden kann, wenn man beweist, dass der Schaden auf ihrer Linie vorgekommen ist.

**Verjährung.** Die Besonderheit der Eisenbahnen macht eine Abkürzung der gewöhnlichen Verjährungsfristen nöthig. Für Handgepäck, das der Reisende in den Wagen mitnimmt, genügen einige Tage; für solches, welches er der Bahn übergibt, ein Monat. Im Allgemeinen würde Verfasser die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches adoptiren, nach welchen die Festsetzung der Verjährungsfrist den Bahnverwaltungen zusteht.

Durch die neuesten Arbeiten auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung sind die Grundlagen, an welchen Herr Nani seine Kritik übt und seine Erörterungen knüpft, zum guten Theil überholt, welcher Umstand das Buch an Werth verlieren lässt. Als fleissig durchgearbeitete Studie eines in den europäischen Handelsgesetzbüchern und der bezüglichen Literatur sehr belebten Mannes ist dasselbe immerhin lesenswerth, und wird dasselbe insbe-