

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

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 Erlaubniss 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 Schnelligkeit, sondern übersieht noch einen kleinen Rechnungsfehler im Fahrtenplan zu Gunsten einer grössern Schnelligkeit! Es entsteht ein Unfall, der lediglich in der fahrlässigen 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 betreffende 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 zugemuthet 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 fragt sich, an wen dieser Theil übergeht? Offenbar nicht an den Bund, welcher die Polizeihöhe innehat. Die mangelhafte Ausführung der Sicherheitspolizei begründet aber auch keine Rechtsansprüche 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 Eisenbahnaufsichtswesen, bei der Collaudation — nicht nur der Bundesrath, 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 erstlich gemeint ist — ein so grosser Werth beigelegt, daher aber auch hat deren oberflächliche Ausführung der österreichischen Regierung in der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahnaffäre so arge Verlegenheiten bereitet!

Dagegen können allerdings ungeeignete Collaudationen zu Interpellationen in der Bundesversammlung führen; denn am Ende ist der Bundesrath 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 Departementchefs und diesem für das Referat und die Anträge verantwortlich. Durch Annahme der Anträge des Inspectorates identificirt der Bundesrath seine Anschauungen mit denjenigen des ersteren.

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 wol der Mühe, dieselbe mit aller Bestimmtheit zu constatiren. St.

\* \* \*

### Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 15. Sept. 1875.  
Art. 55 des Transportgesetzes vom 30. März d. J. am 1. ds. verordnet in seinem 2. Satz:

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

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

- 1) Die Vereinbarungen mit ausländischen Bahnverwaltungen hinsichtlich directer 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 Taxantheilheften 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 weitem 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 Räten zur Entsprechung empfohlen.

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

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 20. September 1875.  
Die Pläne für die Bauausführung der Gäubahn auf dem Gebiete der Gemeinde Büligen und Busswil haben die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

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

Aus den Bundesrathsverhandlungen 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 jenseitigen Concession vom 5. Januar 1874 an die Gessellschaft der schweiz. Nationalbahn gutgeheissen und nach Einsicht einer Anzeige der Direction besagter Gesellschaft, dass frugliche Bestätigung von Seite der Grossbadischen Staatsregierung unterm 12. I. M. erfolgt ist, hat der Bundesrath 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 demaligen auf dieser Route bestehenden Postcourse aufzuheben und einige neue, durch die Verkehrsverhältnisse erforderlichen Course 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 Banknotenemission in der Schweiz.
- 8) Die Prägung von 10- und 50-Rappenstücken.
- 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 Abänderung der Concession für die Emmenthalbahn.
- 14) Der Vertrag über Bau und Betrieb der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln.
- 15) Die Ermächtigung an den Bundesrath zur Genehmigung von Gesuchen um Eisenbahnfristverlängerungen.
- 17) Der Recurs von bündnerischen Lohnkutschern gegen das neue Extrapostreglement.

Verscho ben 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 Telegraphenbureaux.
  - 9) Die Verbesserung der Telegraphenlinien.
- Zurückgezogen wurde der Recurs der Regierung des Cantons Tessin, betreffend cantonale Consumsteuer auf eingeführte Eisenbahnmaterialien.

An den Bundesrath sind zur genauern Untersuchung zurückgewiesen worden:

- 1) Die Concession für eine Eisenbahn von Vevey nach Palézieux.
- 2) Die Frage der Zurückziehung und Demonetisirung der Zwanzigrappenstücke.

\* \* \*

### 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 verlohnt,

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

Da Hr. Favre den Conferenzbeschluss vom 19. Juni 1874, der vom 1. Aug. 1875 an in Kraft tritt und welcher dahin lautet, dass der Vollausschub des Tunnels niemals mehr als 600 Meter auf jeder Seite hinter dem Stellenorte zurückbleiben dürfe, 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 Hr. Favre gepflogen werden, welche ein neues, dem status quo entsprechendes Bauprogramm und präzisierende Ergänzungen zu seinem Uebernahmsvertrage feststellen, welche alsdann der nächsten internationalen Commission zur Genehmigung vorgelegt würden.

**Göthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 28,90 M., Airola 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 Dampfboote vermittelt, welche nach dem Fahrtenplan vom 20. Juni l. Jahres zu cursiren haben. Auf der Bahnstrecke Richtersweil-Glarus blieb der Verkehr auf der Bahn erhalten, wenn auch nach einem etwas modificirten Fahrtenplan. Mit heute werden die Fahrten auf der Strecke Zürich-Horgen wieder beginnen.

**Unfälle.**

**Bern.** Den 18. September verunglückte der Maler Grünig an der Brunn-gasse auf der Eisenbahnbrücke bei Worblaufen. Derselbe war mit Anstreicher-Arbeit beschäftigt, als ein Zug daherbrauste. Er wollte demselben ausweichen und bemerkte nicht, dass von der andern Seite ebenfalls ein Zug kam; er gerieth 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 Hauser 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 öconomische Sicherheitslampe. — Die Oboukoffsky Stahlwerke. — Literatur. — Ueber die zur Ernährung der Pflanzen geeignetste Form des Stickstoffes (Schluss). — Handels- und Industriechronik. — Blacke's directwirkende Dampfpumpe. — Wasserreinigungs- und Filtrir-Apparat. — Bowlas Litzenstrickmaschine. — Vervielfältigung 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. — Zweicylindrige Wanddampfmaschine. — Eisen und Stahl im Jahr 1874. — Neue Erfindungen 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 Dzieditz-Ustron-Friedek. — Zur Liquidation der Albrechtsbahngesellschaft. — 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. 168,00 -	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	175,70 -	dito
Steel rails	„	225,90 - 237,50	Wales
dito	„	237,90 - 263	Liverpool u. Hull.

NB.—Einzelne Partien Eisenschienen sind in Wales nm Fr. 156. 60 verschifft 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!

**Aneroide-  
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

**Gas- & Wasseranlagen**

für Hôtels, Privaten und ganze Ortschaften:

**GUGGENBÜHL & MÜLLER**  
zum Schneggen **ZÜRICH** zum Schneggen

Lager

von	
Gussröhren und Bestandtheile.	Badewannen, Sitzbäder, in Zinkblech.
Eisenröhren und do.	Douchen und Badofen.
Bleiröhren.	Springbrunnen-Ornamente.
Abtritt-Apparate, geruchlose.	Springbrunnen und deren Wasser- spiele.
Pissoirs in Porcellan und Eisen emailirt.	Wasserhähne aller Art.
Waschbecken in Porcellan und Eisen emailirt.	Saug- und Druckpumpen.
Waschcommoden.	Gummi- und Hanfschläuche.
Badewannen in Eisen emailirt.	Gummiplatten, Gummischnur.
	Gaslampen etc.

Steinkohlen- und Oel-Gas-Apparate. (1012a)  
Gasometer, Reservoirs von Eisenblech etc. werden in unserer  
Werkstätte prompt und billigst besorgt.

**D. Furrer** zum untern Reh **Zürich**

Empfehl sein speciell best assortirtes Lager von  
Zeichnen-Materialien und Bureau-Utensilien  
Cataloge versende gratis und franco.