

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 19

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

Schon eine Verbindung zwischen Süd und Nord wird Besserung bringen; allein ein Blick auf die Karte der alten Welt lehrt uns ja, dass jenseits des Arlberges nicht nur Oesterreich und Ungarn, sondern noch Russland und Asien sich ausdehnen und so für die Schweiz die Perspective in unermessliche Verkehrsgebiete eröffnen. Wir haben schon anlässlich unserer Betrachtungen über die Anregung einer Eisenbahnlinie Paris-Constantinopel unsere Ueberzeugung dahin ausgesprochen, dass eine Besserung der Situation unserer Eisenbahnen hauptsächlich von einer Verbindung von Ost und West durch den Arlberg oder durch Graubünden zu erhoffen sei. Inwieweit nun das Arlbergproject vom österr. Abgeordnetenhaus günstige Aufnahme findet, ist noch ungewiss; die Kosten sind so gross, dass eine Creditbewilligung unwahrscheinlich ist, und es dürfte sich fragen, ob nicht die Schweiz ein Interesse hat, für die Ausführung des Unternehmens sich in ähnlicher Weise zu erwärmen, wie Italien und Deutschland für den Durchbruch des Gotthard. Vorerst bleibt aber immerhin die Abwicklung der Angelegenheit im österr. Abgeordnetenhaus zu gewärtigen.

\* \* \*

### Rechtsfälle.

*Körperverletzung „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ (§ 1 des Reichsges. vom 7. Juni 1871). Ist Umlegen der Weichen auf einem Bahnhofe als ein solcher Betrieb anzusehen?*

Sen. II. Querel-Bescheid vom 17. April 1875 i. S. Isbarn c. Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Aus den Gründen:

„Die Umlegung der Weichen auf dem Bahnhofe zu H., wobei Kläger dadurch, dass eine von den Arbeitern aufgehobene Schiene zu Boden fiel und ein in der Schiene stecken gebliebener Schwellen-Nagel durch den Fuss des Klägers drang, diejenige Verletzung erlitten haben will, welche die behauptete Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit herbeigeführt haben soll, gehört für sich allein nicht zu demjenigen „Betriebe einer Eisenbahn“, für dessen nachtheilige Folgen für Leben und Gesundheit von Menschen der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 die Unternehmer des Eisenbahnbetriebs in einem über die, die Schadensersatzpflicht betreffenden allgemeinen Rechtsgrundsätze weit hinausgehenden Umfange verantwortlich erklärt.

Der Grund des Gesetzes beruht darin, dass es für nöthig erachtet wurde, gegen die besonders Gefahren, welche der eigenthümliche Betrieb des Eisenbahn-Gewerbes herbeigeführt, einen ausgedehnten Schutz zu gewähren; es ist dabei, wenn nicht ausschliesslich, doch vorwiegend die Benutzung der Dampfkraft zum Betriebe dieses Gewerbes und die Bewegung von Wagen auf Eisenbahnschienen und die dadurch herbeigeführte Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen in's Auge gefasst worden. Das Gesetz ist daher nur auf Unfälle anzuwenden, bei welchen ein Causalzusammenhang mit den besondern Gefahren des Eisenbahnbetriebes ersichtlich ist. Arbeiten, welche nur den Zweck haben, den Bahnkörper betriebsfähig herzustellen, oder die Locomotiven und Wagen in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen, sind für sich allein nicht mit dem Eisenbahnbetriebe selbst zu identificiren. Auch Reparatur-Arbeiten an dem Bahnkörper der bereits im Betriebe befindlichen Bahnen, sowie an den Schienen, welche zur Wagenbeförderung dienen, und die Erhaltung oder Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit bezwecken, sind an und für sich ebensowenig dem Eisenbahn-Betriebe im Sinne des § 1 des Reichsgesetzes gleichzustellen, wie die in den Motiven des Regierungs-Entwurfs besonders hervorgehobenen „Bauten und Arbeiten in Maschinen-Werkstätten.“ Es kommt nicht auf den Ort, wo eine solche Arbeit vorgenommen wird, sondern auf deren Causalbeziehung zu den eigenthümlichen Gefahren des Betriebes des Eisenbahngewerbes entscheidend an. Daher kann unter besonderen Umständen, wenn nämlich ein bei den Reparatur-Arbeiten an den Schienen vorgekommener Unfall in einer ersichtlichen Causalbeziehung zu dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe steht, wenn z. B. ein während solcher Arbeit ankommender Eisenbahnzug die Veranlassung zu dem Unfälle gegeben hat, der § 1 des Reichsgesetzes auch auf einen solchen Unfall anwendbar sein. Solche besondere Umstände sind aber vom Kläger nicht behauptet worden. In deren Ermangelung fällt ein bei der Reparatur der Schienen resp. Weichen auf dem Bahnkörper eingetretener Unfall um so weniger unter den § 1 des Reichsgesetzes, als solche Unfälle auch bei andern Bauten und Reparaturen, welche mit einer Eisenbahn in gar keinem Zusammenhang stehen, vorkommen können und vorkommen.“

E. d. R. O. G.

### Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 8. Nov. 1875.  
Der Bundesrath hat das Bundesgesetz betr. die Haftung der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen mit dem 10. I. Mts. als vollziehbar erklärt, nachdem die 90tägige Referendumsfrist unbeansprucht abgelaufen ist.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,80 M., Airolo 28,40 M., Total 25,20 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,46 M. Bei Göschenen wurden die Arbeiten durch Wasserzudrang verzögert.

*Gotthardbahn.* Nach einer Notiz im „B. d. Urschweiz“ hat die Gotthardbahndirection die Anlage des Bahnhofes Schwyz in der Matte des Hrn. Inderbitzin, an der Grenze der Gemeinde Ingenbohl beschlossen. Nach der Ansicht des citirten Blattes ist dies keine „geeignete“ Haltestelle im Sinne des Subventionsvertrages, und es hält dafür, dass, wenn die Bahngesellschaft den Wünschen der Gemeinde Schwyz nicht besser entgegenkomme, die Subventionszahlungen einzustellen seien.

*Schweizerische Westbahnen.* Der Bericht des Staatsrathes von Waadt an den Grossen Rath über die Stellung des Cantons Waadt gegenüber der neuesten Phase des Westbahnunternehmens ist soeben im Druck erschienen. Der Staatsrath untersucht hauptsächlich die Frage, ob der Canton Waadt zugeben dürfe, dass in den revidirten Statuten die bisherige Vertretung des Cantons im Verwaltungsrathe reduziert werde, und kommt zu dem Schlusse, dass die Genehmigung dieser Aenderung zu verweigern sei, falls nicht auf anderweitigem Wege dem Canton Waadt entsprechende Garantien und Compensationen gesichert werden. Im ferneren findet der Staatsrath auch die neue Organisation der Direction vom waadtländischen Standpunkte aus bedenklich. Während bisher die Direction aus vier Mitgliedern bestand, welche den Cantonen Waadt, Freiburg, Neuenburg und Genf angehören mussten, soll nach den neuen Statuten die Verwaltung ermächtigt sein, die Direction in die Hände eines einzigen Directors zu legen, ohne Rücksicht auf dessen Herkunft. Der Staatsrath fürchtet, dass auf diese Weise die Direction einem Manne könnte anvertraut werden, welcher den Interessen des Waadtlandes gegenüber sich gleichgültig, ja feindselig verhielte.

Aus diesen Gründen beantragt der Staatsrath, die neuen Statuten der Westbahnen, soweit es die erwähnten Bestimmungen betrifft, nicht zu genehmigen. Sollte der Grosse Rath aber dafür halten, dass es zweckmässig sei, die neue Finanzcombination zu begünstigen, so verlangt der Staatsrath eventuell, dass ihm Vollmacht gegeben werde, eine Modification in der Verwaltung und Direction wenigstens in dem Sinne herbeizuführen, dass die bisherigen Rechte des Cantons Waadt in entsprechender Weise compensirt werden.

*Regina Montium.* An der Generalversammlung in Luzern vom letzten Dienstag wurden die Anträge des Verwaltungsrathes laut einer Depesche der „Allgem. Schw. Ztg.“ mit zwei Drittel der Stimmen angenommen und die Bestellung einer Untersuchungcommission abgelehnt. „Aber materiell weder Trost noch Hoffnung“, schliesst die betr. Depesche.

### Unfälle.

*Schweizerische Centralbahn.* Den 8. d., Nachmittags entgleiste zunächst der Station Murgenthal ein Personenwagen des von Bern gekommenen Zuges Nr. 10 der Centralbahn in Folge Bruches eines Radreifens. Ausser der Verspätung des Zuges hatte der Unfall weder für die Reisenden noch das Material weitere Folgen.

— Donnerstags den 4. Nov., Abends 4 Uhr 20 Min. stiess in Herzogenbuchsee der von Olten kommende Güterzug auf einen in der Bahnhofhalle stehenden Personenzug, zertrümmerte drei Waggon und trieb dieselben seitwärts über das Geleise. Die Maschine des Güterzuges wurde ebenfalls beschädigt. Der Führer und der Heizer sprangen weg. Es ist Niemand umgekommen, noch verletzt worden. Der Zusammenstoss folgte aus Unachtsamkeit des Weichenwärters, welcher seine Weiche unrichtig gezogen hatte.

— Letzten Montag Abend begegnete auf der Eisenbahnlinie bei Noiraigue ein bedauerlicher Unglücksfall. Ein Bahnangestellter, der die Functionen eines Bremsers verrichtete, wurde mit zerschmettertem linkem Schulterblatt und fast vollständig vom Rumpf getrenntem linken Arm auf der Bahnlinie gefunden. Vermuthlich ist er beim Güterzug, der um 5 Uhr Abends thalabwärts geht, bei der Bedienung der Bremse zwischen zwei Wagen gefallen.

\* \* \*

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

des  
eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:	Nachfrage:
Folgende Techniker werden gesucht:	Folgende Mitglieder suchen Stellen:
I. Ingenieur-Fach:	I. Ingenieur-Fach:
1) Ein erfahrener Ingenieur auf ein Bureau.	1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
II. Maschinenbau-Fach:	2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
1) Ein Maschinen-Ingenieur als Director einer mechanischen Werkstätte und Gießerei in Südtalien.	3) Ein Geometer.
2) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.	II. Maschinenbau-Fach.
3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.	1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
III. Chem.-techn.-Fach:	Bemerkungen
1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewanderter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.	1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Ein junger Chemiker als Antheilhaber ein Chem. Fabrik.	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.

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