

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 22

Artikel: Verzollung von Eisenbahnmaterial
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2152>

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: 15.05.2025

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

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 24. November 1874.

No. 22.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-östr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verzollung von Eisenbahnmateriale; Bundesrätliche Botschaft und Gesetzes-Entwurf. — Rechtsfall. — Schnellzüge und continuirliche Bremsen (Fortsetzung). — Chauffage des trains des voyageurs. — Gasbeleuchtung der Personenwagen. — Schweizerische Nationalbahn; Rentabilität und Tracé. — Tessinische Thalbahnen; Fahrtenplan. — Subventionen; Bern. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Londoner Eisenpreise. — Courszettel. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Verzollung von Eisenbahnmateriale. Bundesrätliche Botschaft vom 28. October 1874.

Durch Bundesbeschluss vom 10. I. Mts. haben Sie die Befreiung vom Einfuhrzoll für die Schienen, welche für die erste Anlage einer von den Cantonen oder vom Bunde concedirten Eisenbahn bestimmt sind, bis zum 19. Juli 1884 erneuert.

Es wird daher ausnahmsweise für die Schienen der ersten Anlage mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 10. laufenden Monats vollständige Zollbefreiung eintreten.

Dagegen sind infolge des gedachten Bundesbeschlusses alle andern in dem Beschluss vom 19. Juli 1854 bewilligten Zollvergünstigungen mit dem 19. Juli 1874 ausser Kraft getreten, und es hat der Bundesrath den Auftrag erhalten, Vorlagen über die Tarifrung der bezüglichen Gegenstände zu machen.

Indem der Bundesrath hiemit dieser Einladung Folge leistet und Ihnen in der Anlage einen Gesetzesvorschlag betreffend die Verzollung von Eisenbahnmateriale unterbreitet, beehrt er sich, in Nachstehendem die vorgeschlagenen Ansätze kurz zu begründen.

Bei der Feststellung der Ansätze sind wir von folgenden Gesichtspunkten ausgegangen:

- der neue Tarif hat sich auf diejenigen Gegenstände zu beschränken, welche durch das Gesetz vom 19. Juli 1854 ausdrücklich eine Zollvergünstigung genossen haben;
- die Tarifsätze für den Einfuhrzoll haben sich möglichst dem bestehenden Tarif anzuschliessen, immerhin in der Weise, dass bei Gegenständen, die ihrer Natur nach ausschliesslich für Eisenbahnen verwendet werden, eine etwelche Vergünstigung eintritt, bei solchen aber, welche auch anderweitig verwendet werden können, eine solche ausgeschlossen bleibt.

Zu den einzelnen Tarifsätzen des Vorschlages übergehend, bemerken wir Folgendes:

I. Schienen.

Der vorgeschlagene Einfuhrzoll von 30 Rp. hat schon bisher für diejenigen Schienen gegolten, welche nicht von Eisenbahngesellschaften eingeführt wurden. Der Ansatz ist der niedrigste, der für Eisen überhaupt in unserm Tarif vorkommt, so dass die Schienen dem unverarbeiteten Eisen, wie es der Industrie bezieht, gleichgestellt, also sehr billig gehalten sind. Einzig für die Zahnstangen für Bergbahnen ist für den Fall, als sie in zusammengesetztem Zustande eingehen sollten, ein höherer Ansatz (Fr. 2) angenommen worden, der sich durch den Grad der

Verarbeitung rechtfertigt, sowie dadurch, dass dieser Bestandtheil gleichsam eine Ergänzung der Maschine ist, die selbst zu Fr. 2 per Centner verzollt wird.

II. Schienenbefestigungsmittel.

Die Ansätze des allgemeinen Tarifs, welche hier in Anwendung zu kommen hätten, sind folgende:

- Eisen- und Stahlwaaren, rohe, nicht bemalt, ohne Politur oder Firniss, Werkzeuge, Wirthschaftsgeräte per Ctr. Fr. 3. 50.
- Eiserne Werkzeuge, vorgearbeitete, ganz grobe, wie sie aus dem Hammerwerk kommen ... 1.—.

Strenge genommen wären alle jetzt gebräuchlichen Schienenbefestigungsmittel, dem Grad ihrer Verarbeitung gemäss, der ersten Classe zu assimiliren. Da indessen gerade die Schienenbefestigungsmittel es sind, welche nebst den Schienen hauptsächlich in's Gewicht fallen und deren Verzollung gegenüber dem frühern Zustande, den Eisenbahngesellschaften eine nicht unbedeutende Mehrausgabe verursacht, so hat der Bundesrath geglaubt, alle Schienenbefestigungsmittel, mit Ausnahme der Laschenbolzen, in die zweite der oben erwähnten Classen zu versetzen und daher nur Fr. 1 per Centner anzusetzen. Es kann dies um so eher geschehen, als die hier vorkommenden Gegenstände nicht zu andern Zwecken als zum Eisenbahnbau verwendet werden können. Eine Ausnahme wird bezüglich der Laschenbolzen gemacht, da dies Schrauben und Muttern sind, die einen höhern Grad von Verarbeitung erleiden, als die übrigen Befestigungsmittel, und auch zu andern Zwecken Verwendung finden dürften. Bezüglich dieses Gegenstandes sind demnach die Eisenbahnen ganz den Privaten gleichgestellt, welche Schrauben aus dem Ausland beziehen. Folgende Zusammenstellung zeigt das Verhältniss, in welchem die einzelnen Gegenstände vorkommen, und es ist daraus auch ersichtlich, dass die Laschenbolzen nur einen geringen Theil des gesamten Materials bilden.

Auf einen Kilometer Bahnlänge kommen:

	Centner.	In % des Gesamtgewichtes per Kilometer.	Werth per Centner.	Vorge-schlagener Zollansatz.	Zoll für den Kilometer.
Schienen bei übl. Gewicht	1440. —	91. 8	16. —	frei resp. — 30	432. —
Unterlagsplatten	12. 78	— 8	17. 50	1. —	12. 78
Schienen-nägeln	50. 70	3. 2	17. —	1. —	50. 70
Laschen	54. 50	3. 5	16. —	1. —	54. 50
Laschenbolzen	12. —	— 7	21. —	3. 50	42. —
Total	1569. 98	100	— —	— —	591. 98

Die Laschenbolzen machen also bloss 0,7 % des Gewichtes des Eisenbahnmateriale aus und 10 % der Schienenbefestigungsmittel. Der vorgeschlagene Zoll von Fr. 3. 50 gegenüber einem allfälligen Ansatz von Fr. 1 macht per Kilometer eine Mehrausgabe für die Eisenbahnen von Fr. 30. Würden aber alle Schienenbefestigungsmittel zu Fr. 2 per Centner verzollt, so hätten die Eisenbahnen ... per Kilometer Fr. 259. 96 statt der vorgeschlagenen ... „ „ 159. 98 also „ „ Fr. 99. 98 mehr zu entrichten, als nach dem Vorschlage des Bundesrathes.

Im Tarif sind auch die Schienenstühle der Vollständigkeit wegen aufgeführt, obschon sie selten mehr vorkommen. Sie gehören schon als Gussstücke in die Classe von Fr. 1.

Die eisernen Schwellen kommen bis jetzt selten vor. Sie sind im Vorschlage den Schienen assimilirt worden.

III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen.

Diese Gegenstände sind ihrer Natur nach den Maschinen zu assimiliren und daher zu Fr. 2 per Centner zu verzollen. Eine Ausnahme wird bezüglich der ziemlich in's Gewicht fallenden Herzstücke (Bestandtheil der Kreuzungen) gemacht, sofern sie besonders eingehen, und zwar wurde kein Unterschied zwischen den Herzstücken aus Schmiedeisen und Eisenguss gemacht, sondern der Einfachheit wegen der niedere Tarif des Eisengusses (Fr. 1 per Ctr.) für alle Arten angenommen.

IV. Drehscheiben und Schiebbühnen.

Auch diese Gegenstände sind, ihren Haupttheilen nach, Maschinen und als solche nach dem allgemeinen Tarif mit Fr. 2 per Centner zu verzollen. Andere Theile der Schiebbühnen sind ihrer Natur nach den eisernen Brücken zu vergleichen, und da diese nach unserm Vorschlage (vide Ziffer VII) ebenfalls zu Fr. 2 per Centner zu verzollen sind, so erscheint der Ansatz von Fr. 2 für das Ganze als ein durchaus logischer.

V. Locomotiven und Tender.

Es wird vorgeschlagen, die Locomotiven wie Maschinen zu Fr. 2 per Centner zu verzollen, wie dies schon bisher bei Locomobilen u. s. w. der Fall war. Da die Maschinen in unserem Zolltarif gegenüber der Eisenwaare bereits eine begünstigte Stellung einnehmen, so erscheinen die Locomotiven als sehr günstig behandelt, besonders wenn man bedenkt, dass eine Locomotive schwer wiegende Bestandtheile von Kupfer enthält, welche der einheimische Fabricant zu Fr. 1. 50 und Fr. 3. 50 per Centner zu verzollen hat.

Die Locomotiven werden in den angrenzenden Ländern wie folgt verzollt:

	Locomotive per Centner.	Tender per Centner.
Deutschland	fl. 1. 10	fl. 1. 10
Frankreich	Fr. 5. —	Fr. 4. —
Italien	2. —	2. —

Der schweizerische Locomotivfabrikant hat daher für Lieferungen in's Ausland (Italien ausgenommen) einen höhern Zoll zu zahlen, als der ausländische Fabricant für Lieferungen nach der Schweiz.

VI. Locomotivbestandtheile.

Nach Analogie des allgemeinen Tarifs, welcher Maschinenbestandtheile zum gleichen Zoll belegt wie Maschinen selbst, wären auch die Locomotivbestandtheile, welche eigentliche Maschinenbestandtheile sind, wie Kessel, Cylinder u. s. w. zu Fr. 2 zu behandeln. Wir beantragen dies auch auf eine Anzahl anderer speciell zu nennender Bestandtheile, wie Räder, Achsen, Puffer u. s. w. auszudehnen, die specificirte Aufzählung dieser Bestandtheile aber, weil für das Gesetz zu weitläufig, der Vollziehungsverordnung zu überlassen. Ausdrücklich ausgenommen würden die nur zu Fr. 1 zu verzollenden Eisengusswaaren.

VII. Eisernen Brücken.

Solche können nicht nur für Eisenbahnen, sondern auch für andere Ueberbrückungen eingeführt werden, und es besteht kein Grund, die Eisenbahnbrücken ausnahmsweise günstiger zu behandeln. Indessen belastet der allgemeine Tarif, der für Gegenstände vom gleichen Grade der Vollendung keinen andern Ansatz als Fr. 3. 50 per Zentner kennt, die eisernen Brücken allerdings etwas hoch. Der Bundesrath schlägt Ihnen daher vor, die eisernen Brücken mit Fr. 2 per Zentner zu verzollen. Durch ein Heruntergehen unter diesen Ansatz würde nicht nur ein allzugrosses Abweichen vom allgemeinen Tarif erfolgen, sondern auch eine Schädigung der betreffenden einheimischen Industrie, welche die Rohmaterialien theilweise zu Fr. 1 bis Fr. 1. 50, ja Fr. 3. 50 per Zentner aus dem Auslande beziehen muss. Grössere Bestandtheile von Brücken, wie gelochtes Eisen, beantragen wir den Brücken gleich zu halten (solche Theile bezahlten bisher ebenfalls Fr. 3. 50). Dagegen müssen wir, analog wie oben bei den Laschenbolzen, darauf bestehen, dass Schrauben und Nieten zu Fr. 3. 50, d. h. zum gleichen Ansätze wie gleichartige zu andern Zwecken bestimmte Waaren zu verzollen sind. Ein Abgehen von diesem Grundsätze würde gegen das Gesetz der Billigkeit verstossen und Missbräuchen aller Art Thür und Thor öffnen.

VIII. Eisenbahnwagen.

Es wird vorgeschlagen, die Personenwagen mit 10% des Werthes, die Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport- und Schotterwagen mit 5% des Werthes für die Einfuhr zu verzollen.

Zu diesem Vorschlage werden wir vorerst durch die Rücksicht auf den bestehenden Tarif geleitet, in welchem wir bei den Zollansätzen für Fuhrwerke und Transportwagen eine zutreffende Analogie finden. Fuhrwerke und Gefährte jeder Art zum Personen-Transport sind nämlich zu 10% des Werthes, Oeconomie- und Lastwagen zu 5% des Werthes zu verzollen. Die Personenwagen der Eisenbahnen sind nun ihrer Natur nach nichts Anderes als mit mehr oder weniger Luxus ausgestattete Fuhrwerke; die Güterwagen dienen dem gleichen Zwecke wie die Lastwagen, die sich auf den gewöhnlichen Strassen bewegen. Kommt die einmalige Anschaffung der für den Eisenbahntransport bestimmten Wagen auch hoch zu stehen, so wird dies andererseits wieder ausgeglichen durch ihre grössere Leitungsfähigkeit und grössere Dauerhaftigkeit gegenüber den gewöhnlichen Transportwagen.

Auch die Rücksicht auf die einheimische Industrie rechtfertigt den vorgeschlagenen Ansatz. Die Eisenbahnpersonenwagen zahlen in Deutschland, Oesterreich und Frankreich den gleichen Einfuhrzoll wie der vorgeschlagene; Gepäck- und Güterwagen zahlen sogar 10% nach Frankreich und Oesterreich, 6% nach Deutschland und 5% nach Italien. Die schweizerische Wagenindustrie befindet sich daher schon jetzt, Italien ausgenommen, im Nachtheil bezüglich der Gepäck- und Güterwagen, und es würde dies auch der Fall sein bezüglich der Personenwagen, wollte man den vorgeschlagenen Zollansatz noch weiter heruntersetzen. Immerhin ist der vorgeschlagene Zollansatz kein Schutzzoll für die inländische Industrie, da sie ja selbst auf dem grössern Theil des für die Wagonconstruction verwendeten Schmiedeisens einen Zoll bezahlen muss, welcher den 10% des Werthes nahe kommt, so dass die ausländischen Wagonfabriken eben so billig werden liefern können als die einheimischen. Eine weitere Vergünstigung der Eisenbahnen auf Unkosten der einheimischen Industrie und der Bundeskasse erscheint uns daher nicht am Platze, nachdem die Eisenbahnen für den Schienenbezug schon eine Vergünstigung geniessen, wie sie keiner andern einheimischen Unternehmung zu gut kommt.

IX. Wagonbestandtheile.

Einer Anzahl von wichtigeren und leicht erkennbaren Wagonbestandtheilen, welche öfters vom Ausland bezogen werden, schlagen wir vor, gleich wie bei den Locomotiven, die Vergünstigung des Zollansatzes von Fr. 2 zuzusichern, statt 10 resp. 5% des Werthes, wie dies nach Analogie des allgemeinen Tarifs zu geschehen hätte. Bei den Bestandtheilen ist der Gewichtszoll dem Werthzoll der leichtern Durchführbarkeit wegen vorzuziehen und ein Unterschied zwischen Bestandtheilen von Personenwagen und solchen von Güterwagen, wie ihn der allgemeine Zolltarif zwischen Bestandtheilen von Personen- und Lastwagen (erstere zu 10%, letztere zu 5% des Werthes verzollbar) kennt, durchzuführen, wäre ausserordentlich schwierig. Der vorgeschlagene Zoll von Fr. 2 per Zentner rechtfertigt sich im Uebrigen auch noch dadurch, dass er auch für Locomotivbestandtheile gilt und überhaupt nach den gegenwärtigen Vorschlägen auf eine Menge anderweitiger Artikel Anwendung findet, was immer eine Erleichterung bei der zollamtlichen Revision zur Folge hat.

Die Aufzählung der so zu behandelnden Gegenstände beantragen wir, wie oben bei den Locomotiven, so auch hier der Vollziehungsverordnung zu überlassen.

X. Die Verzollung der Coke, wie Steinkohlen, zu 15 Rp. per Zugthierlast von 15 Zentnern, bedarf keiner weitern Begründung.

Gesetzesentwurf. Das Eisenbahnmaterial, welches infolge Bundesbeschlusses vom 19. Juli 1854 und 9. Juli 1864 eine Zollvergünstigung genossen und gemäss Bundesbeschluss vom 10. October 1874 einer Verzollung unterworfen werden soll, ist mit folgendem Eingangszoll zu belegen:

	Per Zentner
I. Schienen:	
Gewöhnliche Schienen, auch Schienen für Hilfsbahnen	Fr. —. 30
Zahnstangen	2. —
II. Schienenbefestigungsmittel:	
Unterlagsplatten, Laschen, Schienen Nägel, Schienenstühle	1. —
Laschenbolzen (Laschenschrauben und Muttern)	3. 50
Schwellen, eiserne (Quer- und Langschwellen) wie Schienen	—. 30
III. Ausweichungen und Geleiskreuzungen:	
Weichen und Kreuzungen	2. —
Herzstücke allein	1. —
IV. Drehscheiben und Schiebbühnen:	
Drehscheiben und Schiebbühnen	2. —

Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeeiserne; Per Zentner Achsen	2. —
Räder, gusseiserne, nicht montirte	1. —
V. Locomotiven, auch Tender	2. —
VI. Locomotivbestandtheile:	
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	1. —
VII. Eiserner Brücken mit oder ohne Anstrich	2. —
Vorgearbeitete Eisenstücke	2. —
Schrauben und Nieten	3. 50
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif.	
VIII. Eisenbahnwagen:	Vom Werth.
Personenwagen	10 %
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport u. Schotterwagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen (Rollwagen)	5 %
IX. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:	Per Zentner.
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	Fr. 2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	1. —
X. Coke	per Last —. 15

Rechtsfall. Beschädigung „bei dem Betrieb einer Eisenbahn“. — Entladung eines am Ziel angelangten, auf dem Geleise stehenden Waggon. (Sen. I. Urtheil des R.-O.-Handelsgerichts vom 27. März 1874 i. S. Ebert c. Sächs. Staatsfiscus. I. Bezirksger. Dresden. II. Appell.-Ger. daselbst.)

Aus den Gründen:
„Der Ehemann der Klägerin hat am 15. April 1872 auf dem Bahnkörper der Sächs. Staats-Eisenbahn eine schwere Körperverletzung erlitten. Es sollten nämlich zu dem Bau eines zweiten Geleises der Staatsbahn auf der Strecke O.-A. eiserne Brückentheile verwendet werden, welche auf der Bahn an den Bestimmungsort befördert waren. Bei dem Abladen jener Theile aus der stillstehenden Lowry war der Klägerin Ehemann als Oberbahnwärter mitbeschäftigt; eins der zum Herablassen der Eisenstücke benutzten Seile zerriss; der herabfallende Brückentheil fiel auf ihn und verursachte die schwere Verletzung, welche seinen Tod zur Folge gehabt haben soll.“

Die Klägerin deducirt: die Legung von Geleisen, bez. die Veränderung und Erweiterung von Brücken auf bereits befahrenen Bahnstrecken gehöre recht eigentlich zu dem Betrieb der Eisenbahn; jede Beschädigung, welche sich dabei ereigne, falle daher unter den Wortlaut des § 1 cit.; auch sei im vorliegenden Falle die Verletzung bei Entladung eines auf der bereits befahrenen Eisenbahnstrecke transportirten und auf derselben noch befindlichen Eisenbahnwagens, daher bei dem Betriebe der dem Verkehre übergebenen Bahn erfolgt.

Keiner dieser Gesichtspunkte führt zu einem der Klägerin günstigen Ergebniss.

Der Betrieb einer Eisenbahn als solcher setzt zunächst die Existenz des betreffenden Bahnkörpers voraus. Der Umstand allein, dass der Unfall bei Ausführung von Arbeiten, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn herzustellen oder zu erweitern bezwecken, somit bei Gelegenheit des ursprünglichen oder eines späteren Baues der Bahn eingetreten ist, macht den Unfall nicht zu einem bei dem Betriebe der Bahn erfolgten. Vorrichtungen der gedachten Art bereiten erst die Möglichkeit des Eisenbahnbetriebes vor, sind aber zu den der Eisenbahn eigenthümlichen Functionen nicht zu rechnen. Die Motive des dem Reichstag vom Bundesrath vorgelegten Entwurfs heben ausdrücklich die Unanwendbarkeit des § 1 auf Unfälle bei Bauten der Eisenbahnen hervor (vgl. Jacobi, die Verbindlichkeit zum Schadenersatz etc. S. 6, Ausg. 2).

Die Haftpflicht des Beklagten kann aber auch nicht auf den Gesichtspunkt gestützt werden, dass die Lowry, um deren Abladung es sich damals handelte, auf dem Geleise der befahrenen Bahnstrecke sich befunden hat. Denn der abzuladende Wagen war durch Stillstand auf dem Geleise aus aller Verbindung mit der bahnässigen Beförderung herausgetreten.

Richtig ist bereits vom Appell.-Gericht hervorgehoben, dass die Quelle der in § 1 des Reichsgesetzes geordneten Haftpflicht der Eisenbahnen in dem § 25 des preuss. Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Nov. 1838 liegt. Die Fassung beider Gesetze weicht zwar insofern von einander ab, als die Voraussetzung der Haftpflicht in dem preuss. Gesetz mit den Worten: „bei Beförderung auf der Bahn“, im Reichsgesetz aber mit: „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ bezeichnet ist. Allein dass durch die abweichende Formulierung eine Ausdehnung über diejenigen Grenzen hinaus,

welche durch das preuss. Gesetz in Verbindung mit der an dasselbe sich anlehnenden Rechtssprechung festgestellt sind, nicht beabsichtigt wurde, ist sowohl in den Motiven des ersten Entwurfs (abgedr. in Siebenhaar's Arch. für W.- u. Hdsr. N. F. Bd. 2, S. 32), als in denjenigen Motiven, welche dem revidirten Entwurf (Drucksachen des Reichstags. 1871. I. Session. Nr. 16) beigegeben sind, ausdrücklich bemerkt. Gerade aus dem Grunde, weil besorgt wurde, es könne die Absicht gefolgert werden, die Haftung der Eisenbahn über die zeitherigen Grenzen hinaus, z. B. auf Unfälle bei Entladung stillstehender Eisenbahnwagen etc. auszudehnen, war, wie die Motive dies aussprechen, im ersten Entwurf die Fassung gewählt: „bei Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen“; diese Fassung gab zwar der revidirten Entwurf durch Substituierung der in das Gesetz übergegangenen Worte „bei Betrieb einer Eisenbahn“ wieder auf, jedoch nicht wegen Aenderung des legislatorischen Princip, sondern lediglich deshalb, weil die früher gehegte Besorgnis unpassender Auslegung der einschlagenden Bestimmung bei näherer Erwägung für unbegründet erachtet wurde. Diese Auffassung hat bei der Berathung des Gesetzes die Zustimmung des Reichstages gefunden. In der That bietet das Gesetz für eine Auslegung so extensiver Art, wie sie die Klägerin vertritt, keinen Anhalt.

Das Reichsgesetz bezweckt in gleicher Weise, wie der schon angeführte § 25 des preuss. Gesetzes für die besonderen Gefahren Schutz zu schaffen, welche mit dem Betriebe des Eisenbahngewerbes verbunden sind. Der Gerichtshof hat dies bereits mehrfach ausgesprochen (vgl. Entsch. Bd. VIII, S. 422; Bd. IX, S. 148 u. 211 ff.; Bd. XII, S. 162, desgl. das Erkenntniss vom 17. März 1874 in Bd. XIII, S. 81) und betr. des preuss. Gesetzes bereits entschieden, dass dasselbe vermöge seiner ratio nicht auf den — damals zur Entscheidung vorliegenden — Fall Anwendung leide, wenn ein Arbeiter nach beendigem Transport bei dem Entladen eines Eisenbahnwagens durch umfallende Gegenstände beschädigt wird (Entsch. Bd. IX, S. 211 fg.).

Auf rechtlich gleicher Linie steht der jetzige Fall. Bei Entladung eines stillstehenden Wagens kommt der Eisenbahnbetrieb im Sinne von § 1 des Reichsgesetzes wenigstens dann nicht in Frage, wenn weder eine Einwirkung der zur Bewegung benutzten Naturkraft sich geltend macht, noch ein Zusammenstoss mit andern, auf dem Geleise sich bewegenden Wagen erfolgt, noch überhaupt eine besondere Gefahr durch die dem Bahnverkehr eigenthümliche Betriebsart, z. B. die gebotene Eile der Entladung, hervortritt. Fehlen, wie im gegenwärtigen Falle, diese Voraussetzungen, so unterscheidet sich die auf dem Bahnkörper bewirkte Entladung eines Waggon's rechtlich nicht von der Ausladung eines gewöhnlichen Lastwagens. Jacobi a. a. O. S. 21; Zimmermann in Siebenh. Arch., N. F. Bd. II, S. 23.
(Entscheidungen des Reichs-O.-H.-G. Bd. XIII, S. 83.)

* * *

† Schnellzüge und continuirliche Bremsen. (Fortsetzung.)

IV. Schnellzüge. Die Geschwindigkeit, mit welcher die Eisenbahn-Transporte ausgeführt werden, übt sowohl auf die Gestaltung des Bahnbaues als auf die Anordnung des Betriebes und der Betriebs-Technik und die damit zusammenhängenden Kosten den entscheidendsten Einfluss aus. Bei der heutigen Handhabung des grossen Maschinenverkehrs kann man füglich annehmen, dass dessen Selbstkosten Alles in Allem nahezu in arithmetischer Progression der Fahrgeschwindigkeit, die Kosten der Bahnunterhaltung aber im Quadrat derselben zunehmen. Es erhellt hieraus, dass die ganze Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Culturländern eine verschiedene war, je nachdem die Anforderungen der Oeconomie oder aber diejenigen an eine grosse Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge besonders hervortraten (Amerika-England). In der Schweiz wird sich wohl in nächster Zeit der allgemeine Character beider Betriebssysteme deutlich abzeichnen: Durch den Ausbau eines eng gemaschten Netzes von Secundärbahnen wird mit billiger Anlage amerikanische Einfachheit des Betriebes Hand in Hand gehen müssen — auf unseren ausgebauten Primärbahnen aber, welche sich theilweise die Mittel zu ihrer Vervollkommenung bereits selbst verdient haben, werden Publicum und Staat immer gesteigerte Anforderungen an die Zahl und Geschwindigkeit der Züge stellen, abgesehen davon, dass die bevorstehende Concurrenz an und für sich schon dazu drängt.

Die Fahrgeschwindigkeit eines Zuges wird im Eisenbahnenleben verschiedenartig angegeben. Die *effective* Geschwindigkeit ist der Quotient aus Entfernung und gesammter Fahrzeit, inclusive Aufenthalt auf den Zwischenstationen; es ist diess also dasjenige Maass der Geschwindigkeit, welches aus dem Fahrplan durch Division der Fahrzeit in die Distanz der beiden Endstationen direct erhältlich ist. Die *mittlere* Geschwindigkeit