Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 21

Artikel: Personelles
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3796

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: 29.07.2025

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

aus denselben abgeleiteten Folgerungen finden in bereits längst festgestellten Theorien ihre unwiderlegbare Begründung; wir haben es daher blos mit einer Bereicherung der Zahl der in Bezug auf den Magnetismus vorliegenden bekannten Beobachtungen durch ein neues, allerdings überraschendes Experiment zu thun.

Ob und in welcher Richtung sich aus dieser neuen Erfahrung technische Folgerungen überhaupt ergeben werden, lässt sich bei dem raschen Fortschreiten der Wissenschaft schwer vorher sagen. So viel wage ich jedoch zu behaupten, dass so lange das gegenwärtige, allgemein verbreitete Oberbausystem beibehalten wird, der Magnetismus der Eisenbahnschienen auf den Betrieb der Eisenbahnen weder von schädlichem noch von nützlichem Einflusse sein wird.

Paszlo, am 25. April 1875.

Edmund Herzogh,

(D. B.) Oberingenieur d. Kön. Ungar. Staatsbahnen.

* * *

Rechtsfall. Tod eines Eisenbahnarbeiters in Folge seines instructionswidrigen Handelns. Letzteres als eigenes Verschulden des Getödteten befreit den Betriebsunternehmer vom Schadenersatz dann nicht, wenn unter der Zulassung der Arbeitervorgesetzten der betr. Dienstinstruction regelmässig zuwidergehandelt wurde.

Urtheil des R.-O.-H.-G. vom 24 November 1874 in Sachen Schmidt c. Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft.

Aus den Gründen:

„Der Vater des Klägers ist am 1. Nov. 1872 auf dem Eisenbahnhofe der Verklagten zu Halle a. S. verunglückt. Bei Ausübung seines Dienstes als Wagenkuppler im Begriffe, zwei noch in Bewegung befindliche Waggons zu koppeln und zu dem Ende, in den Zwischenraum beider Wagen tretend, gerieht er zwischen die Puffer, die ihn bei dem Zusammenstoss zerquetschten. Nach dem unstreitigen Sachverhalte würde er unleugbar nicht verunglückt sein, wenn er, wie die von dem Directorium der Verklagten erlassene, ihm zur Befolgung besonders bekannt gemachte „Anweisung zur Vermeidung von Unglücksfällen“ in nachdrücklichster Weise vorschreibt, das Koppeln nicht zu früh unternommen hätte, bevor nämlich die Wagen zusammengeführt waren und still standen. Hieraus folgerte aber die Verklagte mit Unrecht, unter Berufung auf § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1874, ihre Befreiung von der Haftung für die Folgen des Unfalls, indem sie geltend machte, derselbe sei durch eigenes Verschulden des Verunglückten verursacht. Wird von einen Bediensteten der Eisenbahn eine ihm ertheilte Dienstanweisung verletzt, und hat die Verletzung für ihn einen Unfall zur Folge, welchen die Anweisung gerade zu verhüten bezweckte, und der erweislich nicht eingetreten sein würde, wäre die Anweisung befolgt worden, so wird freilich regelmässig eine die Haftung des Betriebsunternehmers für den Schaden nach § 1. a. a. O. ausschliessende Verschuldung des Verunglückten anzunehmen sein. Allein die Regel unterliegt gewissen Ausnahmen. Eine Ausnahme wird einleuchtend im Allgemeinen zunächst dann gelten, wenn die Anweisung unausführbar ist. Eine zweite Ausnahme muss die Regel aher auch dann erleiden, wenn die in einer allgemeinen Instruction der höchsten Instanz den untergeordneten Eisenbahnbediensteten ertheilte Anweisung unter den Augen und mit stillschweigender Billigung desjenigen höhern Beamten, welchem die Ueberwachung des einschlagenden Dienstzweiges obliegt und der für dessen Ordnungsmässigkeit verantwortlich ist, im Interesse des Eisenbahndienstes fortwährend verletzt worden ist, und ein ihr zuwiderlaufendes Verfahren sich entwickelt und seit geraumer Zeit eingebürgert hat. In einem solchen Falle darf der untergeordnete Bedienstete von der Voraussetzung ausgehen, die Anweisung habe Kraft und Geltung verloren, gleichviel, ob der höhere Beamte befugt war, ohne Genehmigung der höchsten Instanz die von diesen erlassene Vorschrift aufzuheben oder nicht; dass er die Competenzfrage nicht der Prüfung unterzieht, darin lässt sich unmöglich ein Versehen finden, und dies um so weniger, je untergeordneter die Stellung ist, die er einnimmt, und je höher der Dienstrang des Vorgesetzten ist, um dessen Verhalten ihm gegenüber es sich handelt. Zur Befreiung von der in § 1, a. a. O. den Betriebsunternehmern den Angestellten niedern Rangs gegenüber auferlegten Haftpflicht kann er nicht genügen, dass er dieselben in einer allgemeinen Dienstinstruction zur Verhütung von Unfällen mit strengen Anweisungen vorsieht. Ihm liegt zugleich die Pflicht ob, durch geeignete Massnahmen vorzusehen, dass die höhern Beamten, welche zur Leitung des einschlagenden Dienstes berufen sind, auf die Befolgung der Anweisungen halten und nicht deren Vernachlässigung zur Förderung des Dienstes dergestalt zur Gewohnheit werden lassen, dass ihre Billigung der Nichtbefolgung angenommen werden muss.

Der von beiden Theilen als Zeuge laudirte Bahnhofinspector L. S., also der Beamte, welcher dem Bahnhof vorgesetzt ist, auf dem der Unfall sich zugetragen hat, und in dessen Gegenwart das Unglück geschah, hat zunächst bekundet: Die betreffende Anweisung werde nie befolgt werden; er sei 18 Jahre im Dienst und wisse, dass während dieser ganzen Zeit das Koppeln und Entkoppeln vorgenommen worden sei, während die Wagen sich im Gange befunden haben.

Immerhin mag es bedenklich sein, auf Grund dieses Zeugnisses die Unausführbarkeit der Befolgung der Vorschrift für dargethan zu erachten, weil keine ausreichenden Gründe dafür weder angegeben noch sonst ersichtlich sind.

Aber der Zeuge bekundet mehr als jene Unausführbarkeit, aus der mitgetheilten Aussage, und demjenigen, was er noch hinzugefügt hat, ergibt sich zugleich, dass die Vorschrift schon geraume Zeit vor dem Unfalle durchweg unbefolgt geblieben ist, dass im Interesse des Dienstes die Nichtbefolgung zur Regel geworden war, dass der Zeuge hievon Kenntniss hatte, und die ausnahmslose Nichtbefolgung duldete, woraus auf stillschweigende Billigung des zur Regel gewordenen, höhern Orts nicht inhibirten Verfahrens geschlossen werden muss. Hat der Verunglückte, der nur den untergeordneten Dienst eines Kopplers versah, auch seinerseits eine in der allgemeinen Anweisung enthaltene Vorschrift nicht befolgt, die der ihm vorgesetzte Bahnhofsinspector durch sein Benehmen für unbeachtlich erklärte, so gebricht es an einem zureichenden Grunde, ihm die Verletzung der Vorschrift als Verschulden anzurechnen. Die von der Verklagten geltend gemachte Incompetenz des Zeugen S., die Vorschrift ausser Kraft zu setzen, ist nach dem Obigen unerheblich, ebenso der Vorwurf, der Verunglückte hätte nach der gedachten Anweisung unter die Puffer sich bückend hindurchkriechen müssen. S. bezeugte, der Verunglückte habe sich allerdings gebückt, dass das Bücken — und ein mehreres konnte doch nach dem einmal bestehenden Verfahren nicht geschehen — nicht genügt hat, kann ohne Weiteres als ein Verschulden nicht gelten. Denn der Grund, wesshalb es unzureichend blieb, ist nicht aufgeklärt, und nach der Meinung des Zeugen S. in einem Zufalle zu suchen.“

* * *

Personelles. Wir entnehmen dem soeben erschienenen Staats-Kalender der schweizerischen Eidgenossenschaft die Namen der mit dem Bau- und Eisenbahnwesen betrauten Beamten:

Departement des Innern.

Chef:

Bundesrath Knüsel, Melchior Joseph Martin (geb. 1817), von Luzern.

Stellvertreter:

Bundesrath Schenk.

Secretär: Dr. Jahn, Albert, von Twann (Bern).

Registrator und Bibliothekar: Gurtner, Daniel, von Seftigen (Bern).

Bauwesen.

Eidg. Oberbauinspector:

v. Salis, Adolf, Oberingenieur, von Chur.

Adjunct: Flückiger, Arnold, Ingenieur, von Huttwyl.

Secretär: Frey, Conrad, von Niederwyl (Thurgau).

Copist: Fischer, Isidor, von Triengen (Luzern).

Eisenbahn- und Handelsdepartement.

Chef:

Bundesrath Schenk, Carl (geb. 1823) von Signau (Bern).

Stellvertreter:

Bundespräsident Scherer, Joh. Jak. (geb. 1825) von Winterthur (Zürich).

Eisenbahnwesen.

Technisches Inspectorat.

Technischer Inspector:

Blotnitzki, Leopold, von Genf.

Gotthard-Inspector:

Koller, Gottlieb, von Winterthur.

Büreau-Gehilfe des technischen Inspectors:

Feller, Joh. Christian, von Uetendorf (Bern).

Control-Ingenieure:
Brunner, Adolf, von Winterthur.
Kubly, Wilhelm, von Altstätten.
Studer, Hans, von Interlaken.
Tschiemer, Johann, von Unterseen (Bern).
Keller, Heinrich, von Wülflingen (Zürich).
Glauser, Johann, von Muri (Bern).
Huguenin, Albert, von Locle und Genf.

Administratives Inspectorat.

Administrativer Inspector: Seifert, Huldreich Arnold, von Wartau (St. Gallen).
Adjunct: Bünzli, Heinrich Gustav, von Uster (Zürich).

Kanzlei.

Secretär (Bureauchef): Dr. Hürlimann, Heinrich, von Wald (Zürich).
Registrator: Ammon, Joh. Jak., von Herzogenbuchsee (Bern).
Statistiker: Goll, Jakob, von Buchs (St. Gallen).
Kanzlist und Uebersetzer: Cuenod, Arthur, von Corsier (Waadt).
Copist: Schumacher, Carl, von Bern.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Aargau. In Muri ist am 18. ds. die erste Locomotive mit einem Personenwagen und mehreren Baubetriebswagen der aarg. Südbahn von Wohlen her angelangt. Die definitive Eröffnung der Strecke von Wohlen bis Muri wird bestimmt am 1. Juni stattfinden. Die Fahrtzeit von Aarau bis Muri wird genau 1 Stunde betragen.

Hr. Gemeinderath Zimmerli in Zofingen siedelt als Director der Nationalbahn nach Winterthur über.

Gotthardtunnel. Die Arbeiten am Tunnel haben in der Woche vom 9. bis 16. Mai folgende Fortschritte gemacht:

Göschenen	23,10 M.	täglicher Durchschnitt
Airolo	12,45 M.	5,08 Meter.
Total	35,55 Meter.	

In Göschenen wurde ein voller Tag verloren für die Festsetzung der Tunnelaxe; in Airolo vier Tagee in Folge eines Erdrutsches.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche auf der Seite von

Göschenen	21,20 M.	täglicher Durchschnitt
Airolo	22,30 M.	6,20 Meter.
Total	43,50 Meter.	

Bern-Luzernbahn. Die Direction hat dem Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 21. d. die Mittheilung gemacht, dass der Fortgang der Arbeiten im Zimmeregg-Tunnel die Eröffnung der Bahn von Langnau bis Luzern auf 1. August ermögliche. Die am 18. Mai stattgefundene Inspection der Linie Langnau-Littau hatte in Beziehung auf die Solidität des Bahnbaues ein sehr befriedigendes Resultat.

Waadt. Das neue Dampfboot, der „Mont Blanc", lief unter grossem Zuströmen Neugieriger letzten Samstag glücklich vom Stapel. Es wird derselbe eines der grössten in der Schweiz vorhandenen Schiffe sein. Seine Länge beträgt 64 Meter, Breite 7,20 Meter, Wassergang 1,45 Meter. Die Ausrüstung ist prächtig; die Maschine arbeitet mit 120 Pferdekräften.

Auf Anfrage des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartements wird vom Kleinen Rath von Basel nach dem Bericht des Präsidium des Handelscollegiums das Verlangen gestellt, dass die Bötzbergbahngesellschaft in Basel ihr rechtliches Domizil bei der Centralbahnverwaltung nehme und dort in gleicher Weise belangt werden könne wie die Centralbahn selbst.

Wädensweil-Einsiedelnbahn. Die Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln ist zur definitiven Constituirung auf Montag den 31. Mai einberufen.

Laut Telegramm vom 23. Mai ist der Stückgüterverkehr nach Mainz wegen des Brandes der Güterhallen bis 29. Mai eingestellt; Eil- und Wagenladungsgüter werden angenommen.

Zu Mitgliedern des Werwaltungsrathes der Pruntrut-Dellebahn sind vom Regierungsrathe ernannt worden, die HH. Nationalrath M. Paulet, Rezirksingenieur Wilhelm, Amtsverweser Mathée und Gerichtspräsident Rossé, alle in Pruntrut.

South Wales Strike. Die Abgeordneten der Colliers tagten den 20. Mai in Mountain Ash. Es wurde der Presse versagt, der Versammlung beizuwohnen, allein es wurde bekannt, dass die Abordnung

von 7000 Mann eine Reduction von 15 %,
" 6000 " " " " 12½ %,
" 7000 " " " " 10 %

annehmen wollen.

Die anwesenden 12 Delegirten werden heute das Comité der Werkbesitzer treffen, um zu unterhandeln.

Auf sämmtlichen Eisenwerken wird die Wiederaufnahme der Arbeit organisirt und ist solche theilweise schon im Gange. Preise wie letzte Woche.

* * *

Literatur.

Die Reorganisation der Verwaltung und der Einrichtnngen der Eisenbahnen. Ein offenes Wort an alle Interessenten von einem Fachmanne. — Fr. Kortkampf. — Berlin 1875.

Die vorliegende 37 Seiten starke Brochure ist bestimmt, der öffentlichen Meinung, welche an der Entwicklung der Eisenbahnen so lebhaft Theil nimmt, einiges Material zu unterbreiten, namentlich auch um einige Vorurtheile zu zerstören, welche sich in neuerer Zeit gebildet haben. Zuerst wird darin erörtert, welche Fächer und in welchem Maasse dieselben an der Verwaltung der Eisenbahnen Theil zu nehmen haben; hierauf folgt die Darstellung eines Vorschlages für die Organisation der Eisenbahnverwaltung, woran sich eine Kritik der so vielfach angefochtenen Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen schliesst. Der Verfasser bezeichnet sich als Fachmann, wie denn auch die Schrift diese Bezeichnung im vollsten Maasse rechtfertigt.

Das Gesetz über Markenschutz vom 30. November 1874. — Erläutert nach den Materialien des Reichstages von einem Mitgliede desselben. — Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.

Dieses für die Industrie und den Handel wichtige Gesetz hat in der vorliegenden Kortkampf'schen Ausgabe einen werthvollen Commentar dadurch gefunden, dass der Verfasser das Verständniss der einzelnen Bestimmungen mittelst Erläuterung aus den Motiven der Regierungsvorlage, aus den Verhandlungen des Reichstages, sowie aus den einschlägigen Reichs- und Landesgesetzen zu erleichtern sucht. Die Verlagshandlung verspricht eine weitere „practisch-wissenschaftliche" Bearbeitung dieser gleichen Materie.

Die Grundsätze des vorliegenden Gesetzes sind kurz folgende: Der Schutz eines Waarenzeichens wird bedingt durch dessen Eintragung in das Handelsregister am Orte der Hauptniederlassung der betreffenden Gewerbetreibenden. Ueber den rechtmässigen Besitz eines Zeichens entscheidet lediglich die Priorität der Anmeldung derselben, ohne dass ein Aufgebotverfahren stattfindet. Die wissentlich widerrechtliche Anwendung eines Zeichens wird mit Geldstrafe oder Gefängniss geahndet, und verpflichtet zur Entschädigung des Verletzten, bezw. zur Erlegung einer Geldbusse an den Beschädigten. Ausländer können unter Voraussetzung der Reciprocität durch Eintragung bei dem Handelsgericht in Leipzig gleichfalls den Markenschutz erwerben.

Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874. — Mit Erläuterungen von Dr. O. Bähs, Obertribunalsrath und W. Langerhans, Reichsoberhandelsgerichtsrath, Mitglieder des Abgeordnetenhauses. — Berlin 1875. — Fr. Kortkampf.

Die Erläuterung dieses preussischen Expropriationsgesetzes, welches eine so vielseitige und langwierige Behandlung und Berathung erlitt, ist durch zwei in dieser Materie sehr bewanderte Bearbeiter ausgeführt worden. Die beiden Verfasser gehörten den betreffenden Commissionen des Abgeordnetenhauses seit 1871 an und haben in hervorragender Weise an dem Zustandekommen des Gesetzes mitgewirkt. Die vorliegende Arbeit bietet desshalb auch ein überaus reiches Material, um so mehr, als dieses Gesetz die Gesetzgebung der Einzelstaaten, welche so entgegengesetzten Grundsätzen huldigte, einheitlich zu ordnen hatte; wobei sich denn in den Debatten, deren hauptsächlichste die Bearbeitung reproducirt, die verschiedenartigsten Anschauungen geltend zu machen suchten.

Das Buch ist somit ein werthvoller Beitrag für diese wichtige Rechtsmaterie.

Voies navigables de la France par M. A. Larue, Chef du Service des transports des usines du Creusot.

Nous revenons sur la note que nous avons publiée dans notre numéro 16 du 23 avril sur cet intéressant et utile ouvrage. Les circonstances exceptionnelles qui ont suivi la guerre de 1870—1871, soit l'interruption de quelques lignes de chemins de fer, soit l'encombrement de certaines lignes résultant des masses de transport auxquelles elles étaient obligés de pourvoir et les retards qui s'en suivaient ont attiré l'attention sur l'usage des canaux un peu tombés dans l'oubli. Bien des transports ne sont fait par ces voies, il s'en serait fait bien davantage, si l'on eut mieux connue ces ressources et si l'on ait eu les précieux renseignements que nous trouvons dans l'ouvrage de M. Larue. C'est précisément cet état de choses qui lui a suggéré l'idée de publier cet ouvrage et il était très bien qualifié pour le faire, l'usine du Creusot étant une des entreprises industrielles qui se sert le plus des canaux.

L'état anormal qui a été la suite de la guerre franco-allemande venant à cesser on a reconnu qu'il y avait encore dans bien des cas avantage c'est-à-dire économie à se servir des canaux là où l'on se servait des chemins de fer; mais ce qui manquait c'est de trouver des renseignements à cet égard, c'est qu'on trouve dans l'ouvrage de M. Larue.

Pour que l'on puisse mieux apprécier la valeur des renseignements que donne cet ouvrage nous citerons par exemple une rivière navigable et un canal pris au hasard dans son ouvrage.

CANAL DE LA DEULE.

Le canal de la Deule réunit la Scarpe et la Lys canalisées. Il communique avec les canaux d'Aire à la Bassée et de Roubaix.

On divise généralement cette voie navigable en trois partie qu'on appelle:

1. Canal de la Haute Deule, qui va de la Scarpe à l'écluse de la Barre, avant Lille (46 k.).

Sur cette partie on trouve deux embranchements:
le premier appartient à la Société des Mines de Courrières;
le second, qui aboutit à Seclin, appartient à une Compagnie formée par les industrielles de la localité.

2. Canal de la Moyenne Deule, qui va de l'écluse de la Barre à l'écluse Saint-André, en aval de Lille (3 k.).
3. Canal de la Basse Deule, qui va de l'écluse Saint-André à la Lys (17 kil.), dans laquelle il tombe au lieu dit Pont Rouge, á 1 kilomètre de la frontière belge.

Les écluses, au nombre de 8, y compris celle de l'embranchement de Courrières, ont une largeur de 5 m. 20 et 42 mètres de longueur.

L'embranchement de Seclin est de niveau.

Le tirant d'eau normal est:

Sur les canaux de la Haute et Moyenne Deule, et embranchment de Courrières: de 2 mètres pour un enfoncement normal de 1 m. 80.

Sur le canal de la Basse Deule et l'embranchement de Seclin: de 1 m. 65 pour 1 m. 50 d'enfoncement.

La Compagnie de l'embranchement de Seclin offre en ce moment à l'Etat de lui faire l'abandon de son canal, à condition que le tirant d'eau soit porté à 2 mètres.

Le halage a lieu par chevaux.

Le canal de la Deule est en communication directe avec le chemin de fer du Nord:

1. au port de Dorignies;
2. au rivage d'Harnes (embranchement de Courrières), par une voie qui aboutit à la gare de Billy-Montigny;
3. à Vendin-le-Vieil, où aboutit le chemin de fer des Mines de Lens.

Le canal de la Deule est imposé au droit de navigation au profit du Trésor.

L'embranchement de Seclin est imposé au profit de la Compagnie concessionnaire.

Il n'est perçu aucun droit de navigation sur l'embranchement de Courrières, qui ne sert absolument qu'aux transports effectués pour le compte de la Société des mines concessionnaire.