

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 9

Artikel: Rechtsfälle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3872>

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: 30.01.2025

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

Auch die Verwaltungen selbst kennen diese Verhältnisse. Sie wissen, wie ausserordentlich schwierig es für sie ist, höhere Beamtenstellen richtig zu besetzen: es fehlt immer einerseits (im unteren Beamtenkreis) Gelegenheit zur Weiterbildung und Entwicklung natürlicher Anlagen, andererseits kann sich niemand — ausser im Bahndienste selbst — Kenntnisse und Schulung erwerben, welche für die höheren Beamtenfunctionen geeignet und genügend wären. So sehen sich die Verwaltungen genöthigt, bei Besetzung solcher Stellen auf Persönlichkeiten Rücksicht zu nehmen, die bis dahin sich meist gar nicht mit dem Eisenbahnwesen beschäftigt haben und sich noch erst in die Praxis einarbeiten müssen: daher der Dilettantismus im Eisenbahnwesen.

Diesen Uebelständen soll in erster Linie die „Eisenbahnfachschule“ entgegenarbeiten. Sie soll eine Schule bilden, in welcher sich junge Leute im Eisenbahnfach theoretisch ausbilden können, ähnlich wie diese Gelegenheit den Ingenieuren, Architekten, Juristen, etc., geboten ist. Aber es soll nicht blos eine höhere Schule von academischer Bedeutung errichtet werden, sondern auch eine Schule für niedere Beamte, und zwar so, dass die Absolvierung gewisser Course die Anstellung in gewissen Beamtenungen bedingen würde. Man sollte auf diese Weise zu einem förmlichen Prüfungssystem gelangen können. — Wir betrachten ein vernünftiges Prüfungssystem als die einzige Art, durch welche sich die Verwaltungen dem Staate gegenüber bezüglich des Beamtenpersonales decken können.

Die „Eisenbahnfachschule“ hat aber noch eine höhere Aufgabe zu erfüllen: es ist die wissenschaftliche Bearbeitung des Eisenbahnwesens. Die an der Fachschule thätigen Lehrkräfte hätten gemeinschaftlich an der Durch- und Ausbildung der Eisenbahnkunde sich zu betheiligen. Es ist hier noch sehr viel zu thun. Wenn die Eisenbahntechnik eine nahezu fertige ist, so ist das Gebiet der Administration, der Geschichte und Statistik, der Oeconomie, der Politik noch wenig bebaut: das Meiste in den Anfängen.

Wir lassen vorläufig die Frage, in welcher Weise wir uns diese Fachschule eingerichtet denken, unerörtert und erlauben uns nur, in einigen Hauptpunkten den Grundgedanken zu skizzieren.

Die Frage, ob die Eisenbahntechnik in den Lehrplan der Schule aufgenommen werden solle oder nicht, bleibe vorläufig unerörtert, und nur die Eintheilung der Schule werde berührt.

Wir denken uns zwei Abtheilungen: eine untere für niedere Bahnbeamte, welche mehrere Jahrescourse umfasst und jeweilen am Sitze einer Centralverwaltung errichtet würde. Die Absolvierung gewisser Course oder Fächer würde erforderlich sein, um gewisse Functionen im Eisenbahndienste übernehmen zu können.

Der Besuch dieser untern Abtheilung würde in erster Linie den Volontair's, sowie den unteren Beamten zugänglich sein; aber auch würde die Absolvierung der ganzen untern Abtheilung besondere Vortheile und Berechtigungen verleihen, so namentlich

1. Die Anwartschaft auf Stationsvorstands- und Expedientenstellen; sowie untere Functionen der Centralverwaltung;
2. Die Legitimation zum Besuch der oberen Abtheilung der Schule.

Die obere Abtheilung würde auf academischer Stufe zu errichten sein und sich wol in den Organismus des eidgenössischen Polytechnikums einzureihen haben. — Wir denken uns dabei 3 Jahrescourse, welche in sich eine systematische Behandlung des gesammten Verkehrslebens schliessen, inbegriffen das Post-, Telegraphen- und Schifffahrtswesen. Daneben sollten alle jene Gebiete gelehrt werden, welche mit dem Verkehrswesen in Beziehung stehen, so die Volkswirtschaft, das Verwaltungsrecht, verschiedene Rechtsdisciplinen, die geographische und die Handelswissenschaft, sowie die Sprachen. — Unzweifelhaft bieten diese Disciplinen einen solchen Umfang, dass 3 Jahrescourse von denselben voll in Anspruch genommen würden, ohne noch an die Eisenbahntechnik zu denken.

Wenn wir vorläufig auch noch nicht die kühne Hoffnung hegen, dass sofort an die Creirung einer gänzlich durchgebildeten Eisenbahnfachschule gedacht werden könne und dass das im Geiste entworfene Programm sich nicht bedeutende Reductionen gefallen lassen müsse — will man nicht gleich von vornherein die Anregung auf einen unmöglichen Boden stellen —, so dürfte bereits immerhin an einen bescheideneren Anfang gedacht werden, so zwar, dass wenigstens einige der wichtigsten Disciplinen dieses Gebietes zusammengefasst und gelehrt würden.

Wir werden uns erlauben, auf diese Frage in kurzer Zeit wieder zurückzukommen.

* * *

BERICHT

an den löbl. Verwaltungsrath des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines

über den Einfluss der Entwaldungen

auf das Bauwesen und auf volkswirtschaftliche Verhältnisse.

Wasserbau-Inspector Johann v. Wagner spricht in seinem Vortrage, gehalten am 24. April 1870 in Sect. I des sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, über diese Einflüsse und stellt am Schlusse den Antrag: „Der sächsische Ingenieur-Verein wolle durch die sächsische Regierung ein Gesuch an die norddeutsche Bundesregierung stellen, dahinlautend, dass im Interesse der Schifffahrt und Industrie internationale Verhandlungen bezüglich Wiederbewaldung in Sammelgebieten der Flüsse angeknüpft werden.“

Im Laufe seiner Arbeiten hat das bestandene hydrotechnische Comité des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines diesem Gegenstande seine vollste Aufmerksamkeit geschenkt, und die Resultate der Debatten in seinem Berichte vom 17. April 1875 in Form von Anträgen an den Verein niedergelegt.

Die Vermuthung, dass die Abholzung der Wälder einen wesentlichen Einfluss auf die meteorologischen Verhältnisse eines Landes ausübe, liegt zu nahe, als dass die Fachmänner aller Zeiten darüber hätten hinweggehen können, ohne vorerst zu versuchen, den wahren Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung festzustellen; in der That ist seit geraumer Zeit sehr viel in dieser Richtung geschehen; allein, wie leicht begreiflich, konnte bei dem Umstande, dass bei den Untersuchungen so viele locale Verhältnisse ihre störenden Einwirkungen ausüben, bis heute kein verlässliches Resultat erzielt werden, woraus auf ein für den gegebenen Fall ausreichendes Schutzmittel geschlossen werden könnte.

Bei der Untersuchung von Naturerscheinungen muss selbst die geringfügigste Veränderung in der äussern Form sowohl wie die geologische Formation des Beobachtungsgebietes mit in Betracht gezogen werden, wenn den Resultaten solcher Untersuchungen ein brauchbarer Werth beigelegt werden und der Vergleich verschiedener Beobachtungen zu einem allgemein gültigen Gesetze führen soll. Dass dieses Vorgehen bei dem hier in Betracht gezogenen Gegenstande seine Schwierigkeiten hat, bedarf wohl kaum des Beweises.

Es unterliegt zwar keinem Zweifel, dass eine Reciprocität zwischen Verdunstung und Niederschlag besteht, aber das Gesetz dieser Wechselwirkung und der Einfluss des Waldbestandes auf dieses Gesetz ist aus den bisher gemachten Versuchen als allgemein geltend nicht festgestellt.

Nichtsdestoweniger geht aus allen Beobachtungen hervor, dass Grund genug für die Annahme vorhanden ist, dass die Devastation der Wälder viel zu den Veränderungen der meteorologischen Vorkommnisse aller Länder beigetragen hat und ihren schädlichen Einfluss besonders auf die localen hydrographischen Zustände ausübt; wir glauben daher, dass in dieser Richtung etwas geschehen muss, wenn anders der Zeitpunkt nicht eintreten soll, wo die Bodencultur, sowie die Industrie und die Schifffahrt unter diesen misslichen Folgen leiden würden.

Es hat diesbezüglich das Comité in seinen Anträgen die nöthige Abhilfe vorgeschlagen. Der hier erwähnte Bericht des hydrotechnischen Comité's bespricht die von Herrn v. Wagner hervorgehobenen Einflüsse der Entwaldung auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in so ausführlicher Weise, dass ein weiteres Eingehen auf diesem Gegenstand eine Wiederholung sein würde.

Z. Oe. I. u. A. V.

* * *

Rechtsfälle.

Wie wird in dem Falle des Art. 424 Nr. 3 H.G.B. (Auf- und Abladen des Frachtgutes durch den Versender) der Beweis, dass das Gut in dem behaupteten Umfange überliefert worden, geführt? (Sen. II. U. vom 25. Novbr. 1874 i. S. Preuss. Militär-Fiscus c. Rhein. Eisenb. Rep. 1025/74. Handelsger. zu Cöln.)

Aus den Gründen:

... „In Erw., dass die handelsgerichtliche Entscheidung die thatsächliche Annahme zur Grundlage hat, dass zwischen den Parteien die in Art. 424 Nr. 3 H.G.B. gestattete Beschränkung der Haftpflicht bedungen gewesen ist, und dass der Versender das Aufladen des Frachtgutes besorgt hat;

... dass an das Vorhandensein der Voraussetzungen des Art. 424 Nr. 3 sich die rechtliche Folge knüpft, dass die der

Eisenbahngesellschaft zugemuthete Verantwortlichkeit für den behaupteten Verlust aus dem Frachtvertrage und dem, den Abschluss desselben constatirenden, Frachtbriefe noch nicht hergeleitet werden kann; dass die gewöhnlichen Regeln des Frachtvertrages kraft der bestehenden besonderen Vereinbarung eine Modification dahin erleiden, dass in Bezug auf die Quantität des aufgeladenen Gutes der Frachtbrief keinen Beweis liefert, sondern zur Begründung der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für einen eingetretenen Verlust des Gutes, zu dessen Beförderung sie sich zwar verpflichtet, das sie aber thatsächlich nicht übernommen hat, der Beweis besonders geführt werden muss, dass ihr das Frachtgut vollständig in dem behaupteten Umfange übergeben worden ist, dass daher das Handelsgericht, wenn es diese Consequenz hat eintreten lassen ... weder die Art. 391, 392, 424 H.G.B. verletzt, noch die rechtliche Natur des Frachtvertrages oder des Frachtbriefes verkannt hat.“ —

Expropriation. — Verzicht auf dieselbe durch den Unternehmer nach erfolgter Abtretung des Rechtes.

Eine Eisenbahngesellschaft erklärte in einem Expropriationsprocesse nach Erhalt des Antrages des Instructionsrichters betr. die Entschädigung den Verzicht auf die Expropriation, nachdem sie schon vor Schätzungscommission die sofortige Abtretung des betr. Grundstückes verlangt hatte und diesem Begehren entsprochen worden war. Das Bundesgericht hielt den Verzicht auf die Expropriation nicht mehr statthaft und verurtheilte die Eisenbahn zur Bezahlung der Entschädigung.

Gründe:

Die Eisenbahngesellschaft hat im vorliegenden Falle die ihr in Art. 46 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privat-rechten eingeräumte Befugniß zur Anwendung gebracht, und die Abtretung des recurrentischen Grundstückes sofort nach geschעהener Schätzung verlangt. Diesem Begehren ist von der Schätzungscommission entsprochen worden und da keine Partei gegen diesen Entscheid Recurs ergriffen hat, so sind die Rechte des Expropriaten längst auf die Bahngesellschaft übergegangen. Die Enteignung ist also erfolgt und nun ist klar, dass nachdem die Bahngesellschaft in dieser Weise von dem Enteignungsrechte Gebrauch gemacht hat, ein Rücktritt von der Geltendmachung desselben nicht mehr statthaft ist. (Entsch. d. Bundesger. v. 10 Juli 1875 i. S. Nationalbahn c. Geiger).

Garderoben-Zimmer. Während bei den Schweiz. Bahnen schon lange auf den grösseren Bahnhöfen die Bequemlichkeit eingeführt ist, den Portiers Gepäck- und Garderobenstücke zur Aufbewahrung übergeben zu können und für diesen Garderobendienst bereits mancherorts sichere Bestimmungen getroffen sind, haben die österr.-ungar. Eisenbahnverwaltungen erst neuestens beschlossen, an allen grösseren Bahnhöfen Garderoben-Zimmer einzurichten, in welche die Reisenden ihre Effecten, welche sie während ihres Aufenthaltes in den betreffenden Orten nicht bei sich behalten wollen, zur Aufbewahrung abgeben können. Es wurde zu diesem Behufe eine gemeinschaftliche Instruction ausgearbeitet, in welcher alle Bestimmungen enthalten sind, welche sich auf den Garderobendienst beziehen. Hiernach besteht der Dienst des Garderobiers in folgenden Obliegenheiten: in der Uebernahme, Aufbewahrung und Zurückstellung der von den Reisenden an ihn abgegebenen Effecten, dann in der Ausfertigung der auf diese Effecten sich beziehenden Documente in der Erhebung und Ablieferung der für die Aufbewahrung bezahlten Gebühren und endlich in der Aufstellung der diesen Dienstzweig betreffenden Nachweisung.

Literatur.

Eisenbahn-Concurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England. Auszug aus dem Werke: „Du régime des travaux publics en Angleterre“ von Ch. de Franqueville, maitre des requêtes im franz. Staatsrath, Secrétaire der Eisenbahn-Central-Commission im franz. Ministerium der Staatsbauten; — übersetzt von Victor Wilke, Commissärs-Adjunkt der k. k. Generalinspection der österr. Eisenbahnen und Herausgegeben von WILHELM von NÖRDLING, k. k. Sections-Chef und General-director des österr. Eisenbahnwesens. — Wien, Lehmann & Wentzel, Buchhandlung für Technik und Kunst, 1, Opernring 17.

England und Frankreich haben beide ihre Eisenbahnen der Privat-industrie überlassen, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, dass die englische Regierung so zu sagen ruhige Zuschauerin blieb, keinerlei Staatssubventionen, keinerlei Staatsgarantie gewährte und Alles der freien Concurrenz überliess, während die französische Regierung frühzeitig das Eisenbahnmonopol eigentlich organisirte, indem sie das Bahnnetz unter sechs grosse Gesellschaften vertheilte und letztere je nach Umständen mit Geldmitteln und Staatsgarantie unterstützte.

Oesterreich-Ungarn ist gewissermassen einen Mittelweg gegangen, indem es einestheils nach englischer Art die freie Concurrenz unter den Gesellschaften begünstigte und die Concessionen zerstückelte; andererseits aber, wie in Frankreich, den Concessionären mit dem Staatssäckel zu Hilfe kam.

Die Vorgänge und Erfahrungen Englands und Frankreichs verdienen darum die grösste Aufmerksamkeit von Seiten Oesterreichs, und dies um so mehr, als — so unglaublich es klingen mag! — die beiden in England und Frankreich eingeschlagenen, verschiedenen Wege schliesslich zu demselben Ziele geführt haben. In England sind die zahllosen kleinen Bahnen verschwunden und im Wege der Fusion grosse Eisenbahn-complexe entstanden, welche den französischen überraschend ähnlich sehen und auf welchen jede Concurrenz factisch aufgehört hat. Der einzige Unterschied, der noch besteht, beruht darin, dass die französische Regierung sich bei Zeiten das Recht gewahrt hat, das Monopol zu überwachern, während die englische Regierung demselben machtlos gegenüber steht und dass die französischen Bahnen, wie die österreichischen, in 60 bis 90 Jahren an den Staat heimfallen, während die englischen Concessionen auf ewige Zeit ertheilt sind. Dieser letztere Umstand macht es erklärlich, warum in England immer mehr vom Rückkaufe der Bahnen durch den Staat die Rede wird, während derselbe Vorschlag in Frankreich im Jahre 1848 so stark betont und der Ausführung nahe gebracht, in letzterem Lande mehr und mehr verstummt.

Einen vortrefflichen Einblick in die erwähnten englischen Zustände gewährt ein kürzlich in zweiter Auflage erschienenen Werk: „Ueber das Staatsbauteilwesen in England“ von Charles de Franqueville*, einem Sohne des bekannten Strassen-, Brücken- und Eisenbahn-Generaldirectors im französischen Staatsbauteilministerium. Mitglied des Staatsrathes und Secrétaire der Eisenbahn-Centralcommission, ist der Verfasser überaus competent in dem von ihm behandelten Gegenstande und seine im Auftrage der französischen Regierung nach wiederholtem längerem Aufenthalte in England verfasste Arbeit besitzt nicht nur die den französischen Schriften in der Regel eigenen Vorzüge der Klarheit und übersichtlichen Kürze, sondern auch jenen einer mit Beweisen ausgestatteten Gründlichkeit.

Im vorliegenden deutschen Auszuge sind nur die über Eisenbahn-Concurrenz und -Fusionen handelnden Abschnitte aufgenommen.

* Du régime des Travaux publics en Angleterre par Ch. de Franqueville, Paris Librairie Hachette, 79 Boulevard St. Germain, 1874, 4 Bände.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,00 M., Airolo 24,65 M., Total 51,65 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,38 M.

Gotthardbahn. Die Direction der Gotthardbahn theilt dem „Landboten“ auf eine bezügliche Correspondenz hin mit, dass sie dem Bundesrath in officiöser Weise durch ihr Präsidium eine bis auf den tiefsten Grund gehende Untersuchung der Vorgänge in Göschenen und der Ursachen, welche dazu Veranlassung gegeben, als dringend geboten bezeichnet und, weit entfernt, einer eidgenössen Untersuchung abgeneigt zu sein, sich im Gegentheil für die Wünschbarkeit einer solchen in unzweideutiger Weise ausgesprochen hat.

Rorschach-Heiden. Die Bergbahn Rorschach-Heiden wurde am 31. August collaudirt und wird den 3. September feierlich eröffnet. Die am 20. August stattgefundene vorläufige Untersuchung des baulichen Zustandes der Bahn soll sehr befriedigend ausgefallen sein.

Herisau-Waldstatt-Urnäsch. Auch auf dieser Linie hat jüngst die Voruntersuchung stattgefunden. Die Linie Herisau-Waldstatt konnte als völlig collaudationsfähig erklärt werden und die Eröffnung dieser Strecke dürfte in Bälde stattfinden, während die Linie Waldstatt-Urnäsch noch etwas zurücksteht.

Rigibahnen. Am 16. August sind einzig von der Station Vitnau bei 2200 Eisenbahnbillets auf den Rigi abgegeben worden.

Unfälle:

Auf der Bahn Heiden-Rorschach wurden einem Erdarbeiter beide Beine abgefahren. Der Mann starb darauf im Krankenspital zu Rorschach.

Centralbahn. Den 20. August fiel ein Passagier, der in Sursee auf den bereits in Bewegung gesetzten Zug springen wollte, zwischen zwei Waggonen. Der Geistesgegenwart des Commandanten Jurt verdankte er jedoch seine Rettung, indem dieser den sprachlosen Mann am Arme aufhob und so lange um Hilfe rief, bis der Zug anhalt und der Betreffende hervorgezogen werden konnte.

Westbahnen. Einen Bericht über die Generalversammlung vom 28. August und die derselben vorgelegenen Tractanden werden wir in nächster Nummer bringen.

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

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

- Angebot:**
- Folgende Techniker werden gesucht:
- I. Ingenieur-Fach:**
- Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
 - Ein Ingenieur auf ein städtisches Ingenieurbureau.
 - Ein in der graphischen Berechnung eiserner Brücken-Construktionen geübter Ingenieur nach Brüssel.
 - Mehrere Ingenieure für eine Bahngesellschaft der französischen Schweiz.
 - Mehrere jüngere Ingenieure zu Bureauarbeiten.
- II. Maschinenbau-Fach:**
- Ein tüchtiger Maschinen-Construoteur nach Lissabon.
- III. Hochbau-Fach:**
- Ein junger Architect nach Odessa.
 - Ein Architect auf das Bureau einer schweiz. Bahngesellschaft.
- 3)** Ein tüchtiger Architect auf das Bureau des eidg. Oberbau-Inspectors in Bern.
- 4)** Ein Architect auf ein städtisches Baubureau.
- Nachfrage:**
- Folgende Mitglieder suchen Stellen:
- I. Ingenieur-Fach:**
- Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
 - Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
 - Ein Geometer.
- II. Maschinenbau-Fach:**
- Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
- Bemerkungen:**
- Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
 - Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
 - Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:
- Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission, Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.