

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 12

## 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:** 06.02.2025

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



gestattet, sofern die Pluspetition des Klägers keine Mehrkosten verursacht hat, die sämtlichen Kosten auch dem bloss theilweise unterliegenden Beklagten aufzulegen; indessen ist die Theilung der Kosten bei bloss theilweisem Unterliegen doch um so eher als Regel anzunehmen, als dieselbe auch als richtige Folge des Hauptprincips erscheint. (Entscheid des B.-Ger. vom 21. August 1875.)

III.

**Privatrecht an einer öffentlichen Sache (Zürichsee.)**  
S. in K. ist Besitzer einer Säge am Zürichsee. Unter derselben fliesst ein Bach, welcher als bewegende Kraft benutzt wird. In der Verlängerung des Bachausflusses war bisher auf eine Länge von circa 50' eine Bach- und Seemauer erstellt und ostwärts in einer Entfernung von circa 64' ebenfalls eine Seemauer. Das von der Säge, der Bach- und Seemauer begränzte Terrain bildete einen Ausländerplatz, in welchem Holz sicher angeschwemmt werden konnte. Von der Säge war parallel mit der Bachmauer eine von Holz construirte Holzschleife von 52' Länge in den See angebracht, welche eine bequeme, sichere und ungestörte Communication zwischen der Säge und dem See vermittelte.

Das Bundesgericht nahm an, es stehe dem S. ein Privatrecht am See zu und sprach demselben wegen Expropriation des Sägeplatzes die von den Experten beantragte Entschädigung von Fr. 10,000 zu. Der Begründung des, in dieser Hinsicht vom Bundesgerichte adoptirten, Antrages der Instructionscommission entnehmen wir folgendes:

1. Es steht fest, dass Expropriat und seine Rechtsvorfahren seit unvordenklicher Zeit einen grossen Theil des auf ihrer Säge geschnittenen Holzes vom See her durch die Holzschleife auf die Säge transportirt und die Holzschleife speciell zu diesem Zwecke erstellt haben.

2. Wenn nun auch der See eine öffentliche Sache ist, beziehungsweise in Niemandes Eigenthum steht, so ist doch, wie die Bahngesellschaft anerkennt, namentlich nach dem hier in Betracht kommenden zürcherischen Rechte der Erwerb eines Privatrechtes an demselben möglich und kann insbesondere keinem Zweifel unterliegen, dass das Recht des Expropriaten die oben bezeichneten Anstalten im Seegebiete zu halten und zu benutzen, als Privatrecht bestehen kann (§ 486 des priv. Ges.-B.)

3. Für das Bestehen eines solchen Privatrechtes hat der angeblich Berechtigte den Beweis zu leisten und bei Würdigung des Beweismaterials ist allerdings nicht ausser Acht zu lassen, dass nach § 670 des zürch. priv. Ges.-G. Jedermann das Recht hat, innerhalb der Schranken der polizeilichen Ordnung das öffentliche Gewässer zum Schwimmen zu benutzen und dass das Schleifen von Holz auf die Säge auch nur eine Art der Jedermann zustehenden gemeinen Benutzung des Sees nach den individuellen Bedürfnissen des Expropriaten sein kann. Allein im vorliegenden Falle ist doch der Beweis für die Existenz eines wirklichen Privatrechtes als geleistet anzusehen und zwar gestützt auf die vorhandenen Anstalten, welche nicht nur dazu dienen, dem Expropriaten das Holzschleifen zu ermöglichen, sondern andere Personen von der Benutzung des betreffenden Seegebietes auszuschliessen, verbunden mit deren unvordenklichem Besitze. (Entscheid des B.-Ger. vom 28. Aug. 1875.)

\* \* \*  
**Literatur.**

**Theoretische Untersuchung der Constructionssysteme des Unterbaues von Locomotiven, von W. Einbeck.** Ingenieur in Firma Einbeck und Vetter in Frankfurt, mit 11 lithographirten Tafeln. Leipzig, Voss.

Dem Titel nach sollte man eher Untersuchungen über die Festigkeitsverhältnisse von Rahmen, Achsen u. s. w. erwarten. Der Verfasser will aber mehr Principien entwickeln, nach denen die Disposition des Unterbaues getroffen werden sollte, und er theilt demnach den Stoff in drei Capitel.

Das I. Capitel, von der Zugkraft, bietet nichts wesentlich Neues. Das II. Capitel, weitaus das umfassendste, nämlich von Seite 19 bis 115, behandelt die störenden Bewegungen. Zunächst werden die Bewegungen des ganzen Baues, Zucken und Schlingern untersucht und die Balancirungsgewichte berechnet. Dann folgt eine Untersuchung der sog. gaukelnden Bewegungen. Es ist das nächst Redtenbacher, bei dem sich aber bekanntlich hier ein Fehler eingeschlichen hat, die erste und bekannteste Untersuchung sämtlicher gaukelnden Bewegungen, des Wankens, Wogens und Nickens. Zech und Zeuner, die Redtenbachers Fehler nachweisen, behandeln nur das Wanken. Dieser Theil bildet den Hauptwerth des Buches.

Im III. und letzten, sehr kurzen Capitel werden dann, auf Grund der gewonnenen Gesichtspunkte, die gebräuchlichsten Unterbausysteme beurtheilt.

**Officielle Uebersichtskarte der Schweizerischen Eisenbahnen mit Benutzung einer Karte von R. Leuzinger.** — Verlag der J. Dalp'schen Buch- und Kunsthandlung (Carl Schmid) in Bern. Massstab 1 : 800,000.

Diese neueste Zusammenstellung der Schweiz. Eisenbahnen befriedigt ein Bedürfniss, welches immer lebhafter gefühlt wurde, nachdem sich das Schweiz. Eisenbahnnetz in der letzten Zeit um eine Anzahl wichtiger Linien erweitert hatte. Die Karte giebt in klarer Uebersicht ein Bild über die im Betrieb

stehenden und im Bau begriffenen Linien, ebenso über die Concessionen. Diese verschiedenen Stadien sind durch verschiedene Farben hervorgehoben und ausserdem werden die fremden Bahnen durch eine besondere Farbe bezeichnet. Die Karte liefert somit einen willkommenen Beitrag zur Orientirung in unserm Schweiz. Eisenbahnwesen; aber immerhin dürfen wir sie bloss als einen Anfang betrachten. Wir bedürfen noch einer Bearbeitung der Schweiz. Eisenbahnkarte nach den Verwaltungsgruppen, unter welche die Bahnen vertheilt sind, ferner nach den Oberbausystemen und ebenso wäre eine Serie von Karten, welche die Entwicklung des Schweiz. Bahnnetzes darstellen würde, sehr erwünscht. Es ist dies eine der mannigfaltigen, der Lösung noch harrenden Aufgaben des Eisenbahndepartementes.

Unverständlich ist uns die Bezeichnung der vorliegenden Karte als „officielle“ Uebersichtskarte. Offenbar ist dieselbe nicht von unserer obersten Eisenbahnbehörde ausgearbeitet und herausgegeben worden; die Mitarbeiterschaft eines Beamten des Inspectorates etwa wäre jedoch noch nicht geeignet, die Karte als officieel zu bezeichnen, nicht einmal als officieös.

\* \* \*  
**Kleinere Mittheilungen.**

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 27,60 M., Airola 23,35 M., Total 50,95 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,28 M.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,10 M., Airola 20,80 M., Total 49,90 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,10 M.

— Nachdem letzten Samstag die Schmalspurbahn Herisau - Urnäsch collaudirt worden, wurde sie letzten Montag eingeweiht, unter warmer Betheiligung der Bevölkerung von Herisau.

**Jurabahn.** Die Direction hat definitiv beschlossen, die Collaudation der Linie Dienstag den 21., die Eröffnungsfeier Donnerstag den 23. und die regelmässige Betriebseröffnung Samstag den 25. d. eintreten zu lassen.

**Bern.** Für die Ausstellung in Philadelphia bewilligt der Grosse Rath einen Credit von 10,000 Fr.

**Linksufrige Zürichseebahn.** In Horgen versank am 22. d. Mittags zwischen 11 und 12 Uhr beinahe die ganze Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof und dem Dampfschiffungsplatz, sowie ein Theil der Bahnhofstrasse bis nahe an die Häuser, in den See. Für den Bahnhof ist ebenfalls Gefahr vorhanden, wesshalb bereits mit dem Abbruch desselben begonnen worden ist. Kurz vor der Catastrophe war der von Zürich kommende Schnellzug (11 Uhr 6 Minuten) eingetroffen, der glücklicher Weise noch ohne jeden Unfall passirte, sowie überhaupt sämtliche Bahnangestellten und Tracearbeiter sich bei Zeiten retten konnten.

**Neues Transportreglement des Schweiz. Eisenbahnen.** Der Entwurf des neuen Transportreglementes ist nunmehr von der Conferenz schweizerischer Eisenbahnverwaltungen dem Eisenbahn- und Handelsdepartement vorgelegt worden. Dieses letztere veranlasst in Folge dessen eine eingehende Begutachtung dieses Reglementes durch eine Commission, in welcher drei Vertreter des Handelstandes ihren Sitz haben sollen und es wurde deshalb der Schweiz. Handels- und Industrieverein eingeladen, seine Vertreter vorzuschlagen. Wie wir vernehmen sollen diese Vertreter durch die Kaufmännischen Corporationen von Genf, Basel und Zürich abgeordnet werden.

**Unfälle.**

**Westbahnen.** Auf den Linien der Suisse Occidentale ereigneten sich letzter Tage mehrere Unfälle. Letzten Freitag wurde bei Roche ein kleines Mädchen, das an der Bahn spielte, vom Zug überfahren und getödtet. Sonntags darauf stiess der Conducteur Barras, der im Augenblicke, wo der Schnellzug von Bern nach Freiburg auf der Brücke von Guin ankam, aus einem Waggon (französisches System), dem letzten des Zuges, trat, an das Geländer der Brücke und wurde von der Gewalt des Stosses aufs Geleise geworfen. Schwer am Kopfe und an den Beinen verwundet, wurde er aufgehoben und ins Spital nach Freiburg gebracht, wo er indessen bald darauf seinen Verletzungen erlag. Am Abend des gleichen Tages überfuhr der Pariser Schnellzug bei Pontarlier einen Bahnangestellten, der, wie man annimmt, in Folge eines Schlaganfalls aufs Geleise gefallen war.

Ferner entgleiste letzten Montag Morgens der 8.15 von Lausanne nach Neuenburg abgehende Zug zwischen Chavornay und Yverdon. Die Entgleisung wurde durch eine Kuh verursacht, die sich auf der Bahn befand. Das Thier wurde durch den daherbrausenden Zug entzwei geschnitten. Locomotive und Tender passirten ohne Hinderniss, aber die folgenden zwei Wagen entgleisten und der eine davon wurde umgeworfen. Glücklicherweise wurde Niemand verletzt, aber das Geleise war mehrere Stunden lang versperrt.

Eine weitere Entgleisung ereignete sich auf der Jougneline bei La Sarraz. Endlich wurde am Montag im Bahnhof von Chexbres ein Bremser, der auf den schon im Laufe begriffenen Zug steigen wollte, unter die Räder geworfen, die ihm beide Beine zerschmetterten.

\* \* \*  
Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 38, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Asscuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

Eisenbahn-Mysterien. — Das Berliner Post-Zeitungsamt. — Ueber die Nebengebühren bei Transportanstalten. — Die Postmeisterkörperschaft Oesterreichs. — Wucher im Revisionswesen. — Rundschau auf dem Gebiete des Versicherungswesens. — Transport und Handel. — Der Pressburger Morse schlaff. — Courierzüge auf der Strecke Wels-Salzburg. — Monstre-Process. — 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 - 175,70	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,8 - 37,3 "	" 175,70 - "	dito
Steel rails	"	" 225,90 - 237,90	Wales
dito	"	" 237,90 - 263	Liverpool u. Hull.