

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 19

Sonstiges

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: 10.01.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 3. November 1874.

No. 19.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honoriert.

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-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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.

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.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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 Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

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.

zurichten mit durchgehenden Wagen, nach nöthigenfalls vom Bundesrat festzustellenden Vergütungen unter sich. Der Bundesrat kann sie auch anhalten, mit ausländischen Bahnen in den gleichen durchgehenden Verkehr zu treten, soweit diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind. Passirt unbeantwortet. Ebenso Art. 3 Schadensersatzpflicht bei Zuwiderhandlungen gegen genannte Bestimmungen. Die Bahn haftet sowohl für ihre Angestellten, als auch für andere Personen, deren sie sich bei ihrem Transportgeschäft bediente.

Beförderung von Personen. Art. 4. Nach dem Antrag der Commission wird festgesetzt: Verspätung der Züge begründet keine Entschädigungsforderungen, jedoch: bei halbstündiger Verspätung der Abfahrt kann ein bereits gelöstes Billet zurückgegeben werden; ist zur Fortsetzung der Reise ein neues Billet nötig, so wird dasselbe unentgeltlich verabfolgt (Zusatz von Droz); bei verfehltem Anschluss berechtigt ein directes Billet jedenfalls ohne Nachzahlung zur Beförderung mit dem nächsten Zug; bei verfrühter Abfahrt berechtigt ein rechtzeitig gelöstes Billet zu den beiden genannten Mitteln; wünscht Jemand, bei verfehltem Anschluss zurückzukehren oder beträgt eine Verspätung mehr als 1/5 der regelmässigen Fahrzeit für die projectirte Reise, jedoch immerhin 1 Stunde, so ist die Rückkehr im nächsten Zug auf der bereits benutzten Wagenklasse frei und das bezahlte Fahrgeld zurückzugeben; bei Retourbillets gilt bei derselben Verspätung das Gleiche oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde kann Ausdehnung der Gültigkeit der Billets auf einen weiten Tag verlangt werden. In allen diesen Fällen können die Reisenden von den Bahnen Ersatz für nothwendig gewordene Auslagen verlangen. Ferner berechtigen alsdann Billets dritter Classe in Zügen mit nur zwei Classen für Fahrt in der zweiten. Jede Bahn hat für geschehene Ersatzleistung Rückgriff auf die eigentl. schuldige. Keine Anwendung finden diese Bestimmungen alle auf Vergnügungsziege, oder bei auf motivirtes Gesuch vom Bundesrat ertheiltem Privileg für andere ausserordentliche Fälle, (dass hiebei stets jedoch Veröffentlichung nothwendig sei, wurde abgelehnt, weil dies in praxi meist unmöglich) (Scherer). In Fällen höherer Gewalt fällt das freie Rückfahrtsrecht und die Entschädigung für Auslagen dahin. Die Reclamation hat binnen 24 Stunden zu erfolgen. Wird ohne lange Discussion angenommen. Art. 5. Für Verspätung in Folge Arglist oder grober Fahrlässigkeit gilt Schadensersatzanspruch auch für weitere Folgen. Ein Antrag (Droz), bei jeder Verspätung den bewiesenen Schaden ersetzen zu lassen, wie es die Praxis der roman. Schweiz bereits übe, wird (von Köchlin, Blumer, Hofmann bekämpft) abgelehnt, der Commissionalantrag mit verbesserter Redaction (Stamm) angenommen. Art. 7 bestimmt, dass das Betriebsreglement alle weiteren bez. Verhältnisse des Personentransportes zu regeln habe, insbesondere mit Rücksicht darauf, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltem Anschluss durch besondere Züge zu erfolgen habe. Ebenso bestimmt das Betriebsreglement die Rechte und Pflichten der Reisenden bez. des Handgepäcks und unter welchen Umständen nicht abgefordertes als herrenlos zu betrachten sei. Ueber die Haftpflicht betr. solchen Gepäckes ordnet das Gesetz über Haftpflicht bei Tötungen etc. und die späteren Paragraphen des gegenwärtigen Gesetzes das Nötige an.

Beförderung von Gütern. Art. 1—5. Eingehung des Frachtvertrages. 1. Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefes. 2. Bestimmungen über den Inhalt des Frachtbriefes. 3. Frachtbriefduplicate und Empfangsbescheinigungen, Ladescheine. 4. Begleitpapiere (Zoll-declaraciones, Ursprungzeugnisse, Gesundheitsscheine etc.). 5. Verpackung. Eine wesentliche Discussion veranlasst einzlig Art. 4. Der Commissionalantrag verpflichtet hier nämlich die Transportanstalt, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung von Begleitpapieren erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzutheilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrtümer betr. Einrichtung oder Nothwendigkeit solcher Papiere aufmerksam

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. In den Sitzungen vom 13.—21. October behandelte der Ständerath das Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen. Wir werden den Wortlaut des Gesetzes, wenn es beide Räthe passirt hat, mittheilen, und berühren hier summarisch den Gang der städtigen Verhandlungen. Berichterstatter war Hr. Köchlin. Zunächst wurde ein Antrag (Köchlin) gestellt, überhaupt auf das Gesetz nicht einzutreten. Es sei dasselbe nicht gehörig vorbereitet worden und namentlich die Herbeizeichnung von Fachmännern, also Vertretern der Eisenbahnen, unterblieben; ferner empfehle es sich, erst den Erfolg der bekanntlich zur Anbahmung einer internationalen Regelung der Hauptgrundsätze des Frachtverkehrs gethanen Schritte abzuwarten. Mit 23 gegen 4 Stimmen wurde jedoch Eintreten beschlossen, da die Nichtbezeichnung der Bahnen bekanntlich es nicht verhindert habe, dass dieselben ihre Ansichten äussern könnten (Sulzer) und die berührte internationale Bestrebung eine gesetzliche Regulirung im eigenen Land keineswegs ausschliesse (B.-Rath Scherer). — Der Titel des Gesetzes („B.-Ges. betr. die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bund concedirten Transportanstalten“) wird abgeändert in „Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen“, da einerseits die übrigen concedirten Transportanstalten (Dampfschiffe) von der Commission nicht in den Rahmen des Gesetzes aufgenommen werden, anderseits aber dieses Gesetz auch auf den Personentransport ausgedehnt worden war. Jedoch wurde hervorgehoben (B.-Rath Scherer), dass ein Gesetz für Dampfschiffverkehr dennoch geschaffen werden müsse, namentlich im Hinblick auf die vielen Schwierigkeiten, die aus dem durchgehenden Waaren- und Personentransport zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffen entstehen.

Allgemeine Bestimmungen. Art. 1 verpflichtet die Bahnen zur nachgesuchten Beförderung von Personen und Gütern, ausgenommen in Fällen von Unmöglichkeit in Folge ausserordentlicher Ereignisse, Geschäftüberhäufung, spezieller Betriebsvorschriften bez. des Personentransportes und mangelhafter, reglementswidriger Verpackung oder Natur der Sachen. Letztgenannte Reglemente sind vom Bundesrat zu erlassen oder zu genehmigen (Antrag Brunner). Ohne Discussion angenommen. — Art. 2. Pflicht der Bahnen, innerhalb der Schweiz für den Transport einen durchgehenden Verkehr ein-