

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 24

Artikel: Bötzbeargbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2177>

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: 05.04.2026

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

Armee steht, über sämtliche Eisenbahnen ernannt (Art. 207). Diese Bestimmungen der Art. 207 und 208 scheinen jedoch — so sehr auch der Kriegsbetrieb eine möglichst centralisirte Leitung wünschbar macht — einige Gefahren zu involviren. Es ist nämlich unzweifelhaft, dass dieser Oberbetriebschef aus dem obern Beamtenkörper einer der bestehenden Bahnen gewählt werden müsste. Nun wird aber einerseits kaum ein Beamter zu finden sein, der von sich aus mit den Detailverhältnissen aller schweizerischen Bahnen genau vertraut ist, um so mehr, als derselbe nicht Musse haben wird, sich vorher zu orientiren, weil er eben nur erst im Kriegsfall gewählt wird; andererseits wird dieser Oberbetriebschef die ihm abgehenden Localkenntnisse nicht durch eine ihm zur Seite stehende Centralcommission, welche aus dem Kreise der obersten Betriebsbeamten, der Directoren, gewählt würde, ersetzen können, weil die besten und tüchtigsten Leute, die Directoren, ausser Function gesetzt würden. Art. 208: Das Verfügungsrecht der Gesellschaften wird suspendirt, d. h. die Directoren werden spazieren geschickt! Was wird denn aus diesen Directoren, an deren Stelle nun der Oberbefehlshaber und der Oberbetriebschef getreten sind? Diese Isolirung des Oberbetriebschefs kann zu einer Gefahr und Calamität werden, und da müssen wir gestehen, dass uns der Vorschlag des Entwurfes der 1867er Eisenbahnenconferenz mit seiner Consultativcommission in Friedenszeiten und der Fünfercentraldirection im Kriegsfall doch bei Weitem besser gefällt.

Nun bestimmt allerdings der Art. 74 der Militärorganisation, dass eine besondere Abtheilung des Generalstabes aus dem Personal der Administration und des Betriebes der Eisenbahnen gewählt werde, dass diese Offiziere in Friedenszeiten die Organisation des Kriegsbetriebes der Eisenbahnen, sowie den Dienst für Unterbrechung und Wiederherstellung derselben vorzubereiten haben, und dass sie bei Eintritt des Kriegsbetriebes dem Oberbetriebschef beigegeben werden; jedoch es verlaute nicht, ob der Oberbetriebschef selbst Mitglied des Generalstabes sei, oder ausser demselben stehe. Unzweifelhaft muss Ersteres angenommen werden, und so dürfte die Militärorganisation eine dahinlautende Bestimmung enthalten. Diese Generalstabsoffiziere werden jedoch niemals tüchtige Eisenbahndirectoren ersetzen, und wenn der General von den gewiegtesten Leuten seines Faches mit Recht umgeben ist, so dürfte der Oberbetriebschef zum Mindesten von einer consultativen Commission der gewiegtesten Eisenbahndirectoren unterstützt werden.

* * *

Rechtliches. — I. Zur Verantwortlichkeit der Telegraphenverwaltungen. Die „N. Z. Z.“ enthielt in Nr. 595 folgenden Artikel:

Bekanntlich enthalten die Depeschen-Formulare der deutschen und auch schweizerischen Telegraphenverwaltungen den merkwürdigen Beisatz, dass die letztern für keinen von ihren Beamten zu machenden Fehler irgendwelche Verantwortlichkeit übernehmen. Wie verhängnissvoll diese ausbedungene Unverantwortlichkeit für das Publikum werden kann, beweist folgender Fall, den die „Erkfurter Ztg.“ mittheilt. Anfangs voriger Woche telegraphirte ein dortiger Arbitrageur an seinen Commissionär in Berlin, 300 Stück Creditactien für ihn zu kaufen. Als Antwort erhält er eine erste Depesche, worin ihm der Kauf von bereits 1500 Stück angezeigt wird, für den Rest bleibe man weiter bemüht. Die bald darauf folgende zweite Depesche unterrichtet den bestürzten Arbitrageur von einem weiteren Kauf von 1000 Stück, und, Ende gut, Alles gut, langt die dritte Depesche über die Erledigung der letzten 500 Stück an. Wie zu ersehen, hatte der Berliner Commissionär statt 300 Stück nun den zehnfachen Betrag von 3000 Stück gekauft und zwar auf seine erhaltene Depesche hin, welche ausdrücklich von „dreitausend“ Stück spricht, trotzdem der Frankfurter Absender der Vorsicht wegen die Zahl „dreihundert“ in Worten geschrieben hatte. Da nun die Telegraphen-Verwaltung für diesen erwiesenen Fehler eines ihrer Beamten keine Verantwortlichkeit weiter übernimmt, als dass sie dem Geschädigten die Kosten seiner Depesche gütigst zurückerstattet, und andererseits der Vollzieher jener Ordre correct gehandelt hat, so trägt den Schaden einzig und allein der Absender der richtigen Depesche. Zum Glück konnte dieser Fall mit 4—500 fl. Schaden (Aequivalent der Telegraphen-Verwaltung: 15 Sgr. für 1 1/2 Depeschen) beglichen werden, bei grossen Curs-Variationen aber hätte ein ganzes Vermögen hiebei verloren gehen können. Unter solchen Umständen dürfte es wohl an der Zeit sein, der Frage der Verantwortlichkeit der Telegraphen-Verwaltungen wieder näher zu treten. In Amerika wurde kürzlich eine Telegraphen-Verwaltung im ähnlichen Falle zu einem Ersatz von über

10,000 Dollars gerichtlich verurtheilt, und soll das Publikum bei Absendung seiner Depeschen nicht den schwersten Eventualitäten ausgesetzt bleiben, so muss sich die Telegraphen-Verwaltung entschliessen, für die von ihren Beamten beförderten Depeschen die volle Verantwortlichkeit zu übernehmen. Auf die Rückerstattung der zwischen 10 und 20 Sgr. betragenden Depeschenkosten würden die Absender dann gerne verzichten.

Nun wird der „N. Z. Z.“ hierauf geschrieben: „Mehr als 40 verschiedene Staaten haben im internen sowohl als im internationalen Telegraphenverkehr keine Verantwortlichkeit übernommen, dagegen verpflichten sie sich, alle nöthigen Maassregeln zu ergreifen, um die gehörige Besorgung des Dienstes zu sichern. Wer nur irgend welchen Begriff und Einsicht von den Manipulationen des Telegraphendienstes besitzt, sogar die grössten Fachmänner, die doch gewiss ernstlich bemüht wären, wenn immer möglich, das Aeusserste zu gewähren, müssen hier leider ihr non possumus aussprechen, und in der That möchten wir das Räthsel zu gerne gelöst sehen, wie eine Telegraphenverwaltung bei der Unzahl von Depeschen mit 50 Cts. Taxe Garantie bieten könnte. Dem Publikum ist es ja unbenommen, mit 1 Fr. Taxe seine Depesche recommandiren zu lassen, oder aber, wenn das nicht gewünscht wird, in zweifelhaften Fällen, wo eine unbedeutende oder bedeutende Verstümmelung vermuthet wird, die Depesche in „service taxé“ repetiren zu lassen; kommt die Depesche zum zweiten Mal ganz gleich, so bezahlt der Empfänger diese Service-Depesche; ist aber nur ein Fehler vorhanden, so werden die Taxen remboursirt, ungeachtet die Depesche schnellstens rectificirt wird.“

II. Zugverspätung. Ein Herr Becke in London machte kürzlich vor dem Grafschaftstribunal eine Klage auf Schadenersatz gegen die Great Western Bahn anhängig, indem er seine Klage darauf begründete, dass, nachdem er eine Fahrkarte von Reading nach Henley löste, der Zug in der Anschlussstation Ewyford mit einer Verspätung von neun Minuten ankam und somit den Anschluss versäumte. Da nun der Kläger nicht eine Stunde Zeit verlieren konnte, um auf den nächsten Zug zu warten, miethete er einen Wagen, um sich an seinen Bestimmungsort zu begeben. Die Gesellschaft wendete hiegegen ein, dass sie nur verpflichtet gewesen sei, Herrn Becke von Reading nach Henley nicht mit einem bestimmten Zuge, sondern nur in angemessener Zeit zu befördern; dass sie ausserdem in ihren Bahnhöfen einen „Avis“ angeschlagen habe, worin sie sich für nicht direct durch ihr Verschulden entstehende Verspätungen unverantwortlich erklärt. — Der Richter Mr. Stonor gab über den Fall ein weitläufig motivirtes Urtheil ab, in welchem er darlegt, dass die Beförderung der Reisenden seitens der Eisenbahnen in einem angemessenen Zeitraume, welcher ja von den Bahnen selbst bestimmt und veröffentlicht wird, zu geschehen habe. Einst, zur Zeit der Postwagen, mögen wohl zahllose Hindernisse Verspätungen herbeigeführt haben; heutzutage jedoch könne höchstens ein Schneesturm oder ein dichter Nebel als unvorhergesehenes Hinderniss von einer Eisenbahn geltend gemacht werden, wenn die Beförderung nicht in dem fahrplanmässigen Zeitraum stattfindet. Die Bahn gehöre der Gesellschaft, sie sei verpflichtet, dieselbe zu überwachen und im Stande zu halten; sie habe also alle Mittel in der Hand, Verspätungen oder Unfälle zu verhüten. Im vorliegenden Falle könne weder Schneesturm noch Nebel als Entschuldigung angeführt werden. Was jedoch den oben angeführten „Avis“ anbelangt, in welchem die Gesellschaft ihre Verantwortlichkeit und Haftbarkeit eigenmächtig beschränkt, so nimmt das Urtheil Veranlassung, dies für eine Ungeheuerlichkeit (monstrous pretention) seitens der Bahnverwaltung zu erklären. — In Folge dieses Urtheils wurde der Klage des Herrn Becke stattgegeben.

Bötzbergbahn. Wie wir vernehmen, trägt man sich in aargauischen Regierungskreisen mit dem Gedanken, auf die Eröffnung der Bötzbahn hin den Uebertrag des Betriebes der Strecke Aarau-Brugg auf die Centralbahn zu veranlassen. Nach diesem Project würde eine Veränderung der Verbindung der Ostschweiz mit der Westschweiz eintreten, so zwar, dass eine directe Verbindung zwischen Zürich und Basel entstände, während diejenige zwischen Zürich und Bern die Modification erlitte, dass Brugg zur Umsteigstation würde. Brugg würde somit die Bedeutung von Olten erlangen. Da nun Aarau dadurch den Character der Anschlussstation verlöre, so hofft man dagegen, von Seite der beteiligten Bahnunternehmungen anderweitige Zugeständnisse zu erlangen. — Wir geben diese Notiz unter allem Vorbehalte.

* * *