

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Bötzbergbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3708>

### 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:** 22.02.2026

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

wie solche auf stark frequentirten Bahnen sonst üblich sind und nur höchst selten Durchfahren von Stationen ohne Aufenthalt.  
e) Ausserordentlich schwache Besetzung der Züge, so dass auch bei bedeutenderen Unfällen die Zahl der Opfer nur eine geringe ist; dabei sehr constanter Verkehr, der nur selten durch Jahrmarkte, Festtage etc. beeinflusst wird; letzteres auch nur in der Nähe von Petersburg und Moskau. Es fällt demnach das eilige An- und Abkuppeln von Personenwagen weg und viele Bahnen, die gar keinen Localverkehr haben, lassen die Zusammensetzung der Züge unverändert das ganze Jahr über stehen.

f) Im Allgemeinen ist das Rollmaterial noch neu und soweit dasselbe aus dem Ausland bezogen ist, auch gut; die Locomotiven sind nicht schwer und nützen sich und die Schienen wenig ab; die Personenwagen sind fast auf allen russischen Bahnen mit Intercommunication construit; es ist diess der Grund, dass noch nie ein Brand, der bei dem unachtsamen direeten Ofenheizen sehr leicht entsteht, ernste Folgen gehabt hat; es ist ebenso auch der Grund, dass in Russland bisher noch nie ein Raubanfall oder Mord während der Fahrt versucht worden ist; es fallen dadurch ferner viele Ursachen von Unfällen, wie sie das deutsche System, namentlich für das Zugpersonal mit sich bringt, vollständig weg; das Coupiiren geschieht in grösster Ruhe und Sicherheit während der Fahrt; der Verkehr zwischen den Conducteuren und dem Zugführer findet nie auf den Trittbrettern statt; es werden keine Finger in die Thüren geklemmt, es fallen keine Kinder durch nicht gehörig geschlossene Seitenthüren auf die Bahn etc. etc. und es wird sicher Jeder, der grössere Strecken in Deutschland und Russland gereist hat, zugeben müssen, dass der Vortheil in jeder Hinsicht auf Seite einer vernünftigen Intercommunication (wie solche in Deutschland durch das Heusinger'sche System eingeführt ist) liegt.

Wenn nun ungeachtet alles bisher Gesagten die Zahl der Unglücksfälle auf den russischen Bahnen immerhin eine bedeutende ist, so liegt diess in den allgemeinen unvermeidlichen Gefahren, welche der Eisenbahnbetrieb mit sich bringt und welche dort noch durch folgende Umstände vergrössert werden:

1. Ungeübtes und im höchsten Grade unzuverlässiges Personal, dem mitunter der Begriff von Verantwortlichkeit vollständig abgeht; wir erinnern z. B. an die bei der Südbahn des Oesterreich vorgekommenen Fälle, dass bei Güterzügen das gesammte Personal — Führer, Heizer, Conducteure und Bremser eingeschlafen waren — ein Vorfall, der selbstredend nur bei Antracitfeuerung möglich ist; aber auch die höheren Beamten geben oft durch Leichtsinn und Ehrgeiz Veranlassung zu Unfällen (Fall vom 7. September 1873 auf der Losowoja-Bahn). Ob die zu gründenden Eisenbahnschulen, für welche jede Bahn-gesellschaft 15 Rubel per Jahr und per Bahnwerst an die Regierung zahlt, mit der Zeit Abhilfe schaffen werden, ist nicht wohl vorauszusehen; die russophilen Verfechter exclusiver Nationalität, welche bei Besetzung der höheren Aemter nur Inländer berücksichtigen, ferner die neueste Verordnung, welche den Einjährigendienst von dem Studium im Inlande abhängig macht, und die polytechnischen Schulen des Auslandes ausschliesst, das sind jedenfalls Ursachen, welche auch für die nächste Zukunft eine Besserung des Beamtenstandes nicht wahrscheinlich machen und zwar um so weniger, als die einzige höhere technische Lehranstalt, die Petersburger Ingenieurschule, längst nicht mehr auf der Höhe der Wissenschaft steht.

2. Zum Theil in Folge des Vorgesagten: fehlerhaftes Traciren, wie Einschnitte in S-Curven, keine Berücksichtigung der zu erwartenden Schneeweichen, Wassermangel, zu geringe Objectsweiten (Kiew-Balta-Bahn), Sandverwehungen (Kremenschug-Charkow), Uebernahme fehlerhafter Schienen etc., Mangel resp. Nichteinhaltung von Normalbestimmungen, z. B. in Betreff des Bandagenabstandes, der bei Uebergang auf fremde Bahnen Entgleisungen zur Folge hat, Vorhandensein vieler Holzbrücken und deren mangelhafte Unterhaltung etc.

3. Unrationelle und unverantwortliche Unterstützung der sogenannten inländischen Industrie. Von den russischen Locomotiven von Malzow waren z. B. auf der Moskau-Brest-Bahn gleich im ersten Jahre laut Geschäftsbericht 50 Proc. in grosser Reparatur (95 Proc. der Wagen ebenfalls); auch die im Inlande fabricirten (?) Wagen sind bei vielen Bahnen Veranlassung zu bedeutenden Unfällen gewesen. Bei Anschluss der Kiewer Bahn an die Odessaer wurde sogar laut Verordnung das Einstellen der im Inlande montirten Kiewer Wagen in die Mitte von Zügen untersagt, nachdem dieselben auf Steigungen öfters auseinander gegangen waren.

4. Was die grosse Zahl der beschädigten dritten Personen anbelangt, so muss zur Erklärung gesagt werden, dass ein gut Theil auf die vielen Russen innenwohnende Nonchalance zu setzen

ist. Sehr häufig wird im Winter das Bahnplanum als Schlittenbahn benutzt, bis die Insassen von der Maschine überholt werden; viele Unfälle müssen dann wohl auch auf Trunksucht zurückgeführt werden, andere auch darauf, dass vielfach Taubstumme umhergehen und dass Gehorsam gegen das Bahnaufsichtspersonal nicht geübt wird. (Z. V. D. E.)

\* \* \*

### Rapport annuel de la Compagnie des omnibus de Paris, publié par le conseil d'administration.

Nous en extrayons les renseignements statistiques qui suivent :

Il y a en tout trente-deux lignes (une nouvelle ligne vient d'être établie de l'Hôtel de ville à la barrière de l'Etoile) desservies par 665 voitures et 8118 chevaux, ce qui fait en moyenne par ligne 20 voitures dont chacune à 12 chevaux.

Chaque voiture fait en moyenne de quatorze à seize voyages par jour.

Les lignes qui produisent le plus sont les suivantes : Bastille à la Madeleine, chaque voiture

	rapporte	par jour	fr.	114 —
Montrouge au chemin de fer de l'Est	" "	"	95 —	
Ternes à Belleville	" "	"	91 —	
Odéon à Batignolles-Clichy	" "	"	90 —	
Ménilmontant à la chaussée du Maine	" "	"	90 —	
Vaugirard à la place du Hâvre	" "	"	89 —	
Chaillot au chemin de fer de l'Est	" "	"	89 —	
Louvre à Courbevoie	" "	"	88 —	
Bastille à la place Wagram	" "	"	89 —	
La Chapelle au Collège de France	" "	"	88 —	
Place des Victoires à Belleville	" "	"	88 —	
Montmartre à la Bastille	" "	"	86 —	

Les lignes qui rapportent le moins sont :

Pointe Saint-Eustache à la Maison-Blanche;

Passy à la Bourse;

Louvre à Bercy;

Palais-Royal à la place du Trône;

Palais-Royal à Auteuil.

Le nombre total des voyageurs transportés par les omnibus a été de ... 127,734,422  
en 1873 il a été de ... 108,754,000  
en 1869 il y en avait eu ... 116,778,000

En 1872, la Compagnie a payé 98,430 fr. pour accidents causés à des tiers; en 1869, elle en a payé pour 150,061 fr.; en 1874, pour 102,335 fr.

\* \* \*

**Pariser Tramway.** Von den für Paris projectirten drei Tramwaylinien wurde die erste Section in einer Länge von 7 Kilometer, welche von dem Arc de Triomphe de l'Etoile bis zum Orte Suresnes geht, eröffnet. Entgegen dem in Wien beobachteten Verfahren, die Linien von der inneren Stadt nach den Vorstädten und der Umgebung zu leiten, folgt man in Paris den Grundsatz, die umliegenden Ortschaften mit der Peripherie der Stadt zu verbinden, und erst dann die Verbindung mit den einzelnen Stadttheilen herzustellen. In der Anlage der Bahn und Construction der Wagen wurden die Wiener Tramway zum Muster genommen, doch wurde hiebei auf Erzielung einer geringeren Schwere ein besonderes Augenmerk gerichtet, so zwar, dass der für 24 Personen bestimmte Wagen nur von einem Pferde gezogen wird.

\* \* \*

**Bötzbergbahn.** Die „Basler Nachrichten“ bringen folgende Correspondenz über den Bau der Bötzbergbahn:

„Seit die regelmässigen Bauberichte über die Bötzbergbahn nicht mehr veröffentlicht werden, haben wir keinen Ueberblick mehr über das Fortschreiten der Bahn in genauern Ziffern, allein wir überzeugen uns durch den Augenschein, dass die Erdarbeiten zu Ende gehen. Den genauen Zeitpunkt festzustellen, wann die Bahn dem Betriebe übergeben werden wird, vermögen wir nicht, in einem früheren Bauberichte des Oberingenieurs der B. B. wurde vom 1. Mai gesprochen. Wir möchten bezweifeln, ob dies der Fall sein wird. Der Unterbau ist allerdings beinahe überall fertig, auch die Stationen sind überall unter Dach und gehen ihrem Ausbau entgegen. Das Legen der Schwellen und Schienen kann beginnen; der Damm oberhalb Frick macht aber der Bauleitung noch viel zu schaffen. Wir sind nicht competent zu beurtheilen, inwieweit diese Baute auf die Vollendung der ganzen Linie verzögernd einwirken kann; ein Besuch indessen, den wir jüngst im oberen Frickthal gemacht, hat uns die Ueberzeugung

beigebracht, dass der Damm vielleicht das schwerste Hinderniss ist, das noch beseitigt werden muss.

Der Damm hat bekanntlich den Zweck, die Höhen, welche das Thal von Ueken begrenzen, mit einander durch eine Erdauffüllung zu verbinden. Nun ist schon bei Anbeginn des Baues zu der Höhe des Dammes von 120 Fuss die Basis desselben zu gering erstellt worden; die auf solche Höhe aufgefüllte thonhaltige Erdmasse wurde bei anhaltendem Regenwetter so durchzogen und durchwässert, dass dieselbe in Bewegung gerieth und sich nach links und rechts weit über die ursprünglich angenommene Basis ausbreitete und fremdes Terrain bedeckte, das nach der Hand erworben werden musste.

Für den Durchlass der Staffeleggstrasse und des Ueker-Baches wurden massive Steingewölbe angebracht; der Druck der gewaltigen Erdmasse war indessen zu gross und so hat sich das Mauerwerk des Gewölbes auf der rechten Seite (gegen Frick hin) um einen Fuss gesenkt und wurde das Gewölbe derart verschoben, dass sich links Fugen öffneten, während rechts das Mauerwerk geklemmt wurde. Man hat nun ein Sohlengewölbe angebracht und ein sehr starkes Sperrgerüst in die Gewölbeöffnung eingeglegt, auch hinter dem rechten Widerlager einen Stollen in den Damm getrieben, der noch jetzt sich in Arbeit befindet. Der rechte Seitenflügel musste abgebrochen und die Anschrüttungen auf der Seite gegen Frick mussten eingestellt werden. Es ist zu wünschen, dass die Arbeit nun ihren Zweck erfüllen werde und der ganze Bau keine Verzögerung erleide.

Auch beim Waidhof zwischen Hornussen und Zeihen ist das Terrain in Bewegung, ebenso zwischen Stein und Mumpf.

Wer während der zwei letzten Jahre unser Thal bereist hat, der muss staunen über die Rührigkeit, die sich darin entwickelte. Das ganze Thal hinauf, bis auf eine Stunde seitwärts von der Linie entfernt, waren alle Dörfer, alle Häuser von fremden Arbeitern (meist Italienern) angefüllt, welche die einheimischen Arbeiter an Thätigkeit und Geschicklichkeit, ja auch in der Ausdauer weit übertrafen. Eine böse Sitte haben sie allerdings in das Thal gebracht, das wilde Raufen und Messerzücken, das sonst bei uns nicht üblich ist. Manche Schlägerei entstand und da und dort ist Blut geflossen. Verdienst für die Gewerbsleute aller Art gab es allenthalben und wurde bei dem besseren Lohn der Landwirtschaft manche Arbeitskraft entzogen, die jetzt zum heimischen Ackerbau und zur Pflege der Reben wieder zurückkehren wird.

Im Ganzem ging der Bau rasch vor sich und darf man sowohl der Oberleitung des Baues in Zürich, wie den ausführenden Technikern alle Anerkennung zollen.

\* \* \*

**Bericht des schweizer. Bundesgerichtes über seine Geschäftsführung im Jahre 1874.** h. Von den beim Bundesgericht während 1874 anhängig gewesenen 448 Civilprocesen betraf weitaus die grösste Zahl Expropriations-Anstände, und zwar fallen von diesen 124 einzig auf den Canton Tessin. Demzufolge hatte die hiefür bestimmte Instructionscommission sich zweimal, im Frühling und im Herbst, zu Beaugenscheinigung der streitigen Localitäten nach Tessin zu begeben. Eine Reihe dieser Expropriationsprocesse, besonders der vor das Plenum des Bundesgerichtes gelangten, zeichnete sich vor den meisten Streitsachen dieser Gattung durch ihre materielle Erheblichkeit aus, indem es sich bei denselben öfters um Durchschneidung kostbarer Landgüter und Anlagen (besonders in Lugano, Bellinzona und Locarno), und wohl auch von Liegenschaften handelte, welche grossen Ziegeleien oder ausgedehnten Handelsgeschäften dienten, so namentlich in Balerna und Locarno. Da nunmehr die Expropriationen für den Bau der Gotthardbahn bezüglich der zunächst gebauten Strecken beinahe als beendet anzusehen sind, so werden jedoch für die nächste Zeit wenige neue dahierige Streitigkeiten aus dem Canton Tessin zu erwarten sein. — Die übrigen Expropriationsprocesse betrafen Fälle auf der Bötzbergbahn und den Bahnen Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Bern-Luzern, Lausanne-Ouchy und Wesen-Zürich.

Von sämtlichen Expropriationsanständen wurden nicht weniger als 195 durch Annahme der bundesgerichtlichen Commission-Anträge und eine Reihe anderer durch Abstand oder Vergleich der Parteien, also noch im Stadium des Vorverfahrens erledigt, so dass aus der Gesamtsumme 65 % nicht zur Aburtheilung gelangten. Die von dem Expropriationsgesetz vorgeschriebene vorausgängige Mittheilung der Urtheilsanträge an die Parteien, welcher dieses günstige Resultat vornehmlich zu verdanken ist, darf daher als eine für die rasche und billige Erledigung der bezüglichen Umstände vorzügliche Maassregel betrachtet werden, zumal die Parteien bisher durch Erfahrung

belehrt werden konnten, dass das Plenum des Bundesgerichtes in der Regel diese Anträge anzunehmen pflegt.

Noch berührt der Geschäftsbericht des Bundesgerichtes eine wichtige Frage über die Tragweite des eidgen. Expropriationsgesetzes, wie solche in der Praxis weiter entwickelt werden müsste. Es müsste nämlich in Expropriationssachen zu wiederholten Malen gegenüber Entschädigungsfordernungen für in Folge stattgefunder Expropriationen erfolgter Aufhebung bestehender Pacht- oder Miethverträge mit Abweisung geantwortet werden, da der Art. 1 des eidgen. Expropriationsgesetzes als Grundsatz für die Bestimmung der Entschädigungssumme feststellt, dass nur dringliche Rechte zu entschädigen seien. Es war jedoch nicht zu verkennen, dass dieser Grundsatz in seiner rigorosen Anwendung zumeist auf eine unbillige Härte gegen die dadurch Betroffenen hinausläuft, so dass man in einzelnen besonders eclatanten Fällen trotz dieser Bestimmung des Art. 1 genötigt war, bei der allgemeinen Fixirung der Entschädigungssumme doch in etwelchem Maasse auf solche durch die Expropriation erfolgte Aufhebung von Pacht- und Miethverhältnissen Rücksicht zu nehmen und eine angemessene Erhöhung der betreffenden Summe eintreten zu lassen. — Ferner wurde in ein paar andern Fällen die Baugesellschaft auch da zu einer Entschädigung verpflichtet, wo es sich eigentlich nicht um Expropriationen an Grundstücken handelte; es betraf die Anstände, die erhoben wurden, weil der von der betr. Gesellschaft erstellte Eisenbahndamm gegenüber benachbarten Grundstücken nicht die von den betreffenden Cantongesetzgebungen allgemein für Bauten vorgeschriebene Distanz innehatte. — In diesen beiden Beziehungen, wie noch in andern, wäre übrigens, wie der Bericht beifügt, das zur Zeit bestehende eidg. Expropriationsgesetz einer betreffenden Revision und Ergänzung wohl bedürftig.

\* \* \*

**Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr.** h. Ueber die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr haben die HH. Adv. G. de Seigneux (Genf) und Dr. H. Christ (Basel) eine Denkschrift an den h. Bundesrat der schweiz. Eidgenossenschaft ausgearbeitet, die im Druck erschienen ist. Die Anregung zu einer bez. internationalen Conferenz ging von derselben Seite aus, das Schriftchen bezweckt nun aber, diese Anregung des Weiteren zu begründen und die Punkte zu erörtern, welche nach ihrer Ansicht der Reglirung durch die gewünschte Conferenz am meisten bedürfen.

Um das Bedürfniss einer solchen internationalen Vereinbarung auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechts, das wohl kaum bestritten werden kann, zu constatiren, verweist die Abhandlung voraus auf den bezüglichen gegenwärtigen Rechtszustand.

Es stellt sich derselbe in den principiell wichtigsten Fragen hauptsächlich dar als ein Dualismus, indem einerseits das französische, anderseits das deutsche Recht einander gegenüber stehen.

Gemeinsam ist beiden Systemen nur der Satz, dass die Bahn kraft des ihr gewährten Monopols eine nur in Fällen von Unmöglichkeit cessirende Pflicht zum Transport habe, und dass sie für allen Schaden verantwortlich sein soll, von dem sie nicht beweisen kann, dass er ohne ihre Schuld, resp. durch höhere Gewalt eingetreten ist.

Verschieden ist nun aber hauptsächlich Folgendes:

Frankreich, das die Bahnen einfach dem droit commun (code civil, 1803, Art. 1382 ff. und code de commerce 1807, Art. 96 ff.) unterwirft, basirt auf den Satz, dass „jede Thatsache, die einem andern Schaden bringt, denjenigen zum Ersatz verpflichtet, durch dessen Schuld sie eingetreten ist“, eine Ersatzpflicht der Bahn nicht nur bis zum Werthersatz der Waare, sondern auch für indirekten Schaden, damnum emergens wie lucrum cessans (allgemein dommages-intérêts genannt).

Deutschland dagegen, dessen Handelsgesetzbuch überhaupt den Bahnen eine von dem gewöhnlichen Frachtführer unterschiedene Stellung einräumt (Art. 422—431), bestimmt, dass die Ersatzpflicht auf den allgemeinen (Handels-) Werth der Waare beschränkt sein soll, insofern der Bahn nicht eine böslieche Handlungsweise nachgewiesen wird.

Ferner: Frankreich gestattet den Bahnen allgemein nicht, ihre Haftpflicht irgendwie durch ihre Reglemente zu beschränken, wenngleich die Praxis sich ausnahmsweise schon einer theilweisen Anerkennung von tarifs spéciaux mit verminderter Haftbarkeit für den Fall genähert hat, dass der Kläger nicht im Stande war, der Bahn eine Schuld nachzuweisen, indem es eben dem Absender frei steht, sich ent-