

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Jurisdiction  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3726>

### 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>**

Hauptvorzüge des vorliegenden und vom Verwaltungsrath genehmigten Projectes folgendermaassen:

1. Vollständige Trennung der beiden Verkehrszweige;
2. Vermeidung der betriebsgefährlichen Niveaumkreuzungen der Personenhauptgleise;
3. Thunlichste Abkürzungen der verschiedenen Richtungen unter sich, namentlich aber der zukünftigen Hauptverkehrs-linie von Nord und Ost nach Süd;
4. Zweckmässige Gruppierung der einzelnen Anlagen unter einander und als Folge geringere Betriebskosten;
5. Günstige Situierung der Wagenremisen und der Rangir-geleise für den Personendienst;
6. Zahlreiche und unbehinderte Zufahrtsstrassen;
7. Möglichkeit grosser Ausdehnung der Anlagen und successive Erstellung derselben. Verhältnissmässig geringe Anlags- und Betriebskosten.

Es braucht wohl kaum hinzugefügt zu werden, dass eine Umgestaltung des Bahnhofes Zürich mit weitgehender Berücksichtigung der Zukunft an Hand genommen werden musste. Daraus folgt aber nicht, dass die Neuanlage in nächster Zeit in der ganzen Ausdehnung erfolgen müsse, im Gegentheil verdient das als einer der Vorzüge des vorliegenden Projectes beachtet zu werden, dass dasselbe zum grossen Theil successive den Bedürfnissen anzupassende Erstellung und Erweiterung gestattet.

\* \* \*

**Bahnhof Winterthur.** Eine Einsendung der „Schweizerischen Handelszeitung“ bespricht das Verhältniss der Nordostbahn zu den neuen in den Bahnhof Winterthur einmündenden Bahnen (Tössthalbahn, Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen). Da die technische Seite der Bahnhoffrage wenigstens nach der Ansicht des Einsenders so ziemlich gelöst ist, handelt es sich nur noch um die Festsetzung der Beitragsquoten der einzelnen Bahnen und die Zeit ihrer Fälligkeit. Die neuen Gesellschaften verlangen nun vom Bundesrath, dass er die Nordostbahn zwinge, die ganze Arbeit, sowohl die provisorische als die definitive Anlage des Bahnhofes zu übernehmen, „in der Meinung, dass in Ermanglung einer Verständigung unter den Beteiligten über die Entschädigungsansprüche der Nordostbahn der Entscheid des Bundesgerichtes vorbehalten bleibe.“ Darüber, dass eine Gesellschaft und zwar die Nordostbahn Alles ausführe, ist man einig, wohl aber will die Nordostbahn die Sache erst übernehmen, wenn die Beitragsquoten der einzelnen Gesellschaften bestimmt und geleistet sind oder doch dafür Sicherheit gestellt ist. Sie weigert sich mit Recht, das Baukapital für Bestandtheile fremder Bahnen zu liefern, besonders da nur die provisorischen Anlagen für den Betrieb derselben im Voranschlag zu der schönen Summe von Fr. 1,100,000 angesetzt sind.

\* \* \*

**Ausbildung der höhern Eisenbahnbeamten.** In den Verhandlungen der 4. Abgeordneten-Versammlung d. V. d. A.- u. J.-V. abgehalten im September 1874, wurde vom Breslauer Verein die Frage aufgeworfen: „In welchem Maasse ist es wünschenswerth, dass der künftige Bau-Beamte juristische und kameralistische Studien treibt, und welche Änderungen des Studienplans sind etwa geboten, um ihn, gleich den Bergbeamten, zu befähigen, den Vorsitz in Collegien einzunehmen und denselben nicht mehr den nur juristisch und kameralistisch gebildeten Kräften einräumen zu müssen.“

Nach dem Protocoll über die betreffende Sitzung sollte u. A. auch diese Frage durch die Einzelvereine bis zum 1. April c. erledigt und dem Vorort übermittelt werden. Dieselbe ist für Preussen inzwischen bereits durch ein Rescript des Hrn. Handelsministers bezüglich der Eisenbahn-Beamten erledigt worden. In diesem Rescript ist den Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilt worden, dass eine Ergänzung der Vorbildung derjenigen Beamten, welche die Stellen der Mitglieder der königl. Eisenbahn-Directionen einnehmen, in soweit wünschenswerth erscheine, dass beide Beamten-Categorien ein höheres Maass kameralistischer und gewerblicher Kenntnisse, die Techniker ausserdem die Kenntniss der Grundzüge der Rechtswissenschaften, sich aneignen. Es sollen daher in Zukunft bei der Annahme und Beförderung der Eisenbahn-Beamten diejenigen Beamten besonders berücksichtigt werden, welche sich neben den Fachstudien in den fraglichen Disciplinen Kenntnisse erworben haben. Für die Techniker wird Kenntniss der Encyclopädie der Rechtswissenschaft, ferner der Institutionen des römischen Rechts, des Handelsrechts, der Nationalökonomie und der Technologie (?) für die

Juristen, wie beiläufig erwähnt werden mag, Kenntniss der Nationalökonomie, der Finanzwissenschaft, der Theorie und Methode der Statistik und der Technologie gewünscht. Die Beamten sollen zum Studium jener Disciplinen aufgefordert werden, soweit sich Zeit und Gelegenheit dazu biete.

Für die Stellung der Eisenbahn-Techniker kann diese Verfügung unseres Erachtens nur mit Freuden begrüßt werden, da deren Consequenzen voraussichtlich nicht allein auf die dienstliche Stellung, sondern auch auf die Rangstellung derselben von Einfluss sein wird.

Eines Umstandes ist dabei specielle Erwähnung zu thun. In eine eigenhümliche Lage werden die Studirenden der polytechnischen Schulen zu Hannover und Aachen durch dieses Rescript versetzt. Beide Anstalten sind bekanntlich der Berliner Academie vollständig gleich gestellt; auf denselben sind aber unseres Wissens die meisten der angeführten Disciplinen weder in den ordentlichen Lehrplan aufgenommen, noch bietet sich außerhalb der Anstalten Gelegenheit, die betr. Lücken zu ergänzen, nur einzelne Fächer werden als außerordentliche Lehrgegenstände auf jenen Instituten behandelt.

Im Interesse der letzteren ist es dringend zu wünschen, dass die neue Verfügung nicht indirect zu einer Degradation der Anstalten in Hannover und Aachen führen möge.

Die Redaction der „Deutschen Bauzeitung“ sagt hierzu, dass sie die bedingungslose Anerkennung, welche der Hr. Verfasser dem erwähnten Rescripte des Hrn. Handelsministers zollt, durchaus nicht theilt, sondern die betreffende Maassregel, deren Ursprung am grünen Tische in die Augen springt, in dieser Form für völlig verfehlt ansieht. (D. B.)

\* \* \*

**Jurisdiction.** (Cour d'Appel de Genève.) Le voiturier ne peut être rendu responsable que des dommages qu'on prouve être le résultat de son fait.

L'action en responsabilité contre le voiturier se trouve éteinte par le paiement du prix et par la réception sans protestation, ni réserve, art. 105 du Code de commerce de Genève.

Attendu que le 29 mai dernier, à Lyon, le sieur Baatard remit à la compagnie P.-L.-M. un cheval et deux juments pour les transporter à Genève.

Attendu que ces animaux, partis de Lyon le 29 mai à 7 1/2 heures du matin, sont arrivés à Genève le même jour à 8 heures 50 du soir.

Attendu qu'ils n'ont été livrés à l'intimé que le lendemain 30 mai dans la matinée et que celui-ci en a pris livraison sans réserve et sur le vu d'un certificat délivré le dit jour par M. le médecin-vétérinaire Vicat constatant que ces animaux étaient en parfait état de santé.

Attendu que quelques heures après le cheval dut s'arrêter à Bellevue par suite de maladie, et qu'il y est mort dans la nuit du 3 au 4 juin suivant.

Attendu que la compagnie n'était tenue de livrer les trois chevaux que le jour qui suivait celui de leur arrivée (art. 48, § 9 des tarifs généraux du chemin de fer P.-L.-M.)

Attendu néanmoins que la compagnie affirme qu'elles les aurait livrés le soir même s'ils avaient été accompagnés de certificats de santé, ce qui n'était pas le cas.

Attendu qu'il résulte des paragraphes 12, 13, 16 du règlement fédéral du 3 octobre 1873 sur les mesures à prendre pour combattre la surlangue et la claudication, que les certificats de santé sont obligatoire pour les chevaux venant de l'étranger et que ces paragraphes sont seuls applicables en l'espèce puisqu'ils rentrent sous la rubrique „Trafic à la frontière.“

Attendu que l'intimé était donc en faute en ne s'étant pas pourvu de certificat de santé.

Attendu que même en admettant que ces certificats ne fussent pas obligatoires, leur absence nécessitait la visite d'un vétérinaire suisse et que cette visite était interdite de nuit, ainsi que cela résulte d'une circulaire adressée le 3 décembre 1873 par le département fédéral de l'intérieur au département de l'intérieur du canton de Genève.

Attendu en conséquence que la non-livraison des chevaux le soir même de leur arrivée est le fait de l'intimé et non celui de la compagnie qui n'y était pas tenue.

Attendu que l'intimé, demandeur en 1<sup>re</sup> instance, n'a pas prouvé que la compagnie n'ait pas donné à ses chevaux les soins dont elle était tenue comme voiturier, ni qu'elle l'ait empêché de donner à ses chevaux pendant la nuit les soins nécessaires.

Attendu que c'est au demandeur à prouver l'extrême de son action.

Attendu que les faits offerts en preuve sous les n°s 1 à 6 l'écriture du 3 novembre 1874 ne sont pas pertinents en ce qu'ils ne tendent pas à établir le défaut de soins chez la compagnie, mais seulement la non-livraison le 29 mai et le refus ainsi qu'il a été expliqué en cours des plaidoiries: de laisser les chevaux sortir de la gare pour être mis en fourrière à Montbrillant, refus qui était précisément dicté à la compagnie par les règlements sanitaires susvisés dès que le certificat de santé faisait défaut.

Attendu que l'action en responsabilité contre le voiturier se trouve éteinte par le paiement du prix et par la réception sans protestation ni réserve (art. 105 C. comm.).

Attendu que le rapport de M. le vétérinaire en date du 8 juin 1874 n'est point concluant; attendu qu'il a visité le cheval le 3 juin et qu'il se borne à déclarer: „Que la station debout et forcée toute la nuit après le voyage a parfaitem p u provoquer le mal.“

Attendu qu'il n'établit pas qu'il y ait eu absence de soins nécessaires et que la perte du cheval soit le résultat forcede ce manque de soins, surtout quand la maladie ne s'est déclarée qu'après la livraison.

Attendu en résumé que la compagnie n'est en faute ni pour retard dans la livraison, ni pour défaut de soins pendant qu'elle avait les chevaux en dépôt.

Attendu qu'elle ne doit aucune somme ni indemnité pour la perte du cheval de l'intimé survenue plusieurs jours après la livraison.

Par ces motifs,

La Cour admet à la forme tant l'appel principal interjeté par la compagnie P.-L.-M. suivant exploit Brun, huissier, du 1<sup>er</sup> décembre 1874, contre le jugement du Tribunal de commerce du 9 novembre 1874, que l'appel incident interjeté par l'intimé dans ses conclusions.

Cela fait au fond: Rétracte et met à néant le jugement dont est appel et jugeant à nouveau, décharge l'appelante de toutes les condamnations tant principales que subsidiaires et condamne l'intimé à tous les dépens de 1<sup>re</sup> instance et d'appel.

(G. d. T. S.)

\* \* \*

**Demission des Freiherrn v. Weber.** Dem allgemeinen Bedauern über die Demission des Freiherrn v. Weber gibt die „N. Fr. Pr.“ folgenden Ausdruck: Die schliessliche Ursache seines Austrittes aus dem Staatsdienste dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Berufung Nördlings zur Leitung der General-Inspection zusammenhängen. Bekanntlich laufen die Ansichten der beiden Fachmänner über die Organisation, welche in Zukunft der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen zu geben wäre, weit auseinander. Während Weber's diesbezügliche Vorschläge sich zumeist an Deutsche und insbesondere an Preussische Einrichtungen anlehnen, nimmt sich Nördling mehr die Französische Eisenbahnentwicklung zum Vorbilde. Ein Zusammenwirken der beiden ebenbürtigen Kräfte scheint man nicht für möglich gehalten zu haben, wiewohl die Idee, welche bei ihrer gleichzeitigen Berufung vorschwebte, allgemein und selbst im Auslande als eine sehr glückliche bezeichnet wurde. Um so bedauerlicher ist es, wenn nunmehr durch eine Reihe von Umständen der Austritt Weber's aus dem Staatsdienste erfolgt und Oesterreich bei seinem so hochgradigen Capacitätsmangel auf dem Eisenbahngebiete auch noch eine Kraft verliert, welche in ganz Europa als eine Autorität ersten Ranges anerkannt ist. Allerdings ist die Thätigkeit des Freiherrn von Weber, wie dies der Character seiner Stellung mit sich brachte, nur wenig in der Öffentlichkeit bemerkbar gewesen. Ueberdies haben seine Rathschläge nicht immer jene Würdigung gefunden, die sie als Emanationen einer so langjährigen Erfahrung im Eisenbahndienste mehrerer Staaten verdienten. Dessenungeachtet sind seine Gutachten massgebend gewesen für die geplanten Reformen fast aller Branchen des Eisenbahnbaues. An der Reform der Signalordnung hat er hervorragenden Anteil genommen, ebenso wie er aufs energischste für eine Änderung der Bauordnung und insbesondere der Oberbauconstruction eingetreten ist. Bekannt ist seine Agitation für die Einführung der Secundärbahnen in Oesterreich. Diese flüchtigen Daten dürften genügen, um das Bedauern, dass eine so reiche Arbeitskraft für das Oesterreichische Eisenbahnwesen nunmehr verloren gehen soll, zu einem allgemeinen zu machen.

\* \* \*

**Oesterreichisches Eisenbahnamt.** Man beschäftigt sich schon längere Zeit in Oesterreich damit, das Communicationswesen vom Handelsministerium zu trennen. Ursprünglich war man der Ansicht, ein Communicationsministerium zu gründen; neuestens

geht aber der Plan dahin, nach dem Muster des deutschen Reichseisenbahnamtes ein österreichisches Reichseisenbahnamt zu errichten.

(Fr. Pr.)

\* \* \*

**Nationalrath.** Transportgesetz. Es wehte im Ganzen ein für die Eisenbahnen ungünstiger Wind, indem meistens entgegen den Anträgen der Commissionsmehrheit, nach den Anträgen der Minderheit die Anforderungen an die Bahnen in vielen Punkten in sehr bedeutendem Maasse gesteigert wurden. Das ganze Gesetz wurde nach der Gestalt, die es im Ständerat erhalten, in 3 Tagen durchberaten. Die wichtigsten Änderungen sind folgende:

§ 1 bestimmt nun, dass die Bahnen gehalten sind, unter bestimmten Voraussetzungen, die bei ihnen nachgeschulte Beförderung von Personen oder Gütern auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf schweizerischen, sowie ausländischen Bahnen unter allen Umständen, ob sie mit denselben in directem Verkehr stehen oder nicht, zu übernehmen.

Bei Verspätung eines Zuges hat der Reisende Anspruch auf das ganze Interesse, d. h. die Erstattung der gemachten Auslagen und Entschädigung für einen nachweisbaren Schaden (§ 4).

§ 5 enthält eine Vermittlung der in diesem Punkte einander diametral gegenüberstehenden deutschen und französischen Rechtsanschauungen. Es ist nämlich der Absender nach Absendung der Frachtgüter nur dann berechtigt, Anweisungen zu geben wegen Rückgabe der Güter oder wegen Auslieferung derselben an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, oder Versendung an einen andern Ort, wenn das Frachtgut laut Frachtbrief auf Rechnung und Gefahr des Versenders reist.

Dennoch kann dann der Empfänger nach § 31 nur dann wegen Verspätung, Nichtankunft, Zerstörung, Minderung oder Beschädigung klagen, wenn er auf Verlangen Caution dafür leistet, dass der Absender das Urtheil, beziehungsweise dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.

Endlich wurde in § 32 festgesetzt, dass die schweizerischen Bahnen für die ihnen übergebenen Frachtgüter unter allen Umständen haften, ob sie nun mit denjenigen Bahnen, auf welche das Gut übergegangen ist, in directem Verkehr stehen oder nicht.

**Ständerath.** Differenzen im Transportgesetz: § 1 wird in seiner früheren beschränkten Fassung beibehalten, d. h. die Eisenbahngesellschaften sind nur gehalten, Waren zur Weiterbeförderung von solchen Eisenbahnen zu übernehmen, mit welchen sie im Verkehr stehen.

Bei § 4 soll den Reisenden bei Verspätungen nur die Auslagen, nicht das ganze Interesse vergütet werden müssen. Bei § 15 wird am früheren Beschluss festgehalten, wonach der Absender, ohne dass es einer besondern Bemerkung bedarf, über das Frachtgut bis nach vollendetem Transport die Verfügung behält. Der Ständerath hat hier also am deutschen Recht (Deutsches Handelsgesetzbuch) festgehalten.

Sobald das Gesetz seine definitive Gestaltung erhalten wird, werden wir dasselbe vollständig bringen.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Die Gesellschaft Alta Italia, den Nutzen eines italienisch-schweizer. Dienstes auf der Montençis-Linie einnehmend, veranstaltete eine Conferenz zwischen ihren Stellvertretern und denen der westschweizerischen Bahnen, welche in Lausanne am 15., 16. und 17. Januar stattfand. Bei dieser Conferenz tauschten die Bevollmächtigten ihre Ideen sowohl für Einführung von directen Fahrbillets zwischen Italien und der Schweiz, als über den Tarif des Waarentransports grande et petite vitesse aus. Die beiden Gesellschaften verständigten sich über mehrere besprochene Punkte, und jetzt wird von ihnen auch eine Conferenz mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft angestrebt, da letztere an der zum Netz gehörigen Strecke Modane-Genf betheilt ist.

Es steht zu hoffen, dass in den folgenden Unterhandlungen der Endzweck der Versammlungen erreicht werde, nämlich, dass die Montençislinie der allgemeinen Erwartung in Bezug auf den italienischen Handelsverkehr entspreche.

**Lu zern.** Dem Jahresbericht der Vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Vierwaldstätter-Sees pro 1874 entheben wir Folgendes: I. Der Verkehr im Allgemeinen und besonders die Einnahmen des Dampfbootbetriebes weisen eine erhebliche Zunahme gegenüber dem Vorjahr auf, so dass die Klagen wegen nicht befriedigender Saison wenigstens nicht in einer Minderfrequenz des Vierwaldstättersee's ihren Grund haben; auch der Localverkehr constatirt eine stete Zunahme. II. Betriebspersonal 112 Mann. III. Actionenkapital für Fr. 1,356,000, Obligationenkapital für Fr. 800,000. IV. Schiffsmaterial: a) Dampfboote 14, darunter 3 Salondampfer und 2 Schraubendampfer, b) 8 Schleppschiffe. V. Personenverkehr 1,495,808 (Ertrag Fr. 644,253 gegenüber dem Vorjahr Fr. 572,687). VI. Unterstützungs fonds Fr. 16,846. 48. Pensionirt vier Wittwen. — Einnahmen Fr. 988,827, Ausgaben Fr. 880,885. 69. Mehreinnahmen Fr. 107,941. 31, zu vertheilen in 7 Procent Dividenden und 13,000 Fr. Reservefond.

Bern, 9. März. Laut telegraphischer Anzeige haben auch die Verein-Staaten Nordamerika's dem internationalen Postvereinsvertrag ihre Ratification ertheilt.

**Monitore delle Strade ferrate.** Turin 10. März. Wir lesen in der „Cronaca Varesina“, die Gotthard-Gesellschaft soll von Herrn Ingenieur Maraini die Concession zur Eisenbahnlinie Ponte-Tresa-Lugano erworben haben.

Letzten Samstag Abend sind zwischen den Stationen Mendrisio und Balerna annähernd 800 Kubikmeter Erde auf die Bahn hinuntergerutscht und hat dieselbe auf circa 30 Meter unfahrbare gemacht. Der letzte von Lugano nach Chiasso abgehende Zug konnte durch die Bemühungen des Bahnwärters eine Strecke vor der verschütteten Stelle noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden. Mit Ausnahme der Verzögerung ist weiter kein Unfall zu beklagen. Mit vermehrten Kräften wurde die ganze Nacht hindurch gearbeitet; am Sonntag Morgen war die Bahn wieder vollständig frei und konnten die regelmässigen Fahrten wieder fortgesetzt werden.

**Schwyz.** Arth. In der Gemeinde Arth werden nicht weniger als drei Bahnhöfe der Rigi-Bahn gebaut. Der erste im Dorfe Arth neben dem Schulhaus. Der zweite in Oberarth, von welchem in dieser Woche die Aufrichtung erfolgt. Dieser wird als der Punkt bezeichnet, auf welchem sich die Rigi-Bahn mit der Gotthard-Bahn kreuzen wird. Der dritte kommt in Goldau hinter dem „Rössli“ an der Verbindungs- mit der Ecchomostrasse zu stehen. Ueberhaupt werden die Arbeiten auf der ganzen Linie mit Eifer gefördert, dass man die berechtigte Hoffnung hat, im Juni die Bahn eröffnen zu können.

**Aargau.** Am 8. ds. ist der Vertrag zwischen der Nationalbahn und der Centralbahn betr. gemeinschaftlichen Bau des Bünzüberganges abge-