

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Expropriationsstreitigkeiten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3734>

#### 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>**

peine entreyu le jour, s'engloutit dans un nouveau tunnel, plus sombre mais moins long que le premier, pour en ressortir au pied des nouveaux remblais de la gare. Ici la ligne se trouve resserrée dans une tranchée dont la profondeur diminue graduellement jusque près de Mont-Riond, point où la voie s'élève par contre en remblai sur une faible longueur, dans la partie précisément où se fera le croisement des deux trains.

Entre la sortie du second tunnel et la campagne de Mont-Riond, trois ouvrages d'art appellent notre attention. Voici d'abord un pont en maçonnerie pour le passage de la route dite Chemin industriel; puis vient un pont en tôle supportant la chaussée et les trottoirs de l'Avenue de Grancy; enfin plus bas le funiculaire a dû livrer passage, au-dessous de ses rails, à la future Avenue de Mont-Riond, qu'il eût été plus économique, mais en revanche fort dangereux, de faire passer simplement à niveau de la nouvelle voie.

A ce propos, remarquons que le projet de la Compagnie n'a admis nulle part dans son tracé le passage à niveau d'une voie carrossable, ni même d'un sentier à piétons. Ses ingénieurs ont compris que, vu la fréquence des trains et la présence continue d'un câble, il ne pouvait être question d'un pareil mode de traversée.

Avant que les deux voies de croisement se soient réunies du côté du lac, la ligne disparaît de nouveau entre les talus d'une tranchée qui ne se termine qu'à Ouchy, et dont la profondeur maxima est de 6 mètres. Cette tranchée coupant la route de la Croix d'Ouchy (ou de Lutry à la Maladière), il a fallu établir pour celle-ci un pont en tôle et relever d'un mètre environ le niveau de la chaussée. Cet exhaussement a eu le bon effet d'en régulariser la pente à partir du chemin d'Ouchy jusqu'à une certaine distance au-delà du nouveau pont, mais il a en revanche obligé la compagnie à détourner de son cours naturel le ruisseau bien connu qui borde sur un long trajet la route de Lausanne à Ouchy, et à l'amener, par un aqueduc couvert, au niveau d'une bâche en tôle fixée sous le trottoir du pont, et dans l'intérieur de laquelle ces eaux traversent la tranchée du funiculaire, pour se répandre dans les prés de Jordils et de la ville.

Continuant notre promenade vers Ouchy, nous remarquons bientôt la place assignée à un petit tablier en tôle destiné à recevoir le chemin de dévestiture du domaine des Jordils; puis, quelques pas plus loin, voici le passage au-dessus de la voie ferrée de la future Avenue d'Ouchy, large chaussée qui nécessitera un pont de grandes dimensions dont il sera naturel de profiter pour faire passer inaperçue la grosse conduite de l'usine à gaz.

En résumé, sur ce court trajet de 1500 mètres, nous aurons donc rencontré huit ouvrages d'art: deux tunnels, représentant ensemble le quart du parcours, et six ponts.

Immédiatement au bas de la pente sera installée une halle couverte qui formera la tête de ligne inférieure du funiculaire, mais au-delà de laquelle les deux voies se prolongeront de façon à desservir commodément toute l'étendue des quais à marchandises de notre port, dont le trafic principal réside dans le transport en ville des matériaux de construction qui nous arrivent de l'autre rive du lac. Toutes les eaux qui s'amasseront dans la tranchée trouveront au bas de leur course un grand aqueduc voûté, de 1,50 mètre de hauteur, qui les déversera dans le lac par le plus court chemin.

A l'heure qu'il est, la voie provisoire servant aux travaux de terrassement se prolonge, en tournant à droite, jusqu'à l'extrémité du dépôt des terres extraites des tranchées, et destinées à combler peu à peu entièrement cette sorte de bassin fermé par un enrochement, qui s'étend jusque devant l'usine à gaz.

Exploitation de la ligne. Cette inspection sommaire du tracé achevée, ajoutons-y quelques mots sur la manière dont la Compagnie concessionnaire compte exploiter sa ligne.

Le nombre des trains sera considérable, car il variera entre 3 et 6 par heure; en temps ordinaire, il en partira tous les quarts d'heure un de chacune des stations de tête. Sur le trajet, le train s'arrêtera deux fois: devant la gare de la Suisse-Occidentale, c'est-à-dire au bas du grand tunnel, et au passage de l'Avenue d'Ouchy, où une halte est nécessitée par celle qui a lieu en même temps devant la gare, puisque les mouvements des deux convois sont solidaires. Cette dernière station sera par sa position la plus propre à desservir Beau-Rivage, dont les hôtes pourront rejoindre la voie ferrée en suivant la montée de Roseneck, puis le chemin de traverse qui la relie à la route d'Ouchy. Ce parcours-là n'est guère plus long que celui qui séparera l'hôtel de la station d'Ouchy.

Quant à la durée du trajet d'Ouchy à la gare du Flon, elle serait, sans aucun arrêt intermédiaire, de 6 minutes et demie;

mais les arrêts la porteront à 8 ou 10 minutes. Ce calcul est basé sur une vitesse normale de 4 mètres par seconde entre Ouchy et la gare de la Suisse-Occidentale, et de 3 mètres seulement dans le tunnel principal, où la rampe est sensiblement plus forte.

Le poids maximum prévu pour le train montant est de 44 tonnes, soit 880 quintaux, poids mort compris. Les trains de voyageurs se composeront de deux à trois wagons de 35 places chacun, poussés pendant l'ascension et retenus pendant la descente par un wagon spécial, appelé wagon-frein, auquel viendra s'attacher le câble moteur et qui, comme son titre l'indique, portera un mécanisme destiné à éviter tout accident en cas de rupture des appareils de traction.

Le câble sera formé de fils d'acier tordus comme les bouts d'une corde en chanvre; il aura un diamètre de 30 millimètres (1 pouce) et sera supporté tous les cinq à six mètres par des galets placés, à une petite distance du sol, dans l'axe de chacune des voies. L'effort de traction maximum auquel il sera soumis ne dépassera jamais le dixième de celui qui produirait sa rupture.

Il y aura deux classes de compartiments: les premières seront des voitures couvertes, rembourrées et fermées à glaces; les secondes, également couvertes et fermées, seront analogues à celles du chemin de la Croix-Rousse.

Voici à ce sujet un aperçu du prix des places et du tarif de transport des marchandises, extrait du cahier des charges de la concession:

Voyageurs	Ouchy Gare	Gare Ville	Ouchy Ville
I <sup>re</sup> classe	0 40	0 20	0 50
II <sup>me</sup> classe	0 20	0 10	0 25
Marchandises			
Jusqu'à 20 kilog. inclusivement	0 08	0 05	0 10
De 20 à 50 kilog.	0 10	0 08	0 15
De 50 à 100 kilog.	0 13	0 10	0 18
Au-delà de 100 kilog., par 100 kilog.	0 15	0 15	0 20
Au-delà de 1000 kilog., par tonne	1 10	1 10	1 20

Chaque voyageur aura droit au transport gratuit de ses petits effets, jusqu'à 20 livres.

Quant au pneumatique, il sera spécialement affecté au trafic entre la gare de la Suisse-Occidentale et la place du Flon; il fera exclusivement le service des voyageurs aux heures d'arrivée et de départ des trains, tandis que le transport des marchandises s'effectuera dans les intervalles. Le funiculaire n'en servira pas moins, lorsque ses trains coïncideront avec ceux de son voisin, à soulager celui-ci dans les cas de grande affluence.

Le service des marchandises, sur les voies de garage de la place du Flon, se fera peut-être par des locomotives à air comprimé, semblables à celles qui fonctionnent actuellement dans les chantiers du St-Gothard. Ces machines présentent un aspect analogue à celui des locomotives de nos grandes lignes: la vapeur y est simplement remplacée par de l'air comprimé puisé au fur et à mesure des besoins dans un vaste réservoir, qui, dans le cas particulier, alimenterait en même temps les appareils de propulsion du chemin de fer pneumatique. On conçoit quel avantage offrirait, pour les quartiers voisins de la nouvelle gare, l'emploi de locomotives sans feu ni fumée.

Comme on le sait, les terrains que la Compagnie a acheté de gré à gré, expropriés ou reçus gratuitement de la commune, dans la vallée du Flon, s'étendent jusqu'aux moulins de MM. Delisle. Une fois le ravin comblé, ce vaste emplacement se couvrira bien vite des voies, des halles et des entrepôts dont l'industrie lausannoise éprouve un si pressant besoin, et sera desservi par deux grandes routes d'accès, l'une en palier aboutissant à la place de Pépinet, l'autre en pente douce débouchant devant la fontaine de Bel-Air. Une rampe pour piétons amènera directement les voyageurs, de la halle d'arrivée à l'angle du Grand-Pont, devant l'hôtel des Postes. W. G.

### \* \* \* Expropriationsstreitigkeiten.

#### I.

Verfahren in Expropriationssachen vor dem Bundesgerichte. Bedeutung resp. Ablauf der in § 35 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 zu Ergreifung des Recurses an das Bundesgericht festgesetzten Frist von dreissig Tagen.

Durch Entscheid des Bundesgerichtes vom 9. März d. J. wurde die Beschwerde des Giuseppe Scerri in Molinazzo, Canton Tessin, welche erst am letzten Tage der obenbezeichneten Frist in Bellinzona auf die Post gegeben worden war, so dass sie innert der Frist nicht mehr beim Bundesgerichte einlangen konnte, ent-

gegen dem Antrage der Gotthardbahngesellschaft dieselbe wegen Verspätung abzuweisen, zuglassen. Gründe:

1. Es steht fest, das die in § 35 des Bundesgesetzes betreffend Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 zur Ergriffung des Recurses ans Bundesgericht angesetzte Frist von dreissig Tagen dem Recurrenten mit dem 17. April v. J. abgelaufen ist und derselbe die Recursschrift erst an diesem Tage der Post in Bellinzona aufgegeben hat, so dass sie nach dem regelmässigen Postenlaufe innerhalb jener Frist nicht mehr in die Hände des Bundesgerichtspräsidenten bzw. nach Bern, als dem Sitze der Bundesbehörde, gelangen konnte.

2. Frägt es sich nun, ob die angeführte Gesetzesbestimmung dahin zu verstehen sei, dass der Recurs innerhalb der dreissigjährigen Frist beim Bundesgericht eingereicht werden müsse oder ob es genüge, wenn derselbe vor Ablauf der Frist der Post übergeben werde, so muss zugegeben werden, dass die keine ganz getreue Ueersetzung des deutschen Urtextes enthaltende italienische Ausgabe des Gesetzes, die dem Recurrenten offenbar allein bekannt gewesen ist und auf welche daher im vorliegenden Falle einzig abgestellt werden darf, diese Frage nicht mit der wünschbaren Klarheit beantwortet, sondern nach dem italienischen Texte Zweifel über den Sinn und die Tragweite jener Gesetzesbestimmung wenigstens möglich sind. Im Zweifel dürfte aber Recurrent als rechtsunkundiger Mann dieselbe dahin interpretieren, dass das Rechtsmittel des Recourses gewahrt sei, wenn die Recursschrift innerhalb der dreissigjährigen Frist versendet resp. der Post eingelegt sei und würde es sich demnach nicht rechtfertigen, den Recurs als verspätet auszuschliessen. Es müsste vielmehr die Verspätung auch für den Fall als entschuldigt angesehen werden, als, was gegenwärtig unerörtert bleiben mag, der Wortlaut des deutschen Urtextes zur Präclusion des Recurses zwingen würde. —

## II. Entschädigung.

Der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Benutzungsart, sondern durch dessen Benutzungsfähigkeit bestimmt.

Obiger Satz wurde vom Bundesgerichte ausgesprochen in dem Urtheile vom 9. März 1875 in Sachen der Gotthardbahngesellschaft c. Cesare Nori, Besitzer einer Ziegelei in Bellona, — dessen Begründung wir folgendes entnehmen:

1. Das erste Begehren des Recurrenten anbelangend, dass auch die 756 Quadratmeter der Parcele 2<sup>i</sup> dem bis auf 4 Meter Tiefe ausbeutbaren Lehmboden zuzuzählen und demgemäß von der Recursbeklagten nicht bloss mit 65 Ct., wie die Instructionscommission beantragt hatte, sondern mit Fr. 7. 20 Ct. zu bezahlen seien, so kann allerdings mit Rücksicht darauf, dass jene Parcele zwischen den beiden Thonlagern 2<sup>b</sup> und 2<sup>e</sup> sich befindet, kaum einem begründeten Zweifel unterliegen, dass dieselbe ebenfalls Lehm enthält und dazu bestimmt ist, für die Ziegelfabrik des Recurrenten ausgebeutet zu werden.

2. Nun hat aber Recursbeklagte ihre Opposition gegen dieses erste Begehren nicht sowohl damit begründet, dass jene Parcele keinen Theil der recurrentischen Lehmgrube bilde, als vielmehr darauf gestützt, dass die Lehmausbeute auf derselben noch nicht in Angriff genommen sei, die Parcele 2<sup>e</sup> sich zur Zeit noch als Culturland darstelle und dieser Zustand für die Schatzung massgebend sei.

3. Allein der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Art der Benutzung, sondern durch die Benutzungsfähigkeit bestimmt. Für die letztere kann die Benutzungsart wohl ein Beweismoment sein; sei aber — da der Abtretungspflichtige Anspruch auf vollen Ersatz aller Vermögensnachtheile hat, welche für ihn ohne seine Schuld aus der Expropriation entstehen (Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten) — nicht entscheidend, sofern sich mit Gewissheit ergibt, dass das Grundstück vortheilhafter verwendet werden kann (z. B. bisheriges Pflanzland als Bauplatz oder wie im vorliegenden Falle zur Gewinnung von Ziegelmaterial u. s. w.). In diesem Falle ist vielmehr der volle, der Benutzungsfähigkeit des Grundstückes entsprechende Werth dem Abtretungspflichtigen zu vergüten und muss namentlich da, wo wie hier, zwischen dem exproprierten Grundstücke oder übrigen Grundeigenthum des Enteigneten ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, das hieraus resultirende Werthverhältniss des Erstern zu dem Letztern in Ansclag gebracht werden.

\* \* \*

**Rechtsfall.** (Reichsoberhandelsgericht.) Bleibt der Transport in einem nicht mit einer festen Decke versehenen Wagen „Transport in unbedeckten Wagen“ im Sinne

von § 424, 1 D.H.G.B.\* und § 22 des Betriebsreglements, auch wenn die transportirte Waare (von der Eisenbahn reglementsmässig) mit einer Decke bedeckt wird? (Urtheil v. 30. Sept. 1874 i. S. Rhein. Eisenbahn c. Cahn.)

Aus den Gründen:

„In Erwagung, dass die Entstehungsgeschichte der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen darüber Aufschluss gibt, es auch in der Rechtsprechung anerkannt ist, dass der Ausdruck „unbedeckte Wagen“ in § 424, 1 des D.H.G.B. mit „offenen Wagen“ gleichbedeutend ist, d. h. dass darunter Wagen verstanden werden, die ihrer Construction und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung von oben nicht versehen sind; dass ein solcher seiner wesentlichen Beschaffenheit nach unbedeckter Wagen diese seine Natur dadurch nicht verliert, dass die darin verladenen Gegenstände durch vorübergehend aufgelegte Decken geschützt werden; dass mithin, wenn ein Transport vereinbarungsmässig in Wagen, die ihrer Beschaffenheit nach offene sind, erfolgt, die gesetzliche Regel, nach welcher die Eisenbahn für die mit solcher Transportart verbundene Gefahr nicht haftet, dadurch nicht aufgehoben wird, dass die Eisenbahn, sei es unentgeltlich, sei es in dem besonders vorgesehenen Falle gegen Vergütung, die Ladung mit einer Decke versieht oder dazu hergibt; dass ein Reglement, welches dies noch besonders ausspricht und worin die Eisenbahn gegen die entgegengesetzte Annahme sich verwahrt, mit dem Gesetze nicht im Widerspruch ist, und dass, weil und inwiefern in einem Falle, wie der bezeichnete, der Transport nicht aufhört, ein Transport in „unbedecktem Wagen“ zu sein, es auch bei der Vorschrift des Schlussatzes des § 424 bewendet, wonach die Befreiung der Bahn von der Gefahr des Transportes nur dann wegfällt, wenn nachgewiesen wird, dass der eingetretene Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist; dass hiernach der Appellationsrichter sich auf einen unrichtigen Standpunkt stellt, wenn er desshalb, weil die Eisenbahn gegen Vergütung eine Decke zum Schutze der vereinbarungsmässig in offenen Wagen transportirten Waare hergegeben hatte, die Regeln des § 424 cit. über die Gefahr des Transportes für ausgeschlossen erachtet; dass diese unrichtige Auffassung seine ganze Beurtheilung beherrscht; dass er, von derselben ausgehend, auch die Frage nach dem etwaigen Verschulden des Eisenbahnpersonales nicht unter dem richtigen rechtlichen Gesichtspunkte betrachtet; dass die Annahme: die Personen, welche die Decke besorgt hätten, wären darum auch pflichtig gewesen, die Ladung so zu ordnen, dass die Decke ihren Zweck erfüllt habe, in dieser Allgemeinheit nicht für berechtigt zu erachten ist; dass die Feststellung: die Decke habe einen Regen nicht aushalten können, die Thatfrage nach keiner Richtung hin erschöpft, dass vielmehr der ursächliche Zusammenhang zwischen der Beschaffenheit der Decke, der Thätigkeit des Eisenbahnpersonals bei Verwendung derselben und der demnächst eingetretenen Beschädigung des Transportgegenstandes festgestellt und dabei die bei der Beweisaufnahme zur Sprache gekommene, jedoch bis jetzt nicht weiter erörterte Frage in's Auge gefasst werden musste, ob die Verladung des Transportgegenstandes von dem Versender oder von der Eisenbahn bewirkt worden ist; dass, wenn der vorige Richter hiervon gänzlich abgesehen und aus den von ihm gegebenen Gründen die Eisenbahn schon jetzt zu dem vollen Werthersatze des Frachtgutes verurtheilt hat, er die Gesetze der Materie und insbesondere den § 424, 1 und in fine des D.H.G.B. verletzt hat.“

\* \* \*

**Eisenhandel.** In England kommt in letzter Zeit sehr viel belgisches Eisen zur Verwendung. Belgische Fabriken haben ca. 800 Tonnen contrahirt und es ist gegenwärtig das meiste in London für Bauzwecke verwendete Eisen aus Belgien importirt. In grossen Façoneisen und schweren Trägern für bauliche Zwecke stellt sich das importierte Eisen um 50 Fr. per Tonne billiger als das englische.

\* \* \*

## Kleinere Mittheilungen.

**Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Actionäre, sehr zahlreich besucht, hat den 24. März nach langer Discussion den von dem Verwaltungsrath vorgelegten Statutenentwurf mit den vorschlagenen Änderungen einstimmig angenommen.

**Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 24. März.** An die Professur für Nationalökonomie und Statistik am eidg. Polytechnikum ist Hr. Gustav Cohn aus Marienwerder in Westpreussen, gewes. Professor in Riga, ernannt worden.

In Anwendung der Ermächtigung vom 19. März hat der Bundesrat, nach

\* § 424 Ziff. 1 des deutschen Handelsgesetzbuches heisst: „Es kann bedungen werden 1) in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“