

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Das neue schweiz. Transportreglement  
**Autor:** M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3845>

### **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:** 14.12.2025

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

für jene Gegend liefern würde. Hierbei kommt er zu dem Schlusse, dass das System von Hrn. Riggenbach, wie dasselbe an der Rigibahn zur Ausführung gelangt ist, die besten Resultate liefert und für die dortigen Terrainverhältnisse am günstigsten sein würde.

Eine Bahn, welche ohne Hülfe einer dritten Schiene, die Höhe des Berges erreichen sollte, wäre an und für sich nicht am Platze. Die Entwicklung, welche eine solche Linie bedingt, wäre unverhältnissmässig gross, die Kosten der Bahn daher bedeutend und in gar keinem Verhältniss zu dem zu erwartenden Verkehr. Von den beiden Systemen, welche grosse Steigungen mit Hülfe einer Mittelschiene überwinden, System Riggenbach und System Fell, muss dem erstern der Vorzug gegeben werden und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Anlagekosten einer Bahn nach System Fell betragen das Doppelte einer Bahn nach dem Rigi-System.

2. Eine Bahn nach System Fell wird eine Länge von 19 Kilometern und Fahrzeit von 2 Stunden bedingen, während beim Rigisystem die Länge auf 11 Kilometer und die Fahrzeit auf 1 1/6 Stunden reducirt wird.

3. Die Locomotive bei System Fell ist unvortheilhaft betreffs Dampfausnutzung und sehr complicirt, daher bedeutende Abnutzung aller Theile, während die Rigilocomotive einfach, leicht und stark ist.

4. Beim System Fell wird eine Spitzkehre nothwendig, während das Rigisystem ohne solche angelegt werden kann.

5. Das System Fell ist nur zweimal angewendet worden und zwar ohne zu rentiren, während sich das Rigisystem in dieser Hinsicht bewährt hat.

Ingenieur Morant dringt darauf, dass bei Anlage dieser Bahn die gleiche Spurweite, welche die indischen Bahnen haben, beibehalten werden möge, da ein Wechsel der Spurweite ganz unberechenbare Nachtheile haben würde und überhaupt die Rentabilität der Bahn sehr in Frage stellen würde.

\* \* \*

### Das neue schweiz. Transportreglement.

III.

Das neue Transportgesetz enthält in einzelnen Capiteln genaue Anordnungen über die Haftpflicht beim Personen- und Gütertransport, über den Frachtvertrag, die Rechte und Pflichten beim Abschluss desselben, das Retentions- und Pfandrecht, die Reclamationen, höhere Gewalt etc. Eine derartige detaillirte Codification war durchaus geboten; sie war um so nothwendiger, da nur in ganz wenigen Cantonen gesetzliche Bestimmungen bestanden, welche dem Eigensinn der Verwaltungen Schranken zogen. Die Reglemente wurden einfach von den Gesellschaften edirt, von den Cantonen oft nicht genehmigt, und gleichwohl waren sie factisch in Kraft. Die Haftbarkeit war ein Gummielastieumbegriff; das die Transportmittel der Bahnen benützende Publicum war mehr auf die Gnade des mächtigen Monopols, als auf sein gutes Recht angewiesen. Wenn einzelne Gesellschaften durch eine coulantere und exactere Geschäftsbehandlung vortheilhaft von anderen Transportanstalten sich abhoben, so wurde ein derartiges Bestreben zum grossen Theil durch den bösen Willen und die ablehnende Haltung zumeist solcher Bahnen vereitelt, deren financielle und Betriebszustände nicht im günstigsten Lichte erschienen. Stillschweigend musste sich der Absender den Reglementen und Vorbehalten der Eisenbahngesellschaften fügen; wehrlos war er der Willkür der Verwaltungen preisgegeben; ohne grosse Aussicht auf Erfolg erhob er seine Reclamationen; nur selten gelang es ihm, Recht zu finden. Unter solchen Umständen war es allein beim Staate gelegen, die Immunitäten der Bahnen zu durchbrechen; er hatte das Recht, die Pflicht und die Macht, den Uebelständen abzuhelfen. Wenn er nun diese seine Macht in etwas rigoroser Weise fühlbar macht, so ist dies als eine aus den geschilderten Ursachen leicht zu erklärende Folge anzusehen.

Wir beschränken uns darauf, die gedachten Bestimmungen über die Haftbarkeit, den Frachtvertrag etc. in ihren Hauptzügen zu analysiren, da es nicht Aufgabe der Zeitungsliteratur sein kann, die Einzelheiten derselben exegetisch und kritisch zu beleuchten. Wir beginnen mit dem Personentransport.

Der Entwurf eines Transportreglementes (Vorlage der Eisenbahnverwaltungen an den Bundesrath) setzt die Supplementtaxe für diejenigen Personen, welche ohne Billet im Wagen betroffen werden, auf 1 Franken fest. Ein durch Correcturen, Radirungen oder auf andere Weise geändertes oder gefälschtes Billet wird als ungültig zurückgezogen, vorbehaltlich der Anzeige an das Gericht. Nach dem Reglement von 1862 bezahlte derjenige, der kein Billet oder ein unrichtiges hatte, eine Supplementtaxe von 40 Cts. für I., 30 Cts. für II. und 20 Cts. für III. Classe.

Die vorgeschlagene Verschärfung dieses Paragraphen können wir den Eisenbahnverwaltungen bei ihrer erhöhten Verantwortlichkeit in keiner Weise übel nehmen. Nach dem deutschen und österreichischen Reglement muss der Fehlbare sogar die doppelte Fahrtaxe, mindestens aber 2 Thaler (7 1/2 Franken) bezahlen, so dass der schweizerische Reglementsentwurf, mit jenen Vorschriften zusammengehalten, noch sehr milde erscheint. Nicht so bei den Anordnungen über die Haftpflicht.

Das schweizerische Transportreglement vom 15. März 1862, das deutsche und österreichische Reglement enthalten folgende übereinstimmende Regel: „Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltungen. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.“ Das neue Gesetz annullirt diesen Paragraphen. Bei verspätetem Abgang eines Zuges, für welchen der Reisende sein Billet gelöst hat, ist dieser, falls die Verspätung mehr als eine halbe Stunde beträgt, berechtigt, die Rückzahlung des Fahrgeldes gegen Rückgabe des Billets zu verlangen; hat er in Folge Verspätung den Anschluss verfehlt, so kann er, vorausgesetzt, dass er im Besitze eines directen Billets ist, die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge fordern und, wenn dies nothwendig erscheint, die Gültigkeitsdauer des Billets verlängern lassen. Die nämlichen Ansprüche hat der Reisende, der in Folge verfrühten Abganges des Zuges, für den er ein Billet gelöst hat, nicht befördert worden ist. Reisende mit directen oder Retourbillets, welche in Folge Zugsverspätung den Anschluss verfehlen oder um mehr als eine Stunde der fahrplanmässigen Zeit zu spät am Bestimmungsorte angelangt sind, haben das Recht der freien Rückfahrt mit dem nächsten (auch Schnell-) Zuge und Anspruch auf Ersatz des ganzen bezahlten Fahrgeldes; bei Verspätungen um mindestens eine Stunde ist Reisenden mit Retourbillets die Gültigkeitsdauer derselben um einen Tag zu verlängern. Ausserdem sind die Reisenden in allen den erwähnten Fällen der verspäteten Abfahrt oder Ankunft eines Zuges befugt, den Ersatz der ihnen in Folge davon erwachsenen nothwendigen Auslagen und wenn Arglist oder grobe Fahrlässigkeit Seitens der Eisenbahn vorliegt, den Ersatz eines weitergehenden Schadens zu verlangen. Wenn höhere Gewalt die Ursache der Verspätung ist, haben die Eisenbahnen nur die Verpflichtung, die Gültigkeitsdauer der Billets zu verlängern.

Für Verletzungen und Tödtungen auf den Eisenbahnen ist in der letzten Session der Bundesversammlung ein eigenes Gesetz durchberathen und beschlossen worden. Für Beschädigung oder Verlust von Handgepäck, welches der Eisenbahn nicht zum Transport aufgegeben worden ist, findet nur im Falle nachgewiesener Verschuldung u. dgl. die Haftpflicht statt. Ausserordentlich lästig für die Eisenbahnen ist die Bestimmung, dass für aufgegebenes Gepäck, das nicht mit dem Reisenden am Bestimmungsorte angelangt ist, also vielleicht nur überführt worden ist, sofort 15 Franken per Kilogramm ersetzt werden müssen; dabei ist dem Reisenden nicht das Recht genommen, noch eine höhere Entschädigung zu beanspruchen. Im Uebrigen gelten bezüglich des Schadenersatzes in der Hauptsache die Bestimmungen über die Haftpflicht beim Gütertransport, die wir im nächsten Artikel behandeln werden. M.

(Schluss folgt.)

\* \* \*

### Die Lage der deutschen Eisenbahnen.

Der Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, Geh. Commercienrath Mevissen hat in seinem Bericht an die Generalversammlung die Lage der deutschen Eisenbahngesellschaften im Allgemeinen berührt und wir entnehmen demselben einige Notizen mit Benutzung des Auszuges d. Z. d. V. d. E.

Zur Orientirung schalten wir ein, dass die Rheinische Eisenbahn eine Länge von 838 Kilom. hat, wovon 334 zweispurig. Das Anlagecapital beträgt pro Kilometer Fr. 400,000. Von Locomotiven entfallen eine auf zwei Kilometer, von Personenzugwagen einer auf 1,3 Kilometer, die Anzahl der Plätze der Personenzugwagen pro Kilometer ist 32,7, von Gepäckwagen kommt einer auf 4,55 Kilometer, Güter- und Viehwagen sind 12,4 Stück pro Kilometer vorhanden.

Während die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit Ausnahme der Kriegsjahre 1866 und 1870 seit 25 Jahren eine reguläre Steigerung ihrer Einnahmen um jährlich 10% constatirte, ergab das Jahr 1874 einen viewohl kleinen Rückschritt gegen 1873 und wenn für das laufende Jahr die Einnahmen stabil bleiben, wird man sich zufrieden geben müssen. Diese Erscheinung der Rheinisch-Westphälischen Eisenbahnen documentirt den Druck, der auf der Industrie und insbesondere auf der für