

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Das neue schweiz. Transportreglement  
**Autor:** M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3851>

### 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:** 23.01.2026

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

sont celles d'Hauteville et de Villebois, appartenant à une société dont le siège social est à Lyon et le directeur M. Farnoux. Ces 2 carrières sont d'une extrême richesse, très bien exploitée de sorte qu'elles peuvent suffire très rapidement à tous les besoins de Genève, Lyon etc. etc., villes où l'on construit cependant beaucoup depuis quelques années. La gare de ces carrières est Ambérieux sur la ligne de Lyon à Genève.

La roche d'Hauteville est un calcaire très dur, d'un grain très fin et très régulier, d'une couleur claire tirant sur le jaune. Elle se poli comme le marbre.

La roche de Villebois ressemble à celle d'Hauteville, mais est moins jaune et moins fine. Les blocs fournis atteignent des dimensions très considérables. Ces carrières nous ont offert dernièrement des blocs de mètres 2. 40 de côté sur 60 cm. d'épaisseur pour bassins de pressoirs; des dalles de mètres 3.80/2.40 et 22 cm. d'épaisseur à frs. 27 le mètre<sup>2</sup>. Pour de gros cubes voici les prix faits aux architectes à Genève: Villebois fcs. 105 — 110 le mètre cube avec moulures et 70—80 frs. sans moulures Hauteville ... ... ... ... 120—130

D'après des expériences faites au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris voici ce que les pressions moyennes par c/m.<sup>2</sup> ont produit.

	Hauteville	Villebois
Kilogrammes par centimètre carré		
Les premières fissures	747	407
L'érasement	912	654
Poids du mètre cube	2740	2650

A Divonne sur la frontière du canton de Vaud il y a une roche ressemblant beaucoup à celle d'Hauteville. Elle est un peu moins chère mais les commandes sont beaucoup moins bien exécutées.

Aussi sur la ligne de Lyon à Genève, pas loin de Bellegarde, à Seynelle se trouve une pierre blanche, ressemblant à la craie qui a été beaucoup employée il y a quelques années, mais on y a renoncé.

Pour les marches d'escalier, plateaux de balcons etc. on emploie beaucoup un grès gris, fort dur venant de Bonneville, Haute Savoie, sur la route de Genève à Chamonix (Mr. Perrody, propriétaire).

Enfin les carrières d'Ostermundingen nous envoient beaucoup de mélasse.

Les carrières d'Ostermundingen ont exporté:

	en 1873	en 1874		
Tonnes	mètres cubes	Tonnes	mètres cubes	
Pour la Suisse	19620,1	8830	22701,2	10215
Divers endroits	7891,7	3550	4957,2	2245
Total	27511,8	12380	27658,4	12460
Pour Genève	5826,0	2620	9961,4	4482

Le grand hôtel National, le nouveau théâtre, la Banque du commerce et beaucoup d'autres bâtiments sont construits en pierres d'Ostermundingen.

Les carrières de St Triphon dans le canton de Vaud envoient du marbre noir, et Monthey en Valais du granit.

#### Das neue schweiz. Transportreglement.

##### IV.

Der vom Versender eines Gutes der Eisenbahnverwaltung zu übergebende Frachtnachweis ist von dem bis jetzt üblichen Formular wesentlich verschieden. Er muss nämlich zunächst die Angabe enthalten, ob das Gut auf Rechnung und Gefahr des Versenders oder Empfängers reise. Mit dieser Einrichtung soll es möglich werden, den verschiedenen, in der Schweiz geltenden Anschauungen, die sich entweder an den deutschen oder den französischen Modus anlehnen, Rechnung zu tragen. Weiter dürfen in den Frachtnachweis, was vordem nicht der Fall war, die besonderen Abreden und Vorbehalte (Reverse) aufgenommen werden, welche zwischen den, den Frachtnachweisen abschliessenden Parteien getroffen wurden. Sollten jedoch diese Vorbehalte und Vereinbarungen darauf abzielen, die durch das Gesetz normirte Verantwortlichkeit und Schadenersatzverbindlichkeit der Bahnverwaltungen auszuschliessen, so sind sie ohne alle rechtliche Wirkung. Diese Bestimmung ist dem französischen Rechte entnommen, welche sogar für ganz gewöhnliche Frachtführer die Richtigkeit vertragmässiger Beschränkungen der Haftbarkeit aus Frachtnachweisen ausspricht. Dasselbe Prinzip stellt auch der Art. 423 des deutschen Handelsgesetzbuches speciell für die

Eisenbahnen auf, freilich nicht ohne durch eine Reihe von Ausnahmen die Regel fast zu annuliren.

Fehlt auf dem Frachtnachweis die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandstation denjenigen Weg, der ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint. Die Eisenbahn muss bei dieser Wahl mit der Sorgfalt eines Sachwalters, eines negotiorum gestor, zu Werke gehen und ihre Haftbarkeit ist dieselbe, wie wenn der Weg vom Versender vorgeschrieben worden wäre. Die im deutschen Betriebsreglemente enthaltene Bemerkung, dass die Versandstation „auf Gefahr des Versenders“ zu wählen hat, wurde absichtlich weggelassen, um nicht die Missdeutung aufkommen zu lassen, welche das deutsche Gesetz erfahren hat, dass nämlich der Versender bei Nichtangabe des Transportweges vertretbare Zufälle ebenso wie force majeure zu tragen habe.

Der Art. 12 des neuen Transportgesetzes führt das bisher im Binnenverkehr nicht übliche seerechtliche Institut des Connossements, Verpflichtungs- oder Ladescheines ein. Dieser ist ein eigentliches Inhaberpapier. Der formell legitimirte Inhaber einer solchen Urkunde, aber nur dieser, besitzt ein ganz eigenes Forderungsrecht gegen den Frachtführer. Die Haftpflicht des letzteren ist viel weitgehender als beim Gepäcktransport; bei letzterem überträgt die Eisenbahn einfach demjenigen, der einen Gepäckschein abgibt, das darauf verzeichnete Gepäck; sie hat nicht dafür zu stehen, ob der Vorzeiger des Gepäckscheines der wirkliche Aufgeber oder sein Mandatar ist oder ob er sich durch Missbrauch in den Besitz desselben gesetzt hat; nur wenn der offenbar dringende Verdacht eines Verbrechens vorliegt, hat die Transportanstalt im Interesse des Reisenden das Gepäck vorzuhalten. Anders beim Ladeschein. Der Besitzer eines solchen muss sich in aller Form legitimiren, dass er berechtigt sei, die Herausgabe der Güter zu verlangen. Der Ausstellung eines Ladescheines liegt die wohlüberlegte Absicht der Interessenten zu Grunde, ein von den unterliegenden Verhältnissen zwischen dem Absender und Frachtführer unabhängiges Forderungsrecht des im Ladeschein genannten oder sonst durch denselben legitimirten Empfängers gegenüber dem Frachtführer in's Leben zu rufen. Der Ladeschein ist für den Frachtführer verbindlich, sein Inhalt begründet daher für den Erwerber eine unwiderlegbare Rechtsvermutung. Ueber das mittelst Ladeschein zur Beförderung aufgegebene Gut kann Niemand verfügen als der Inhaber, auf dessen Namen das Connoissements ausgestellt ist, oder an dessen Ordre der Schein lautet; im letzteren Falle muss er Giro's wie ein Wechsel enthalten; schliesst die ununterbrochene Giroreihe mit einem Blancoindossament, so liegt in dem blossen Besitze schon der Nachweis des Erwerbers. Mittelst dieser Einrichtung soll es dem Absender möglich werden, ebenso wie beim maritimen Verkehr durch Veräußerung des Versicherungsscheines, den Werth der in demselben verzeichneten Güter ganz oder theilweise als Kaufpreis oder pfandrechtlichen Vorschuss von Jemandem beziehen zu können, der die Güter selbst noch gar nicht gesehen hat, aber aus dem Ladeschein ersieht, dass sie existieren und zu einer bestimmten Zeit an den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger ausgeliefert werden müssen.

Von der Ausstellung eines Ladescheines muss wie von allen Begleitpapieren auf dem Frachtnachweis Vormerkung genommen werden. Ueber die Nothwendigkeit und Einrichtung solcher Papiere muss die Bahnverwaltung auf Befragen des Absenders Auskunft ertheilen, ja ihn sogar unaufgefordert auf hieher bezügliche Irrthümer aufmerksam machen, widrigenfalls sie die aus der wissenschaftlichen Verabsäumung dieser Pflicht entspringenden Strafen und Schäden sich selbst zu Lasten zu schreiben hat. Das deutsche und österreichische Reglement übertragen diese Verpflichtungen sämtlich auf den Absender; dessgleichen haben dort die Bahnverwaltungen, entgegen den Vorschriften unseres Gesetzes, die polizeiliche oder steuer- und zollamtliche Prüfung nicht selbst vornehmen zu lassen, sondern sie können dies einem Spediteur übertragen, wenn im Frachtnachweis nicht eigens eine Mittelperson genannt ist.

Eine die Eisenbahnen onerirende Norm ist auch die, dass der Absender nur dann für die Folgen mangelhafter Verpackung einzustehen hat, wenn ein diesbezüglicher Vorbehalt in den Frachtnachweis aufgenommen und der Absender davon in Kenntniß gesetzt worden ist. Die deutschen und österreichischen Bahnen sind in dieser Beziehung in Folge einer minder prägnanten Fassung ihrer Reglemente, ganz abgesehen von den dehnbaren Paragraphen der dort geltenden Handelsgesetze, viel weniger belästigt. Man konnte eben in der Schweiz das Interesse des Publicums mehr wahrnehmen, zumal man nicht Rücksichten auf Staatsbahnen oder staatliche Zinsengarantien für die Transportanstalten zu nehmen nothwendig hatte, wie anderwärts. Nicht

ohne Grund hat man das Gesetz blos auf Eisenbahnen und nicht auch auf die zweitgrösste Transportanstalt, die Post, ausgedehnt. Diese ist freilich Bundessache. — Damit wollen wir nun keineswegs das vorliegende Gesetz verdammen, wir wollen damit nur sagen, dass, was für den Einen als Rechtf erkannt wird, auch auf den Andern als billig angewendet werden soll.

\* \* \* (Schluss folgt.) M

### Die Fusion der Westbahnen mit der Jura-Bern-Bahn.

Das Protocoll über die Sitzung der Bankabgeordneten, welche am 31. Juli in Bern zur Besprechung der Betriebsfusion der schweiz. Westbahnen und Jura-Bernbahn stattfand, lautet:

Vertreten waren auf dieser Conferenz:

Die Banque cantonale vaudoise von Herrn Cottier, Director.  
Die Union vaudoise de crédit von Herrn Curchod, Director.  
Die eidgen. Bank von den Herren Stämpfli und Largin.  
Die Berner Kantonalbank von den Herren Aebi und Henzi.  
Die Firma de Pury & Comp. von Herrn de Pury.  
Die Basler Handelsbank von Herrn Gysin.

Die Solothurner Bank von Herrn Wilh. Vigier und  
Die Bank von Zofingen von Herrn Director Rüegg.

Herr Stämpfli führte den Vorsitz. Herr Elie Ducommun war Secretär. Die Sitzung begann 10 1/2 Uhr im Gebäude der eidgen. Bank.

Herr Stämpfli setzte die Sachlage auseinander, indem er an die böse Lage erinnerte, in welche die schweiz. Eisenbahn-gesellschaften in Folge der Streitigkeiten und der Concurrenz, die sie, sei es beim Bau, sei es beim Betrieb der Linie aus-einandergebracht, sich gebracht hätten. Der Moment scheine gekommen, wo das Schädliche, das für die finanziellen Interessen des Landes in diesen Concurrenzen liege, aufhören soll. Auch habe, da die Suisse Occidentale genöthigt sei, ein neues Anleihen von 16 Millionen aufzunehmen, der Gedanke sich sofort geltend gemacht, das Project einer Betriebsfusion dieser Gesellschaft mit der Jura-Bern-Luzernbahn anzustreben, um so mehr als diese Fusion geeignet zu sein scheine, eine finanzielle Operation wie die angestrebte, zu erleichtern. Es handle sich darum, zu untersuchen, was für Chancen des Gelingens die Emission eines Anleihens habe, gegründet 1) auf eine wahrscheinliche Vermehrung der Einnahmen der Suisse Occidentale, 2) auch eine eventuelle Reduction der Ausgaben, endlich 3) handle es sich darum, sich zu vergewissern, dass die 16 Millionen für die Bedürfnisse der Gesellschaft genügen. — Der Präsident eröffnet also eine allgemeine Discussion zunächst über die Eintretensfrage.

Herr Philippin, Repräsentant der Suisse Occidentale gibt genaue Mittheilungen über die verschiedenen in Discussion gesetzten Punkte und constatirt insbesondere, dass die Summe von 16 Millionen vollständig für die Bedürfnisse, welche zu befriedigen seien, hinreiche, und dass in der That Verhältnisse vorliegen, welche eine Vermehrung des Verkehrs auf dieser Linie sicher stellen, und eine Verminderung gewisser Ausgaben, so z. B. in Bezug auf die Ersetzung des festen und rollenden Materials in sichere Voraussicht nehmen lasse. Detaillierte Aufklärungen werden ferner gegeben über die Hülfsmittel, über welche die Suisse Occidentale verfügen würde, um für Zinsen und Amortisation der neuen Obligationen einzustehen.

Ohne Opposition wird Eintreten beschlossen, natürlich immerhin unter Vorbehalt der Grösse der Theilnahme jeder der vertretenen Banken, sowie unter Vorbehalt der Ratification durch die betreffenden Institute. — Man tritt also auf die Discussion der einzelnen Artikel ein, wie sie in einem vorläufigen Entwurf den hier vertretenen Banken vorgelegt worden waren. — Folgende Bestimmungen wurden alsdann angenommen unter Vorbehalt der Verständigung mit der Gruppe der Pariser Banquiers:

1) Der Anleihecontract wird in Kraft treten nach der definitiven Ratification des Betriebsvertrages zwischen der Suisse Occidentale und Jura-Bernbahn vom 24. Juli 1875.

2) Das Anleihe wird ausgegeben in Obligationen zu Fr. 400, rückzahlbar zu Fr. 500 inner 70 Jahren nach einem diesem Vertrage beizufügenden Amortisationsplan.

3) Diese Obligationen werden einen Zins von Fr. 24 per Jahr abwerfen, zahlbar in zwei Halbjahrs-Coupons, am 1. April und 1. October;

in der Schweiz auf den Plätzen Lausanne, Genf, Neuenburg, Bern, Basel, Zürich und St. Gallen;

in Frankreich in Paris und wenn nötig in Lyon.

Die Rückzahlung erfolgt an denselben Plätzen.

4) Die specielle Sicherung, die diesen Anleihen gegeben wird, im gleichen Rang mit der Garantie für das Anleihe von Fr. 22,700,000, von 1871 bis 1873, besteht in Folgendem:

a) Erste Hypothek auf die Transversalbahn Freiburg-Payerne-Yverdon, 51 Kilometer.

b) Hypothek zweiten Ranges auf das übrige Netz der Westbahnen, nämlich

1) die alte Westbahn, Genfer Grenze, Morges-Yverdon-Vaumarcus und Morges-Lausanne, Walliser Grenze bei St. Moritz 150 Kilom., schon verpfändet in erster Linie für Fr. 31,114,800 am 30. Juni 1875, auf eine für Fr. 32,000,000 genommene Hypothek.

2) Franco-Suisse, 72 Kilom., verpfändet in erster Linie für Fr. 13,839,000 am 30. Juni, Nominal-Capital (Rückzahlung: Fr. 19,029,450) für 34,599 Obligationen zu Fr. 550.

3) Lausanne-Freiburg-Berner Grenze und Genf-Versoix, 99 Kilom., in erster Linie verpfändet für Fr. 20,300,000.

4) Longitudinalbahn (Broye) von 64 Kilom., in erster Linie verpfändet für Fr. 4,240,000 Nominalcapital; Fr. 5,300,000 Rückzahlungscapital.

c) Die ersten reservirten Hypotheken, das Anleihen von 1871—1873, verbunden mit dem Anleihen von 16 Millionen, das den Gegenstand dieses Vertrages bildet, gehen allen Anleihen und Schulden, die in der Folge von der Gesellschaft auf die genannten Linien gemacht werden, vor. In Bezug auf diesen Art. 4 ist verstanden, 1) dass vor der definitiven Ratification der Convention die juristische Lage der Gläubiger der Franco-Suisse, welche die Conversion ihrer Titel nicht angenommen haben, abgeklärt werde; 2) dass, wenn die Linie Jougne-Eclépens zur Suisse Occidentale gehören wird, diese zu keiner neuen Verpfändung dieser Linie ihre Zustimmung geben wird, ausgenommen die Generalhypothek des ganzen Netzes zu Gunsten des Anleihens der 16 Millionen, welches den Gegenstand der gegenwärtigen Berathungen bildet, und der früheren Anleihen der Suisse Occidentale von Fr. 22,700,000.

5) Nach Abzug der Betriebskosten von dem Bruttoertrag der genannten Linien, mit inbegriffen die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten, Zinsen und Amortisation des Anleihens von jedem Jahr, und nach Abschreibung von Fr. 50,000 per Jahr für den Reservefonds der alten Anleihen der Westschweiz, bis dieser Fonds die Summe von 1 Million erreicht haben wird, Zins mit inbegriffen, wird vor Allem aus für den Unterhaltungsfonds der Linie jährlich die Summe von Fr. 1000 per Kilom. bei Seite gelegt. Dieser Fond wird besonders verwaltet, in untrüglich sichern Titeln angelegt, deponirt bei der waadtländischen Cantonalbank, nachdem mit dieser vereint die Auswahl getroffen worden ist, und die Zinsen werden jährlich dem Capital beigefügt.

Es werden keine Zinsen oder Dividenden höher als 5 Proc. für die privilegierten Actien und keine Dividenden für die alten Actien bezahlt, bevor dieser Fonds die Summe von Fr. 5,000,000 erreicht haben wird. Jedesmal, wenn aus irgend welchem Grunde der Erneuerungsfonds unter die Zahl von Fr. 5,000,000 gefallen sein wird, wird er nach eben ausgeführtem Massstab wieder ergänzt. Sobald dieser Fonds die Summe von Fr. 5,000,000 erreicht haben wird, hat die Gesellschaft die freie Verfügung über den Ertrag des genannten Fonds.

6) Die Gruppe des schweiz. Syndicats behält sich das Recht vor, für die erste Periode, verfallend mit Ende 1878, zwei Delegirte zu ernennen, zur Controle und Verification der genauen Ausführung der Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages, und um zu diesem Zwecke jeden Augenblick Einsicht zu nehmen von allen Büchern, Acten und Correspondenzen. Die Kosten für diese Delegirten werden von der schuldnerischen Gesellschaft getragen.

7) Die Zahlungen finden an Orten, welche die Gesellschaft bezeichnen wird und auf ihre Kosten statt:

4 Mill. am 1. Oct. 1875,

4 Mill. am 1. Dec. 1875,

4 Mill. am 1. Febr. 1876,

4 Mill. am 1. April 1876.

Die Cursdifferenz wird auf die erste Zahlung reducirt. Der Zins zu 6 Proc. per Jahr auf die obigen Zahlungen wird reducirt bis zum 1. April 1876.

Die Zahlungen können anticipirt werden unter Gutschreibung eines Disconto von 5 Proc. per Jahr.

Die definitiven Titel werden ausgehändigt gegen die letzte Bezahlung am 1. April 1876.

8) Die Gesellschaft wird zunächst dem Syndicat Certificate provisorischer Obligationen einhändigen und alsdann progressiv mit der vollständigen Einzahlung, definitive Obligationen. Die Anfertigungs- und Stempelkosten für die Titel trägt die Gesellschaft.

Betreffend Art. 9 werden die Repräsentanten der Banken sich noch verständigen. Vor Allem aus ist wohl verstanden, dass die Zahlverhältnisse, welche in der Conferenz heutigen