

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 26

Anhang: Beilage zu Nr. 26
Autor: [s.n.]

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>

Randbemerkungen zum Entwurfe des neuen schweizerischen Transportreglements.

(Schluss.)

Die eidgen. Commission zur Berathung dieses Entwurfes hat am 18. November ihre Berathungen beendigt und dabei eine Reihe von Bestimmungen des Entwurfes modifizirt; so dass zu hoffen bleibt, es möchten jene Arbeiten nicht ganz unnütz gewesen sein, vielmehr im definitiven Reglement volle Berücksichtigung finden. Wenn schon in jener Commission den

Herren: Hans Roth von Zürich,

Eduard Preiswerk von Basel und

J. Jolimay von Genf

als Vertreter des Handelsstandes gegenüber den 14 Vertretern der Eisenbahnverwaltungen eine schwierige Stellung angewiesen worden war, so befürchten wir, — wol nicht mit Unrecht — dass die verdienstvollen Bemühungen jener Herren durch die weitere Behandlung, welcher der Entwurf noch unterzogen werden soll, in ihrer Wirkung wieder theilweise in Frage gestellt werden. Das Departement in Bern wird nämlich den Entwurf den Arbeiten und Beschlüssen der eidgen. Commission entsprechend neu redigiren, den so veränderten Entwurf dann einer Dreiercommission von Eisenbahndirectoren zur Begutachtung vorlegen und dann dem Bundesrath zur endgültigen Besprechung, Berathung und Sanction übermitteln.

Dieser Gang der Dinge mag allerdings im Interesse der Bahnverwaltungen, nicht aber des Handelsstandes liegen, und wir wollen es deshalb unternehmen, diejenigen Punkte des Entwurfes noch zu berühren, in welchen wir eine Besserung erwarten.

Die Beförderung von Gütern insbesondere gibt zu einigen Bemerkungen Anlass.

Eine hergebrachte Bestimmung der Betriebsreglemente bezieht sich auf das Zulassen von Gütern mit mangelnder oder ungenügender Verpackung, (§ 72 und 89), eine Bestimmung, in welchen eine grosse Willkür der Verwaltungen sich breit machen kann; denn es darf nicht übersehen werden, dass das Urtheil über die Verpackung schlechthin den Schuppenarbeiten überlassen und damit denselben ein bequemer Weg eröffnet ist, sich einer grössern Sorgfalt beim Verlad und Umlad zu entheben. Einestheils kann sich der Versender einer Waare unmöglich dem Urtheile des Schuppenpersonales über die Zweckmässigkeit einer Verpackung preisgeben, anderntheils haben die Verwaltungen ja immerhin ein Mittel, sich für solche Fälle vor der Haftung zu schützen, es ist der in demselben § 89 vorausgesehene Revers. Ueber die Mangelhaftigkeit der Verpackung im Streitfall einen gemeinschaftlich anzurufenden Sachverständigen entscheiden zu lassen, wäre in den meisten Fällen zu schwerfällig.

Allein auch der Revers selbst bedarf einiger Erwägungen. Wer schon selbst auf Güterexpeditionen thätig war, der weiss, wie mit dem Revers oft ein eigentlicher Unfug getrieben wird, und wie sich eine bequeme Nutzbarmachung desselben oft bis in die höhern Organe der Verwaltung geltend macht. Bei einer Reclamation frägt es sich in erster Linie: „Ist ein Revers vorhanden oder nicht?“ und oft ist der Revers gleichbedeutend mit der Enthebung von aller Verantwortlichkeit. Die Reverse sind meistens ganz allgemein gehalten und hier liegt der Uebelstand! Der Entwurf sagt nun, dass in dem Revers die Mängel der Sendung speziell bezeichnet werden müssen. Es sollte nun aber auch verlangt werden, dass ein Revers, welcher allgemein gehalten ist, geradezu ungültig sei, ebenso ein Revers, welcher der Beschaffenheit der Sendung widerspricht, so zwar, dass er Beschädigungen oder Mängel verzeichnet, welche an dem Gute gar nicht vorhanden sind. Allein hiernach wird in dieser Frage Ordnung geschaffen und der Versender genügend geschützt.

Im Tarifwesen könnte wenigstens ein Bischen Ordnung erwartet werden, wenn das Reglement vorschreibe, dass, sobald eine grössere Zahl Ergänzungen oder Abänderungen der Tarife stattgefunden haben, die Bahnverwaltungen gehalten seien, eine neue zusammenhängende Ausgabe der Tarifsätze und Waaren-classificationen zu veranstalten. Es wäre dies ein Bischen Ordnung, eben nur der aller bescheidendste Wunsch!

Bei gebrechlichen Waaren fällt, nach dem Wortlaut des Entwurfes, die Gewährleistung für unversehrten Transport weg, sobald die Sendungen nicht mit den gebräuchlichen Zeichen versehen waren. Es sollte hier doch nicht zu absolut gesprochen werden: Wenn ein besonderes Verschulden der Ver-

waltung vorliegt, so sollte sie doch trotzdem haftbar gemacht werden können.

§ 99 sucht die Transportfristen für Anschluss- und Zweiglinien auszudehnen, und zwar so, dass den Verwaltungen überlassen bleibe, über den Begriff der Anschluss- und Zweiglinien eine massgebende Meinung zu fassen. Das Urtheil hierüber dürfte jedoch richtiger dem Bundesrath zustehen, so zwar, dass — wenn bei Anschlüssen von Zweiglinien die Notwendigkeit einer Verlängerung der Lieferzeit in Folge des Umladens u. s. w. sich herausstellt — der Bundesrath auf motivirtes Ansuchen einer Gesellschaft hierüber entscheiden würde.

EBenso kann nur der Bundesrath eine Verlängerung der Lieferzeit für Güter, die zu ermässigten Taxen befördert werden, sowie Zuschlagsfristen in ausserordentlichen Fällen gewähren, so dass die § 101 und 102 des Entwurfes einigermassen modifizirt würden.

Bei Ablieferungshindernissen soll der Absender mit thunlichster Beschleunigung in Kenntniß gesetzt werden. Eine Vernachlässigung solcher Anzeigen sollte nicht mehr vorkommen, widrigenfalls die Verwaltung für alle Folgen aufzukommen hat. Der § 109 soll aber präziser gefasst sein.

Der Entwurf berechtigt die Bahnverwaltungen, bei grossen Güteranhäufungen, durch welche der geregelte Verkehr gestört oder unmöglich gemacht wird, für die betreffende Station die lagerzinsfreie Zeit einzuschränken und die Lagergelder zu erhöhen. Es können auch beide Mittel gleichzeitig angewendet werden. Es kommt nämlich im Verkehre vor, dass gewisse Stationen ihre „Saison“ auch im Gütertransport haben; regelmässig kommt eine Zeit, wo die Schuppenräumlichkeiten für eine kürzere oder längere Dauer nicht mehr ausreichen, z. B. im Getreidetransport oft kleineren Stationen, in deren Umgebung sich einige Mühlen befinden. Es frägt sich nun, ist die Verwaltung verpflichtet, ihren Schuppen dem Verkehre gemäss zu erweitern, oder können anderseits die betreffenden Waarenempfänger genötigt werden, zur Unterbringung ihrer Sendungen besondere Lagerhäuser zu errichten, oder ihre Fuhrmen in fast unmöglichster Weise zu verstärken? Das sind jedenfalls Fragen, deren Beantwortung nicht den Verwaltungen, wohl aber dem Bundesrath zusteht. Es ist ja bekannt, dass eine Anzahl von Stationen — auch niedern Ranges — durchaus zu klein sind und dass auf denselben nahezu permanente „Güteranhäufungen“ stattfinden, denen durch Erhöhung der Lagergelder abzuholen allerdings bequemer sein mag, als durch Erweiterung des Schuppers. Solche Missstände dringen eben nur selten bis zu den Ohren der obersten Landesaufsichtsbehörde, so dass wir sie an diesem Orte nicht überschauen dürfen.

Die Beschränkungen der Haftpflicht (§ 125) bieten Anlass zu mehreren Bemerkungen.

Den Bahnverwaltungen wird das Zugeständniss gemacht, bei einer 200 Kilometer übersteigenden Transportstrecke den zulässigen Gewichtsmangel bei trockenen Gütern für die ganze Transportstrecke bis zu 2% im Winter und 3% im Sommer, bei nassen Gütern bis zu 3% im Winter und 4% im Sommer erhöhen zu dürfen. Es findet sich diese Bestimmung weder in dem deutschen, noch im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement, wol aber in dem französischen Gesetzen; allein wir haben keine Ursache, diese französischen Auffassungen der Haftpflicht der Bahnen in unser Reglement zu übertragen; wir erwarten vielmehr die Streichung dieses Passus von § 125 des Entwurfes.

Aehnlich verhält es sich mit der „aussergewöhnlichen Leckage“. Auch diese Beschränkung der Haftpflicht sollte einmal aus dem Reglement fortfallen: solche Bestimmungen unterstützen und nähren in hohem Grade die Fahrlässigkeit der Ein-, Um- und Ausladbeamten und gefährden dadurch Sendungen, welche oft noch zu retten sind; aber zugleich sind Sendungen der Art durch ähnliche Bestimmungen der Transportreglemente der Rücksichtslosigkeit der Schuppenarbeiter preisgegeben.

Nicht wesentlich anders verhält es sich mit der Verantwortlichkeit für Gewichtsverluste, Verunreinigung, Vernässung, Zerreissen u. s. w., wenn beispielsweise Felle ohne Emballage in blosser Umschnürung, Cigarren, ferner Schuh- und Fleischwaaren nicht in verschnürter und versiegelter oder plombirter Verpackung, Garne und Gewebe jeder Art ohne angemessene Emballage zum Transport aufgegeben werden.

Solche Einschränkungen der Haftpflicht wirken auf das Bahnpersonal stets sehr disciplinwidrig ein; jeder Arbeiter weiss gut genug, wie weit die Verantwortung der Gesellschaften hierin

reicht, und seine Sorgfalt erstreckt sich folgerichtig auch nur bis an diese Grenze. Man könnte an die einzelnen Beispiele, welche der Entwurf hier berührt, eine Reihe von Bemerkungen knüpfen; allein es sei uns nur die allgemeine Aeußerung gestattet, dass — bei gehöriger und sorgfältiger Instruction des Personals — die volle Verantwortlichkeit der Gesellschaften für solche Sendungen denselben nicht schwer fallen dürfte; es sollen theils besondere Wagen den Zügen mitgegeben, oder in den einzelnen Wagen eine bessere Placirung der Güter angeordnet werden. Jedenfalls sprechen wir den Verwaltungen das Recht ab, die im Handel gebräuchlichen Formen der Verpackung und Emballirung beeinflussen zu dürfen. Wir glauben die Bahnen weit eher verpflichtet, ihre Transportmittel und Einrichtungen so herzustellen, wie die Handelsgebräuche dies erfordern.

Noch sei uns eine Schlussbemerkung erstattet. Die Reclamationen des Geschäftsmannes verursachen bei den Bahnen mehr oder minder eingehende Untersuchungen. Es häufen sich oft die Acten eines einzelnen Falles zu ansehnlichen Stößen; der Reclamant hat jedoch hievon selten auch nur eine Ahnung, wenn nicht die lange Zeitspanne zwischen Anhebung der Reclamation und Erledigung derselben errathen lässt, dass Acten gemacht werden. Es wäre nun unzweifelhaft nicht bloss angenehm, sondern geradezu sehr wünschenswerth, wenn dem Reclamanten — namentlich wenn er abgewiesen wird — ein Einblick in die Untersuchung gegönnt wäre. Den Verwaltungen würde das wenig Mühe verursachen. Es wäre ein Schreiben mehr! Eine Reproduction des Berichtes der Dienststelle, welche den entscheidenden Antrag der letzten Instanz vorlegt.

Damit wären wir am Schlusse unserer Bemerkungen angelangt. Hoffen wir, dass dieselben nicht ungehört in den Lüften verhallen
St.

* * *

„Stummer's Ingenieur.“ Internationales Organ für das Gesamtgebiet des technischen Wissens und Repertorium der hervorragendsten ausländischen Fachjournale. Herausgeber und Redacteur: Josef von Stummer-Traufels. Abonnement: Halbjährlich fl. 10 = 20 Mark.

INHALT von Nr. 103, December 17. — Untersuchungen über die Verunreinigung der Luft durch Abtrittgruben und über die Wirksamkeit der gebräuchlichsten Desinfections-Mittel. — Ueber die Erzeugung von Stabeisen und Stahl aus phosphorhaltigem Roheisen. — Darlington's Patent-Gesteinsbohrmaschine. — Die Trockenlegung der Zürersee. — Literatur. Die Production der Hüttenwerke Preussens im Jahre 1874. — Thomson's Feuerlösch-Apparat für Seeschiffe. — Priestman's Doppelwinde. — Platten-scheere mit rotir. Schneidemesser. — Neue Erscheinungen auf dem Gebiete der technischen und wissenschaftlichen Literatur. — Englischer Wochenbericht. — Oesterreichischer Eisen- und Kohlenmarkt. — Submissions-Resultate.

* * *

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 51, vom 19 December. Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels- Assecuranzwesen (Wien, II., Praterstrasse 47) —

INHALT: Zur Situation des Privat-Eisenbahnsystems. — Das Post- und Telegrafenwesen im Reichsrath. — Die unschädliche Concurrenz im Versicherungswesen. — Die Bilanz der Spediteure. — Asiatische Rechtszustände und die Alchymisten der galiz. Carl Ludwigsbahn. — Die Eröffnung der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

* * *

Der Unterzeichnete tritt mit der heutigen Nummer von der Redaction der „Eisenbahn“ zurück, wird jedoch für die Zukunft regelmässig am Blatte mitarbeiten.

Zürich, den 31. December 1875.

A. Steinmann-Bucher.

Zum Abonnement

empfehlen wir bei Beginn des neuen Jahres folgende Zeitschriften:

Baugewerks-Zeitung. Central-Organ d. deutschen Baugewerken-Vereine. Zeitschrift f. prakt. Bauwesen. Red. Felisch. Jährlich 104 Nrn. Vierteljährlich	4. —
Bauzeitung. allgem. Gegründet von Förster, red. von Köstlin. Jährlich 12 Hefte.	53. 35.
Bauzeitung. deutsche. Organ des Verbands deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine. Red. Fritsch u Büsing. Jährlich 104 Nrn. Vierteljährlich	4. —
Bibliothek, polytechnische. Monatl. Verzeichniss d. in Deutschland u. d. Auslande neu erschienenen Werke a. d. Fächern d. Mathematik u. Astronomie, d. Physik u. Chemie, d. Mechanik u. d. Maschinenbaues, d. Baukunst u. Ingenieurwissenschaft, d. Berg- u. Hüttenwesens. Mit Inhaltsang. d. wichtigsten Fachzeitschriften. Jährlich 12 Nrn.	4. —
Blätter, technische. Vierteljahrsschr. d. deutsch. polyt. Vereines, früher deutsch. Ingeni- u. Architect.-Vereines in Böhmen, red. von Kirn. Jährlich 4 Hefte	16. —
Centralblatt, polytechnisches. Unter Mitwirkung v. Stein u. Hartig. Hrsg. von Schnedermann und Judenfeind-Hülse. 24 Hefte. Halbjährlich	24. —
Civilingenieur, der. Unter Mitwirkung d. Professoren am k. s. Polytechnicum. Hrsg. von Dr. E. Hartig. Jährlich 8 Hefte.	40. —
Dingler's polytechnisches. Journal. Eine Zeitschrift zur Verbreitung gemeinnütz. Kenntnisse im Gebiete der Naturwissenschaft, der Chemie, der Pharmacie, etc. Hrsg. von Zemann u. Fischer. Jährlich 24 Hefte.	48. —
Eisenbahn. Organ d. schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereines. Mit vielen artist. Beilagen. 52 Nrn. Per Semester.	10. —
Engineering, D. A. Polytechnische Zeitung. Unter Mitwirkung der Editors of Engineering Will. H. Maw and James Dredge, v. Mitgliedern d. Genossenschaft deutscher Civil-Ingenieure, d. polytechn. Gesellschaft in Berlin u. vieler Ingenieure und Professoren. Hrsg. v. Dr. H. Grothe. Jährlich 52 Nrn. Halbjährlich	13. 35
Erfindungen u. Erfahrungen, neueste, a. d. Gebiete d. pract. Technik, d. Gewerbe, Industrie, Chemie, d. Land- und Hauswirthschaft. Hrsg. v. Koller. Jährlich 12 Hefte à	80
Haarmann's Zeitschr. f. Bauhandwerker. Hrsg. von G. Haarmann. Jährlich 12 Nrn. Vierteljährlich	3. —
Jahrb. , üb. d. Leistungen u. Fortschritte a. d. Gebiete d. pract. Bau- gewerbe. Jährlich ca. 12 Hefte à	1. 60
Jahrbuch, Berg- und Hüttenmännisches, der k. k. Bergacademien zu Leoben u. Pribram u. der königl. ungar. Bergacademie zu Schemnitz. In Bdn. à 4 Hefte.	14. 90
Jahrbuch über die Erfindungen u. Fortschritte auf dem Gebiete der Maschinentechnik u. mechanischen Technologie. Hrsg. v. F. Neumann. Jährlich 8 Hefte à	1. 60
à 4. —	
20. —	
26. 70	
5. 35	
26. 70	
5. 35	
26. 70	
40. —	
30. —	
20. —	
26. 70	
5. 35	

ORELL FÜSSLI & CO. IN ZÜRICH.