

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 14

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

26. Botschaft und Beschlussentwurf betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Lyss-Zofingen.

28. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)

Bezüglich des Tractandums Nr. 18 wird uns von Bern geschrieben: Bekanntlich lag Anfangs die Absicht ob, für solche Privatbahnen förmliche Concessionen zu ertheilen. Nach mehrfachen Schwankungen ist nun aber das Eisenbahndepartement zu der Ueberzeugung gekommen, dass das eidgenössische Expropriationsgesetz solche Concessionsertheilungen nie zugeben könne und schlägt deshalb vor, für solche Privatgeleise wohl die Berechtigung zu Anschluss u. s. w., nicht aber das Expropriationsrecht aufzustellen. Der Bundesrath wird den Entwurf dieser Tage behandeln, worauf wir dann denselben näher besprechen werden.

Differenzialtarife. Der italienische Gesandte, Herr Melegari, hat beim Bundesrath die Mittheilung gemacht, dass sich die italienischen Bahnen sehr darüber beschwerten, dass die schweizerischen Bahnverwaltungen mit der französischen Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée Verträge abgeschlossen, die der Mont-Cenis-Linie äusserst Abbruch thun. Aus der angestellten Untersuchung ergab sich in der That, dass in Folge vertraglichen Abkommens der Transport von Marseille nach Zürich auf Fr. 50. 25, von Genua-Mont-Cenis-Genf-Zürich aber Fr. 93 88 per Tonne zu stehen kommt, während doch die Linie nach Marseille 40 Kilometer länger ist als die nach Genua. Die schweizerischen Westbahnen haben der Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée bereits den Vorschlag gemacht, für den Mont-Cenis ähnliche Differenzialtarife aufzustellen, und sind zurückgewiesen worden; da aber letztere Gesellschaft die Mont-Cenis-Bahn von Modane bis Culoz betreibt und bis Genf eigenthümlich besitzt, so kann ohne ihre Zustimmung keine wirksame Reduction der Taxen nach Genua stattfinden. Als Motiv für diese absichtliche Schädigung der Mont-Cenis-Linie besteht für die Paris-Lyon-Mediterranée und ihre Contrahenten die Concurrenz mit dem Brenner, zudem durchlaufen die Güter von Marseille weg 263 Kilometer mehr auf der Paris-Lyon-Mediterranée als von Modane weg.

Der Bundesrath konnte sich in diese Angelegenheit nicht mischen, da das Gesetz nur die Maximaltaxen festgestellt wissen will, eine Herabsetzung derselben aber, wie hier, wenn auch nur eine exceptionelle, sicherlich nicht gegen die Interessen des Publicums ist (?) und daher kein Einschreiten der Bundesbehörden motiviren kann. Zugleich wurde aber Hr. Melegari darauf aufmerksam gemacht, dass die italienische Gesellschaft der „Alta Italia“ fast eben so viel zur Umgehung des Mont-Cenis beitrage als die Paris-Lyon-Mediterranée, indem sie die Waaren anstatt nach Modane, über ihr um 100 Meter längeres Geleise nach Peri am Brenner zu lenken wünsche, wo alsdann mit der österreichischen Südbahn Abkommen geschaffen sind, die denjenigen der Schweizerbahnen mit der franz. Gesellschaft ähnlich kommen.

H.

Bern. Der Eisenbahnunfall bei Herzogenbuchsee, wobei ein Bahnangestellter seinen Tod fand, gibt der Regierung Veranlassung, die Bundesbehörde zu ersuchen, dass sie die Centralbahn anhalte, ihren Angestellten die genaue Beobachtung aller vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln von Neuem zur ernstesten Pflicht zu machen und alle in dieser Beziehung begangenen Unterlassungen auf disciplinarischem Wege unnachsichtlich zu ahnden.

In die eidg. Schatzungscommissionen für die Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl, soweit sie im Kanton Bern liegt, ist zum dritten Mitglied Herr Oberförster Manuel in Burgdorf, zu dessen Ersatzmännern die HH. Grossrath Kilchenmann in St. Niklaus und Regierungsstatthalter Petent in Münster; für die Gäubahn als Mitglied Herr Oberförster Schluep in Nidau, als Ersatzmänner die HH. Regierungsstatthalter Rätz in Aarberg und Grossrath Herzog in Langenthal ernannt worden.

Literatur.

Nani, della Responsabilità delle Ferrovie relativamente ai Trasporti (Fortsetzung).

Aus diesen allgemeinen Sätzen leitet der Verfasser im zweiten Theile unter beständiger einlässlicher Rücksichtnahme auf die Gesetzgebungen der übrigen europäischen Länder diejenigen speciellen Bestimmungen ab, welche seiner Meinung nach ein Eisenbahngesetz enthalten sollte, und zwar in einem ersten Capitel für den Transport von Personen, in einem zweiten für den Transport von Sachen. Wir müssen uns auch hier wieder auf Wiedergabe der Vorschläge des Verfassers beschränken.

1) Bezüglich des Ausmasses der Entschädigung im Falle von Tödtung von Personen möchte sich der Verfasser dem deutschen Gesetze anlehnen, jedoch mit den Modificationen, dass die Begräbnisskosten aus der Entschädigungspflicht ausgeschlossen werden, dass das Recht der Entschädigungs-

forderung auf alle Personen ausgedehnt werde, welche von dem Verstorbenen nach gesetzlicher Pflicht alimentirt wurden, dass insbesondere, wenn durch den Todesfall die Alimentationspflicht auf einen Dritten überging, dieser Dritte die entsprechende Entschädigungsforderung stellen könne, es sei denn, dass jene Alimentationsberechtigten in Folge des Todesfalles zugleich auch in Besitz der nöthigen Subsistenzmittel gelangten. Um allen Unannehmlichkeiten derartiger Prozesse zu entgehen, möchte es rathsam sein, zum Voraus bestimmte Entschädigungssummen festzusetzen, den Entschädigungsberechtigten offen lassend, einen allfälligen höheren Anspruch auf dem Rechtswege zu erlangen. Bei Verletzungen sollen nicht nur die Kosten der Krankheit, sondern auch der durch den Unfall verursachte, in Folge gänzlicher oder theilweiser Arbeitsunfähigkeit eintretende materielle Schaden ersetzt werden. Von einem Schmerzensgeld soll abgesehen werden.

Bezüglich Verspätung der Züge soll festgesetzt werden: 1) dass wenn die Verspätung eine gewisse Frist überschreitet, es dem Reisenden freisteht, auf die Mitfahrt zu verzichten und das Fahrgeld zurückzuverlangen; 2) dass Entschädigungsansprüche aus Verspätungen nur insoweit entstehen können, als die Verwaltung dafür einzustehen hat; 3) dass sich dieselben nie auf wahrscheinlichen Gewinn, sondern nur auf durch die Verspätung vertheilte Realisirung eines nachgewiesenermassen sonst sicheren Gewinnes erstrecken können.

2) Annahme der Waaren. Das Gesetz soll ausdrücklich bestimmen, dass die Eisenbahngesellschaften gehalten sind, alle Waaren zum Transporte anzunehmen, ausgenommen solche, die nicht derart verpackt sind, dass sie ohne Schaden transportirt werden können (mit schiedsrichterlicher Erledigung von Streitfällen), und ausgenommen den Fall momentaner Unzulänglichkeit der vorhandenen Betriebsmittel in Nothfällen. — Weder mit Bezug auf die Reihenfolge der Spedition noch mit Bezug auf die Tarife dürfen die Eisenbahnen irgend welche besondere Begünstigungen eintreten lassen, insofern nicht die Natur (schneller Verderb) der zu transportirenden Waaren besondere Rücksichten bedingt. Privatabmachungen bezüglich Tarifiermassigungen sind gesetzlich durchaus zu verbieten.

Ausführung des Transportes. Der Frachtführer im Allgemeinen und die Eisenbahnen haften nach gemeinem Recht in Ausführung der Transporte für Alles, was den Waaren zustoisst, Zufall und höhere Gewalt ausgenommen. Der Begriff des „Unabwendbaren“ ist aber ein sehr unbestimmter und müsste zu vielen Ungerechtigkeiten Anlass geben. Nach dem ganzen System des heutigen Rechtes hängt die Verantwortlichkeit aufs engste mit der Zurechnungsfähigkeit zusammen; es sind zwei correlative Begriffe; wo der eine fehlt, ist auch kein Platz für den andern. So weit Jedem ein Schaden angerechnet werden kann, so weit haftet er; aber keine Linie darüber hinaus. Diese Zurechnungsfähigkeit und damit die Verantwortlichkeit sind nun abstract nicht festzustellen, sondern für die verschiedenen Fälle verschieden. Immer wird die diligenza aber definiert werden müssen als der Inbegriff aller Vorsorgen und Vorsichtsmassregeln, welche die richtige Erfüllung der Verpflichtungen, die der Frachtführer im Transportvertrag übernimmt, von ihm fordert. Darüber hinaus hört die Verantwortlichkeit auf; es tritt die höhere Gewalt ein.

Entschädigung. Es ist notwendig, hier zwischen Frachtgut und Gepäck zu entscheiden. Für Ersteres ist bei Verlust und Beschädigung nach Maassgabe des Preises zur Zeit und am Ort der Uebergabe Entschädigung zu leisten. Letzteres aber wäre bei Verlust nach fixem Satze im Verhältniss des Gewichtes zu vergüten; bei Beschädigung dagegen, wo sich der Betrag des Schadens feststellen lässt, nach Maassgabe des wirklichen Schadens.

Immerhin soll es dem Absender, bei Gepäck und Waaren, erlaubt sein, gegen Bezahlung einer Supertaxe einen Werth zu declariren, der ihm im Schadenfall unverweigerlich ausbezahlt werde. Es können auch Strafklauseln zulässig sein. Ist der Schaden durch Dolus oder grobe Nachlässigkeit herbeigeführt worden, so ist nicht nur der wahre Werth, sondern der gesammte Schaden gut zu machen.

Die Verspätung muss für entschuldbarer angesehen werden, als der Verlust; der Schaden aus Verspätungen ist meist gering. Es wird zwar auch hier bis zum Beweise höherer Gewalt die Schuld der Bahn präsumirt werden; dagegen kann man es mit dem Ausmass der Entschädigung leichter nehmen. Zunächst dürfen nur solche Verspätungen in Betracht kommen, die ein vernünftiges Maass überschreiten; dann soll sich die Entschädigung auf Rückzahlung eines Theiles der Fracht, und zwar nach Maassgabe der Stunden, welche die Verspätung gedauert hat, beschränken, es sei denn, dass ein besonderes Interesse an rechtzeitiger Lieferung versichert worden sei. Dolus und Nachlässigkeit der Gesellschaft machen dieselbe wieder für allen Schaden verantwortlich.

Ausnahmen. Leicht dem Verderb unterliegende Waaren haben bei Beschädigung die Vermuthung gegen sich, dass die Beschädigung ihre Ursache in der Natur der Waare gehabt habe, wobei aber immer wieder dem Absender freistünde, gegen Bezahlung einer besondern Taxe besondere Aufsicht und damit volle Verantwortlichkeit der Bahn sich zu sichern. Für werthvolle Waaren haftet die Bahn nur, soweit ihr Werth declarirt worden. Die Bahn ist von der Verantwortlichkeit für gefährliche Waaren ganz zu befreien, wenn man ihr auch nicht das Recht einräumen will, dieselben zurückzuweisen. Eine Verantwortlichkeit für Handgepäck kann der Bahn nicht obliegen; für Waaren wird in den Fällen, wo ein Begleiter mitfährt oder der Eigenthümer dieselben auf- oder ablädt, die Verantwortlichkeit der Bahn für die Gefahren, wegen deren man den Begleiter mitschickt, für die Gefahren des Auf- und Abfahrens, für die aus unrichtiger Ladung hervorgehenden Schäden dahinfallen. — Besondere Vereinbarungen, durch welche die Bahn gegen Ermässigung der Fracht von der Verantwortlichkeit befreit wird (soweit ihr nicht Dolus nachgewiesen werden kann) sind erlaubt.

Durchgehender Verkehr. Am besten gefällt hierin dem Verfasser der deutsche Entwurf, nach welchem nur die erste Bahn und jene, welche die Waare mit dem Frachtbrief zuletzt transportirte, verantwortlich sind, unter Vorbehalt des Regresses unter sich, während eine zwischenliegende nur dann ins Recht gerufen werden kann, wenn man beweist, dass der Schaden auf ihrer Linie vorgekommen ist.

Verjährung. Die Besonderheit der Eisenbahnen macht eine Abkürzung der gewöhnlichen Verjährungsfristen nöthig. Für Handgepäck, das der Reisende in den Wagen mitnimmt, genügen einige Tage; für solches, welches er der Bahn übergibt, ein Monat. Im Allgemeinen würde Verfasser die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches adoptiren, nach welchen die Festsetzung der Verjährungsfrist den Bahnverwaltungen zusteht.

Durch die neuesten Arbeiten auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung sind die Grundlagen, an welchen Herr Nani seine Kritik übt und seine Erörterungen knüpft, zum guten Theil überholt, welcher Umstand das Buch an Werth verlieren lässt. Als fleissig durchgearbeitete Studie eines in den europäischen Handelsgesetzbüchern und der bezüglichen Literatur sehr belebten Mannes ist dasselbe immerhin lezenswerth, und wird dasselbe insbe-

sondere dem beabsichtigten Zwecke, der italienischen Eisenbahngesetzgebung vorzuarbeiten, wohl dienen.

6. Zum Schlusse haben wir noch zweier neuer italienischer Wochen-schriften, beide in diesem Jahre geboren, zu gedenken.

Die eine ist das in dieser Zeitung schon hie und da citirte: „Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade ferrate“, dessen erste Nummer am 28. Jenner erschien. Dasselbe enthält insbesondere Notizen und längere Berichte über alle unter den Titel öffentliche Bauten fallenden Unternehmungen Italiens, sowie auch Abhandlungen allgemeinen Inhaltes. Es bringt weiter Verzeichnisse der ertheilten Patente und vollständige Listen aller aus-geschriebenen Bauten. Die Zeitung ist sehr gut bedient und kann auch den cisalpinen Ingenieuren wohl empfohlen werden. Aus den im Laufe dieses Jahres erschienenen Aufsätzen führen wir an: Die Erweiterung des Hafens von Genua, Notizen über die Strassengesetzgebung in den verschiedenen Staaten Europa's, das Project einer grossen Gallerie in Rom, die Wasserversorgung von Brescia, von Florenz, die Ueberschwemmungen des Po 1872, über die gegenwärtige öconomische Lage der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, der Canal von Amsterdam, das Gesetz über Expropriationen u. s. f.

Die andere Wochenschrift „L'Economista, Gazzetta Settimanale dei Banchieri, delle Strade ferrate, del Commercio et degli Interessi privati“, in Florenz erscheinend, ist noch neuern Datums, kann sich aber trotz ihrer Jugend den bedeutendsten ähnlichen Wochenschriften wohl an die Seite stellen. In dem ersten Theil, der Parte economica, bringt dieselbe Aufsätze über national-öconomische Fragen, Handelsübersichten; daran schliessen sich Besprechungen neuer literarischer Erscheinungen auf dem Gebiete der Nationalöconomie; es folgen die einschlägigen Verordnungen und Gesetze Italiens, und hieran schliessen sich einlässliche finanzielle, politische und commerciale Wochenberichte, die Wochen-Bilanzen der italienischen Banken, der Banken von Frankreich und England, Coursberichte, Verzeichnisse der Einnahmen der ital. Eisenbahnen, Verzeichnisse sämtlicher Ausschreibungen öffentlicher Bauten, Notizen über Veränderungen in den Handelsregistern, Fallimente etc.

* * *

Chronik.

Die Arbeiten auf der Strecke Arth-Goldau der Arth-Rigibahn haben begonnen.

Das Obligationenanleihen der Tössthalbahngesellschaft, das am 24. zur Zeichnung aufgelegt wurde, sei noch am gleichen Tage überzeichnet worden.

St. Gallen. Im „St. Galler Tagblatt“ wird die Generaldirection der V. S. B. ersucht, mit dem um 8 Uhr früh nach Wyl abgehenden Güterzug auch Personen zu befördern, da man mit dem um 6 Uhr abgehenden Zuge zu früh für die Geschäfte in Wyl anlange.

Unfälle.

Rorschach-Heiden. Am 24. September wurden zwei Arbeiter verschütet und schwer verletzt; für das Aufkommen des Einen soll wenig Hoff-nung sein.

Berichtigung. Der in letzter Nummer gemeldete Brand hat in der Waggonfabrik Bern, nicht in derjenigen zu Freiburg, stattgefunden.

Tarife.

Nordostbahn. Zweiter Nachtrag zum schweiz.-österr.-ungar. Transittarife vom 1. Februar 1874, mit Reglementsänderung und Specialtarif für Fass-dauben zwischen Genf und diversen Stationen der österr. Staatseisenbahn — ab 1. October.

Nordostbahn. Erster Nachtrag zum Tarif für lebende Thiere zwischen Waldshut und Stationen der Nordostbahn einerseits und Stationen der V. S. B. andererseits — ab 10. October.

Zinszahlungen.

Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen. 50 Fr. pr. Actie — ab 1. October.

Zahl der Actien	Parir Curs	Ein-bez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Curs
					1872	1873	
					0/0	0/0	20. — 27. September.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*)	490G.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	610G.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	—	577 1/2—572 1/2G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	506 1/4 505G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	590G.
18,584	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	—	—	572 1/2G.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1280G.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	400—420G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,00	1,00	147—148G.
28,000	500	200	„ privilegiées . . .	1. Juli	—	—	511—512G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*)	490G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			„ Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	235—237 1/2G.
4,800	500	500	Locom.-u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	400—395 3/4B.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell-schaft Neuhausen . .	1. Octbr.	12	10	621 1/4G.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	—
3,000	500	500	Eisenbahnmatt.-Fabr. Bern	1. April	5	0	350B.

*) Bauzinsen.

Recettes des Chemins de Fer Suisses.

Dénomination de la Société et de la Ligne	Longueur exploitée		Période	Recettes totales			Recettes par kilomètre		
	1874	1873		1874	1873	Différence	1874	1873	Différence
	Kil.	Kil.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Nordostbahn									
Engeres Netz	213	213	1 — 31 Août	968,000	918,110	+ 49,890	4,544.60	4,310.38	+ 234
			depuis 1 Janvier	6,160,452	6,028,450	+132,002	28,922.29	28,302.56	+ 620
Zürich-Zug-Luzern	64	64	1 — 31 Août	185,500	189,969	— 4,469	2,898.43	2,968.26	— 70
			depuis 1 Janvier	844,894	849,186	— 4,292	13,201.44	13,268.51	— 67
Bülach-Regensberg	20	20	1 — 31 Août	18,800	10,946	+ 7,854	940. —	547.92	+ 393
			depuis 1 Janvier	105,521	80,300	+ 25,221	5,276.02	4,014.98	+1261
Centralbahn	240	240	1 — 31 Août	1,312,000	1,247,556	+ 64,444	5,466.67	5,198.15	+ 268
			depuis 1 Janvier	7,893,426	7,497,669	+395,757	32,889.28	31,240.29	+1649
Verbindungsbahn in Basel	5	—	1 — 31 Août	18,800	—	—	3,760. —	—	—
			depuis 1 Janvier	126,402	—	—	25,280.30	—	—
Aarg. Südbahn	20	—	1 — 31 Août	11,900	—	—	149. —	—	—
			depuis 23 Juin	26,180	—	—	1,309. —	—	—
Suisse Occidentale	332	332	1 — 31 Août	1,240,000	1,226,878	+ 13,122	3,734.94	3,695.42	+ 40
			depuis 1 Janvier	7,733,644	7,675,985	+ 57,659	23,294.08	23,120.44	+ 174
Jougne-Eclépens	35	—	1 — 31 Août	12,310	—	—	351.71	—	—
Ligne du Simplon	80	80	1 — 31 Août	81,647	89,273	— 7,626	1,020.58	1,103.42	— 83
Lausanne-Echallens	*10.1	—	1 Janv.—31 Août	34,134	—	—	3,363. —	—	—
	15	—	1 — 10 Sept.	2,211	—	—	147.40	—	—
	15	—	11 — 20 Sept.	2,743	—	—	182.87	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen	275	275	1 — 31 Août	718,900	653,567	+ 65,333	2,614	2,376	+ 238
			depuis 1 Janvier	4,196,911	3,800,062	+396,849	15,262	13,818	+1444
Toggenburgerbahn	26	26	1 — 31 Août	24,800	24,154	+ 646	954	929	+ 25
			depuis 1 Janvier	161,865	166,197	— 4,332	6,226	6,392	— 166
Jura-Berne									
Langnau-Berne-Bienne-Neuveville	86	86	1 — 31 Août	162,000	155,836	+ 6,164	1,884. —	1,812.04	+ 72
			depuis 1 Janvier	1,089,842	1,054,985	+ 34,857	12,678.35	12,267.27	+ 406
Bienne-Chaux-de-Fonds-Sonceboz-Tavannes	53	—	1 — 31 Août	86,000	—	—	1,623. —	—	—
			depuis 1 Mai	329,500	—	—	6,218. —	—	—
Rigibahn**	10.6	7.1	1 — 31 Août	199,883	177,729	+ 22,154	18,856.89	25,032.25	— 6,175

* Lausanne-Cheseaux de 7 1/2 kilomètres à été ouvert le 5 Nov. 1873; Cheseaux-Echallens de 7 kilomètres le 1 Juin 1874.

** Le tronçon Kaltbad-Unterstetten de 3 1/2 kilomètres à été ouvert le 14 Juillet 1874.