

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 19

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 3. November 1874.

No. 19.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz*: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse*: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Verhandlungen der Bundesversammlung. — Bundesrätliche Botschaft zur Concession Chambésy-Fernex. — Gotthard. Rapport mensuel du Conseil fédéral. Mois Septembre. — Gotthard, Correspondenz. — Coupés III. Classe für Nichtraucher. — Zürichsee-Gotthard- und Brünigbahn. Verbindung. — Diensteskündigung. — Chemins de fer français au 31 Déc. 1873. — Recettes. Suisse occidentale et Jougne-Eclépens. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Londoner Eisen- und Kohlenpreise. — Curszettel. — Stellenvermittlung. — Bundesblatt Nr. 47: Inhalt. — Anzeigen.

Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. In den Sitzungen vom 13.—21. October behandelte der Ständerath das Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen. Wir werden den Wortlaut des Gesetzes, wenn es beide Rätthe passirt hat, mittheilen, und berühren hier summarisch den Gang der 6tägigen Verhandlungen. Berichterstatter war Hr. Köchlin. Zunächst wurde ein Antrag (Köchlin) gestellt, überhaupt auf das Gesetz nicht einzutreten. Es sei dasselbe nicht gehörig vorbereitet worden und namentlich die Herbeiziehung von Fachmännern, also Vertretern der Eisenbahnen, unterblieben; ferner empfehle es sich, erst den Erfolg der bekanntlich zur Anbahnung einer internationalen Regelung der Hauptgrundsätze des Frachtverkehrs gethanen Schritte abzuwarten. Mit 23 gegen 4 Stimmen wurde jedoch Eintreten beschlossen, da die Nichtbeziehung der Bahnen bekanntlich es nicht verhindert habe, dass dieselben ihre Ansichten äussern konnten (Sulzer) und die berührte internationale Bestrebung eine gesetzliche Regulirung im eigenen Land keineswegs ausschliesse (B.-Rath Scherer). — Der Titel des Gesetzes („B.-Ges. betr. die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bund concedirten Transportanstalten“) wird abgeändert in „Bundesgesetz betr. den Transport auf Eisenbahnen“, da einerseits die übrigen concedirten Transportanstalten (Dampfschiffe) von der Commission nicht in den Rahmen des Gesetzes aufgenommen worden, andererseits aber dieses Gesetz auch auf den Personentransport ausgedehnt worden war. Jedoch wurde hervorgehoben (B.-Rath Scherer), dass ein Gesetz für Dampfschiffverkehr dennoch geschaffen werden müsse, namentlich im Hinblick auf die vielen Schwierigkeiten, die aus dem durchgehenden Waaren- und Personentransport zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffen entstehen.

Allgemeine Bestimmungen. Art. 1 verpflichtet die Bahnen zur nachgesuchten Beförderung von Personen und Gütern, ausgenommen in Fällen von Unmöglichkeit in Folge ausserordentlicher Ereignisse, Geschäftsüberhäufung, spezieller Betriebsvorschriften bez. des Personentransportes und mangelhafter, reglementswidriger Verpackung oder Natur der Sachen. Letztgenannte Reglemente sind vom Bundesrath zu erlassen oder zu genehmigen (Antrag Brunner). Ohne Discussion angenommen. — Art. 2. Pflicht der Bahnen, innerhalb der Schweiz für den Transport einen durchgehenden Verkehr ein-

zurichten mit durchgehenden Wagen, nach nöthigenfalls vom Bundesrath festzustellenden Vergütungen unter sich. Der Bundesrath kann sie auch anhalten, mit ausländischen Bahnen in den gleichen durchgehenden Verkehr zu treten, soweit diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind. Passirt unbeanstandet. Ebenso Art. 3 Schadensersatzpflicht bei Zuwiderhandlungen gegen genannte Bestimmungen. Die Bahn haftet sowohl für ihre Angestellten, als auch für andere Personen, deren sie sich bei ihrem Transportgeschäft bediente.

Beförderung von Personen. Art. 4. Nach dem Antrag der Commission wird festgesetzt: Verspätung der Züge begründet keine Entschädigungsforderungen, jedoch: bei halbstündiger Verspätung der Abfahrt kann ein bereits gelöstes Billet zurückgegeben werden; ist zur Fortsetzung der Reise ein neues Billet nöthig, so wird dasselbe unentgeltlich verabfolgt (Zusatz von Droz); bei verfehltm Anschluss berechtigt ein directes Billet jedenfalls ohne Nachzahlung zur Beförderung mit dem nächsten Zug; bei verfrühter Abfahrt berechtigt ein rechtzeitig gelöstes Billet zu den beiden genannten Mitteln; wünscht Jemand, bei verfehltm Anschluss zurückzukehren oder beträgt eine Verspätung mehr als $\frac{1}{5}$ der regelmässigen Fahrzeit für die projectirte Reise, jedoch immerhin 1 Stunde, so ist die Rückkehr im nächsten Zug auf der bereits benutzten Wagenklasse frei und das bezahlte Fahrgeld zurückzugeben; bei Retourbillets gilt bei derselben Verspätung das Gleiche oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde kann Ausdehnung der Gültigkeit der Billets auf einen weitem Tag verlangt werden. In allen diesen Fällen können die Reisenden von den Bahnen Ersatz für nothwendig gewordene Auslagen verlangen. Ferner berechtigen alsdann Billets dritter Classe in Zügen mit nur zwei Classen für Fahrt in der zweiten. Jede Bahn hat für geschehene Ersatzleistung Rückgriff auf die eigentl. schuldige. Keine Anwendung finden diese Bestimmungen alle auf Vergnügungszüge, oder bei auf motivirtes Gesuch vom Bundesrath ertheiltem Privileg für andere ausserordentliche Fälle, (dass hiebei stets jedoch Veröffentlichung nothwendig sei, wurde abgelehnt, weil dies in praxi meist unmöglich) (Scherer). In Fällen höherer Gewalt fällt das freie Rückfahrtsrecht und die Entschädigung für Auslagen dahin. Die Reclamation hat binnen 24 Stunden zu erfolgen. Wird ohne lange Discussion angenommen. Art. 5. Für Verspätung in Folge Arglist oder grober Fahrlässigkeit gilt Schadensersatzanspruch auch für weitere Folgen. Ein Antrag (Droz), bei jeder Verspätung den bewiesenen Schaden ersetzen zu lassen, wie es die Praxis der roman. Schweiz bereits übe, wird (von Köchlin, Blumer, Hofmann bekämpft) abgelehnt, der Commissionalantrag mit verbesserter Redaction (Stamm) angenommen. Art. 7 bestimmt, dass das Betriebsreglement alle weitem bez. Verhältnisse des Personentransportes zu regeln habe, insbesondere mit Rücksicht darauf, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltm Anschluss durch besondere Züge zu erfolgen habe. Ebenso bestimmt das Betriebsreglement die Rechte und Pflichten der Reisenden bez. des Handgepäcks und unter welchen Umständen nicht abgefordertes als herrenlos zu betrachten sei. Ueber die Haftpflicht betr. solchen Gepäcks ordnet das Gesetz über Haftpflicht bei Tödtungen etc. und die spätern Paragraphen des gegenwärtigen Gesetzes das Nöthige an.

Beförderung von Gütern. Art. 1—5. Eingehung des Frachtvertrages. 1. Verpflichtung des Absenders zur Ausstellung des Frachtbriefes. 2. Bestimmungen über den Inhalt des Frachtbriefes. 3. Frachtbriefsduplicate und Empfangsbescheinigungen, Ladescheine. 4. Begleitpapiere (Zolldeclarationen, Ursprungszeugnisse, Gesundheitsscheine etc.). 5. Verpackung. Eine wesentliche Discussion veranlasst einzig Art. 4. Der Commissionalantrag verpflichtet hier nämlich die Transportanstalt, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung von Begleitpapieren erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzutheilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrthümer betr. Einrichtung oder Nothwendigkeit solcher Papiere aufmerksam