

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	2/3 (1875)
Heft:	23
Artikel:	Rapport mensuel Nr. 28 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St.-Gothard au 30 avril 1875
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-3804

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: 22.07.2025

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

nicht bekannt sind, anstellen, dann müssten wohl die vorliegenden mit Bezug auf Bequemlichkeit und Cubikraum zurückstehen, mit Rücksicht auf Kosten und Gewicht sind sie bedeutend günstiger gestellt.

Wenn man nun beobachtet, wie seit 10 Jahren nicht nur die Locomotiven und Schienen, gezogene Lasten und die Gewichte der Wagengestelle, sondern auch mit bedeutend gesteigerten Anforderungen an den Comfort im Innern der Wagen, deren Gewicht und Kosten immerfort zunehmen, was z. B. in der schweizerischen Statistik der Kosten und Gewichte der Eisenbahnwagen deutlich zu sehen ist, so muss man zu dem Schluss

kommen, dass wo Schmalspurbahnen wegen der Anschlussverhältnisse angemessen sind, der Personentransport, da er wegen der kurzen durchlaufenen Distanzen die höchsten Anforderungen der Jetzzeit nicht zu berücksichtigen braucht, mit geringen Kosten verbunden ist, als bei Normalspurbahnen und dass sich dieses Verhältniss mit den ohne Zweifel noch schwerer werdenen Normalspurwagen immer mehr zu Gunsten der Schmalspurbahnen gestalten muss. Letzteres wird um so sicherer eintreten, als sowohl die Eisenbahngesetzgebung wie auch das zahlende Publicum der Erbauung leichter normalspuriger Wagen entgegenstehen.

Rapport mensuel Nr. 28 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne
du St-Gothard au 30 avril 1875.

I. Grand Tunnel du St-Gothard.

La longueur entre l'embouchure de Göschenen et celle du tunnel de direction à Airolo est de 14,920 mètres.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin avril	
	Goeschenen			Airolo				
	Etat fin mars	Progrès mensuel	Etat fin avril	Etat fin mars	Progrès mensuel	Etat fin avril		
Galerie de direction longueur effective, mètr. cour.	1905.1	97.6	2002.7	1632.5	128.0	1760.5	3763.2	
Elargissement en calotte, longeur moyenne, " " "	809.1	55.5	864.6	688.0	58.0	746.0	1610.6	
Cunette du strosse, " " " " "	811.7	78.9	890.6	402.0	72.0	474.0	1364.6	
Strosse " " " " "	206.1	15.8	221.9	285.0	16.0	301.0	522.9	
Excavation complète " " " " "	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0	
Maconnerie de voûte, " " " " "	166.5	108.0	274.5	488.6	87.3	575.9	850.4	
" du piédroit Est, " " " " "	149.0	10.0	159.0	101.9	—	101.9	260.9	
" du piédroit Ouest, " " " " "	96.2	5.0	101.2	171.6	60.3	231.9	333.1	
" de l'aqueduc, " " " " "	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0	
Ouvriers occupés pendant le mois passé, nombre moyen	1150	+325	1475	1207	+255	1462	2937	
" " " " " " " " " " max.	1336	+443	1779	1343	+402	1745	3524	

En outre, la galerie de faite, dans la partie en courbe du tunnel définitif, près d'Airolo, a atteint une longueur de 71 mètres, et il n'en reste plus que 54 mètres à percer.

a. Chantier de Goeschenen.

De 1905,1 à 2002,7 mètres, la galerie de direction a traversé, pendant le mois d'avril, les dernières couches de gneiss granitique et de gneiss du massif du Finsteraarhorn.

Le gneiss granitique est resté semblable à celui décrit précédemment; il contenait, entre 1930 et 1935 mètres, des bandes minces de gneiss gris compacte, et une intercalation de gneiss entre 1938 et 1940 mètres, à la suite de laquelle on a observé, comme cela avait déjà eu lieu fréquemment, une fausse schistosité provenant d'une succession de fissures. Par suite de l'augmentation du mica noir et du mica gris-vert, le gneiss granitique s'est peu à peu transformé en gneiss à couches minces, dont la limite a été reconnue à 1957 mètres.

Une couche épaisse de 0,2 à 0,3 mètre de gneiss chloriteux très-fissuré s'est montrée à 1990,8 mètres et a été suivie, à 1992 mètres, de gneiss riche en mica gris et à schistosité fausse. Avant d'arriver à 2000 mètres, la galerie a atteint le point de transition entre le granit du Finsteraarhorn et les roches sédimentaires métamorphosées de la vallée d'Urseren, dont les premières ont été du micaschiste gneisseux en couches minces rubané de feldspath vitreux ou péetrosilex et de quartzite.

Au point de transition, le gneiss est riche en mica désagrégé et foncé; il contient à 2000,3 mètres un filon, épais de 0,1 à 0,2 mètre, de micaschiste en grosses feuilles, précédé d'intercalations de quartz, d'euriite et de feldspath vitreux ayant l'apparence de la rouille et traversées de débris de spath calcaireux.

Le point de transition des roches correspond exactement à celui observé à l'extérieur, immédiatement au Sud du Trou d'Uri. On n'a constaté aucun dérangement des couches entre la surface du sol et l'intérieur du tunnel.

La direction très-régulière de la schistosité était en moyenne de N. 64° E. et l'inclinaison de 83° S.-E. Les infiltrations étaient insignifiantes. On est surpris surtout de la sécheresse aux joints des différentes roches.

La température moyenne de l'air au front de taille était de $20,12^{\circ}$ C., tandis qu'à l'extérieur elle était de $+7,8^{\circ}$ C.

En dehors du tunnel, on a continué les travaux au nouvel hôpital, prolongé l'atelier de charbonnerie, exécuté la charpente du bâtiment devant servir de vestiaire aux ouvriers et établi de nouvelles habitations d'ouvriers dans les combles du bâtiment des ateliers. De plus on a démolî l'ancien magasin situé près du chemin d'accès aux cantines et établi une nouvelle passerelle entre le bureau et le bâtiment des compresseurs.

Outre cela on a encore travaillé aux fouilles pour la correction supérieure et inférieure de la Reuss et commencé la maçonnerie de la culée droite du pont sur cette rivière et celle des ouvrages de défense les plus rapprochés.

Dans la galerie de direction, la perforation s'est effectuée au moyen de 6 machines Ferroux travaillant ensemble et avec lesquelles on a atteint un progrès journalier moyen de 3,22 mètres. Pour l'élargissement, on s'est servi de 4 machines Ferroux; à l'étage inférieur de la cunette, on a employé 6 machines Dubois et François, et à l'étage supérieur une machine Mac Kean verticale.

En somme, le travail indiqué s'est effectué avec 17 perforatrices. Le reste de l'excavation a eu lieu à la main.

On a continué les essais avec les machines Turrettini.

Pendant le courant du mois, 12 nouvelles machines du système Mac Kean modifié ont été livrées.

b. Chantier d'Airolo.

La galerie de direction a traversé, entre 1632,5 et 1760,5 mètres, du micaschiste riche en quarz, avec de nombreuses intercalations de schiste chloriteux, de micaschiste chloriteux, de roche amphibolique et de schiste quarzeux. La masse fondamentale blanche du micaschiste quarzeux rayé et du schiste quarzeux se compose d'un quarz ayant le brillant du verre et d'un mélange de quarz avec quelque peu de chaux et de feldspath en couches minces et légèrement brillantes, lequel mélange est fusible au chalumeau.

Dans quelques couches, la masse fondamentale est gris-vert par suite de la chlorite qui s'y trouve contenue, et elle renferme ordinairement des aiguilles d'amphibole et des grenats isolés. On rencontre partout des pyrites ordinaires et quelques pyrites magnétiques. Des bandes de quartz se suivant de près, ou des couches dont l'épaisseur allait jusqu'à 0,5 mètre, se sont pré-

sentées très-fréquemment. On n'a rencontré du micaschiste chloriteux vert, pareil à celui décrit dans le rapport précédent, qu'entre 1641 et 1652,8 mètres de l'ouverture.

De 1675,3 à 1680,5 et de 1714,8 à 1735 mètres, on a traversé des schistes chloriteux souvent très-compacts, contenant quelques paillettes de mica brun, des aiguilles et des faisceaux d'amphibole, très-peu de pyrites ordinaires et magnétiques, mais qui en revanche étaient traversés par un grand nombre de couches minces de quarzite et de bandes d'amphibole.

On a rencontré, entre 1708,3 et 1714,3 mètres, de l'amphibole en aiguilles dirigées dans tous les sens et en bandes dont l'épaisseur allait jusqu'à 0,1 mètre; elle contenait peu de mica blanc argenté ou brun et des pyrites.

Le schiste quarzeux s'est souvent présenté dans les roches précédentes en intercalations, dont l'épaisseur allait jusqu'à 1 mètre et qui se sont rencontrées entre 1705,2 et 1708,3 mètres, 1739 et 1744,8 mètres, 1749 et 1756 mètres. En ces endroits, la masse blanche de quarz traversée de bandes minces de mica blanc ou brun ne contenait que peu de chaux et de feldspath, de temps à autre de la chlorite et des couches renfermant de l'amphibole, mais elle était par contre riche en pyrites ordinaires. A 1750 mètres, on a rencontré du minerai brun de zinc sulfuré.

La schistosité avait en moyenne une direction de N. 32° E. et une inclinaison de 73° N.-W.

Les principales fissures formaient avec la galerie tantôt un angle aigu, tantôt un angle droit.

A 1700 mètres, on a rencontré une fissure argileuse large de 0,3 mètre et répondant aux fissures humides rencontrées précédemment (direction N. 84° E., inclinaison 35° S.-E.). Près de cette dernière se sont présentes des joints de couches argileuses.

Les infiltrations ont été peu importantes et se sont présentées aux joints des couches et dans les fissures argileuses ci-dessus mentionnées. A environ 1677 mètres, on a rencontré une source qui sortait du sol de la galerie et dont la température était de 18,6° C.; entre 1745 et 1753 mètres, on a rencontré en biais de la galerie une pluie dont les jets avait l'épaisseur d'une ficelle ordinaire et dont la température était de 18,7° C.

La température au front de taille était en moyenne de 20,68° C., tandis qu'à l'extérieur elle était de + 11,41° C.

Dans le bâtiment des moteurs, on a montée une turbine supplémentaire pour le 2^{me} groupe des compresseurs; ce dernier a été démonté, afin d'en consolider les fondations. Le bâtiment des aspirateurs a été levé et recouvert, le balancier et les cloches ont été montés.

La perforation dans la galerie de direction s'est effectuée chaque jour au moyen de 6 perforatrices (ordinairement 5 machines Dubois et François et une machine Mac Kean modifiée), et l'on a obtenu un progrès journalier moyen de 4,27 mètres, résultat qui doit être attribué aux perfectionnements apportés aux appareils de compression et surtout à la nature favorable de la roche.

Pour l'élargissement, on s'est servi en un point tantôt de 2, tantôt de 3 machines et, en un autre point, de 3 machines du même système.

A l'étage inférieur de la cunette du strosse, 4 machines Mac Kean et, à l'étage supérieur, 2 à 3 machines du même système travaillaient en moyenne. En somme, il y avait donc constamment 17 à 19 perforatrices en activité; mais on a aussi beaucoup travaillé à la main, notamment pour l'abattage du strosse.

II. Lignes des vallées tessinoises.

a. Section Lugano-Chiasso.

Pendant le courant d'avril, on a continué à élargir les tranchées de Coldrerio, et l'on a presque achevé le règlement du talus qui s'était affaissé au XIV^e lot.

La plantation de haies vives et le placement de poteaux indicateurs des courbes et des pentes ont été achevés sur toute la ligne; les clôtures l'ont été environ aux deux tiers.

Les murs de délimitation de quelques parcelles de terrains qui touchent la ligne, et les fondations de la tête Nord du tunnel de Coldrerio ont été achevés; en outre on a continué les ouvrages de maçonnerie du magasin de pétrole à Lugano et travaillé au parapet entre la route cantonale et le chemin de fer sur le trajet Martino-Melide.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été de 652 par jour en moyenne et de 805 en un jour au maximum.

Au bâtiment de réception de Lugano, on a posé le plancher du premier étage et l'on a continué la maçonnerie du bâtiment.

Aux bâtiments des stations intermédiaires, on a presque achevé tous les travaux intérieurs. Les maisons de gardes sont en général achevées sauf quelques travaux de badigeonnage.

Le nombre des ouvriers occupés à ces divers travaux de bâtiment a été de 133 par jour en moyenne et de 160 en un jour au maximum.

b. et c. Sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno.

A la station de Biasca, on a achevé les terrassements et recouvert et ensemencé les talus. En général, sur les lots nos I jusqu'à VII inclusivement, les travaux sont achevés à l'exception de quelques ouvrages accessoires; quant aux lots V, VI et VII, on n'y a plus travaillé. Sur le lot II on a continué la correction de la Giustizia et de la Nola, ainsi que la maçonnerie des têtes et des murs en aile du tunnel de Giustizia jusqu'à la hauteur des naissances de la voûte; sur le lot IV, le pavage d'une correction de ruisseau en amont de la ligne. Au lot VIII, le remblai de la station de Bellinzone a beaucoup avancé; les matériaux ont été extraits à cet effet des tranchées devant le tunnel de Vallone.

En fait de travaux de maçonnerie, on a achevé le mur de revêtement de la gare, à gauche de la voie, ainsi que la maçonnerie en pierres sèches pour la route d'accès de Daro; on a élevé le mur du milieu de la correction du Daro et du ruisseau de Lobbia et commencé le placement des dalles de couronnement sur le dit mur.

On a fini de poser les tabliers de bois sur les ponts de fer, ainsi que les bascules des stations et la grande grue de Biasca.

Le bornage et la plantation de haies vives sont presque achevés; les clôtures et barrières définitives le sont dans la proportion de 75%.

On a commencé la distribution et la pose des poteaux définitifs d'avertissement et des poteaux kilométriques et indicateurs des déclivités, des courbures, etc.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été en moyenne de 503 par jour et de 678 au maximum en un jour.

Les travaux sur le tronçon Bellinzone-Locarno se sont bornés en général à des ouvrages complémentaires et au règlement des talus.

Au lot I, on a continué l'exécution du talus situé du côté de la montagne à la tranchée Nord du tunnel de Schwyz, ainsi que les murs de soutènement en cet endroit. Aux lots II, IV et X, on a continué les transports de terre végétale pour les talus des stations qui s'y trouvent.

De plus, les rampes d'accès au pont du ruisseau de Rebissale, sur le X^e lot, ont été établies; des tuyaux ont été posés pour une conduite d'eau qui traverse la station de Locarno; les routes d'accès aux grues et à la bascule de la station de Cadenazzo ont été réglées, et le pavage du ruisseau de Rebissale et de la rivière de Valeggia a été réparé.

Les fontaines de la station de Giubiasco et de 6 maisons de garde ont été établies.

Les travaux au VIII^e lot se sont bornés à la continuation des perrés des murs en aile de la culée gauche du pont sur la Verzasca.

On a partout complété les tabliers de bois des ponts de fer, et à Cadenazzo on a monté la bascule. On a continué le placement des barrières définitives aux passages à niveau, ainsi que la plantation de haies vives.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux était par jour de 152 hommes en moyenne et de 215 en un jour au maximum.

A la station de Biasca, les travaux de maçonnerie ont été poussés au corps du milieu du bâtiment de réception jusqu'à la hauteur du toit et à l'aile jusqu'à la hauteur des fenêtres; à la remise définitive des voitures de poste ou diligences, ils ont été aussi poussés à la hauteur des fenêtres.

On a beaucoup avancé les travaux intérieurs des bâtiments des stations d'Osogna et de Claro, et exécuté la maçonnerie du bâtiment définitif de réception de Castione jusqu'au premier étage. Le bâtiment de réception de Bellinzone a été maçonné jusqu'à la hauteur du sous-basement, l'aile Nord du bâtiment des ateliers l'a été jusqu'à la hauteur du toit; le centre, ainsi que l'aile Sud, jusqu'à la hauteur des fenêtres.

Aux stations de Giubiasco et de Cadenazzo, on a placé les escaliers des caves; à Gordola, on a badigeonné extérieurement le hangar aux marchandises.

A la station de Locarno, on a taillé les soubassements et établi dans la cave les conduites de la fumée pour le calorifère.

En fait de maisons de garde définitives sur le tronçon Biasca-Bellinzone, il a été achevé: les nos I, III, IV et V, badigeonné les nos VI, IX, X et XI, mis sous toit le no XIII et commencé la maçonnerie aux nos VII et VIII.

En fait de maisons de garde définitives sur le tronçon Bellinzone-Locarno, on a mis sous toit les nos XI et XII; aux

n^os II, III, IV on a commencé le badigeonnage intérieur; aux n^os V et suivants jusque et y compris le n^o X, on a commencé les travaux de maçonnerie.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été de 320 par jour en moyenne et au maximum de 452 en un jour.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 1760 sur les lignes des vallées tessinoises et de 4697 sur la ligne entière du Gothard; il y en avait eu 3552 à la fin de mars.

BERNE, mai 1875.

Neuer Tarifverband. Die Eisenbahnverwaltungen des Verkehrsgebiets zwischen dem Rhein einerseits und Berlin und Leipzig andererseits haben sich mit den Verwaltungen östlich von Berlin und Leipzig über eine gemeinschaftliche Classification und die wesentlichen allgemeinen Tarifbestimmungen verständigt. Der Tarifverband besteht nunmehr aus folgenden Eisenbahnverwaltungen: Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchner, Eutin-Lübecker, Altona-Kieler, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, Magdeburg-Halberstädter Bahn, Königliche Direction Hannover, Königliche Direction Münster, Königliche Direction Elberfeld, Königliche Direction Frankfurt a. M., Königliche Direction Wiesbaden, Königliche Direction Kassel, Thüringische Bahn, Saal-Eisenbahn, Cottbus-Grossenhainer, Oberlausitzer Bahn, Sächsische Staatseisenbahn, Leipzig-Dresdener, Magdeburg-Leipziger, Cöln-Mindener, Nordhausen-Erfurter Bahn, Oldenburgische Staatsbahn, Braunschweigische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Rheinische Bahn, Königl. Direction Bromberg, Märkisch-Posener, Oberschlesische, Niederschlesisch-Märkische Bahn, Niederländische Rhein-Bahn, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn, Niederländische Staatsbahn, Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte Oder-Ufer-Bahn. Die Herstellung eines gemeinschaftlichen Tarifs für den Bereich sämtlicher diesem erweiterten Tarifverbande angehörenden Verwaltungen soll auf den folgenden Grundlagen erreicht werden: 1) es wird für das gesammte Verkehrsgebiet des Tarifverbandes, Localverkehre wie directe Verkehre in diesem Bereich, eine gemeinschaftliche Güter-Classification angenommen; 2) die Tariftabellen werden nicht mehr in verschiedenen Verbandtarifen nach Verkehren veröffentlicht, sondern jede Station erhält directe Tarifsätze nach jeder Station, soweit ein Bedürfniss dazu vorliegt, und es werden in Zukunft Stationstarife herausgegeben; 3) die Verwaltungen haben nach wie vor volle Freiheit bezüglich der Aenderung der Frachtsätze; 4) insoweit indessen billigere Frachtsätze, als die generelle Classification ergibt, für den einen oder anderen Artikel von einer oder mehreren Verwaltungen eingeführt werden soll, darf dies nicht durch Aenderung der allgemeinen Classification, sondern nur durch Ausnahmtarife, welche unter der Controle einer Centralstelle in einheitlicher Form und unter einheitlicher Bezeichnung herausgegeben werden, erfolgen. Der Grundgedanke der Vereinbarungen geht somit dahin, für die directen Tarifsätze dieselbe Form zu wählen, als wenn die gesammten Bahnen einer Verwaltung angehörten und zugleich die volle Freiheit der Verwaltungen bezüglich der Tarifsätze zu wahren. Die vereinbarte Classification ist die folgende: 1) Eilgut; 2) Normalklasse, Classe I: zu den Sätzen dieser Classe werden alle diejenigen Güter befördert, für welche nicht die Sätze der Classe II., der Wagenladungsklassen oder der Ausnahmtarife Anwendung finden, bzw. insoweit nicht der Tarif für einzelne Transportgegenstände eine besondere Frachtberechnung vorschreibt; 3) Classe II: zu den Sätzen dieser Classe werden Güter der Wagenladungsklassen und der Ausnahmtarife befördert, welche in Quantitäten von weniger als 5000 Kilogramm aufgeliefert werden; 4) Wagenladungsklassen: der Tarif enthält sechs Wagenladungsklassen A, B, C, D, E und F; die Güter der Classen A, B und C werden zu den für diese Classen vorgesehenen Tarifssätzen befördert, wenn sie für sich oder mit anderen Artikeln derselben Classe zusammengeladen in Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm mit Einem Frachtbrief aufgeliefert werden; die zu den Wagenladungsklassen D, E und F tarifirten Güter werden zu den Sätzen dieser Classen nur bei Aufgabe in Sendungen von je 10,000 Kilogramm und für jeden verwendeten Wagen von 10,000 Kilogramm Tragfähigkeit berechnet. Die österreichisch-ungarischen Verwaltungen haben die Tarifverband-Classification für den Verbandverkehr seit längerem angenommen; die letztere hat auch bereits in wenig modifizierter Form in mehreren Verkehren mit Galizien, Rumänien, Russland und Belgien Eingang gefunden. So ist die Möglichkeit gegeben, dass auf der Basis der sogenannten Tarifverbandclassification ein einheitliches Tarifschema für den gesammten directen Verkehr Mitteleuropas gewonnen werde.

(Br. H.-Bl)

Rechtsfall. 1. Eine brieflich acceptierte Streitverkündigung bedarf keiner weiteren Form. — 2. Haftpflicht des Zwischenfrachtführers mit Regressrecht auf die nachfolgenden Eisenbahnen. Urtheil des Appellations- und Cassationshofes des Cantons Bern vom 11. Februar 1875 i. S. Bernische Staatsbahn (Beklagte) c. Westschweizerische Eisenbahngesellschaft (Klägerin).

Am 30. August hatte Negociant F. in Genf der Westschweiz Eisenbahngesellschaft ein Ballot Baumwollwaren im Werthe von 356 Fr. 90 Cts. als Eilgut zur Spedition nach Berlin übergeben, welches am 30. gl. Mts. in dem plombirten Wagen der S. C. B. K. 418 über Neuenburg und Neuenstadt nach Romanshorn gegen Berlin abgegangen und mit Zug 57 der Beklagten übergeben worden sein soll.

Da dieses Ballot nicht an Adresse gelangte, so erob der Versender F. Klage gegen die Westschweiz Eisenbahngesellschaft beim Handelsgericht in Genf. Die Westschweiz Eisenbahngesellschaft (jetzigen Klägerin) hat der Beklagten mit Brief vom 1. März 1872 von dieser Reclamation Kenntniß gegeben und sie ersucht, ihr so schnell wie möglich entweder Weisung zur gütlichen Beilegung des Geschäftes auf der Beklagten Rechnung oder Beweise für die Ablieferung zu geben und ihr gleichzeitig mitzuteilen, ob sie dieses Schreiben als Streitverkündigung annehme oder aber wünsche, dass eine rechtliche Streitverkündigung erfolge.

Mit Brief vom 13. März 1872 antwortete die Beklagte, sie bescheinige den Empfang des Briefes, durch welchen ihr in Betreff des fragl. Ballots der Streit verkündet werde; allein da sie das Ballot der Centralbahn am 31. August mit Zug 88 gehörig abgeliefert habe, so treffe sie in dieser Angelegenheit, welche eine internationale Sendung betreffe, keine Verantwortlichkeit.

Am 4. April 1872 wurde die schweiz. Westbahn durch das Handelsgericht in Genf verurtheilt, an den Versender F. 356 Fr. 90 Rp. Werth des fraglichen Ballots sammt 50 Fr. Entschädigung zu bezahlen.

Hierauf belangte die Klägerin die Beklagte für denselben Werth sammt Zinskosten und Entschädigung. Die Beklagte stellte die peremtorische Einrede, dass ihr nicht gehörig Streit verkündet worden sei, und in der Hauptsache, dass die schweiz. Eisenbahnen für Verluste, die ausserhalb dem hierseitigen Territorium stattgefunden, nicht haftbar seien.

Schon das Amtsgericht Bern hat jedoch durch Urtheil vom 23. Sept. 1874 diese beiden Einreden verworfen, und der Appellations- und Cassationshof des Cantons Bern hat:

A. Betreffend die peremtorische Einrede, in Betrachtung:

1. Dass die Klägerin der Beklagten mit Brief vom 1. März 1872 vom Sachverhalte Kenntniß gegeben und dieselbe zugleich angefragt hat, ob sie dieses Schreiben als Streitverkündigung annehme oder aber wünsche, dass eine rechtliche Streitverkündigung erfolge;

2. dass hierauf die Beklagte der Klägerin mit Brief vom 13. März geantwortet hat, sie bescheinige den Empfang des Schreibens, durch welches ihr in Betreff des fraglichen Ballots der Streit verkündet werde;

3. Dass die Beklagte hierauf den Brief der Klägerin vom 1. März 1872 als Streitverkündigung angenommen und stillschweigend auf die streng bernischen Förmlichkeiten einer rechtlichen Streitverkündung verzichtet hat;

4. Dass somit im vorliegenden Falle eine Unterlassung der Streitverkündung, welche als Verzichtleistung auf den Rückgriff ausgelegt werden könnte, nicht stattgefunden hat; (Art. 34 P.) in Bestätigung des erstinstanzlichen Urtheils;

erkennt:

Die Beklagte, Bernische Staatsbahn, ist mit ihrer peremtorischen Einrede abgewiesen.

B. Betreffend die Hauptsache, in Betrachtung:

1. Dass constatirt ist, dass das in Frage stehende Ballot der Beklagten zur Weiterspedition übergeben wurde;

2. dass ferner hergestellt ist, dass dieses Ballot nicht an seinen Bestimmungsort gelangte;

3. dass somit die Beklagte der Klägerin gegenüber für den Verlust des fraglichen Collis, sowie für die ergangenen Kosten verantwortlich ist, wobei ihr aber das Regressrecht gegen die nachfolgenden Eisenbahnen vorbehalten bleibt;

in Bestätigung des erstinstanzlichen Urtheils;

erkennt:

1. Der Klägerin, Gesellschaft der Eisenbahnen der Westschweiz, sind ihre drei Klagsbegehren zugesprochen.

2. Die Beklagte, Bernische Staatsbahn, hat die Kosten an die Klägerin, Gesellschaft der Eisenbahnen der Westschweiz, zu bezahlen. Die Kostenforderung der Letztern ist festgesetzt auf Fr. 615. 55.