Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 7

Artikel: Das neue schweiz. Transportreglement
Autor: M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3857

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

exécuté au moyen de perforatrices Mac Kean. Enfin, le strosse, les niches et l'élargissement pour la maçonnerie des piédroits se sont faits à la main.

II. Lignes des vallées tessinoises.

a. Section Lugano-Chiasso.

Les travaux de parachèvement des terrassements et ouvrages d'art ont été continués; on a extrait des tranchées 11,300 mètres cubes de matériaux, dont une partie a été transportée au moyen de locomotives et a servi à compléter le remblai de la voie, notamment à la station de Chiasso. On a réglé les talus situés au-dessus de la tête Sud du tunnel de Maroggia, ainsi que la plate-forme et les talus de la station de ce nom. On a réparé les dégâts causés par les pluies torrentielles des 18 et 19 juin et déblayé une des tranchées de Coldrerio, dans laquelle il s'était produit un glissement de terrain qui a occasionné une interruption momentanée de la circulation.

La route cantonale a été corrigée sur plusieurs points et la plupart des passages à niveau ont été terminés; le sentier de Rovio a été raccordé à la route cantonale.

On a exécuté divers travaux de maçonnerie, entre autres á la cave à pétrole de Lugano, à plusieurs coulisses, passages, aqueducs, fossés et murs de revêtement. Au pont de Melide, on a achevé le parapet; les ouvertures ménagées pour le transport des matériaux dans le mur qui longe la route cantonale ont été fermées. Dans les tunnels de Paradiso et de Maroggia, on a enlevé les parties du strosse de la deuxième voie, qui paraissaient peu solides et pouvaient menacer la sécurité de l'exploitation. On a travaillé aussi à la tête Nord du tunnel de Coldrerio, qui est maintenant près d'être terminé.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux que nous venons d'énumérer a été de 412 par jour en moyenne et de 810 en un jour au maximum.

Les travaux de bâtiments ont été poussés avec activité. Au bâtiment de réception de Lugano, on a posé toute la charpente des planchers, et la maçonnerie des deux ailes a été élevée jusqu'à la hauteur du toit; à la même station, on a commencé la construction d'un hangar pour les pompes à incendie. Dans les stations secondaires, on a achevé le badigeonnage extérieur des bâtiments de réception, placé les contrevents, les fenêtres et les portes définitives. A la station de Maroggia, on a terminé les fondations et élevé jusqu'au socle la maçonnerie des dépendances; on commence à en poser la charpente.

Ces divers travaux de bâtiments ont occupé en moyenne 97 ouvriers par jour et 157 en un jour au maximum.

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

On a complété en divers points de la section Biasca-Bellinzone les levés du terrain et élaboré des plans de détail pour les travaux de défense à établir contre les crues des cours d'eau; nous mentionnerons entre autres les plans pour la correction du Riale di Cresciano, de la Moësa et du Vallone.

On a commencé à élargir le lit corrigé de la Mondascia et à élever le mur de défense au-dessous de la cascade; la correction d'un autre ruisseau a été presque achevée au kil. 2.365.

Le remblai au-dessus du tunnel de Giustizia et les talus des tranchées de ce tunnel sont près d'être terminés.

On a commencé à creuser un bassin-dépotoir destiné à retenir les matériaux charriés par le ruisseau Ponticella.

Le remblai de la station de Bellinzone a reçu à nouveau 27,000 mètres cubes de matériaux provenant en partie des tranchées, en partie des ballastières de Vallone. Ces matériaux ont été transportés pour la plus grande partie au moyen de trains de service.

On a exécuté aussi plusieurs enrochements, empierrements et pavages rendus nécessaires par suite des dégâts occasionnés par la crue du Tessin, et établi, près de Pedemonte, un aqueduc pavé pour l'écoulement de l'eau des terrains qui dominent la voie.

Au premier tunnel à partir de Biasca, on a achevé la tête Sud et les quelques parties qui manquaient encore du côté du Nord. Les deux ailes Nord sont maçonnées jusqu'à la hauteur de l'imposte; celles du Sud sont presque terminée. Au tunnel de Giustizia, on a terminé les murs en ailes et on les a raccordés à ceux en pierres sèches de la tranchée d'accès.

Les travaux d'entretien de la voie ont été rendus plus importants par les nombreux tassements qui se sont produits à la suite des fortes pluies tombées dans le courant du mois.

La température a été en général défavorable à l'avancement des travaux en plein air.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux de parachèvement, de réparation et d'entretien de la voie, sur la section Biasca-Bellinzone, a été en moyenne de 557 par jour et de 799 en un jour au maximum.

Sur la section Bellinzone-Locarno on a continué également les travaux de parachèvement, et enlevé et transporté environ 6,500 mètres cubes de déblais, provenant du réglage des talus et des passages à niveau et du curage de plusieurs ruisseaux dans lesquels le gravier s'était accumulé de manière à gêner l'écoulement des eaux.

Au tunnel sous le château de Schwyz, on a exécuté 65 mètres cubes de maçonnerie et terminé le rejointoiement.

On a ouvert un canal d'écoulement qui conduira les eaux des chambres d'emprunt situées sur le VI[e] lot jusque dans le lit de la Bolla grande; on a commencé, sur le même lot, la correction du ruisseau de Cadenazzo. Plusieurs talus ont été gazonnés.

Parmi les nombreuses réparations qui ont été nécessitées par l'action des hautes eaux, nous mentionnerons les enrochements au pont du Tessin. Au pont de la Verzasca, on a achevé les travaux de défense de la culée gauche.

Les travaux que nous venons d'énumérer pour la section Bellinzone-Locarno ont occupé en moyenne 130 ouvriers par jour et 229 en un jour au maximum.

La toiture du bâtiment définitif de réception de Biasca a été achevée; on a continué le badigeonnage à l'intérieur et à l'extérieur et posé les boiseries et les planchers. L'aile destinée aux bureaux de la poste et au buffet est terminée, sauf quelques détails. La remise pour les diligences a reçu sa toiture et l'on en a commencé le pavage.

Aux bâtiments de réception d'Osogna et de Claro, on a posé les boiseries, terminé le badigeonnage extérieur de l'étage supérieur et commencé à l'intérieur les ouvrages en plâtre et ceux de peinture. A Castione, la maçonnerie du bâtiment de réception est terminée jusqu'à la hauteur de la charpente des planchers du deuxième étage; le hangar à marchandises est achevé. Au bâtiment définitif de réception de Bellinzone, on a continué la pose des soubassements et commencé à élever la maçonnerie au-dessus de ceux-ci. L'aile Nord du bâtiment des ateliers a été mise sous toit, et la même opération a commencé pour l'aile Sud. La maçonnerie du corps principal a été exécutée jusqu'à 1.50 mètre au-dessus du plancher du premier étage; on a terminé les fondations destinées à recevoir les machines et placé les réservoirs à eau. A Giubiasco, à Cadenazzo et à Locarno, on a continué les travaux de maçonnerie des bâtiments définitifs de réception et terminé les hangars à marchandises. La remise à locomotives de Locarno est également achevée. On a terminé 8 maisonnettes de garde; 15 autres sont presque achevées; 2 ont été mises sous toit; pour les autres, au nombre de 5, on y travaille encore à la maçonnerie. Ces divers travaux de bâtiments des sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno ont occupé 293 ouvriers par jour, en moyenne, et 477 en un jour, au maximum. La température a laissé beaucoup à désirer, surtout dans la seconde moitié du mois, où des pluies fréquentes ont empêché les travaux en plein air de prendre tout le développement qu'on aurait pu leur donner par un temps favorable.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 1489 sur les lignes des vallées tessinoises et de 4713 sur la ligne entière du Gothard; il y en avait eu 4839 à la fin de mai.

BERNE, juillet 1875.

* * *

Das neue schweiz. Transportreglement.

V.

Wollten wir die folgenden Gesetzesabschnitte von den Dispositionsrechten des Absenders und Empfängers eines Gutes, von der Pflicht und der Höhe des Schadenersatzes, von den Rechtsvermuthungen und Reclamationen, vom Retentions- und Pfandrechte — Materien, welche in anderen Ländern in die Handels-, Obligationen- und Civilprocessgesetzbücher verwiesen sind, in der Schweiz aber in Ermangelung derartiger einheitlicher Codificationen vorsorglich im Transportgesetze Aufnahme gefunden haben — ausführlich behandeln und dem Leser die Unterschiede der jetzigen Bestimmungen von den früheren und denjenigen in den Nachbarländern des Genauesten vorführen, so würde der Raum dieser Blätter ungebührlich überschritten werden. Wir glauben unserer Aufgabe vollständig zu genügen, wenn wir nur die hauptsächlichsten Punkte herausgreifen und damit theils den Interessenten eine Anregung geben, welche sie zum Selbststudium der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften veranlasst,

theils denjenigen, auf welche ein detaillirtes Eingehen in juristische Terminologieen und dgl. nur abschreckend wirken würde, denen es aber immerhin darum zu thun ist, über den Inhalt des Gesetzes nicht ununterrichtet zu sein, eine Art von Wegleitung in flüchtigen Strichen skizziren.

Das deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 402 und 405) gewährt dem Absender die Dispositionsbefugniss solange, bis nach Ankunft der Waare der Frachtbrief übergeben oder vom Empfänger eine förmliche gerichtliche Klage angestellt worden ist. Das neue Gesetz lässt diese Dispositionsbefugniss nur dann zu, wenn das Gut ausdrücklich auf Rechnung und Gefahr des Versenders reist. Zudem sind die Bahnverwaltungen nicht verpflichtet, andere als schriftlich durch Vermittlung der Aufgabestation an sie ertheilte Weisungen des Absenders zu berücksichtigen.

Ferner ist die Vorschrift neu, dass die Bahnverwaltung längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes an der Endstation, auch wenn die vertragsmässige Lieferzeit noch nicht abgelaufen sein sollte, dem Adressaten den Frachtbrief zuzustellen hat. Die weitere Bestimmung, dass der Adressat nach Ankunft der Güter an der Endstation, ohne die Anzeige der Bahnverwaltung abzuwarten, die Vorzeigung des Frachtbriefes und die Herausgabe der Güter verlangen kann, falls der Frachtbrief keine anderen Stipulationen enthält u. dgl., ist dem Art. 403 des deutschen Handelsgesetzes nachgebildet.

Wichtig ist die Festsetzung des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist. Derselbe beträgt den Erlass der Hälfte der Fracht, und wenn die Lieferung erst nach Ablauf der doppelten Frist erfolgt, den Erlass der ganzen Fracht; dabei bleibt dem Empfänger das Recht vorbehalten, statt dieses Frachtnachlasses den Ersatz eines nachweisbaren höheren Schadens zu verlangen. Der Betrag für verlorene oder zu Grunde gegangene Güter, deren Werth nicht declarirt worden ist, beziffert sich bis auf Fr. 1500 vom Centner, unter Umständen noch höher; nach dem deutschen Reglement werden in solchen Fällen nur 20 Thaler, nach dem österreichischen nur 30 Gulden für den Centner vergütet.

Bei stattgehabter Werthdeclaration hat die Bahnverwaltung den declarirten Werth zu bezahlen ohne Abzug der Zölle und der ersparten respective noch rückständigen Transportkosten nebst 6% Zinsen vom Tage an gerechnet, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen. In allen anderen Reglements ist der Transportanstalt gestattet, weniger als den declarirten Werth zu bezahlen, wenn sie nur einen Minderwerth nachweist. Nach dem neuen Gesetze ist den Eisenbahnen zu diesem Nachweise auch noch die Auflage gemacht, darzuthun, dass die höhere Declaration durch kein individuelles Interesse gerechtfertigt ist. Da dieser Beweis wohl in den allerseltensten Fällen zu erbringen sein wird, so muss die Eisenbahn eben einfach bezahlen.

Das ziemlich weitläufige Capitel von den Rechtsvermuthungen bezieht sich hauptsächlich auf die Verpackung, Beschädigung etc. von Gütern. Wenn wir darüber ohne weitere Bemerkungen hinweggehen, so wollen wir gleichwohl nicht vergessen, dass die Güterexpeditionen und das Zugspersonal allen Grund haben, im Interesse ihrer Gesellschaften ihre Aufmerksamkeit und Sorgfalt mindestens zu verdoppeln.

Das Retentions- und Pfandrecht ist im Allgemeinen nach den einschlägigen Paragraphen des deutschen Handelsgesetzes normirt. Im Uebrigen ist eine wesentliche Lücke des letzteren mit der Vorschrift ausgefüllt, dass dem Empfänger in keinem Falle das Frachtgut vorenthalten werden kann, wenn er den Betrag der auf dem Gute angeblich oder wirklich haftenden Forderungen amtlich deponirt.

In den Abschnitt über die Reclamationen ist eine von allen bestehenden Gesetzen des In- und Auslandes abweichende Bestimmung aufgenommen worden: die Verjährung wird nämlich in Folge der durch den Empfänger oder Versender eines Gutes bei der Bahnverwaltung ganz gleich ob gerichtlich oder aussergerichtlich angebrachten Reclamationen unterbrochen. Eine Verschleppung derartiger Angelegenheiten wird also künftighin den Eisenbahnen nicht mehr die Berufung auf Verjährung ermöglichen. Es war darum von diesen ganz klug, wenn sie in ihrem neuesten Uebereinkommen vom 5. Juli d. J. über die Behandlung der Reclamationen in der coulantesten Weise dem Publicum gegenüber pactirt haben.

Von den Fällen, bei welchen die Annahme höherer Gewalt rechtlich ausgeschlossen sein soll, ist besonders bemerkenswerth, dass die Eisenbahnen für alle Unfälle haften, welche durch ihre Angestellten, durch transportirte Gegenstände, durch fehlerhaften Bau oder Betrieb, durch mangelhaften Zustand der Anstalt oder Betriebsmittel, durch Ausserachtlassung der Vorsichtsmassregeln u. dgl. entstanden sind.

In seinen letzten Sätzen statuirt das Gesetz die Aufhebung aller Gesetze, Publicationen und Vereinbarungen, welche mit diesem Gesetze im Widerspruche stehen. Ebenso sind, wie wir bereits oben erwähnt haben, alle Vereinbarungen und Vorbehalte ohne rechtliche Wirkung, welche dazu dienen sollen, das Gesetz zu entkräften, soweit es eben solche Clauseln nicht ausdrücklich zulässt. Damit ist der Bequemlichkeit vieler Güterexpedienten ein gewaltiger Strich durch die Rechnung gemacht; den leitenden Behörden hinwiederum dürfte diese Neuerung nicht ungelegen kommen, sich der lässigen Organe zu entledigen, falls stimulirende Mittel nicht gleich von vorneherein einen günstigen Effect hervorbringen sollten.

Das neue Reglement, welches alsbald publicirt werden wird, ist selbstverständlich nur eine Wiederholung und Ergänzung des Gesetzes. Im Vergleich zu den Gesetzen und Reglementen der anderen Länder sind beide gewiss in mancher Beziehung ein Unicum. M.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 26,20 M., Airolo 20,60 M., Total 46,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,70 M.

Bötzbergbahn. Seit Eröffnung der Bötzbergbahn sind Verspätungen jetzt fast die Regel. Es scheint, dass im Fahrplane die Fahrzeit zu kurz angesetzt worden ist.

Localbahnen. Die Fristerstreckungsgesuche für die Leistung des Ausweises über Sicherung des Baucapitals für die Localbahnen Stäfa-Wetzikon u. Ottenbach-Affoltern-Hausen. Auf Antrag des Regierungsrathes wird diese Erstreckung ohne Discussion bis zum 20. August 1877 bewilligt, insofern währenddem die Concession nicht dahinfällt.

Appenzeller-Bahn. Die Eisenbahn Herisau-Urnäsch soll Mitte August bis Waldstatt eröffnet werden. Von da bis Urnäsch stehen die Arbeiten noch zurück.

Linie Vivis-Palézieux. Zur Berathung des Projectes einer Eisenbahn von Vivis zur Verbindung mit der Freiburg-Lausannerbahn bei Palézieux wird demnächst eine Versammlung von Abgeordneten des Bundes, der Cantone und Conzessionsbewerber in Vivis stattfinden.

Linksufrige Zürichseebahn. Am 12. August wurde die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Lachen zum ersten Mal mit der Locomotive befahren.

Vereinigte Schweizerbahnen. Den 15. August ist der neue Bahnhof in Ragatz eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Der einfache, schöne Bau bildet eine neue Zierde des Ortes; auch die innere Ausstattung, die Decoration der Wartsäle, ist, wenn auch nicht sehr prunkend, doch mit Geschmack und Eleganz ausgeführt.

Aargau. Den 14. August haben in Rheinfelden die Bohrungen nach Steinkohlen begonnen und wurden in der ersten Stunde 4 Fuss durch Sandstein gebohrt.

Postwesen. Wie man vernimmt, hat das schweizerische Postdepartement vor Kurzem nach genügenden (?) Experimenten beschlossen, Gasbeleuchtung auf den Bahnpostwagen aller schweizerischen Eisenbahnen einzuführen, und hat gleichzeitig das Gaz-Carburé, System Parody, acceptirt und dem Hause J. B. Parody u. Comp. in Bern die Lieferung der betr. Apparate übertragen. Wir hoffen, dass der Beschluss das Resultat gewissenhafter Untersuchungen und die gewählte Firma ihrer Aufgabe gewachsen sei!

Westschweizerische Eisenbahnfusion. Der Verwaltungsrath der bernischen Jurabahnen hat am 16. d. einstimmig den Fusionsvertrag mit den Westbahnen genehmigt. Die Jurabahn würde sich darnach mit einer Million Franken an dem Anleihen der Westbahn betheiligen. Dieses Anleihen aber soll auf 12 Mill. Fr. vermindert werden, welche einstweilen genügen, und werde im Uebrigen von zwei französischen Bahngesellschaften und dem schweizerischen Bankconsortium gedeckt, da die Unterhandlungen mit den Banken gescheitert sind. Als Sicherheit dafür würde die Westbahn Obligationen im Werthe von 16 Millionen Fr. ausstellen.

Westschweizerische Fusion. Neben dem Project der Fusion mit der Jura-Bernbahn taucht nunmehr plötzlich in viel bestimmterer und verlockenderer Gestalt der frühere Gedanke auf, wonach der Suisse Occidentale die nöthigen 16 Millionen von einer Gruppe Genfer und Pariser Banquiers geleistet, und dafür ein Betrieb auf gemeinsame Kosten, mit gewisser, die Banken bevorzugenden Gewinnvertheilung eintreten würde. Siehe „Genfer Journal" vom 11. Demnach hätte die Actionärversammlung in Lausanne den 26. diess, zwischen Geldanträgen von zwei Seiten her zu wählen!

Unfälle:

Jura-Bern-Bahn. Den 9. August entgleiste der letzte Zug von Neuenburg nach Chauxdefonds beim Logestunnel in Folge Schienenbruchs. Glücklicher Weise war eine dreiviertelstündige Verspätung die einzige Folge dieses Unfalls.

Centralbahn. Den 17. August entgleiste der Centralbahn-Schnellzug Nr. 5, welcher in Bern 1.55 ankommen sollte, bei Schönbühl mit beinahe sämmtlichen Wagen. Die Ursache sei noch unbekannt. Kein Unglücksfall, merkwürdigerweise nicht einmal die geringste Verletzung sei vorgekommen. Die Reisenden wurden von Bern aus abgeholt und kamen etwas vor 4 Uhr an. Die Linie war 24 Stunden lang unterbrochen, da beide Schienengeleise zerstört waren.

Bötzbergbahn. In Folge falscher Weichenstellung entgleiste den 17. August auf der Station Hornussen die Locomotive und der Bahnpostwagen des letzten Personenzuges von Basel nach Brugg. Für die Reisenden war der Unfall glücklicher Weise kaum wahrnehmbar, wie auch die Beschädigungen am Material sich als ganz unbedeutend herausstellen.

Suisse-Occidentale. Auf den Westbahnen entgleiste den 17. August ebenfalls ein Zug bei Roche. Der Unfall hatte glücklicher Weise, da er nur Güterwagen betraf, ebenfalls einzig eine Verspätung — um zwei Stunden — zur Folge.

* * *

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.