

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Schweizerische Eisenbahnen: Uebereinkommen über die Haftpflicht aus dem directen Verkehr  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3880>

### **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:** 24.07.2025

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

vierte besteht für den Betrieb in der Ersteigung des Bahnhofes Basel nach vorheriger Senkung der Linie bei Ueberschreitung des Birsthales.

Der Bötzberrgtunnel, das bedeutendste Bauwerk, musste zuerst begonnen werden. Es wurde beschlossen, diese wichtige Baute nicht an Unternehmer zu vergeben, sondern in Regie ausführen zu lassen, und die Verrichtungen eines Sections-Ingenieurs für den auf Rechnung und Gefahr der Bötzberrgbahn-Unternehmung zu bewerkstelligenden Bau an Herrn Ingenieur J. Kauffmann aus Heilbronn, einer auch in der Schweiz aufs vortheilhafteste bekannten eigentlichen Specialität für den Tunnelbau, zu übertragen. Dabei war es so gehalten, dass Herr Kauffmann, indem er als Sectionsingenieur selbstverständlich der Controle des Obergerieurs unterstellt war, hinwieder an der möglichst wohlfeilen Durchführung der Tunnelbaute dadurch interessirt wurde, dass man ihm eine Tantième von derjenigen Summe zusicherte, welche bei der Ausführung gegenüber dem für dieses Bauwerk aufgestellten Voranschlage erspart werden dürfte. Herr J. Kauffmann verpflichtete sich vom Mai 1871 bis 8. Juni 1875 den Tunnel bei Vermeidung nicht unerheblicher Conventionalstrafen zu vollenden.

Das Profil des Bergrückens gestattete mit Vortheil nur die Abteufung eines einzigen Schachtes und zwar nicht in der Mitte des Tunnels, sondern circa  $\frac{1}{3}$  von seiner nördlichen Ausmündung entfernt, bei Linn; es boten sich somit nur 4 Angriffs-punkte des Tunnels bei einer Tiefe des Schachtes von 144,0 Meter. Der Tunnel hat eine Länge von 2,466 Meter und ein Gefäll von 8<sup>o</sup>/100. Die Arbeiten wurden am Einschnitt auf der Südseite den 24. Mai 1871, am dortigen Portalschacht sowie am Hauptschacht bei Linn den 1. Juni, am Hilfsschacht beim Nordeingang den 5. Juli in Angriff genommen.

Während der Fortschritt der Arbeiten in den Stollen einen günstigen Verlauf nahm und im Maximum per Monat 44,7 Meter erreichte, im Mittel etwa 27—30 Meter betrug, war die Arbeit im Schachte eine schwierige, da man bei 6 Meter Tiefe auf wasserhaltigen Molassesand stiess, der das Abteufen sehr erschwerte. Da sich bei 33,6 Meter Tiefe noch ein Wasserzudrang bis auf 160 Liter pro Minute einstellte, so mussten ausserordentliche Massregeln ergriffen und dieses Wasser in einem 240 Meter langen Stollen extra abgeleitet werden, wodurch die Vollendung des Schachtes fast ein Jahr später eintrat als unter günstigen Umständen gerechnet worden war.

Nichtsdestoweniger wurde der Stollendurchbruch den 18. Juli 1874 und der ganze Tunnel im Juni 1875 vollendet.

Ausser dem Tunnel ist das interessanteste Bauwerk die Aare-Brücke bei Brugg, in einer Steigung von 12<sup>o</sup>/100 und einer Curve von 480 Meter liegend. Die Fahrbahn liegt circa 60 Meter über dem Mittelwasserspiegel der Aare. Die Brücke hat 5 Oeffnungen, wovon die beiden Landöffnungen 42 Meter, die beiden innern 48 Meter und die Mittelloffnung 60 Meter Spannweite messen. Die lichte Weite zwischen den Widerlagern beträgt 240 Meter. Die Träger sind nach dem System Pauli construirt das Eisengewicht beträgt circa 400 Tonnen. Der Constructeur der Brücke ist Herr Ingenieur Gubser in Wyl.

Wir hoffen in die Lage versetzt zu werden über diese Brücke, zur Zeit die interessanteste Eisenbahnbrücke der Schweiz, unsern Lesern Beschreibung und Details bieten zu können und beschränken uns heute darauf in Folgendem eine kurze Beschreibung des Tracés der Bötzberrgbahn zu geben.

Die Bötzberrgbahn zweigt ausserhalb des Bahnhofes Brugg 354 Meter über Meer in der Richtung gegen die Ortschaft Altenburg ab, setzt daselbst mit einem grossen Viaduct über die Aare und die Cantonalstrasse Brugg-Schinznach und zieht sich von dort längs der südlichen Abdachung des Bötzberrges, mehrere Querthäler überschreitend, ununterbrochen mit 12<sup>o</sup>/100 Steigung in das sich zwischen Villnachern und Schinznach öffnende Seitenthal bei Bötzenegg, woselbst eine Horizontale zur Anlage einer Station eingeschaltet ist. Unmittelbar hinter dieser Station tritt die Bahn in der Bötzberrg, durchschneidet denselben mittelst eines 2466 Meter langen Tunnels bei 8<sup>o</sup>/100 Steigung und erreicht beim Austritt aus dem Tunnel, auf der Station Effingen, ihren Culminationspunkt, 462,9 Meter über Meer. Von hier aus zieht sich das Tracé westlich durch den Bergrücken gegen die Ortschaft Zeihen, gewinnt daselbst die linksseitige Berghalde, folgt derselben in nordwestlicher Richtung bis unterhalb Hornussen, dessen Station noch circa 27,0 Meter über der Thalsohle am Bergabhang liegt, überschreitet auf hohem Damm das Uekerthal mit der Hauptstrasse Frick-Aarau, wendet sich von dort gegen Gifp abschwenkend wieder westlich und gelangt schliesslich auf das

Plateau nordwestlich oberhalb Frick, auf welchem die Station für diese Ortschaft placirt ist. Von der Station Effingen bis Frick fällt die Bahn, mit Ausnahme der Horizontalen für die Station Hornussen, durchweg mit 12<sup>o</sup>/100. Die Station Frick verlassend, fällt die Bahn nochmals mit 12<sup>o</sup>/100, erreicht oberhalb Eiken die Thalsohle, bleibt in derselben bis in die Nähe von Stein und folgt von dort bis Mumpf den Bergabhängen in einer 311,97 Meter über Meer liegenden Horizontal-Linie. Bei Eiken liegt die Station hart an der betreffenden Ortschaft, bei Stein unmittelbar oberhalb, während die Station Mumpf circa 21 Meter über die Thalsohle gelegt werden musste. Von Mumpf weg steigt die Bahn mit 12<sup>o</sup>/100 auf das Hochplateau des Möhlinfeldes, 342,43 Meter über Meer, fällt dann wieder mit 12<sup>o</sup>/100 bis zu den Stationen Möhlin und Rheinfelden und mit 8<sup>o</sup>/100 zur Station Augst, woselbst sie auf ihrem tiefsten Punkt, 276 Meter über Meer, angelangt ist. Von Augst aus steigt dieselbe abermals mit 8,5<sup>o</sup>/100 bis zur Anschlussstation Pratteln, 291,3 Meter über Meer. Bei Anlage der Stationen Möhlin, Rheinfelden und Augst ist darauf Rücksicht genommen, dass von denselben Zweigbahnen in die nahen Salinen ohne erhebliche Schwierigkeiten erstellt werden können.

Die Steigungsverhältnisse der Bötzberrgbahn in der Richtung Brugg-Pratteln sind folgende:

Brugg-Effingen	108,9	Meter.
Mumpf-Möhlinfeld	30,9	„
Augst-Pratteln	15,3	„
Zusammen:	155,1	„

und in entgegengesetzter Richtung sind 2 Steigungen, nämlich:

Augst-Möhlinfeld	66,9	Meter.
Mumpf-Effingen	150,9	„
Zusammen:	217,8	„

zu überwinden.

Von der Mitte des Aufnahmsgebäudes Brugg bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes Pratteln hat die Bahn eine Länge von 48,9 Kilometern.

Der Voranschlag lautete für zweispurige Anlage auf 22 $\frac{1}{2}$  Millionen, was pro Kilometer Fr. 460,000 ausmacht.

\* \* \*

## SCHWEIZERISCHE EISENBAHNEN.

### Uebereinkommen

über die Haftpflicht aus dem directen Verkehr

und

das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen.

(Beilage zum Vertrag betreffend die Organisation des directen Verkehrs vom 5. Juli 1875.)

(Erster Theil siehe in der Beilage zu Nr. 9.)

(Schluss.)

### BB.

Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen.

#### a) Allgemeine Bestimmungen.

Art. 38. Die contrahirenden Bahnverwaltungen erachten eine schnelle und rücksichtsvolle Ausgleichung der gegen sie erhobenen Entschädigungsansprüche für nothwendig und verpflichten sich, die Befriedigung von ihnen als begründet anerkannter Ansprüche nicht von der Erörterung darüber abhängig zu machen, in welcher Weise der Schaden unter ihnen selbst zu vertheilen sei.

Den Reclamanten gegenüber soll innerhalb der Grenzen der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen möglichst coulant verfahren werden.

Art. 39. Entschädigungen, welche den Betrag von Fr. 5 nicht übersteigen, werden ohne jeden Rückgriff auf eine andere Verbandsverwaltung von derjenigen getragen, bei welcher die Reclamation anhängig gemacht worden ist, und welche daher die Entschädigung an den Reclamanten geleistet hat.

Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf die Nachnahme unrichtig angesetzter Frachten und Spesen, welche vielmehr ohne Rücksicht auf den Betrag zurückzuzahlen sind.

Art. 40. Wenn die Bahnverwaltung, bei welcher eine über den Betrag von Fr. 5 hinausgehende Reclamation anhängig gemacht wird, aus der Antwort auf den von ihrer betreffenden Dienststelle an die entsprechende Stelle der Versand-, beziehungsweise Empfangsbahn erlassenen Rapport sich überzeugt, dass die Reclamation durch die Bahnverwaltungen verschuldet ist, beziehungsweise diese dafür Entschädigung zu leisten haben, oder wenn während 14 Tagen der versandte Rapport ohne

Antwort bleibt, so ist dieselbe berechtigt, die Reclamation bis auf den Betrag von Fr. 500 dem Beschädigten gegenüber von sich aus zu erledigen, unter Anzeige an die mitbetheiligten Bahnen durch Vermittlung der zunächst gelegenen Bahnverwaltung.

Diese Anzeige hat spätestens innerhalb 10 Tagen nach erfolgter Auszahlung der Entschädigung an den Reclamanten zu geschehen.

Art. 41. Hat eine Sendung unter ganzem oder theilweisem Verzichtes des Versenders auf Ersatzleistung für entstehenden Schaden oder Versäumniss stattgefunden, so schliesst dies die Ersatzpflicht der Bahnverwaltungen, beziehungsweise die Berechtigung der Empfangsbahn aus, Reclamationen, welche unter Missachtung dieses Verzichtes erfolgen, unter den Voraussetzungen des Art. 40 bis auf den Betrag von Fr. 500 von sich aus zu erledigen, es wäre denn, dass die Anwendbarkeit des Verzichtes auf den einzelnen Fall nach den geltenden Gesetzesbestimmungen von vornherein als ausgeschlossen erscheint.

Art. 42. Zu Entschädigungsleistungen, welche den Betrag von Fr. 500 übersteigen, ist vorgängiges Einverständnis zwischen den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen erforderlich, vorbehaltlich der Bestimmung des Art. 45.

Hat jedoch eine Verwaltung, um eine Schadensvergrößerung abzuwenden, nach eigenem besten Ermessen eine diesen Betrag übersteigende Entschädigung ohne vorherige Anfrage geleistet, so sollen die übrigen Verwaltungen aus der Thatsache dieser einseitigen Regelung allein nicht schon die Einwendung ableiten können, dass nun gegen sie ein Rückgriff überhaupt nicht mehr zulässig sei.

Art. 43. Wird eine Entschädigungsforderung von dem Reclamanten im Wege gerichtlicher Klage angebracht, so hat die beklagte Verwaltung den übrigen betheiligten Verwaltungen davon auf dem Correspondenzwege, ohne gerichtliche Streitverkündung, rechtzeitig Kenntniss zu geben, damit sich dieselben in der Lage befinden, die benötigten Actenstücke zu sammeln und allfällig an den gerichtlichen Verhandlungen Theil zu nehmen.

#### b) Reclamationsconferenzen.

Art. 44. Zum Zwecke möglicher Beförderung derjenigen Reclamationsangelegenheiten aus dem directen Verkehr, welche nicht auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von einer einzelnen Bahnverwaltung erledigt werden, finden periodische Conferenzen statt. Dieselben sind von allen Verwaltungen regelmässig zu besichtigen, sei es durch Mitglieder der Direction, sei es durch die Vorstände der Abtheilungen für das Reclamationswesen oder deren Stellvertreter.

Die Conferenz der Directionen bezeichnet jeweilen für ein Jahr diejenige Verwaltung, welche die Reclamationsconferenzen zu präsidiren hat.

Dieselben sind mindestens alle zwei Monate zu versammeln; Ort und Zeit ihres nächsten Zusammentrittes bestimmen sie jeweilen selbst.

Jede Verwaltung hat die von ihr auf die Tagesordnung der nächsten Conferenz zu bringenden Reclamationen vor derselben den bei den betreffenden Transporten mitbetheiligten Verwaltungen in der von der Reclamationsconferenz zu bestimmenden Form zur Kenntniss zu bringen.

Art. 45. Die Reclamationsconferenzen haben über Anerkennung aller derjenigen Reclamationen zu entscheiden, welche gegenüber den Reclamanten nicht auf Grund der Art. 39 bis 42 durch diejenige Verwaltung, bei der sie anhängig gemacht werden, zur definitiven Erledigung gebracht werden können.

Der Entscheid darüber erfolgt, sofern die betheiligten Verwaltungen sich nicht einigen können, durch Mehrheitsbeschluss aller Verwaltungen.

Fällt deren Entscheid im Sinne ganzer oder theilweiser Anerkennung der Reclamation aus, so wird er der oder denjenigen Verwaltungen, welche abweichender Ansicht sind, durch die Präsidialverwaltung der Reclamationsconferenzen behufs definitiver Entschliessung schriftlich eröffnet. Verbleiben diese Verwaltungen bei ihrer Ansicht, und lautet hernach der gerichtliche Entscheid ebenfalls zu Gunsten der Reclamation, so sind die erlaufenen Processkosten ausschliesslich von ihnen zu übernehmen.

Art. 46. Daneben geht die Aufgabe der Reclamationsconferenzen dahin, die Verlegung der bezahlten Entschädigungen auf die einzelnen betheiligten Verwaltungen zu ordnen.

Zunächst wird auch hierüber eine Verständigung unter den Betheiligten angestrebt. Gelingt dieselbe nicht, so beschliessen die unbetheiligten Verwaltungen mit Stimmenmehrheit, wie die Verlegung stattfinden solle.

Beträgt der Antheil keiner einzelnen Bahn mehr als Fr. 500, so ist der Beschluss der unbetheiligten Verwaltungen endgültig.

Art. 47. Falls bei der Frage, wie die an einen Reclamanten bezahlte Entschädigung verlegt werden soll, alle Verwaltungen betheiligt sind und eine Einigung darüber an der Reclamationsconferenz nicht erreichbar ist, wird dieselbe einem Schiedsgerichte zum Entscheide überwiesen.

Den Verwaltungen wird anheimgestellt, einer einzelnen Person den schiedsrichterlichen Entscheid zu übertragen.

Können sie sich nicht hiezu verständigen, so wählt jede Partei, Kläger und Beklagter, aus schweizerischen oder ausländischen Bahnverwaltungen einen Schiedsrichter. Die so ernannten zwei Schiedsrichter bezeichnen den Obmann; falls sie sich über denselben nicht einigen können, wird das Präsidium des Bundesgerichtes um Ernennung des Obmanns ersucht.

Das Schiedsgericht entscheidet gemäss den bestehenden Reglementen und Vereinbarungen auf Grund eines summarischen schriftlichen Verfahrens und unter Ausschluss von Anwälten. Sein Entscheid ist endgültig.

Art. 48. In gleicher Weise wird verfahren, wenn eine Verwaltung, welche nach dem Beschlusse der unbetheiligten Verwaltungen (Art. 46) von einer Reclamationsentschädigung mehr als Fr. 500 zu übernehmen hätte, demselben sich nicht glaubt unterziehen zu können.

#### c) Internationaler Verkehr.

Art. 49. Vorstehende Bestimmungen finden im internationalen Verkehr nur insoweit Anwendung, als nicht mit den betheiligten ausländischen Verwaltungen über die Behandlung der Reclamationen besondere Vereinbarungen getroffen sind.

#### Vollziehungsbestimmungen.

Art. 50. Das gegenwärtige Uebereinkommen tritt mit dem 1. September 1875 in Kraft. Vom gleichen Tage an verlieren die Vorschriften über die Plombirung beladener Güterwagen vom 1/2. April 1874 und der Conferenzbeschluss Nr. IV vom 2. November 1871 betreffend die schiedsgerichtliche Erledigung der aus dem internationalen Verkehr sich ergebenden Reclamationen, sowie allfällig andere entgegenstehende Vereinbarungen und Bestimmungen ihre Gültigkeit.

Bern, den 5. Juli 1875.

\* \* \*

#### BETRACHTUNGEN

über die Brochure von Hartwich

bettelt

#### Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens.

Bei dem bedeutenden Rufe, den der Verfasser der Brochure: „Bemerkungen über Transportmittel und Wege etc., Berlin, Ernst & Korn, 1875,“ als Eisenbahn-Fachmann besitzt, war es zu erwarten, dass die in dieser Schrift enthaltenen Vorschläge und Erwägungen von Interesse sein werden; und in der That werden eine Reihe von Fragen von Sprache gebracht, deren jede für sich das eingehendste Studium erheischt, um nur einigermaßen sicher beantwortet zu werden. Bei der Wichtigkeit der in der Brochure zur Sprache gebrachten Thatsachen ist es nicht mehr als natürlich, dass das preussische Handelsministerium allen ihr untergeordneten Eisenbahn-Verwaltungen das eingehendste Studium der Hartwich'schen Schrift empfohlen hat, und haben einzelne Fragen durch die Referate von verschiedenen Eisenbahn-Directionen zum Theil schon ihre vorläufige Erledigung gefunden. Der Verfasser macht Vorschläge sowohl für den Bau von neuen Bahnen, als für die Verwaltung bereits bestehender Linien. Es wird einem versierten Leser sofort auffallen, dass die Vorschläge, welche betreffs des Baues neuer Linien gemacht worden, nur wenig Neues und Originelles enthalten, während hingegen betreffs Verwaltung eine Menge neuer Ideen vorgeschlagen werden, deren Studium für Länder wie Deutschland und Oesterreich, die ein Eisenbahnnetz besitzen, welches zum Theil aus Staats-, zum Theil aus Privatbahnen besteht, von grösstem Interesse sein muss. Es muss unter anderem dem Verfasser der „Bemerkungen“ zur Genugthuung gereichen, dass kurze Zeit nach Veröffentlichung seiner Vorschläge über Verwaltung, ein Theil derselben in Oesterreich mit der „Reorganisation der k. k. österr. General-Inspection“ bereits factische Anwendung gefunden hat, und zwar von Seiten eines Mannes, der in der technischen Welt sich eines so bedeutenden Rufes erfreut, wie es dem neuen Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens v. Nördling zukommt.