

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Verordnung zum Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3884>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

brüche verdient gemacht hat, in den 60er Jahren zum Bohren von sogenannten Theilstöcken zu Brunnen, sowie zur Herstellung von Röhrenstücken aus Kalkstein bis auf Caliber von 45 Centimeter angewandt hatte. Auch hier bestand der Bohraparat aus einem Cylinder von Eisenblech, der vermittelt Maschinen getrieben mit ziemlicher Geschwindigkeit um seine Axe rotirte und so das Ausbohren eines Kerns bewirkte.

Nach dem bei den ältern Marmorsägen üblichen Verfahren wurde als Schärfemittel einfach Quarzsand angewandt, der nebst Wasser beständig zugesetzt wurde.

Da wir Bargezzi als einen erfinderischen Kopf kannten, so müssen wir sein Verfahren auch als Product seines eigenen Scharfsinnes bezeichnen und glauben damit einen Beitrag zur Geschichte der Bohrungen auf Stein geliefert zu haben.

\* \* \*

**VERORDNUNG**

zum

**Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen.**

(Vom 3. Herbstmonat 1875.)

Der schweizerische Bundesrath, auf einen Bericht seines Eisenbahn- und Handelsdepartements, beschliesst:

Bis zum Erlass des durch Art. 36 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Christmonat 1872 vorgesehenen einheitlichen Verkehrs-, beziehungsweise Transportreglementes für die schweizerischen Eisenbahnen wird das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen für den directen schweizerischen Verkehr vom 15. März 1862 provisorisch in Kraft bleiben unter folgenden durch das Transportgesetz bedingten Vorbehalten:

1. Das erwähnte Transportreglement ist nicht nur für den directen Verkehr, sondern auch für den internen Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen massgebend, und fallen vom Tage der Publication dieses Beschlusses an alle widersprechenden Transportvorschriften dahin, insofern sie dem Publicum keine günstigeren Bedingungen gewähren.

Bahnen in ausnahmsweisen Verhältnissen kann der Bundesrath auf Gesuch der Verwaltungen die Anwendung besonderer Reglemente gestatten.

2. Entsprechend der Vorschrift von Art. 55 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875 sind vom 1. Herbstmonat d. J. an sämtliche Bestimmungen des Reglementes vom 15. März 1862, welche mit diesem Gesetze im Widerspruche stehen, aufgehoben. Dagegen treten gleichzeitig mit dem Transportgesetze, resp. mit dem Tage der Publication dieses Beschlusses, bis auf Weiteres folgende Verfügungen ins Leben:

a. Reisende, welche Entschädigungsansprüche wegen verfrühter Abfahrt oder verspäteter Ankunft der Züge zu haben glauben (Art. 4 des Transportgesetzes), sind bei Verlust ihres Reclamationsrechtes gehalten, ihre Begehren innerhalb 24 Stunden nach der verfrühten Abfahrt oder der verspäteten Ankunft eines Zuges beim betreffenden Stationsvorstand (im Falle verfrühter Abfahrt bei demjenigen der Abgangsstation, im Falle verspäteter Ankunft bei demjenigen der Bestimmungsstation, resp. der Station, wo der Anschluss nicht erzielt wurde) anzubringen. Dieser wird je nach der Beschaffenheit des Falles die Rückzahlung des Fahrpreises anordnen, neue Billets ausstellen, die Verlängerung der Gültigkeit oder Gültigkeitserklärung für eine höhere Classe unter Angabe des Grundes auf dem Billet bemerken und letzteres abstempeln.

b. Ansprüche, die sich aus Art. 5 des Gesetzes ableiten, sind bei der Direction der Gesellschaft zu erheben. Bezüglich der Verjährung derartiger Reclamationen ist Art. 49 des Transportgesetzes massgebend.

c. Falls infolge einer auf einer schweizerischen Bahn entstandenen Zugsverspätung mindestens zehn Reisende einen Anschluss verfehlen und ein späterer directer Anschluss durch den nächstfolgenden fahrplanmässigen Zug nicht zu ermöglichen ist, während er durch Verwendung eines Extrazuges herzustellen wäre, so sind die Bahngesellschaften verpflichtet, einen Extrazug abzufertigen, insofern dies mit der Betriebsicherheit vereinbar ist.

Die mit derartigen Specialzügen beförderten Reisenden dürfen unter keinen Umständen zu irgend welcher Nachzahlung angehalten werden.

d. Zuwiderhandlungen der Bahngesellschaften gegen die Vorschriften von Art. 4 und 5 des Transportgesetzes sind beim zuständigen Richter (am cantonalen Domizil der Gesellschaft) einzuklagen.

e. Als Reisegepäck wird in der Regel nur behandelt und befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse in Koffern, Reisesäcken u. dgl. mit sich führt. Grössere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen u. s. w. sind nicht als Reisegepäck zu betrachten, können indess ausnahmsweise als solches befördert werden.

In der Regel wird das Gepäck nur an derjenigen Station ausgeliefert, nach welcher es aufgegeben worden ist. Insofern Zeit und Umstände es erlauben, soll jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auf einer Zwischenstation ihm zurückgegeben werden.

In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuweisen.

Alle in den Stationen oder Wagen zurückgelassenen herrenlosen Gegenstände sind der Bahnverwaltung abzuliefern und werden von dieser ein Jahr lang aufbewahrt. Nach Ablauf dieser Frist werden dieselben, unter Anzeige an die Eigenthümer, insofern eine solche möglich ist, amtlich und nach den bezüglichen gesetzlichen Formen zu Gunsten wessen Rechtes versteigert.

Wären jedoch solche Stücke ersichtlich dem Verderben ausgesetzt, so sollen sie, sobald deren Verderben zu befürchten steht, bestmöglichst verkauft werden. In solchen Fällen wird der Erlös zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Nach Verjährung der Ansprüche des Eigenthümers fällt der Erlös derartiger Gegenstände nach Abzug der darauf haftenden Frachten, Lagergebühren, Entschädigungen u. s. w. in die Unterstützungscasse der Bahnangestellten.

f. Die Lieferfristen werden in den Tarifen von Station zu Station publicirt; sie zerfallen in Expeditions- und Transportfristen und dürfen nachfolgende Maximalansätze nicht überschreiten:

- 1) Expeditionsfrist für Eilgut 1 Tag; „ gewöhnliches Frachtgut 2 Tage.
- 2) Transportfrist des Eilgutes per je 240 angefangene Kilometer 1 Tag.

Transportfrist des gewöhnlichen Frachtgutes per je 120 angefangene Kilometer 1 Tag.

Die Beförderung von Eilgut hat übrigens stets mit dem nächsten abgehenden Personenzuge stattzufinden, insofern die Aufgabe gemäss § 50 des Transportreglementes vom 15. März 1862 erfolgt. Wenn bei Anschlüssen von Zweiglinien die Nothwendigkeit einer Verlängerung der Lieferfrist infolge des Umladens u. s. w. sich herausstellt, so wird der Bundesrath auf motivirtes Ansuchen einer Gesellschaft eine solche bewilligen.

Für Güter, die zu ermässigten Taxen befördert werden, kann der Bundesrath eine Verlängerung der Lieferfrist gewähren, ebenso Zuschlagsfristen in ausserordentlichen Fällen.

3. Dieser Beschluss ist in das Bundesblatt und die Eisenbahnactensammlung aufzunehmen und sämtlichen im Betriebe stehenden Eisenbahnunternehmungen in besonderen Abdrücken zur Nachachtung mitzuthemen. Er tritt mit dem Tage seiner Publication in Kraft.

Bern, den 3. Herbstmonat 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

\* \* \*

**Internationales Transportrecht.**

Wir haben in No. 9, Bd. III. der „Eisenbahn“ die Vorlage mitgetheilt, welche Herr Prof. Dr. Fick durch Vermittlung der kaufm. Gesellschaft Zürich dem Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereines zur Besprechung unterbreitete. Seither haben sich eine Anzahl Sectionen dieses Vereines über die Vorlage ausgesprochen, und wir sind durch die Güte des Herrn Dr. Fick in den Stand gesetzt, die Vernehmlassung der „Association commerciale et industrielle Genevoise, Chambre de Commerce“ zu veröffentlichen.

Das Schreiben lautet: