

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Randbemerkungen zum Entwurf des neuen schweizerischen Transportreglementes  
**Autor:** St.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3900>

### **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:** 06.02.2025

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

Reichstage der Gegenstand vielseitiger Erörterungen, hauptsächlich wegen des Begriffes der „höhern Gewalt.“ Es wurden die verschiedensten Anträge gestellt, welche denselben erläutern sollten; unter andern kam in Vorschlag, den Begriff der „höhern Gewalt“ zu definiren als „ein Ereigniss, welches bei aller Sorgfalt des Betriebes nicht abzuwenden war.“

Ebenso bestimmt die englische Gesetzgebung, dass wenn die Eisenbahngesellschaft Alles gethan, was Wissenschaft und Klugheit zur Sicherung ihrer Passagiervorschriften, sie ihre Schuldigkeit erfüllt hat. Es müsste irgend eine einigermaßen augenscheinliche Fahrlässigkeit (some evidence of negligence) nachgewiesen werden, ehe der Fall dem Gerichte übergeben werden könne.

Hieraus ergibt sich, wie sehr die Collaudation zu einem wichtigen Beweismittel werden kann für den Zustand der Bahn bei Unfällen, welche kurz nach der Collaudation eintreten. Sie kann, wenn nicht weitere Umstände z. B. der Beweis irgend eines Dienstfehlers eines Angestellten, oder des Vorhandenseins einer Gefahr, die hätte abgewendet werden können, hinzutreten — schlechthin den Beweis abgeben, dass die Bahn allen Forderungen der Wissenschaft und der Erfahrung, sowie den gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften entsprach und dass in Folge dessen der betreffende Unfall durch ein Ereigniss eingetreten sei, welches bei aller Sorgfalt des Betriebes nicht abzuwenden war, mit andern Worten, dass der betreffende Unfall ein Fall höherer Gewalt gewesen. — Die meisten derartigen Unfälle bieten ja sehr wenige Anhaltspunkte, um aus dem Zustande der Unglücksstätte Schlüsse zu erlauben: es sind meist nur Vermuthungen möglich. Nehmen wir z. B. Fälle, welche die „Schweiz. Handelszeitung“ berührt.

Wenn ein Stück Eisenbahndamm mit einem Zug voll Passagiere unmittelbar nach der Collaudation in den See stürzt, so bietet die Unglücksstätte vielleicht nur den Anblick einer Lücke im Bahndamm. Nun spricht die Präsumpion dafür, dass hier ein Betriebsfehler vorliege, resp. dass die Verwaltung zu haften habe; dieser Präsumpion steht jedoch ein amtlicher Act gegenüber, welcher aussagt, dass die Bahn allen Forderungen der Wissenschaft und Erfahrung entsprochen habe etc., und zwar vor ein, zwei, drei, kurz vor sehr wenigen Tagen, so dass nicht anzunehmen, es sei inzwischen eine Veränderung eingetreten.

Oder: es sei eine Brücke auf einer Strecke kurz nach der Collaudation zusammengebrochen und ein Passagier dabei verletzt worden. Der Ort des Unfalles bietet ein Bild der Verwüstung, so dass dort keine Anhaltspunkte über die Ursache des Unfalles zu finden sind. Das Gericht wird durch Sachverständige begutachten lassen, ob die Brücke mit der nöthigen Vorsicht und Geschicklichkeit construirt und von einer angemessenen Stärke zu angemessener Erfüllung ihres Zweckes war. Die Sachverständigen finden jedoch keine Anhaltspunkte ausser: die amtliche Belobigung der Brücke, die Erklärung, dass dieselbe allen Forderungen der Wissenschaft und Erfahrung entsprochen habe.

So könnten wir die Casuistik noch weiterspinnen! Allerdings treten diese Fälle nicht stets mit dieser Einfachheit ein; oft bieten sich grosse Complicationen, wie dies bei technischen Streitfragen insbesondere sich geltend macht.

Wenn die „Handelszeitung“ aus unsern Aufstellungen den Schluss zieht, dass es wohl kaum noch irgend einen Unfall geben werde, dessen Ursachen sich nicht auf eine von den Behörden gutgeheissene Anordnung zurückführen liesse, so ist dies eine deductio ad absurdum, die jedoch ihre Widerlegung einfach darin findet, dass nirgends die staatliche Oberaufsicht sich formell so scharf und urkundenmässig gestaltet, wie bei der Collaudation. Die Lehre von der Collaudation ist eben noch in der Entwicklung begriffen; allein es dürfte doch Zeit sein, auf die Folgen aufmerksam zu machen, welche dieselbe mit sich bringt. Einmal dürfte durch Bundesverordnung der Gang der Collaudation genau bezeichnet werden; aber es dürfte auch die Frage zur Besprechung kommen, ob der dem Eisenbahndepartement gewährte Credit genüge, die Aufgaben, die ihm obliegen, auszuführen. Dahin deuteten wir auch, als wir von Interpellationen in der Bundesversammlung sprachen. Das Departement wird sich gegen allfällige Angriffe dadurch vertheidigen können, dass es auf die ungenügende Creditbewilligung hinweist. — Ebenso betrachten wir die principielle Feindschaft der „Schweiz. Handelszeitung“ gegen das erwähnte Departement als ungerechtfertigt, so lange demselben nicht ausreichende Mittel gewährt werden, um der Aufgabe, die ihm vorliegt, nachkommen zu können. — St.

\* \* \*

## Randbemerkungen zum Entwurf des neuen schweizerischen Transportreglementes.

(Fortsetzung.)

II. Personenbeförderung. — Die Frage der Gültigkeitsdauer (§ 9.) der verschiedenen Billetsorten, sowie deren Benützungsort dürfte, soweit es sich um die gebräuchlichsten derselben handelt, nunmehr auch im Transportreglement festgestellt werden, nachdem sich hierin bereits einige Neuerungen und Verbesserungen von Seite der Bahnen selbst ergeben haben. Die Retourbillete haben in der Schweiz zum grossen Theil, wenigstens von einer bestimmten Distanz an, zweitägige Gültigkeit erlangt. Diese für das reisende Publicum sehr werthvolle Institution dürfte aber immerhin noch eine Ausdehnung erfahren, insofern sie nämlich auch bei den Billeten Platz griffe, die auf die nächstliegenden Stationen ausgegeben werden; abgesehen von der Bequemlichkeit für die Bahnverwaltungen selbst, welche in dieser Einschränkung liegt, lässt sich ein Grund, das weiter reisende Publicum zu begünstigen, nicht denken; offenbar verdient gerade auch der Verkehr von einer Station zu den nächstliegenden eine Berücksichtigung. Dies ist der intensivste Verkehr, und wenn eine Begünstigung des Publicums wirklich eine gleichmässige und durchgreifende sein soll, so sollte gewiss gerade jener Theil desselben am wenigsten umgangen werden, welcher den Bahnen auch das meiste Geld bringt. Inwiefern hieraus den Bahnen Nachtheile erwachsen könnten, vermögen wir nicht zu beurtheilen, aber sicherlich hat die Einführung der zweitägigen Gültigkeit von Retourbilleten denselben nicht nur keinen Schaden, sondern vielmehr Nutzen gebracht.

Solche wichtige und sehr willkommene Neuerungen sollten aber, um an denselben ein Recht zu erlangen, in das Transportreglement aufgenommen werden, und sie können dies um so eher, als voraussichtlich darin eine Aenderung nicht so bald und nicht so leicht möglich ist.

Das deutsche Betriebsreglement sagt in § 10:

„Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, und mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höhern Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisenden haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges mit dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.“

Also eine zweitägige Gültigkeit auch der einfachen Billets. Diese günstige Stellung der Passagiere sollte auch bei uns erzielt werden können. Es ist in der That auch kein rationeller Grund gegen die Einführung dieser Bestimmung aufzubringen.

Es sollten also — abgesehen von Routen- und Rundreisebilleten, und solchen vielleicht von ermässiger Taxe — allen einfachen und Retourbillets eine zweitägige Gültigkeit im Minimum zugesprochen werden; ja für grössere Distanzen sollte noch eine weitere Ausdehnung stattfinden.

Eine althergebrachte Bestimmung der Transportreglemente bezieht sich auf den Verkauf der Fahrbillete (§ 11):

„Der Verkauf der Fahrbillete kann nur innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang eines Bahnzuges verlangt werden.“

Damit ist auch offenbar gemeint, dass innerhalb dieser halben Stunde auch nur für den betreffenden Bahnzug Billete abgegeben werden; hiegegen ist nichts einzuwenden: es ist nicht zu viel, wenn diese halbe Stunde ausschliesslich dem betreffenden Bahnzuge gewidmet wird; dass aber überhaupt nur jeweilen eine halbe Stunde vor einem Bahnzuge Billete gelöst werden können, ist sicherlich weiter nichts, als eine Ueberlieferung. Warum sollen nicht den ganzen Tag Billete für beliebige Züge des betreffenden Tages ausgegeben werden? Wenn von Seite der Bahnverwaltungen hiegegen geltend gemacht werden will, dass das Interesse des Betriebes erfordere zu wissen, wie viele Personen sich jeweilen auf einen Zug melden, so kann darauf erwidert werden, dass die Betriebsbeamten auf Stationen sowol wie auf Bahnhöfen sich im Laufe ihrer Dienstjahre fast durchwegs die Fähigkeit zu eigen gemacht haben, die Frequenz jedes einzelnen Zuges genau zu beurtheilen. Jeder Zug bietet für die einzelne Station ein bestimmtes Bild der Frequenz. Dieses Abschätzen der Frequenz eines Zuges ist ja überdies schon wegen der Retourbillete stetsfort nothwendig; denn mit Bestimmtheit kann nicht berechnet werden, mit welchem Zuge ein Retourbillet benutzt wird.

Es sollte also einmal mit dieser Ueberlieferung gebrochen werden; sicherlich würde dadurch der so lästige Andrang zu den Cassen wesentlich vermindert. —

Beschädigung des Fahrmaterials (§ 19). „Für das Zerbrechen von Fensterscheiben, sowie für das Beschmutzen des Innern der Wagen oder sonstige Beschädigungen irgend welcher Art haben die Fehlbaren Schadenersatz zu leisten.“ — Diese Schadenersatzleistungen führen oft zu unliebsamen Scenen zwischen dem Fehlbaren und dem Dienstpersonale und zwar meistens in Folge der Höhe des Schadenersatzbetrages. Die Anbringung eines Tarifes für solche Beschädigungen in jedem Personenwagen würde hier eine Besserung bringen, und es sollte demgemäss das Transportreglement hierüber eine Vorschrift enthalten. —

Tabaerauchen (§ 24.) — Wenn wir gegen die Begünstigung der Raucher in den Eisenbahnwagen sprechen, so thun wir es bloss, um unsere Seele zu retten; um jedoch allmählig das Rauchen in den Wagen auf ein Minimum zu beschränken dürfte die allmähliche Vermehrung der Nichtraucher-coupé's das beste Mittel abgeben; so dass diese Passion schliesslich mit viel zu viel Entsagungen verbunden ist, um noch lange reizvoll zu bleiben. — St.

\* \* \*

## E T A T

DES

### TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD

**au 30 Septembre 1875.**

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin Septembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	Etat fin août	Progrès mensuel	Etat fin septembre	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	2450.8	125.9	2576.7	2199.5	103.2	2302.7	4879.4
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, „ „	1112.9	56.7	1169.6	836.0	39.0	875.0	2044.6
Cunette du strosse, . . . „ „ „ „	1133.0	66.4	1199.4	653.0	46.0	699.0	1898.4
Strosse . . . „ „ „ „	418.4	45.1	463.5	362.0	16.0	378.0	841.5
Excavation complète . . . „ „ „ „	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0
Maçonnerie de voûte, . . . „ „ „ „	560.0	24.0	584.0	728.5	37.5	766.0	1550.0
„ du piédroit Est, . . . „ „ „ „	268.0	50.0	318.0	101.9	—	101.9	419.9
„ du piédroit Ouest, „ „ „ „	181.2	33.3	214.5	537.4	45.8	583.2	797.7
Aqueduc, . . . „ „ „ „	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0
Ouvriers occupés en août . . . nombre moyen	—	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „ „ max.	—	—	—	—	—	—	—

### Bundesrathsverhandlungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 11. October 1875. Der Bergbahngesellschaft Rorschach-Heiden wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts ersten Ranges zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von Fr. 800,000 bewilligt; die Einsprachefrist läuft mit dem 3. Nov. 1875 zu Ende.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Gotthardbahn.** Hr. Ständerath Hold hat seine Untersuchung in Betreff der Göschener Unruhen beendet und dem Bundesrath deren Ergebniss bereits mitgetheilt.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 26,70 M., Airolo 24,50 M., Total 51,20 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,30 M.

**Schweizer Steinkohlenbohrergesellschaft.** Der letzte Bericht schloss mit dem 30. Sept. und bei 373,38 M. Tiefe. Unmittelbar auf den Monatsübergang zeigte sich in der geognostischen Beschaffenheit des Gesteins eine Aenderung, welche vielleicht am besten als eine Bettung grosser Urgebirgsschollen in einer ausserordentlich weichen, mit Glimmer und Kalktheilen vermengten fast plastischen Thonmasse charakterisirt wird. Von 376,2 M. an trat sodann der Bohrer in einen harten Diorit, nachher in einen weicheren Dioritschiefer, der bis zur Tiefe von 400,51 M., die am 7. Oct. Abends — Schluss unserer Nachrichten — fort dauerte. Das weitere Vorrücken wird zeigen, ob wir es hier mit einem blossen Gange von eruptivem Gesteine, wie der Dioritgang in dem Kohlenflötze von Ronchamp, zu thun haben. Aus einem solchen Gange könnte der Bohrer wieder in die Fortsetzung der Permischen Schichten und sodann in den Kohlensandstein gelangen. Angesichts dieser Verhältnisse wurde die ganze Woche langsam und mit grosser Vorsicht gearbeitet. Auch wird jetzt eine Verrohung der obgenannten weichen thonigen Schichten nothwendig.

**Schweizerische Centralbahn.** Zur Richtigstellung der bezüglichen Mittheilung in letzter Nummer theilen wir mit, dass das Directorium der Centralbahn keineswegs gegen die Erstellung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes an der Halde in Luzern Einwendung erhoben hat, sondern nur verlangt, dass der Bundesrath die Plangenehmigung für den Haldenbahnhof so lange nicht ausspreche, bis auch über die Verbindung dieses Bahnhofes mit den in Luzern bereits stehenden Bahnen von der Gotthardbahn Vorlage gemacht sei. Dabei waltete die Ansicht, dass der Gotthardbahn, als neu einmündender Bahn, die Verpflichtung zufalle, diese Verbindung herzustellen, und es daher unzulässig erscheine, den Haldenbahnhof einseitig genehmigen zu lassen ohne gleichzeitige Festsetzung der Verbindungslinie nach dem Untergrund und einer dortigen Station, in welche zunächst die drei in Luzern schon im Betrieb befindlichen Bahnen einzumünden hätten.

**Nordostbahn.** Am 15. l. M. wird der Fahrdienst zwischen Zürich und Glarus längs des linken Zürichsee-Ufers wieder eine günstigere Gestaltung erhalten, als ihm bisher in Folge der Unterbrechung in Horgen gegeben

werden konnte. Es werden in jeder Richtung (Zürich-Glarus und vice-versa fünf directe Curse eingerichtet werden (Zürich-Horgen per Eisenbahn, Horgen-Wädenswil per Dampfboot in unmittelbarem Anschluss an die Bahn, Wädenswil-Glarus per Bahn, ebenso in umgekehrter Richtung.) Ueberdies cursirt ein Localzug Wädenswil-Glarus und zurück.

**Simplonbahn.** Nach der „Gaz. de Lausanne“ hat der Verwaltungsrath der Simplonbahngesellschaft am 4. Oct. von dem statutengemässen Rechte der Selbstergänzung Gebrauch gemacht und sich durch die HH. Professor Colladon in Genf und L. Cahen d'Anvers in Paris ergänzt. Der Verwaltungsrath hat damit die statutengemässe Anzahl von 15 Mitgliedern erreicht. Im Weiteren wurde beschlossen, einen Director an die Spitze der Unternehmung zu stellen und Hr. Dubochet beauftragt, in dieser Richtung Hrn. Bundesrath Cérésolo Eröffnungen zu machen. Herr Cérésolo soll den neuesten Nachrichten zufolge die Stelle angenommen haben — So wäre denn wieder ein guter Eidgenoss an einer fetten Pfründe versorgt; wenn es aber mit unsern Eisenbahnen und ihrem Credite immer mehr bergab geht, so soll man sich dessen nicht wundern. Wir können dem Simploncomité zu seinem Präsidenten nicht gratuliren, er ist in Frankreich so wenig beliebt, dass es ihm leichter sein wird, das französische Capital von dieser Unternehmung fern zu halten, als solches für dieselbe zu interessiren.

### Unfälle.

**Emmenthalbahn.** Den 8. October Abends entgleiste auf der Station Derendingen ein Zug, ohne dass dabei ein weiteres Unglück sich ereignete, als dass die Reisenden mit dem eine Stunde später anlangenden Zug der Centralbahn nach Solothurn reisen und ein Abendzug ausgesetzt werden musste. Auch das Rollmaterial nahm keinen besondern Schaden. Der Unfall soll durch Arbeiten auf der Bahnlinie veranlasst sein. Eine Expertise darüber hat bereits stattgefunden.

— Beim Sprengen an der Eisenbahnlinie Wald-Fischenthal wurde ein Arbeiter von einem Stein so unglücklich an den Kopf getroffen, dass an seinem Aufkommen gezweifelt wird.

\* \* \*

### Eisenpreise.

London den 8. October 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 165,60 - 171,60	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	„ 171,00 - 175,70	ditto
Street rails	„	„ 181,70 - 200,80	Wales
Steel rails	„	„ 225,90 - 237,90	Wales
ditto	„	„ 237,90 - 263	Tyne und East.