Oesterreichisches Eisenbahnamt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3728

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Attendu que les faits offerts en preuve sous les nos 1 à 6 l'écriture du 3 novembre 1874 ne sont pas pertinents en ce qu'ils ne tendent pas à établir le défaut de soins chez la compagnie, mais seulement la non-livraison le 29 mai et le refus ainsi qu'il a été expliqué en cours des plaidoiries: de laisser les chevaux sortir de la gare pour être mis en fourrière à Montbrillant, refus qui était précisément dicté à la compagnie par les règlements sanitaires susvisés dès que le certificat de santé faisait défaut.

Attendu que l'action en responsabilité contre le voiturier se trouve éteinte par le paiement du prix et par la réception sans protestation ni réserve (art. 105 C. comm.).

Attendu que le rapport de M. le vétérinaire en date du 8 juin 1874 n'est point concluant; attendu qu'il a visité le cheval le 3 juin et qu'il se borne à déclarer: „Que la „station debout et forcée toute la nuit après le voyage a par„faitement pu provoquer le mal."

Attendu qu'il n'établit pas qu'il y ait eu absence de soins nécessaires et que la perte du cheval soit le résultat forcé de ce manque de soins, surtout quand la maladie ne s'est déclarée qu'après la livraison.

Attendu en résumé que la compagnie n'est en faute ni pour retard dans la livraison, ni pour défaut de soins pendant qu'elle avait les chevaux en dépôt.

Attendu qu'elle ne doit aucune somme ni indemnité pour la perte du cheval de l'intimé survenue plusieurs jours après la livraison.

Par ces motifs,

La Cour admet à la forme tant l'appel principal interjeté par la compagnie P.-L.-M. suivant exploit Brun, huissier, du 1er décembre 1874, contre le jugement du Tribunal de commerce du 9 novembre 1874, que l'appel incident interjeté par l'intimé dans ses conclusions.

Cela fait au fond: Rétracte et met à néant le jugement dont est appel et jugeant à nouveau, décharge l'appelante de toutes les condamnations tant principales que subsidiaires et condamne l'intimé à tous les dépens de 1re instance et d'appel.

(G. d. T. S.)

* * *

Demission des Freiherrn v. Weber. Dem allgemeinen Bedauern über die Demission des Freiherrn v. Weber gibt die „N. Fr. Pr." folgenden Ausdruck: Die schliessliche Ursache seines Austrittes aus dem Staatsdienste dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Berufung Nördlings zur Leitung der General-Inspection zusammenhängen. Bekanntlich laufen die Ansichten der beiden Fachmänner über die Organisation, welche in Zukunft der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen zu geben wäre, weit auseinander. Während Weber's diesbezügliche Vorschläge sich zumeist an Deutsche und insbesondere an Preussische Einrichtungen anlehnen, nimmt sich Nördling mehr die Französische Eisenbahnentwicklung zum Vorbilde. Ein Zusammenwirken der beiden ebenbürtigen Kräfte scheint man nicht für möglich gehalten zu haben, wiewohl die Idee, welche bei ihrer gleichzeitigen Berufung vorschwebte, allgemein und selbst im Auslande als eine sehr glückliche bezeichnet wurde. Um so bedauerlicher ist es, wenn nunmehr durch eine Reihe von Umständen der Austritt Weber's aus dem Staatsdienste erfolgt und Oesterreich bei seinem so hochgradigen Capacitätenmangel auf dem Eisenbahngebiete auch noch eine Kraft verliert, welche in ganz Europa als eine Autorität ersten Ranges anerkannt ist. Allerdings ist die Thätigkeit des Freiherrn von Weber, wie dies der Character seiner Stellung mit sich brachte, nur wenig in der Oeffentlichkeit bemerkbar gewesen. Ueberdies haben seine Rathschläge nicht immer jene Würdigung gefunden, die sie als Emanationen einer so langjährigen Erfahrung im Eisenbahndienste mehrerer Staaten verdienten. Dessenungeachtet sind seine Gutachten massgebend gewesen für die geplanten Reformen fast aller Branchen des Eisenbahnbaues. An der Reform der Signalordnung hat er hervorragenden Antheil genommen, ebenso wie er aufs energischste für eine Aenderung der Bauordnung und insbesondere der Oberbauconstruction eingetreten ist. Bekannt ist seine Agitation für die Einführung der Secundärbahnen in Oesterreich. Diese flüchtigen Daten dürften genügen, um das Bedauern, dass eine so reiche Arbeitskraft für das Oesterreichische Eisenbahnwesen nunmehr verloren gehen soll, zu einem allgemeinen zu machen.

* * *

Oesterreichisches Eisenbahnamt. Man beschäftigt sich schon längere Zeit in Oesterreich damit, das Communicationswesen vom Handelsministerium zu trennen. Ursprünglich war man der Ansicht, ein Communicationsministerium zu gründen; neuestens geht aber der Plan dahin, nach dem Muster des deutschen Reichseisenbahnamtes ein österreichisches Reichseisenbahnamt zu errichten. (Fr. Pr.)

* * *

Nationalrath. Transportgesetz. Es wehte im Ganzen ein für die Eisenbahnen ungünstiger Wind, indem meistens entgegen den Anträgen der Commissionsmehrheit, nach den Anträgen der Minderheit die Anforderungen an die Bahnen in vielen Punkten in sehr bedeutendem Maasse gesteigert wurden. Das ganze Gesetz wurde nach der Gestalt, die es im Ständerath erhalten, in 3 Tagen durchberathen. Die wichtigsten Aenderungen sind folgende:

§ 1 bestimmt nun, dass die Bahnen gehalten sind, unter bestimmten Voraussetzungen, die bei ihnen nachgesuchte Beförderung von Personen oder Gütern auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf schweizerischen, sowie ausländischen Bahnen unter allen Umständen, ob sie mit denselben in directem Verkehr stehen oder nicht, zu übernehmen.

Bei Verspätung eines Zuges hat der Reisende Anspruch auf das ganze Interesse, d. h. die Erstattung der gemachten Auslagen und Entschädigung für einen nachweisbaren Schaden (§ 4).

§ 15 enthält eine Vermittlung der in diesem Punkte einander diametral gegenüberstehenden deutschen und französischen Rechtsanschauungen. Es ist nämlich der Absender nach Absendung der Frachtgüter nur dann berechtigt, Anweisungen zu geben wegen Rückgabe der Güter oder wegen Auslieferung derselben an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, oder Versendung an einen andern Ort, wenn das Frachtgut laut Frachtbrief auf Rechnung und Gefahr des Versenders reist.

Demnach kann dann der Empfänger nach § 31 nur dann wegen Verspätung, Nichtankunft, Zerstörung, Minderung oder Beschädigung klagen, wenn er auf Verlangen Caution dafür leistet, dass der Absender das Urtheil, beziehungsweise dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.

Endlich wurde in § 32 festgesetzt, dass die schweizerischen Bahnen für die ihnen übergebenen Frachtgüter unter allen Umständen haften, ob sie nun mit denjenigen Bahnen, auf welche das Gut übergegangen ist, in directem Verkehr stehen oder nicht.

Ständerath. Differenzen im Transportgesetz: § 1 wird in seiner frühern beschränkten Fassung beibehalten, d. h. die Eisenbahngesellschaften sind nur gehalten, Waaren zur Weiterbeförderung von solchen Eisenbahnen zu übernehmen, mit welchen sie im Verkehr stehen.

Bei § 4 soll den Reisenden bei Verspätungen nur die Auslagen, nicht das ganze Interesse vergütet werden müssen. Bei § 15 wird am früheren Beschlusse festgehalten, wonach der Absender, ohne dass es einer besondern Bemerkung bedarf, über das Frachtgut bis nach vollendetem Transport die Verfügung behält. Der Ständerath hat hier also am deutschen Recht (Deutsches Handelsgesetzbuch) festgehalten.

Sobald das Gesetz seine definitive Gestaltung erhalten haben wird, werden wir dasselbe vollständig bringen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Die Gesellschaft Alta Italia, den Nutzen eines italienisch-schweizer. Dienstes auf der Montcenis-Linie einsehend, veranstaltete eine Conferenz zwischen ihren Stellvertretern und denen der westschweizerischen Bahnen, welche in Lausanne am 15, 16. und 17. Januar stattfand. Bei dieser Conferenz tauschten die Bevollmächtigten ihre Ideen sowol für Einführung von directen Fahrbillets zwischen Italien und der Schweiz, als über den Tarif des Waarentransports grande et petite vitesse aus. Die beiden Gesellschaften verständigten sich über mehrere besprochene Punkte, und jetzt wird von ihnen auch eine Conferenz mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft angestrebt, da letzere an der zum Netz gehörigen Strecke Modane-Genf betheiligt ist.

Es steht zu hoffen, dass in den folgenden Unterhandlungen der Endzweck der Versammlungen erreicht werde, nämlich, dass die Montcenisbahn der allgemeinen Erwartung in Bezug auf den italienischen Handelsverkehr entspreche.

Luzern. Dem Jahresbericht der Vereinigten Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Vierwaldstätter-Sees pro 1874 entheben wir Folgendes: I. Der Verkehr im Allgemeinen und besonders die Einnahmen des Dampfbootbetriebes weisen eine erhebliche Zunahme gegenüber dem Vorjahre auf, so dass die Klagen wegen nicht befriedigender Saison wenigstens nicht in einer Minderfrequenz des Vierwaldstättersee's ihren Grund haben; auch der Localverkehr constatirt eine stete Zunahme. II. Betriebspersonal 112 Mann. III. Actiencapital für Fr. 1,356,000, Obligationencapital für Fr. 800,000. IV. Schiffsmaterial: a) Dampfboote 14, darunter 3 Salondampfer und 2 Schraubendampfer, b) 8 Schleppschiffe. V. Personenverkehr 1,495,808 (Ertrag Fr. 644,253 gegenüber dem Vorjahr Fr. 572,687). VI. Unterstützungsfonds Fr. 16,846. 48. Pensionirt vier Wittwen. — Einnahmen Fr. 988,827, Ausgaben Fr. 880,885. 69. Mehreinnahmen Fr. 107,941. 31, zu vertheilen in 7 Procent Dividenden und 13,000 Fr. Reservefond.

Bern, 9. März. Laut telegraphischer Anzeige haben auch die Verein. Staaten Nordamerika's dem internationalen Postvereinsvertrag ihre Ratification ertheilt.

Monitore delle Strade ferrate, Turin 10. März. Wir lesen in der „Cronaca Varesina", die Gotthard-Gesellschaft soll von Herrn Ingenieur Maraini die Concession zur Eisenbahnlinie Ponte-Tresa-Lugano erworben haben.

Letzten Samstag Abend sind zwischen den Stationen Mendrisio und Balerna annähernd 800 Kubikmeter Erde auf die Bahn hinuntergerutscht und hat dieselbe auf circa 30 Meter unfahrbar gemacht. Der letzte von Lugano nach Chiasso abgehende Zug konnte durch die Bemühungen des Bahnwärters eine Strecke vor der verschüttete Stelle noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden. Mit Ausnahme der Verzögerung ist weiter kein Unfall zu beklagen. Mit vermehrten Kräften wurde die ganze Nacht hindurch gearbeitet; am Sonntag Morgen war die Bahn wieder vollständig frei und konnten die regelmässigen Fahrten wieder fortgesetzt werden.

Schwyz. Arth. In der Gemeinde Arth werden nicht weniger als drei Bahnhöfe der Rigibahn gebaut. Der erste im Dorfe Arth neben dem Schulhause. Der zweite in Oberarth, von welchem in dieser Woche die Aufrichtung erfolgt. Dieser wird als der Punkt bezeichnet, auf welchem sich die Rigibahn mit der Gotthardbahn kreuzen wird. Der dritte kommt in Goldau hinter dem „Rössli" an der Verbindungs- mit der Eccehomostrasse zu stehen. Ueberhaupt werden die Arbeiten auf der ganzen Linie mit Eifer befördert, dass man die berechtigte Hoffnung hat, im Juni die Bahn eröffnen zu können.

Aargau. Am 8. ds. ist der Vertrag zwischen der Nationalbahn und der Centralbahn betr. gemeinschaftlichen Bau des Bünzüberganges abge-