Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 8

Artikel: Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1983

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: 14.01.2026

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 18. August 1874. No. 8.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. — Ueber Phosphorbroncelager. (Von Hrn. Ad. Ott in Zürich.) — Zahnrad-System (Denkschrift). — Schmalspurbahnen. III. Dampfomnibus. Zürichsee-Gotthardbahn (Finanzielles). — Betriebseinnahmen (Lausanne-Echallens, Rigibahn). — Tariferhöhung der österreichischen Kaiserin Elisabethbahn. — Literatur. — Bund und Kantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarifänderungen. — France. — Londoner Eisen- und Kohlenpreise. — Courszeddel. — Submissionen. — Eingegangene Drucksachen. — Personel: Chemins de Fer de la Suisse Occidentale. — Inserate.

Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. Rechtliche Wirkungen der Litisdenunciation (Streitverkündung) und der Nichtunterstützung des Litisdenuncianten durch den Litisdenunciaten. — In Nummer 2 dieser Wochenschrift ist ein Rechtsfall betreffend die Spedition einer Horizontalstossmaschine von Manchester über Basel nach Winterthur mitgetheilt worden, welcher durch Urtheil des zürcher. Handelsgerichts vom 26. Januar 1874 in Sachen Rieter & Cie. contra Direction der schw. Nordostbahn zu Ungunsten der Kläger entschieden wurde, und in welchem Falle beide Parteien dem Speditionshause Madeux und Wohnlich in Basel Streit verkündet hatten, das aber an jenem Processe nicht Theil nahm.

In der Folge belangten Rieter & Cie. das Speditionshaus Madeux und Wohnlich in Basel mit einer Forderung von Fr. 1820 als Ersatz der Maschine nach dem Facturawerth sammt Kosten für Fracht und Camionage und Zinsen davon à 6 % seit 25. August 1873, zuzüglich der Kosten des Zürcher Processes mit Fr. 189. 75 Cts. sammt Zins davon seit dem Tage der Klage.

Die Klage stützte sich — wie schon gegenüber der Nordostbahn — zunächst auf einen Befundbericht, der am 25. Aug. 1873 von Angestellten der Kläger und der Güterexpedition der Nordostbahn in Winterthur gemeinsam erhoben und wodurch constatirt worden war, dass die Beschädigung der Kisten von Innen nach Aussen erfolgt war, dass das Hauptstück der Maschine einen ca. 1 Fuss langen Bruch hatte und dadurch die Maschine unbrauchbar geworden war. Fehlerhafter Weise hatte sich die Kiste auf dem Deckel liegend befunden und war schon in diesem Zustand in Basel angekommen, wesshalb Madeux und Wohnlich der Centralbahn einen Revers ausstellten, dass sie dieselbe für allen daherigen Schaden und Nachtheil entlasten.

Die Beklagten (Madeux und Wohnlich) bestritten vor den Basler Gerichten jede Haftbarkeit, fanden den Beweis für Zusammenhang zwischen der Lage der Kiste und dem Schaden der Maschine nicht hergestellt und verwarfen selbst die von den Klägern beantragte nochmalige Expertise, weil eine solche nach so langer Zeit keine Garantie mehr biete gegen andere schädliche Einwirkungen der Zwischenzeit.

Das Civilgericht Basel erkannte durch Urtheil vom 12. Mai 1874, welches unterm 2. Juli vom Appellationsgerichte des Cantons Basel-Stadt bestätigt wurde:

„Beklagte haben den Klägern gegen Ueberlassung der fraglichen Maschine Fr. 1820 nebst Zins à 6 % vom 25. August 1873 an und Fr. 189. 73 nebst Zins à 6 % vom 1. April 1874 an zu bezahlen, sofern sie nicht vorziehen, binnen 14 Tagen über den Minderwerth der Maschine an Ort und Stelle einen rechtsgegenügenden Erfund erheben zu lassen, in welchem Falle den Parteien, wenn sie sich nicht einigen können, das Recht offen bleibt."

Dieses Urtheil der Basler Gerichte stützt sich auf folgende Rechtsgründe:

„In der That erscheint der fragliche Beweis (des Zusammenhangs zwischen der Lage der Kiste und dem Schaden der Maschine) allerdings Zweifeln unterliegen zu können. Aber diess war eine Einwendung, welche der abliefernden und in's Recht gefassten Nordostbahn, die diesen Zusammenhang behauptete, zu machen war und welche ihr zu machen Beklagte unterliessen, obwohl Kläger sie zur Mitwirkung im Processe aufforderten.

„Es ist wahr, dass Beklagte den Klägern diese Einwendung in ihrem Schreiben (vom 25. Sept. 1873) schon mittheilten und diese also in der Lage waren, sie ihrerseits der Nordostbahn entgegen zu stellen. Auch zeigt das Urtheil des Zürcher Handelsgerichts wirklich, dass die Klagpartei den Beweis für die Beschädigung der Waare zwischen Basel und Winterthur eventuell anerbot.

„Ging nun der Richter über dieses Anerbieten hinweg, so müssen Beklagte diess auch gegen sich gelten lassen, da sie die Kläger an die Nordostbahn wiesen; hätten aber Kläger dieses Beweisanerbieten auch unterlassen und den Process übel geführt, so wäre den Beklagten auch diese Einwendung abgeschnitten, da sie, Beklagte, ganz correct aufgefordert waren, ihrerseits alle Einwendungen zu bringen, welche ihnen zweckdienlich erscheinen könnten. Die Folgen dieser Unterlassung haben sie auf sich zu nehmen.

„Es bleibt also allein die Frage übrig, ob diese Folge der Abweisung der Kläger nun in Anerkennung des heutigen klägerschen Antrags bestehe? Und wirklich scheint beklagte Partei mit Ablehnung jeder Expertise den Richter dazu zu berechtigen.

„Immerhin erscheint es in der Billigkeit, namentlich da auch Kläger diess anerbieten, dass noch untersucht werden könne, wiefern denn der vorliegende Schaden ein solcher sei, der die ganze Maschine unbrauchbar mache, oder wiefern bei einer Reparatur die Verwendbarkeit aufrecht bleibe und nur ein Minderwerth zu ersetzen sei. Natürlich ist eine solche Expertise den Beklagten bloss offen zu lassen, nicht aufzudrängen."

* * *

Ueber Phosphorbroncelager. (Von Hrn. Adolf Ott in Zürich.) Bekanntlich haben Montefiore-Levy und Künzel bereits vor einiger Zeit dargethan, dass die Festigkeit und Zähigkeit der Bronce (einer Legirung aus Kupfer und Zinn, oder Kupfer, Zinn und Zink) durch einen Zusatz von Phosphor wesentlich gesteigert werde, wie sich denn ein solcher Zusatz für gewisse Zwecke auch bei reinem Kupfer als vortheilhaft erwiesen hat. Dr. Künzel hat nun weiterhin gefunden, dass wenn Phosphorbronce mit einer gewissen Proportion Blei geschmolzen wird, ein Metall entsteht, das aus zwei bestimmten Legirungen zusammengesetzt ist. Die eine derselben ist eine harte und zähe, sehr wenig Blei enthaltende Phosphorbronce, während die andere sich als eine weit weichere, zumeist aus Blei bestehende Mischung zu erkennen gibt. Betrachtet man eine Bruchfläche der Letztern, aber unter einer Lupe, so findet man, dass sie keineswegs eine homogene Beschaffenheit darbietet, sondern aus einem Skelett von Phosphorbronce besteht, deren Poren oder Zwischenräume gleichmässig mit der viel weichern Bleilegirung angefüllt sind. Hr. Künzel hat die näher zu besprechenden Eigenschaften dieser Bronce zu verwerthen gewusst, indem er sie als Lagermetall vornehmlich für Eisenbahnen anwendet. Fassen wir, bevor wir hierauf eingehen, die Bedingungen in's Auge, welche man an