

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 12

Artikel: Jurisdiction: Bagages
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2024>

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 15. September 1874.

No. 12.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

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-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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

„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.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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 Oreil Fussli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 50 centimes.

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: Rechtsfall betreffend Eisenbahntransport. — Jurisdiction. — Zur Amortisation von Inhaberpapieren (Corresp.). — Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf Ende Juni 1873 (Schluss). — Amerikanisches Signalwesen (Corresp.). — Schmalspurbahnen. III. 2. Lausanne-Echallens (Fortsetzung). — Desinfection von Viehställen. — Rigibahn; Betriebsergebnisse im Monat August. — Lausanne-Echallens; Recettes. — Preussens Eisenbahnen. — Camerlata-Chiasso; Baufortschritte. — Gotthardtunnel; Baufortschritte. — Chemin de fer de la Broye. — Bund und Cantone. — Bundesgericht. — Rocky Mountain Kohlenfeld. — Kohlenverbrauch durch die Eisenindustrie. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Ausgeschriebene Stelle. — Bauausschreibungen. — Anleihen. — Bundesblatt; Inhalt. — Marktbericht. — Courszettel. — Inhalt.

Rechtsfall betreffend Eisenbahntransport. Der vom Zwischen-Expeditur einer beschädigten Waare zu Gunsten der den weitem Transport vermittelnden Eisenbahngesellschaft ausgestellte Revers befreit auch die abliefernde Bahn von einer diesfälligen Haftpflicht. — Hubler und Schafroth, Kunstwollenfabricanten in Burgdorf, hatten mit Factur vom 27. Juni 1871 von einem Handelshause in Paris 30 Ballen wollene Lumpen im Facturwerth von Fr. 5,079. 16 Rp. aus dem mittäglichen Frankreich über Genf zugeschiedt erhalten, welche durch die schweizerische Centralbahn mit Frachtbrief vom 22. Juli und Stempel vom 24. gl. Mts. in höchst beschädigtem und defectem Zustand in Burgdorf ankamen, wesshalb Hubler und Schafroth die Waare sofort durch zwei Kaufleute untersuchen liessen, deren Befundbericht dahin lautete: „Sämmtliche Waaren sind genässt, und zwar in so starkem und durchdringendem Maasse, dass ein Theil derselben in Fermentation übergegangen und so erhitzt ist, dass zur Vermeidung von offenem Feuerausbruch sofort zu deren Luftung und Abkühlung geschritten werden musste. Ein anderer Theil ist, in Folge längern Sitzens in diesem nassen Zustande verschimmelt und hat dadurch durchwegs den bekannten bezüglichen Geruch angenommen.“

Hubler und Schafroth erhoben sofort Reclamation bei der Centralbahnverwaltung und machten schliesslich eine Schadensersatzklage anhängig, die sie auf 20 % des Facturapreises fixirten.

Die beklagte Gesellschaft bestritt, dass die fraglichen Hadern mit directem Frachtbrief aus dem südlichen Frankreich über Genf nach Burgdorf gelangt seien, und behauptete vielmehr, dieselben von einem Hrn. Fischer, Spediteur in Genf, mit einem vom 22. Juli 1871 und den Abgabestempel vom 24. Juli tragenden Frachtbrief in Genf zur Spedition erhalten zu haben. Am 26. gl. Mts. sei denn auch die Waare in dem nämlichen gutgedeckten Wagen in Burgdorf angekommen, jedoch in Genf schon der Bahn durchnässt übergeben worden, wesshalb dieselbe die Annahme verweigert, bis der Versender Fischer ihr einen Revers folgenden Inhalts zugestellt habe: „Ich verpflichte mich, die Gesellschaft der westschweizerischen Eisenbahnen bezüglich aller Ansprüche zu vertreten, welche gegen sie aus Grund der Vernässung erhoben werden könnten.“

Die Klage wurde sowohl durch Urtheil des Amtsgerichtes Bern vom 18. Februar 1874 als durch Urtheil des Appellations- und Cassationshofes des Cantons Bern vom 19. Juni 1874 abgewiesen, von letzterm „in Betrachtung:

- 1) dass die Kläger vom Versender Laporte mittelst Factur vom 27. Juni 1871 avisirt wurden, dass die fraglichen 30 Ballen Lumpen zu ihrer Disposition in den Bahnhof Genf spedirt werden;
- 2) dass die Kläger, nachdem sie vernommen, dass die Waare in Genf zu ihrer Verfügung stehe, den internationalen Agenten Fischer in Genf beauftragten, solche an ihre Adresse nach Burgdorf zu spediren;
- 3) dass hierauf Fischer fragliche Lumpen mit Frachtbrief vom 22. Juli 1871 der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft zur Spedition übergab und diese solche dann am 24. gl. Mts. nach Burgdorf expedirte, woselbst sie am 26. Juli ankamen;
- 4) dass sogleich nach Ankunft der Waare in Burgdorf durch Experten constatirt wurde, dass sich solche in durchnässtem und theilweise verdorbenem Zustand befände;
- 5) dass aber die Experten erklärten, dass wenn die Nässung der Lumpen auf der Strecke von Genf bis Burgdorf stattgefunden hätte, es nicht möglich gewesen wäre, dass die Lumpen in der kurzen Zeit (24. bis 26. Juli), während welcher sie auf der Reise waren, in Fermentation hätten übergehen können;
- 6) dass demnach anzunehmen ist, die gedachten Lumpen seien auf der Reise von Marseille nach Genf an letztem Orte in durchnässtem Zustande angekommen und dort noch einige Zeit lang liegen geblieben, bevor sie weiter spedirt wurden;
- 7) dass die Kläger die Waare in Genf durch ihren Bevollmächtigten Fischer in Empfang nehmen liessen, ohne solche vorher untersuchen zu lassen und auch ohne Reclamationen wegen erlittenen Schadens bei der expedirenden Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée zu erheben;
- 8) dass der Beauftragte der Kläger, zwar ohne hiezu eine Vollmacht von der letztern zu haben, gegenüber der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft, welche die durchnässten Ballen Lumpen nicht zur Spedition annehmen wollte, einen Revers für allfällige wegen der Vernässung zu erhebenden Ansprüche ausstellte;
- 9) dass wenn nun Fischer die 30 Ballen Lumpen der westschweizerischen Bahn in schadhaftem Zustande zur Spedition übergeben hat, diese Gesellschaft, sowie auch die Beklagte den daherigen Schaden nicht zu tragen haben.“

* * *

Jurisdiction. Bagages. Le voyageur qui prend un billet direct, lui assurant le trajet sur des réseaux différents de chemin de fer, ne forme qu'un contrat unique qui oblige au même titre envers lui toutes les compagnies qui se chargent de l'exécution de l'engagement. — Par suite, il est recevable à intenter directement une action en dommages-intérêts, à raison de la soustraction d'une partie de ses bagages, contre la compagnie du lieu de son arrivée. (Cass. 15 avril 1873.)

La Cour; — attendu en fait que le 5 octobre 1867 la dame Q. a pris à la gare des chemins de fer russes, à St.-Petersbourg, un billet de voyage direct pour Paris, et un billet d'enregistrement de son bagage; qu'elle a payé d'avance le prix intégral du trajet; — qu'à son arrivée à Paris le 8 octobre, le bagage de la dame Q. a été déposé au bureau de la douane dans l'enceinte de la gare du Nord; — que le lendemain, 9 octobre, il a été constaté, qu'une malle avait été forcée et que divers objets en avaient été soustraits; — attendu que dans l'espèce il ne s'agit pas de plusieurs contrats successifs intervenus entre un expéditeur, commissaire de transport et des commissionnaires intermédiaires; — qu'il résulte des faits cons-

tatés au procès qu'il y a eu un contrat unique formé d'accord entre les diverses compagnies de chemin de fer, ayant pour objet de transporter directement de St.-Petersbourg à Paris la dame Q. et de lui remettre son bagage dans la gare de la Compagnie du Nord, contrat qui oblige au même titre envers le voyageur les dites compagnies et notamment la Compagnie du Nord, à l'exécution d'un engagement par elle volontairement accepté et dont elle a reçu le prix par anticipation; — attendu que la Compagnie du Nord était présumée avoir reçu le bagage complet, tel qu'il avait été enregistré au point de départ; que dès lors, elle était tenue de le délivrer tel au lieu de destination; — attendu que l'arrêt dénoncé, en admettant l'action de la dame Q. contre la compagnie du Nord, et en déclarant cette compagnie responsable de la perte constatée, sauf son recours contre qui de droit, a fait une saine application des principes de la matière et n'a point violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi — Rejette etc.

Changement de réseau. Délai. Cass. civ. 29 avril 1873. Lorsque les marchandises expédiées en grande vitesse doivent passer d'un réseau sur un autre, la Compagnie qui les reçoit, a droit à un délai de trois heures à compter de l'arrivée du train au point de jonction et n'est tenue d'expédier les marchandises que par le premier train de toutes classes dont le départ suit l'expiration de ce délai, alors même que, pour éviter tout déchargement et rechargement au point de jonction, elle aurait envoyé sur l'autre réseau ses wagons et un employé chargé de l'enregistrement des marchandises.

Zur Amortisation von Inhaberpapieren. (Corr. aus Basel.)

Unterm 12. Sept. 1871 verlangt Ch. F. unter Vorweisung der zugehörenden Couponsbögen die Amortisation von 10 verlorenen Actientiteln der S. C. B. und richterliche Ermächtigung an das Directorium dieser Gesellschaft zur Aushingabe neuer Titel. — Das Civilgericht von Basel hat jedoch auf Antrag der beklagten Gesellschaft geurtheilt, es sei zur Zeit in dieses Begehren nicht einzutreten und zwar aus folgenden Rechtsgründen:

„Die Todrufung von Inhaberpapieren gefährdet die Rechte „reddlicher Inhaber in solchem Maass, dass sie nur zu verantworten ist bei vollem Beweise dafür, dass derjenige, so sie „begehrt, auch wirklich Besitzer derselben und bei sehr hoher „Wahrscheinlichkeit dafür, dass sie vernichtet, unerschreibbar oder „in Niemand's Hand sind. — Die Vorlegung der bezüglichen „Couponsbogen kann für rechtlichen Anspruch an das Haupt- „papier schon deshalb nicht mehr genügend beweisen, weil die „Trennung der Coupons aus ganz verschiedenartigen Gründen „und so erfolgt, dass der Inhaber des Capitalpapiers dieses zu „irgend einem Sicherheitszweck behält und der Inhaber der „Coupons diese zur Beleichterung des Interessenbezuges erhält, „ohne damit einen Anspruch an das Capitalpapier zu erhalten.

„Hiezu kommt der Wortlaut von § 3 des hiesigen Gesetzes „vom 7. März 1864, wonach Inhaberpapiere jeglicher Art sowie „Geld, selbst bei erwiesenem Diebstahl, nur dann vindicirt werden „können, wenn dem Besitzer selbst beim Erwerb böser Glaube „oder grobe Nachlässigkeit nachgewiesen wird, wobei ausgesprochen „ist, dass, wo der Verlustige einem Inhaber gegenüber nicht „eine dieser zwei Verschuldungen nachweist, der Inhaber seines „Anspruchs sicher sein muss.

„Im vorliegenden Falle besitzt der Richter dermalen weder „für die Angehörigkeit der zu amortisirenden Actien an Ch. F. „einen weiteren Beweis als die Aussage des Bankhauses, das sie „für ihn gekauft haben will, noch hinsichtlich der Frage, ob „diese 10 Actien nicht in berechtigter Hand, d. h. verloren seien, „irgend welche Anhaltspunkte.“

P. S. Der Entwurf eines Civilgesetzbuches für Baselstadt enthält die Bestimmung, dass Banknoten und Inhaberpapiere nicht amortisirt werden können.

Oratio pro domo. Die „Railroad Gazette“ schreibt: „Warum schreibt ihr nicht über Gegenstände eures Berufes? Warum gebt ihr uns nicht Gelegenheit aus den Resultaten eurer Studien und Erfahrungen Nutzen zu ziehen? So fragte ich vor Kurzem einen Herrn, der einige Vortheile des auf seiner Bahn angewendeten Verfahrens der Zugabfertigung auseinandersetzte, die er für die beste im Lande erklärte und die, wie er sagte, durch ihn verbessert worden war. Seine Antwort war: „Ach, man gewinnt nichts durch das Schreiben, könnte dabei wohl viel verlieren. Man thut am besten, sich ruhig zu verhalten.“ Ich wunderte mich damals überhaupt, dass Eisenbahnbeamte die Spalten unseres Blattes so wenig benutzten. Letztlich fragte ich mich, warum dem so sei? Die Einen schreiben des Ruhmes wegen, die Andern durch einen gewissen Berufsehrgeiz dazu getrieben — beides nicht unwürdige Motive. Gibt es denn in der Eisenbahnamsee Keinen, der nach Ruhm und Beförderung strebt, oder fürchten sie sich alle, dass sie es für besser erachten, sich ruhig zu verhalten? Eisenbahnleute sind von Natur bescheiden, vielleicht hat sie die Geschichte von der Fliege auf dem Rad auf den Gedanken gebracht, dass sie nicht die Meinung hervorrufen wollen, als ob die Welt nicht

ohne sie fortkommen könne. Die Beförderungen haben bis jetzt auch nicht in einer Weise stattgefunden, welche es als Ruhm erscheinen liess, derselben theilhaftig zu werden. Nepotismus, Günstlingswirtschaft, Glück, Besitz des Geheimnisses eines Nebenbuhlers, Gewissenlosigkeit — all diess hat mehr zur Beförderung mitgewirkt als Verdienst. Unsicherheit der Stellung hat einen verderblichen Einfluss auf alle Grade der Eisenbahnbeamten ausgeübt. Keiner fühlte sich sicher, dass er noch einen Monat seine Stelle behalte, und spürte deswegen wenig Neigung, Pläne für die Zukunft auszulegen. Obwol nun keine Revolution bevorsteht, so hat doch eine neue Aera in der Verwaltung der Eisenbahnen begonnen, und es wird allen Leuten, welche sich für gewisse Zweige geeignet zeigen, in Zukunft mehr Ermutigung zu Theil werden. Wenn auch Erfahrung immer hoch angeschlagen werden wird, so wird es doch nicht mehr als Verbrechen angerechnet werden, nicht von der Pike auf gedient zu haben. Leute, die denken können und theoretische Bildung haben, werden offene Stellen finden; aber sie müssen ihre Fähigkeit zeigen; wenn sie neue Ideen haben, so müssen sie denselben Ausdruck geben; sie dürfen nicht erwarten, dass die Verwaltungen diesen verschwiegenen jungen Leuten mit brillanten Ideen auflauern. Wenn gute Erziehung und Fähigkeit nicht immer die gebührende Ermutigung erhalten haben, so liegt die Schuld nicht ganz an den Verwaltungen. Die Candidaten müssen eben suchen, ihr Licht auf den Scheffel zu stellen, sie müssen zeigen, was sie leisten, nicht aus der kleinlichen Sucht, bekannt zu werden, sondern als Beweis ihrer Fähigkeit und ihres Vermögens zu denken.

Die jungen Aspiranten dürfen nicht vergessen, dass, während die Nachfrage nach Eisenbahnbeamten in Zukunft nur langsam wachsen wird, die Zahl der Candidaten von Jahr zu Jahr zunimmt, und dass von Jahr zu Jahr ein höherer Maassstab an die geistige Befähigung derselben angelegt wird. Wenn aber die allgemeine Befähigung auf einer höhern Stufe steht und die Zahl der auf diesen Durchschnitt kommenden Candidaten die Nachfrage übertrifft, dann wird specielles Wissen werthvoll werden; und diejenigen, die solches besitzen, werden die Glücklichen sein. Die Tendenz der heranwachsenden Generation, mit einer „artigen“ Stellung zufrieden zu sein, wird in den nächsten zwanzig Jahren sicherlich Manchem Mangel und Elend bringen. Schon jetzt sehen sich Leute mittlern und höhern Alters mit Familien durch Knaben verdrängt, welche dieselbe Arbeit um einen Lehrlingslohn leisten können.“

Dass diese Bemerkungen in aller Vollständigkeit auch für unsere schweizerischen Eisenbahnverhältnisse gelten, brauchen wir wol nicht erst beizufügen. Wir können nur lebhaft wünschen, dass unsere schweizerischen Eisenbahnbeamten dieselben beherzigen und stellen ihnen für ihre Mittheilungen gerne die Spalten unseres Blattes zur Verfügung.

Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf Ende Juni 1873. III. Gepäckwagen.

	vierachsige	zweiachsige	zusammen	Davon mit Spindelbremsen	ohne Bremsen
Nordostbahn ...	21 (1855-58)	25 (1855-72)	46	46	—
Suisse Occidentale ...	10 (1862)	68	78	78	—
Centralbahn ...	22 (1856-60)	13 (1867-73)	35	10	25
Ver. Schweizerbahnen 18 (1856-62)	3 (1870)	21	21	—	—
Berner Staatsbahn ...	4	4	8	8	—
Jura Industriel ...	—	7	7	7	—
Ligne d'Italie ...	—	7	7	7	—
Ligne de Jougne ...	—	6	6	6	—
Bödeli ...	—	3	3	3	—
	75	136	211	186	25
Eidg. Postverwaltung ...	—	54 zweiachs.	Postwagen 2	—	52

Die Ankaufspreise variirten von 4000 Fr. bis 5850 Fr. für zweiachsige (Guillot & Janin sogar bis 7785 Fr.) und von 5420 Fr. bis 8800 Fr. für vierachsige. Die Postwagen wurden mit 6500 Fr. bezahlt.

Bezüglich der lichten Dimensionen finden wir in Breite Variationen von 2.200 m. bis 2.600 m. (Postwagen 2.550 m.) In Höhe: auf der N. O. B. von 1.980 m. (aus 1857) bis 2.220 m. (aus 1860), seit 1864 2.085 m.; auf der S. O. 1.820 m. bis 1.940 m., auf der S. C. B. 2.100 m. bis 2.160 m., auf den V. S. B. 1.960 m. für die zweiachsigen, 2.120 m. für die vierachsigen; übrige Bahnen von 1.900 m. (Bödeli) bis 2.100 m. (Jougne); Postwagen 2.070 m. In Länge: N. O. B. vierachsige 8.280 m. bis 8.990 m., zweiachsige 4.470 m. (aus 1855) bis 7.500 m. (neue); S. O. 5.900 m. bis 7.510 m. (neue aus 1872) für zweiachsige, 8.800 m. für vierachsige; S. C. B. 8.220 m. für vierachsige; V. S. B. bis 11.550 m. für vierachsige, 4.920 m. für zweiachsige; die übrigen von 5.320 m. (J. I.) bis 7.050 m. für zweiachsige; Postwagen 6.150 m., 6.168 m. und 7.050 m.

Es betragen Bufferhöhe und Entfernung: bei der

N. O. B. ...	1.050 m.	1.750 m.	J. I. ...	1.000 m.	1.710 m.
S. O. ...	0.960 "	1.715 "	Italie ...	1.000 "	1.740 "
S. C. B. ...	1.020 "	1.734 "	Jougne ...	1.020 "	1.720 "
V. S. B. ...	1.050 "	1.650 "	Bödeli ...	1.050 "	1.050 ?
B. S. B. ...	1.000 "	1.730 "			

Die Tragkraft sowohl der zwei- als vierachsigen Gepäckwagen beträgt bei der N. O. B., der S. O. und den V. S. B. 10,000 Kilogr. bei einem Taragewicht von 6800—11,500 Kil. für die Wagen der N. O. B., 5900—9000 Kil. der S. O. und 5700—13,000 Kil. der V. S. B. Die Centralbahn hat Wagen von 8000—9000 Kil. Tragkraft bei 6500—10,000 Kil. Taragewicht. Die B. S. B. hat vierachsige Wagen von 9500 Kil. Taragewicht bei 5000 Kil. Tragkraft, und zweiachsige von 6500 Kil. Taragewicht bei 3500 Kil. Tragkraft. Die übrigen Bahnen haben Gepäckwagen von 5000 Kil. Tragkraft bei 5300—6170 Kil. Gewicht; die Bödelibahn von 6000 Kil. Tragkraft bei 7300 Kil. Gewicht; die Postwagen wiegen 6700—7000 Kilogr.