Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 4

Titelseiten

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: 26.11.2025

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

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 21. Juli 1874.

No. 4.

"Die Eisenbahn" erscheint jeden Dienstag. – Correspondenzen und Re-clamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mit-theilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. - Schweiz: Fr. 6. -Aubinheitent. — Schwetz. Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thir. = 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.

Annoncen finden durch die "Eisen-Amounten anden duren die "Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen 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 corres-pondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régu-lières 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.

Suisses od Cinez les editeurs.

Elranger: 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 Fussii & 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.

Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige. | = 2 silbergros = 20 piennige.

INHALT. - Rechtsfälle. - Militärtransporte, italien. Reglement. - Die neuen
Bernischen Bahnunternehmungen II. u. III. - Schmalspurbahnen. Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Stationen. - Chemin de fer de Gijon
à Longreo. - Drehscheibe für kleine Bahnen (Holzschnitt). - Waggonheizung (Holzschnitt). - Eisen und Kohle; Handelsübersicht des ersensensens 1874. - Correspondenzen: Bern (Fristverlängerung SulgenGossan-Bischötzell, Transportreglement, Eröffnung Rigi-Kaltbad-Unterstetten, Pläne der Gäubahn, Solothurn-Schönbühl); Chiasso-CamerlatPrag; Buda-Pest. - Chronik. - Unfälle. - Tarife. - Ausgeschriebene
Stellen. - Cursbericht. - Inhaltsverzeichniss der Zeitung des Vereines
deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 54 und 55. - Inserate.

Rechtsfälle, betre fend Eisenbahntransport. (Mitgetheilt.) Welchen Einfluss hat die Abänderung des Frachtbriefs, welche der folgende Frachtführer nach übernommenem Frachtgut einseitig betreffs der Maass-, Gewichts- etc. Angaben bewirkt, auf die Vertretung des ursprünglichen Inhalts? Kläger macht die beklagte Bahn als letzte Uebernehmerin einer in Warschau der Eisenbahn übergebenen Quantität Borsten für das bei der Ablieferung am Bestimmungsorte (Leipzig) hervorgetretene Manco verantwortlich. Dem mit der Klage überreichten Frachtbrief ist ein Wiegezettel angefügt; in diesem stehen neben den Zahlen, welche das ursprüngliche Gewicht der einzelnen Fässer angeben, andere Zahlen, wodurch ein geringeres Gewicht markirt wird. Diese Zusätze hat ein Beamter der Preuss. Ostbahn zu Thorn bewirkt; und die Beklagte lehnte die Vertretung der Differenz ab, weil sie auf Grund des ab geän der ten Frachtbriefs das Gut empfangen bebe. Diese Angeletigengegeicht wanner diesen Firmand und der habe. Das Appellationsgericht verwarf diesen Einwand, und das deutsche Reichsoberhandelsgericht trat jenem bei, wesentlich aus folgenden Gründen:

Unläugbar hat innerhalb der Nürnberger Commission (zur Ausarbeitung des Entwurfs eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches) wiederholt und widerspruchslos die Ansicht Ausdruck gefunden, der Bestand des mit dem ersten Frachtführer vom Absender abgeschlossenen Vertrags könne durch Abänderung des Inhalts des Frachtbriefs seitens eines der folgenden Frachtführer in Bezug auf diese modificirt werden. Aber ge-setzliche Formulirung ist diese Ansicht nicht geworden; es fragt sich daher, inwieweit sie mit den leitenden Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs harmonirt. Das Appellationsgericht hat diese Uebereinstimmung verneint, weil die Vorschrift des Art. 401, Absatz 2*) auf der Annahme beruhe, dass bei einem vom Abgangsorte bis an den Bestimmungsort durchgehenden Frachtbriefe der Frachtvertrag selbst ein einheitliches Ganzes bilde

und die Verpflichtung des neu eintretenden Frachtführers ganz so beurtheilt werden solle, als wenn er den ursprünglichen Frachtvertrag abgeschlossen und den Transport von vornherein ausgeführt habe. Abänderungen des Frachtbriefs könnten daher nur dann die Verpflichtung des nachfolgenden Fracht-führers modificiren, wenn sie in Uebereinstimmung mit dem Absender vorgenommen seien, andernfalls blieben sie als einseitige Handlungen des Frachtführers für seine Ver-pflichtung gegen Absender oder Empfänger wirkungslos, unter Umständen aber für die Regresspflicht der Frachtführer

unter einander von Bedeutung.

Diese Auffassung des Appellationsrichters erscheint für den vorliegenden Fall zutreffend. Es handelt sich nämlich nicht um eine Aenderung des Frachtbriefs, die vor der Uebernahme des Frachtguts oder in Uebereinstimmung mit dem vorhergehenden Frachtführer bewirkt wäre, sondern die angebliche Berichtigung des Frachtbriefs ist ohne Zuziehung des ersten Frachtführers und erst nach der Uebernahme des Guts geschehen. — Nun enthält der Frachtbrief die Beweisurkunde über den Frachtvertrag, die gegen den Frachtführer, der ihn angenommen hat, bis zum Nachweis des Gegentheils vollen Beweis liefert, namentlich wegen der Menge des Frachtguts. Nach dem Princip des Art. 401 H. G. B. gelten alle einzelnen Fracht-führer als correi debendi (solidarische Mitschuldner); steht demnach auf Grund des Frachtbriefs fest, dass der erste Frachtführer, mit welchem der Absender unmittelbar contrahirte, eine bestimmte Menge zu vertreten hat, so kann dadurch, dass ein Zwischenfrachtführer auf dem Frachtbriefe oder sonst vermerkt, er habe weniger erhalten, der Umfang der Vertragspflicht weder für ihn noch für seine Nachfolger verringert werden. Ist ferner aus dem Frachtbriefe zu erkennen, welchen Umfang die vom ersten Frachtführer übernommene Verpflichtung gehabt, so lässt sich auch keineswegs sagen, dass der Frachtbrief in Folge einer darauf angebrachten Notiz über das Ergebniss späterer Nachwiegung die Natur eines neuen Frachtbriefs, auf Grund dessen die Uebernahme des spätern Frachtführers erfolgt sei, annehme. (U. v. 17. Dec. 1873 i. S. Bromberg c. Berlin-Anhalter Eisenbahmensellschaft) bahngesellschaft).

In wie weit können nach französischem Rechte die gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers, insbesondere der Eisenbahnen, durch Vertrag abgeändert werden? Am 23. August 1871 gab L. in Rappoltsweiler 4 Ballen Hopfen zum Transport nach Lyon auf die Eisenbahn. Der Hopfen langte port nach Lyon auf die Eisenbahn. Der Hopfen langte am Bestimmungsorte nicht an und L. verlangte daher von der Eisenbahn Ersatz des vollen Werthes, während diese unter Berufung auf die Bestimmungen ihres Betriebsreglements behauptete, sie hafte beim Mangel einer Werthdeclaration nur für den Normalsatz von 20 Thlr. pro Ctr. In beiden Instanzen jedoch wurde sie zum Ersatz des vollen Werthes verurthein und ihr gegen des Lytheil zweiter Instanz erhobener Kassationsund ihr gegen das Urtheil zweiter Instanz erhobener Kassationsrecurs wurde vom Leipziger Reichsoberhandelsgericht vom 19. September 1873 aus folgenden Gründen verworfen:

in Erw., dass das franz. Recht zwar Vereinbarungen, durch welche die gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers zu dessen Gunsten abgeändert werden, nicht verbietet, also im Allgemeinen gestattet; dass jedoch nach feststehender Doctrin und Praxis diejenigen Vertragsbedingungen für unerlaubt und rechtsunverbindlich gelten, welche nach den obwaltenden Umständen, insbesondere in Rücksicht auf die Lage des Befrachters mit Loyalität und Ehrlichkeit unvereinbar (contraires aux bonnes moeurs) erscheinen, Art. 6, 1131 und 1133

Code civil;

dass diess Prinzip mit besonderer Strenge den Eisenbahnen

^{*} Art. 401 des deutschen Handelsgesetzbuches lautet:
Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm
übernommenen Transports das Gut einem andern Frachtführer übergibt, so haftet er für
diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.
Jeder Frachtführer, welcher auf einen andern Frachtführer folgt, tritt dadurch, dass
er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäss
dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach
Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den frühern
Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben ein-

^{*} Des Contrâts. De la cause. — 1131. L'obligation sans cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet. — 1133. La cause est illicite, quand elle est contraire aux bonnes moeurs ou à l'ordre public. — 6. On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes moeurs.