

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1932>

#### 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:** 10.01.2026

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

# DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



79,5 x 4,7 auf 8,5 x 9,8 cm

LE

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 Reklamationen 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-österr. 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 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 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 Orell Füssli & 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.** — Rechtsfälle. — Militärtransporte, italien. Reglement. — Die neuen Bernischen Bahnunternehmungen II. u. III. — Schmalspurbahnen. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Stationen. — Chemin de fer de Gijon à Longreo. — Drehzscheibe für kleine Bahnen (Holzschnitt). — Waggonheizung (Holzschnitt). — Eisen und Kohle; Handelsübersicht des ersten Semesters 1874. — Correspondenzen: Bern (Fristverlängerung Sulgen-Gossau-Bischofzell, Transportreglement, Eröffnung Rigi-Kaltbad-Utterschen, Pläne der Gäubahn, Solothurn-Schönbühl); Chiasso-Camerlata; Prag; Buda-Pest. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Ausgeschriebene Stellen. — Cursbericht. — Inhaltsverzeichniss der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 54 und 55. — Inserate.

**Rechtsfälle, betreffend 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 abgeänderten Frachtbriefs das Gut empfangen 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 widerspruchlos 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 modifiziert werden. Aber gesetzliche Formulierung 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 Frachtführers modifizieren, wenn sie in Uebereinstimmung mit dem Absender vorgenommen seien, andernfalls blieben sie als einseitige Handlungen des Frachtführers für seine Verpflichtung 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 geschaffen. — Nun enthält der Frachtbrief die Beweiskunde 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 Frachtführer als correli 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 Nachweisung die Natur eines neuen Frachtbriefs, auf Grund dessen die Uebernahme des späteren Frachtführers erfolgt sei, annehmen. (U. v. 17. Dec. 1873 i. S. Bromberg e. Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft).

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 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 verurtheilt und 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 geändert 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

\* Des Contrats. 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.

\* 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 früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

gegenüber angewendet wird, und zwar in der richtigen Erwägung, dass bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen die Versender von Waaren in der Regel nicht in der Lage sind, einen andern Weg der Beförderung wählen zu können, also gezwungen sind, mit den Eisenbahnen zu contrahiren;

dass daher allgemein anerkannt ist, es sei nicht gestattet, durch Reglements diejenige Haftung ganz oder theilweise zu beseitigen, welche auf Grund erweislicher Verschuldung — sei es der Eisenbahnverwaltungen selbst, sei es ihrer Bediensteten — gesetzlich einzutreten hat. (U. vom 19. Septbr. 1873 i. S. k. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen c. Levy).

\* \* \*

**Militärtransporte.** Das neue Reglement des Italienischen Generalstabs-Commando's besteht aus 61 Artikeln in 4 Abtheilungen. Der erste Theil in 34 Artikeln umfasst die an die Eisenbahnbeamten zu erlassenden Anzeigen und mit denselben zu treffenden Vereinbarungen über Alles, was die Ausführung der Transporte mit gewöhnlichen, facultativen oder Extra-Zügen anbelangt. Der 2. Theil in 8 Artikeln beschlägt die auf die verschiedenen Waffengattungen sammt dem Material bezüglichen Vorschriften. Der 3. Theil in 14 Artikeln enthält alle auf die Reise bezüglichen Vorschriften, inbegriffen die kleinen und grossen Halte, Tränke, Ausladen etc. Der 4. Theil endlich gibt in 5 Artikeln die Dispositionen bezüglich des Ausladens der verschiedenen Corps und ihres Materials.

Wir heben davon folgende Bestimmungen hervor:

Die Truppentransporte werden ausgeführt:

- mit jedem gewöhnlichen Personenzug, wenn die mit einem und demselben Zug oder von einer und derselben Station abgehende Abtheilung weniger als 300 Mann hat.
- mit besonderen Zügen, wenn jene Menge erreicht oder überschritten ist. Diese Züge heissen facultative Militärzüge, wenn ihre Fahrt in den Fahrplänen, mit welchen die Bahnangestellten versehen sind, vorgesehen ist; expresse Militärzüge, wenn der Fahrplan für dieselben besonders festgesetzt wird.

Wenn der Güterverkehr oder die Verhältnisse der Linien obige Grenze nicht absolut innezuhalten erlauben, so steht den Bahnangestellten von Fall zu Fall die Entscheidung zu, ob ein gegebener Transport mit gewöhnlichen oder facultativen oder expressen Zügen zu erfolgen habe.

Doch können sie, den in Art. 18 vorgesehenen Fall ausgenommen, verlangen, dass um facultative oder expresse Züge zu ersparen, ein gegebener Transport getheilt werde, damit die einzelnen Theile mit gewöhnlichen Zügen spedit werden können.

8. Die mit gewöhnlichen Zügen auszuführenden Transporte sollen womöglich folgenden Bedingungen genügen:

- nicht unnütz einen gegebenen Zug überladen, wenn gleichen Tags ein anderer nach demselben Bestimmungsorte abgeht.

Wenn also, wie aus den gewöhnlichen Fahrtenplänen zu ersehen, mehrere Züge nach demselben Orte abgehen, so lasse man mit dem frühesten diejenigen abreisen, welche diesen Ort überschreiten sollen; und die übrigen, welche nur bis zu jenem Orte gehen oder vorher anhalten sollen, werden in die übrigen Züge des Tages vertheilt;

- directe Züge vorziehen, um unnützen Aufenthalt zu vermeiden.

9. Wenn ein Transport nicht continuirlich ausgeführt werden kann, sei es aus Mangel an passenden Anschlüssen, oder weil sonst die Leute ungebührlich lange im Wagen bleiben müssten, so werden Etappen eingeschoben.

Auf Grund zu Kraft bestehender Fahrtenpläne veröffentlicht der Kriegsminister Reiserouten, welche die für die Haupt-Transportrichtungen anzuweisenden Etappenorte angeben.

Diese Etappen werden derart angeordnet, dass die bevölkerteren Centren möglichst vermieden werden, dass die Leute Tags reisen, möglichst grosse Strecken zurücklegen, jedoch ohne zu übertreiben und nicht später als um 8—9 Uhr Abends am Etappenplatz ankommen, während die Ankunft am Bestimmungs-Orte auch zu vorgerückterer Stunde erfolgen darf. Der Aufenthalt am Etappenplatz soll sich auf die Dauer einer Nacht beschränken, die Abreise oder Fortsetzung der Reise mit dem ersten Morgenzuge stattfinden, doch nicht früher als um 4 Uhr Morgens; immerhin soll, wo nötig, derjenige Zug gewählt werden, der ebenfalls an den Bestimmungsort oder Etappenplatz fährt und unterwegs raschere Anschlüsse findet.

Auf Grund dieser Routen hat man den allein oder im Detachement reisenden Infanteristen die Etappen anzuweisen.

Für Transporte von Detachements mit Pferden wird der Aufenthalt auf der Etappe auf einen Tag und eine Nacht ver-

längert, angesichts der längern Operationen des Auf- und Abdienens.

14. Die Zahl der für einen Transport nötigen Züge hängt ab:

- vom Effectivbestand und der Gattung der zu transportirenden Truppe;
- vom Raum und der Zahl der Fahrzeuge, welche einen Zug bilden können;
- von der Nothwendigkeit, eine und dieselbe Infanteriecompagnie oder, wenn thunlich, auch eine und dieselbe Escadron oder eine Batterie nicht in zwei Züge zu vertheilen.

15. Gemäss den besonderen Verhältnissen der verschiedenen Linien und der disponiblen Locomotiven setzen sich die Züge aus 20—45 Fahrzeugen zusammen.

Wenn auf einer längeren Reise Linien zu durchlaufen sind, welche verschiedene Längen des Zuges erfordern, so soll man, statt für die ganze Route die Minimalzuglänge anzunehmen, lieber den Zug trennen, wo es nötig wird, um ihn wieder zu vereinigen, sobald die Nothwendigkeit, die Länge zu vermindern, nicht mehr vorhanden ist.

16. Der Fassungsraum der Fahrzeuge gewöhnlichen Typus ist der folgende:

Personen- wagen	1. Classe	24 Plätze	ebenso viel Militärs, wie gewöhnliche Reisende;
	2. " 40 "	ebenso,	wenn die Militärs nicht bewaffnet oder equipirt sind;
	3. " 40 "	equipirte Soldaten;	
Wa- gons	3. " 36 "	bewaffnete Soldaten.	
	3. " 32 "		
	Güter- mit Bänken, 32 Plätze	— bewaffnete Soldaten;	
Pferde- Vieh-	3—4 "	— Thiere und 2 Mann;	
	7 "	— nicht gesattelte und nicht geschirrte Pferde und 2 Mann.	

Güterwagen haben Platz für die Sättel, Geschirre und Kurzfutter einer halben Schwadron oder halben Batterie.

Offene Karren 2 Stücklaffetten und 2 Mann oder eine vier- oder Trucks 2 Stücklaffetten und 2 Mann; oder 1½ vierrädige theilbare Laffetten u. 2 Mann.

17. Um die Rechnung zu erleichtern, misst man den Fassungsraum eines Zuges nur nach Bewaffneten und rechnet dabei auf ein Thier den Raum von 4 Mann, auf einen Bataillonswagen von 15, auf eine 4rädrige untheilbare Laffette von 30 und auf eine 4rädrige theilbare Laffette von 20, auf die Sättel und Geschirre einer Schwadron oder Batterie den Raum von 64 Mann.

Der bewilligte Maximalzug von 40—45 Fahrzeugen gibt 1300—1400 Bewaffnete und kann demnach, wenn es sich um Kriegsbestand handelt, enthalten:

anderthalb Bataillone mit den entsprechenden Wagen; Schwadronen " " " eine Batterie.

18. Aus der Vergleichung der vom Stationsvorstand zu gebenden grössten Anzahl von Fahrzeugen, die einen Zug bilden können, und der Zahl der Leute, welche der mit der Verladung beauftragte Offizier angibt, bestimmt man die Zahl der nötigen Züge, dabei beachtend, dass weder Compagnien, noch Schwadronen und Batterien in mehr als zwei Züge vertheilt werden.

Wenn nach geschehener Vertheilung noch irgend ein Bruchtheil übrig bleiben würde, der keinen besonderen Zug verlangt, so lässt man ihn mit dem nächsten gewöhnlichen Zuge gehen.

19. . . . Man wird ohne Nothfall von einer Station und nach einer Richtung nicht mehr als zwei facultative Züge täglich verlangen.

20. Im Winter soll die Dauer einer und derselben Fahrt auf 14—16 Stunden, in anderen Jahreszeiten auf 24—36 Stunden beschränkt werden.

21. Bei Reisen von 14—16 Stunden macht man keine langen Halte.

Wenn es sich indessen um Pferdetransporte handelt und die Jahreszeit es verlangt, setzt man zum Tränken einen Halt in einer Station an, die genug Wasser hat.

In den 24—36-stündigen Reisen werden auf jede 8 Stunden Fahrt 1 oder 2 Stunden Halt eingeschoben, die aber auf den Tag fallen sollen.

22. Ueberschreitet die Reise diese Grenzen, dann sind Etappen von 24—36 Stunden Dauer einzuschalten.

Die Etappenplätze sollen so gewählt werden:

dass die Reise passend unterbrochen werde, so dass nicht die Strecke bis zur Etappe übermäßig lang werde, im Verhältniss zur folgenden;