Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

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: 29.11.2025

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 28. Juli 1874. No. 5.

„**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. — Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tödtungen. — Schmalspurbahnen. — Adhäsion. — Pratt's Laschenverbindung. — Beleuchtung. — Signirung der Frachtgüter. — Wohlfeile Bahn. — Gesundheitspflege. — Pulverramme. — Die neuen Wagen der Nordostbahn. — Chemins de fer du Jura vaudois. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen (Baufortschritte). — Friedrich Wilhelm Hartmann. — England, Unfälle. — Italien, Betriebsergebnisse. — Correspondenz: Prag. — Arth-Rigi-Bahn. Ausserordentliche Generalversammlung. — Chronik. — Unfälle. Tarife. — Personelles. — Marktberichte. — Curszeddel. — Literatur. — Zinszahlungen. — Eingegangene Drucksachen. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 58 und 59. — Inserate.

Rechtsfälle. Eisenbahntransport in unbedeckten Wagen. Hebt ein über die Ladung gebreitetes Persenning (Theerplane) die Eigenschaft des unbedeckten Wagens auf? Sind Eisenbahnverwaltungen, wenn verladene Güter unterwegs von einem Unfall betroffen werden, verpflichtet, diesen und den Zustand der Güter constatiren zu lassen? 72 Ballen Twistabfälle, nach Hamburg bestimmt, wurden von Zürich zunächst nach Mannheim mittelst der Eisenbahn in einem unbedeckten, jedoch mit einem Persenning überbreiteten Wagen, unter Feststellung der Fracht nach dem entsprechenden ermässigten Frachtsatze verladen. Die Waare bildete eine separate Wagenladung. In Mannheim schloss der Adressat (Spediteur) sofort einen ferneren Frachtcontract nach Hamburg. Der gepackte Wagen ging unverändert auf die weiter führende Eisenbahn über. Als er in Hamburg anlangte, zeigten sich nur wenige gepackte Ballen; der übrige Inhalt des Wagens bestand aus losen Twistabfällen mit einem bedeutenden Gewichtsmanco. Auch ergab sich, dass die Waare in Brand gerathen und einer Löschung durch Wasser unterzogen worden war.

Die Eigenthümer der Waare belangten die abliefernde Berlin-Hamburger Eisenbahn auf Schadensersatz. Die Beklagte leugnete, dass der Schaden auf der von ihr zu vertretenden Fahrt von Mannheim nach Hamburg verursacht worden sei, und behauptete eventuell, dass Selbstentzündung den Schaden veranlasst habe; übrigens sei sie von der Verantwortlichkeit für den Schaden frei, weil derselbe durch die Feuergefährlichkeit entstanden sei oder habe entstehen können, welche mit dem Transport der Waare in einem offenen, wenngleich mit einem Persenning versehenen Wagen verbunden sei.

Das Hamburger Handelsgericht legte dem Kläger den Beweis auf, dass der in Mannheim der Eisenbahn überwiesene Wagen die Waare in einer dem Frachtbrief entsprechenden Quantität und Beschaffenheit und in gesundem Zustand enthalten habe, und liess der Beklagten den Beweis ihrer vorstehend angegebenen Behauptungen offen.

Das Hamburger Obergericht brachte auf Appellation des Klägers den Exculpationsbeweis der Beklagten in Wegfall (fand ihn nicht erheblich), weil seitens der betheiligt gewesenen Eisenbahn unterlassen worden sei, nach Eintritt des Brandunfalles die Umstände desselben und den damaligen Zustand der Waare zu constatiren, wodurch den Klägern die Möglichkeit der Gegenbeweisführung entzogen worden sei.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht stellte das handelsgerichtliche Erkenntniss wieder her — aus folgenden Gründen:

„Das Obergericht macht von dem Rechtssatze, dass derjenige, welcher auf Grund eines geschlossenen Geschäfts verbunden ist, ein seinem Mitcontrahenten den Umständen nach nothwendiges oder doch wichtiges Beweisstück zu conserviren, durch das Abhandenkommenlassen desselben sich in die Lage bringt, wenn es später zum Beweisverfahren kommt, die an sich nicht ihm obliegende Beweislast statt des andern Theils übernehmen zu müssen, — eine Anwendung, welcher nicht beigetreten werden kann.

„Jenem Rechtssatze, welcher in der vorgedachten Auffassung auch in der Judicatur des R. O. H. G. Anerkennung gefunden hat, liegt die Erwägung zu Grunde, dass unter den gegebenen Umständen eine Contractpflicht desjenigen, welcher die Obhut über das Beweismittel zu führen hatte, dadurch verletzt wird, wenn er dasselbe abhanden kommen oder unbrauchbar werden lässt und dass durch die den Umständen nach eintretende Veränderung der Beweislast dem Beklagten das Interesse, welches er bei der Erhaltung des Beweismittels hatte, geleistet wird. Hiebei ist, ausser der Conservirungs-Verbindlichkeit die Eigenschaft des zu conservirenden Gegenstandes als eines Beweisstückes eine nothwendige Voraussetzung. Im vorliegenden Falle existirte aber auf Seiten der Eisenbahnen keine im Frachtcontracte liegende Verbindlichkeit, den Zustand der Waare vor und nach der Löschung constatiren zu lassen.

„Der Art. 407 des Handelsgesetzbuches räumt zwar den Frachtführern für gewisse Fälle das Recht ein, Constatirungen der betreffenden Art zu veranlassen, er legt ihnen aber keineswegs die Pflicht dazu auf. Ebensowenig kann der Waare unter den vorliegenden Umständen die Eigenschaft eines Beweismittels beigelegt werden.

„Die Kläger haben die Entscheidung des Handelsgerichts aus dem Grunde angegriffen, weil, wie sie annehmen, ein zwar oben offener, aber mit einem Persenning bedeckter Wagen nicht als ein unbedeckter Wagen angesehen werden dürfe, so dass die in Rede stehende, zu Gunsten der Beklagten angenommene Beschränkung der Haftpflicht hier überhaupt nicht wirksam werden könne. Dieser Einwand ist unbegründet, zunächst a) schon deswegen, weil der in concreto zu Grunde liegende Frachtcontract den Streitpunkt zu Gunsten der Beklagten erledigt. Die Badische Staatsbahn, mit welcher der Frachtcontract geschlossen worden ist, hat weder einen Wagen noch einen Persenning gestellt oder zu stellen gehabt, sondern der Mannheimer Absender hat mit ihr über den Transport eines speziell bezeichneten, gepackten, offenen und mit einem Persenning bedeckten Wagens contrahirt, und dieser Wagen ist nach Ausweis des Frachtbriefes, ungeachtet des Persennings, als ein unbedeckter Wagen von den Contrahenten behandelt worden. Es ist aber auch, abgesehen von dieser conventionellen Behandlung, b) unrichtig, dass unter der Bezeichnung „unbedeckter Wagen" nur ein solcher offener Wagen zu verstehen sei, in welchem die darin verladenen Gegenstände ohne Bedeckung durch Persenninge, Plane oder dergleichen transportirt werden." — (Urtheil des R. O. H. G. vom 24. Octb. 1873 i. S. Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft c. Gebrüder Reis).

Kann wegen verspäteter Lieferung bei nicht erfolgter Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung von einer Eisenbahngesellschaft neben der reglementsmässigen Frachtvergütung auch noch Ersatz des Werthverlustes gefordert werden?* Hierüber sprach sich das Leipziger Oberhandels-

* Vergleiche hiemit ein Urtheil des Zürch. Handelsgerichts in Nr. 3 dieser Wochenschrift