

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 8

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

Bahnstation im Gebiete der Conventionsstaaten adressirt ist, mit Vorbehalt höherer Gewalt. Im Allgemeinen bereits bestehendes oder wenigstens allseitig angestrebtes Recht.

2. Bestimmung des Forums der Klage gegen die Bahn. Vorgeschlagen wird, hiefür dem Frachtbrief die Bemerkung beizufügen, die Waare reise für Rechnung des Absenders oder für Rechnung des Destinatärs, und alsdann im ersten Fall das Forum der Aufgabebahn, im letztern das der abliefernden Bahn als competent zu erklären, damit würde zugleich das Klagerrecht des Absenders oder Destinatärs geregelt, und dies alles, ohne dass eine Collision mit den allgemeinen Rechtsregeln eintrate; das betreffende Forum wäre einfach als Forum proratum aufzufassen.

3. Abgrenzung der Rechte des Absenders und des Destinatärs an der transportirten Waare. Diese in verschiedenster Weise beantwortete Frage würde mit dem Vorschlag sub. 2 ebenfalls gelöst; denn bei Spedition auf Rechnung des Destinatärs lässt der Absender die Waare aus seiner Gewähr und wird der Destinatär dispositionsberechtigt, während im andern Fall der Absender die Befugniss über die Sendung bis zur Ablieferung oder durch den Destinatär erfolgter Reclamation bei Ablauf der Lieferfrist beibehält.

4. Haftbarkeit der ersten (Aufgabe-) Bahn gegenüber dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn dem Absender, und der letzten (abliefernden) Bahn gegenüber dem Destinatär für ihre eigenen so gut als für Handlungen resp. Unterlassungen aller vor- und resp. rückliegenden, bei dem Transport beteiligten Bahnen. Ein Satz, den das franz. Recht und sämmtliche drei Entwürfe bereits anerkennen.

5. Rückgriff von Bahn zu Bahn in der Reihenfolge der Uebergabe der Waare zur Weiterbeförderung bis zur Urheberin des Schadens unter folgenden Bedingungen; a) Pflicht der belangten Bahn, in bestimmten Fristen derjenigen Bahn, gegen welche sie Regress nehmen will den Streit zu verkünden, bei Gefahr des Verlustes jedes Regresses. b) Pflicht der in's Recht gerufenen Bahn, vor dem Richter der Hauptklage zu erscheinen und am Streit Theil zu nehmen, bei Gefahr der Verfällung in contumaciam. Der Vorschlag begründet sich mit der Erwägung, dass es sich hier um einen einzigen Contract handelt, in welchen successiv die am Transport theilnehmenden Bahnen eintreten, und dass zudem in diesem Falle juristische Personen eingeklagt werden, die ohnehin gehalten sind, an den Plätzen des Auslandes, das sie berühren, Domicil zu erwählen und mit gleichem Recht auch zu dieser vorgeschlagenen Verpflichtung angehalten werden dürfen. Practisch rechtfertigt er sich als der raschen Lösung und einer Abkürzung der Processe voraus günstig und desswegen den Interessen der Bahnen wie der Kläger entsprechend. Namentlich für den Fall von Havarie im Laufe des ganzen Transportes wird es hiemit möglich, nicht wie bisher einfach die abliefernde Bahn zu verurtheilen, sondern in gerechter Weise den Schaden nach Gestalt der Sache (event. pro rata der Transportstrecke) auf die einzelnen Bahnen zu vertheilen. Bereits haben übrigens viele Bahnen durch Uebereinkunft sich zu freiwilliger Intervention verständigt, oder unterziehen sich dem Urtheil auf die Hauptklage schlechtweg, oder vertheilen kilometrisch die Ersatzsumme.

6. Einheitliche Feststellung der Grenzen der Haftbarkeit für Verspätung, Havarie und Verlust. Genaue Feststellung und Abgrenzung der Fälle, in welchen die Bahnen diese Haftbarkeit unter gewissen Voraussetzungen beschränken dürfen. Die wichtigste und schwierigste Aufgabe, indem das deutsche und das französische System sich nicht nur betreffend Ausdehnung der Haftbarkeit, sondern auch in Bezug auf die Haftbeschränkung, die Beweislast u. s. w. schroff gegenüber stehen. Der Vorschlag begnügt sich mit Signalisirung dieser Schwierigkeit, ohne sich für das eine oder das andere der beiden bereits oben skizzirten Systeme auszusprechen.

7. Aufstellung gemeinsamer Regeln a) über die Formalitäten der Constatirung von Schaden, b) über die Fristen für Reclamation und Klage. Die oben angegebene Differenz über die Folgen der Annahme der Waare nach den beiden Rechtssystemen könnte dadurch gehoben werden, dass die französische „réception“ des Art. 105 code de commerce, mit der „Annahme“ der deutschen Rechte und nicht mehr mit der „Ablieferung“ identifizirt würde, womit also gleichmässig die Annahme erst nach der Ablieferung, insofern keine Reclamation mehr erhoben wird, eintritt.

8. Normirung der Haftung der den Conventionsstaaten angehörenden Bahnen für den Scha-

den, welcher auf fremdem Boden eingetreten ist, von denen die ersten die Sendung übernommen, respective die sie ihnen zur Weiterbeförderung übergeben haben. Mithin: Regulirung aller Fragen, welche durch die angestrebte Vereinbarung innerhalb ihres Geltungsbereiches beseitigt werden sollen, dafür aber nur an einer weiter gezogenen Peripherie sich, so lange nicht alle Continentalstaaten beitreten, neu stellen. Natürlich ist bei der ganzen Bestrebung nichts wichtiger als die Theilnahme der meisten Staaten Europa's, damit eben dieses blosse örtliche Hinausschieben der alten Schwierigkeiten vermieden werden kann.

Die Schweiz hat an der ganzen Regulirung offenbar das höchste Interesse, da sie nach vier Seiten sich an verschiedene Staaten anzuschliessen hat. Deutschland und Oesterreich haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, auf eine bezügliche internationale Conferenz sich einzulassen. Frankreich, das noch keine Antwort gegeben hat, bedarf des Anschlusses nicht minder, wenn es sein Interesse versteht. „Gerade sein Handel leidet am meisten unter der dermaligen Lage. Wenn seine Kaufleute in Deutschland Recht suchen, so steht ihnen das deutsche Gesetz entgegen mit seiner beschränkten Haftung der Bahnen, während der Ausländer in Frankreich nach dem Grundsatz des Code den weitgehendsten Ersatz findet. Die Lage der französischen Bahnen ist noch schwieriger: sie sind einem Rückgriff ausgesetzt, der ihnen im Ausland nicht in gleichem Umfang gewährt wird.“ Bezuglich der Abneigung Frankreichs, die aus der Befürchtung hervorgeht, zu einer Revision des hochgeschätzten code de commerce gezwungen zu werden, bemerkt die Denkschrift: „diese Befürchtung ist nur begründet, wo ein Institut vorliegt, das der Code überhaupt behandelt. Sie entbehrt jedoch aller Gründe, wo es sich um den Frachtverkehr auf Eisenbahnen, also um ein Institut handelt, welches der Code vom Jahr 1807 weder normiren, noch auch nur voraussehen konnte, und welcher die Gerichte täglich vor Fragen stellt, auf welche der Code schlechtdings keine Antwort geben kann. Daher hat auch in Frankreich die Jurisprudenz für dieses Gebiet die Stelle des Gesetzes einzunehmen müssen, und sie ist noch weit davon entfernt, eine gleichmässige, von allen Gerichtshöfen gleichzeitig geübte geworden zu sein.“ —

Wir hoffen mit der Denkschrift, dass das Bedürfniss einer Abhülfe von allen Staaten klar gefühlt und erkannt werden möge, und sind überzeugt, dass alsdann der von ihr der internationalen Conferenz vorgeschlagene Weg die unabewisbar nothwendig gewordene Abhilfe wenigstens in zur Zeit practisch erreichbarem Maasse bringen wird.

Kleinere Mittheilungen.

Bundesgesetzgebung. Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen. Die nationalräthliche Commission für Vorberathung des Entwurfes zu einem Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen hat ihre Arbeit am 19. ds. vollendet. Die Verhandlungen wurden auf Grundlage des Entwurfes, wie er aus den Berathungen des Ständerathes hervorgegangen, geführt.

Concessionsgebühren. Die Bundeskasse erhebt pro 1874 an Concessionsgebühren, mit 200 Fr. pro Kilometer:

Fr. 49,600. —	von 242 Km. Centralbahn,
„ 42,421. 80	„ 212,109 „ Nordostbahn,
„ 1,420. —	„ 7,1 „ Rigiбahn,

Fr. 93,441. 80 von 461,209 Km.

Ob auch die Verbindungsbahn in Basel, die Aargauische Südbahn, die Zürich-Luzerner Bahn und die „Zürich-Bülacher“ Bahn einer Concessionsgebühr zu unterwerfen seien, bleibt weiterer Untersuchung vorbehalten. (Schweiz. Hdls.-Ztg.)

Gotthardbahn. Der Oberingenieur der Gotthardbahn, Herr Gerwig, hat sich in Folge von Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen der Direction und ihm über die Organisation des technischen Dienstes entstanden sind, veranlasst gefunden, seine Entlassung nachzusuchen. Die Direction beantragt dem Verwaltungsrathe, dem Gesche auf Grundlage einer eventuell mit Herrn Gerwig getroffenen Verständigung zu entsprechen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Die Actionärversammlung der Union Suisse war nicht beschlussfähig; mithin muss in einem Monat zu einer zweiten Versammlung geschritten werden.

Nationalbahn. Die Actionärversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat den Fusions- und Finanzvertrag der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen einstimmig mit 14,900 Stimmen angenommen.

Winterthur-Zofingen. Der zürcherische Cantonsrath hat in seiner Sitzung vom 17. Febr. den Finanzausweis der Eisenbahngesellschaft genehmigt.

Thurgau. Der Grosse Rath hat die Regierung ermächtigt, sich an der Eisenbahnunternehmung Etzwil-Feuerthalen nach Maassgabe des Vertrages mit der Nordostbahn vom 29. December 1874 mit einem Actienkapital von 20,000 Fr. pro Kilometer der in dem Canton Thurgau liegenden Bahmlinie zu beteiligen und der erforderlichen Einzahlung stattzugeben, wenn die Bundesbehörde der Übertragung der Concession an die Nordostbahngesellschaft ihre Genehmigung ertheilt und der Bund den Finanzausweis als genügend erklärt hat.

Nordostbahn. Die Direction der Nordostbahn hat beschlossen, in den Wagen III. Classe besondere Coupés für Nichtraucher anzubringen.

