

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 14

Artikel: Rechtsfälle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3738>

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>

Haltpunkte vollkommen ausreichend und in Nothfällen kann die Locomotive durch Contredampf ebenso verzögernd wirken, wie eine Bremse auf die Triebräder. Einige Bahnen in den Vereinigten Staaten haben bei den Rangirmaschinen Bremsen angebracht und sind mit denselben zufrieden. Es ist nicht wahrscheinlich, dass diese Auslage sich in der Mehrzahl der Fälle rechtfertigen liesse, in einigen jedoch dürfte sie angezeigt sein. Der Rangirdienst ist so veränderlich, dass keine Regel für alle Fälle richtig sein könnte.

In einigen Fällen wurden für Rangirmaschinen Dampfbremsen verwendet und, wie man sagt, mit Erfolg. Die Anwendung des Dampfes zur directen Einwirkung auf die Bremsen wird im Allgemeinen wenig Anklang finden, weil der Druck auf die Bremskolben immer variieren wird. Der Druck ist immer gleich dem Druck im Kessel und verändert sich mit demselben; er lässt sich ferner nicht leicht reguliren, denn sobald die Verbindung des Bremszylinders mit dem Kessel abgeschlossen ist, vermindert sich der Druck durch Condensation des Dampfes sehr schnell, während, sobald die Verbindung mit dem Kessel hergestellt wird, der Dampf mit dem vollen Drucke wirkt, ohne dass es möglich wäre, einen mittlern Druck eintreten zu lassen, der sich nicht immerwährend verändert, ausgenommen man würde ein Sicherheitsventil anbringen, welches nur einen bestimmten Druck gestattet.

Comprimierte Luft ist dem Dampf immer vorzuziehen, wenn dieselbe durch nicht allzugrosse Auslagen erhältlich ist. Zum Beispiel an einer Locomotive mit Luftpumpe und Reservoir für eine continuirliche Bremse braucht man nur eine Röhre vom Reservoir zu den Bremszylindern für die Triebräder anzubringen und es erhalten diese comprimirte Luft zu gleicher Zeit und auf gleiche Weise, wie die Bremsen im Zuge, und da alle in Verbindung stehen, ist der Druck auf alle gleich gross.

Was die zwölften Frage betrifft, so wird allgemein anerkannt, dass der Bahndienst nicht so sicher und öconomisch ausgeführt werden kann bei Verwendung von Handbremsen, als bei Verwendung eines guten Systems continuirlicher Bremsen, welche unter der Controle des Locomotivführers stehen, und dass die Vortheile einer solchen Bremse die Anschaffungs- und Erhaltungskosten derselben mehr als aufwiegen, ausser der bedeutend vermehrten Sicherheit und der Zeitersparnis im Anhalten.

Es wurden hierüber keine Meinungsverschiedenheiten bekannt, und man kann sicher annehmen, dass in nicht mehr zu ferner Zeit alle Personenzüge und Schnellzüge mit continuirlichen Bremsen unter der Controle des Maschinisten oder auch sogar des andern Personals, versehen werden.

Es wird oft gefragt, „wie greift die continuirliche Bremse die Räder an im Verhältniss zur gewöhnlichen Bremse?“ Hierauf kann nur eine allgemeine Antwort gegeben werden. Mit der Handbremse kann ein Zug nicht so rasch zum Stehen gebracht werden, als mit der continuirlichen Bremse, und während daher ein Theil der Räder stark verzögernd wirken müssen, helfen die übrigen gar nicht oder nur äusserst wenig.

Auf der andern Seite wirkt die continuirliche Bremse mit geringen Kräften auf jedes einzelne Rad, dennoch ist die Summe derselben gross genug, um den Zug zu stellen, ohne die Räder durch theilweises Schleifen stark anzugreifen, was bei der Handbremse so häufig vorkommt; kurz, es ist klar, dass bei einer continuirlichen Bremse die Abnutzung bedeutend geringer sein muss, als bei den gewöhnlichen Bremsen.

Noch kein System ist vollkommen, und wir haben daher absichtlich die verschiedenen Constructionen, welche gegenwärtig hier im Gebrauche sind, untersucht, um auf diejenigen Punkte aufmerksam zu machen, in welchen sie noch der Verbesserung bedürfen.

Wir glauben, dass continuirliche Bremsen von grosser Wichtigkeit für die Eisenbahninteressen dieses Landes sind, indem sie für Sicherheit, Schnelligkeit und Sparsamkeit im Betriebe bedeutende Garantien sein werden. Continuirliche Bremsen von practischem Werthe sind jedoch erst in neuerer Zeit aufgetaucht und sind noch nicht lange genug im Gebrauch, um über deren relativen Werth oder über alle Fehler in der Construction urtheilen zu lassen.

Wir hoffen, dass es uns gelungen ist, zum grossen Theil wenigstens in diesem Bericht alle die Mittheilungen, welche wir erhalten haben, zusammen zu stellen.

R. WELLS, J.M.
E. B. GIBBS, L.C.
L. H. WAUGH, K.P.R.R.

* * *

Rechtsfälle. (Reichsoberhandelsgericht.) Ist, wenn die Voraussetzung des § 20 des Eisenbahnbetriebsreglementes von 1870 vorliegt, unter dem nach § 25 ibid. den Maximalbetrag der Entschädigung für verspätete Lieferung bildenden „Betrag der Fracht“ die ganze Fracht bis zum Bestimmungsorte oder nur der Betrag derjenigen Fracht zu verstehen, welche auf die Strecke fällt, auf welcher die Eisenbahn Frachtführer ist? (Urtheil vom 23. September 1874 i. S. Berg-Märk. Eisenbahn contra vom Berg.)

Die Berg-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft hatte die Beförderung einer Sendung Eisenwaaren von Remscheid nach Odessa übernommen. Der Transport sollte bis Utrecht mit der Bahn, von da weiter zu Wasser erfolgen. Die Berg-Märk. E.-G. hielt auf ihrer Strecke die reglementsmässige Lieferzeit nicht ein, und veranlasste dadurch, dass das Frachtgut den Anschluss an den von Amsterdam abfahrenden Dampfer nicht erreichte. Der Versender klagte desshalb auf Schadenersatz, der ihm auch in zweiter Instanz in der Weise zuerkannt wurde, dass die Eisenbahngesellschaft zur Rückerstattung der ganzen Fracht von Remscheid bis Odessa verurtheilt wurde. Gestützt wurde die Entscheidung darauf, dass, da die Sendung nicht versichert gewesen, der Schaden nur bis zur Höhe der Fracht zu ersetzen sei; dass aber die ganze Fracht bis Odessa, nicht bloss die Fracht bis Venlo maassgebend sei, da die verspätete Ankunft in Odessa durch die Verzögerung auf der Strecke bis Utrecht, resp. Venlo veranlasst, und die Waare von der Beklagten mit Frachtbrief direct von Remscheid bis Odessa übernommen worden sei.

Das Reichs-Oberhandelsgericht hat dies zweitinstanzliche Urtheil vernichtet:

„In Erwägung, dass der vorige Richter die Annahme, dass für die von der Beklagten versäumte Lieferzeit die ganze Fracht bis Odessa dem Kläger zu erstatten sei, nicht auf die Feststellung stützt, dass zwischen den Parteien eine dahin lautende Vereinbarung zu Stande gekommen sei; dass der Richter ebensowenig erkennbar macht, er sei im Wege der Interpretation des Betriebsreglementes zu dem Resultate gelangt; dass, unabhängig von der durch § 427 des D.H.G.B. ihr gewährten Befugniss weiterer Beschränkung, die Eisenbahn für Fälle, wie der vorliegende, sich zur Rückerstattung der Fracht des ganzen Transportes, auch für diejenigen Strecken, wo die Eisenbahn nicht mehr Frachtführerin ist, habe verpflichten wollen; dass in Ermangelung solcher Feststellung die Beantwortung der Frage, was unter der Fracht, deren Rückerstattung von der Eisenbahn gefordert werden kann, zu verstehen ist, nicht auf die Erforschung des concreten Parteiwillens oder eines sonstigen thatsächlichen Verhältnisses, sondern auf die Rechtsfrage zurückzuführen ist, was das Gesetz in dem gegebenen Zusammenhang unter der Fracht verstanden hat; dass von diesem Standpunkt aus es naturgemäß erscheint, bei dem Ausdrucke „Fracht“ in § 427 Nr. 2 an diejenige Fracht zu denken, welche die Gegenleistung für den von der Eisenbahn als solcher bewirkten Transport bildet, da besagter § es nur mit diesem zu thun hat und nur für ihn die Haftpflicht zu beschränken gestattet, wodurch er sich verbietet, dem Ausdrucke „Fracht“ einen dieser Voraussetzung nicht entsprechenden weiten Sinn unterzulegen;

in Erwägung, dass sodann nach den dem Transport zu Grunde liegenden Bedingungen die Berg-Märk. Eisenbahn, obgleich sie das Gut nach Odessa zur Beförderung übernahm, nur für den Transport auf ihrer Bahnstrecke haftete, für den Wasservertransport dagegen die Verantwortlichkeit auf die Dampfschiffahrtsgesellschaft überging; dass hiervon die Anwendung der Vorschrift von § 430 des D.H.G.B. begründet ist, nach welcher in solchem Falle für die Eisenbahn hinsichtlich der über ihre Bahn hinausgehenden Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten, woraus folgt, dass es nicht zulässig ist, die Kosten dieser Weiterbeförderung als unter den Begriff derjenigen „Fracht“ gehörig zu betrachten, auf deren Rückerstattung die Eisenbahn die ihr obliegende Ersatzpflicht zu beschränken befugt ist

Ist der Frachtführer berechtigt, bei Nichtzahlung der Fracht die Ablieferung des Frachtgutes ganz zu verweigern, oder ist er nur befugt, einen seiner Forderung deckenden Theil desselben zurückzubehalten? § 405 D.H.G.B. (Urtheil vom 29. October 1874 i. S. Kühne contra Klebe.)

Aus den Gründen:

„Nach § 405 D.H.G.B. ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergibt, gegen den

Frachtführer geltend zu machen. Dabei handelt es sich um gegenseitige Erfüllung, nicht um ein Retentionsrecht, und schon der hieraus entnommene Grund hält die Ausführung des Appell. Richters, dass Verklagter zur Aushändigung der Waare nur gegen Zahlung der Fracht verpflichtet war, ganz abgesehen von dem Pfandrechte des Frachtführers und dessen Geltendmachung, wovon §§ 407 und 409 D.H.G.B. handeln. Es ist daher der Angriff wegen Verletzung der allegirten Gesetzesstellen dadurch, dass der Verklagte zur Zurückhaltung der ganzen Ladung und nicht lediglich des zu seiner Deckung erforderlichen Theils für berechtigt erachtet ist, unbegründet.“

* * *

Einführung der Einzugsmandate. 1. Mit dem 1. April 1875 werden für den Verkehr in der Schweiz, sowie für denjenigen mit Deutschland die sogen. postalischen Einzugsmandate eingeführt.

2. Diese Einrichtung bietet Jedermann Gelegenheit, Gutshaben jeder Art in der Schweiz oder in Deutschland durch die Post einzassiren zu lassen.

3. Der eingezogene Betrag wird dem Auftraggeber jeweilen mittelst Postanweisung directe zugesandt.

4. Der Maximalbetrag eines Einzugsmandates für die Schweiz ist auf Fr. 500, und derjenige eines solchen nach Deutschland auf 150 Mark oder 87½ Gulden beschränkt.

5. Für die Einzugsmandate müssen ausschliesslich die von der Postverwaltung erstellten Couvert-Formulare verwendet werden. Dieselben können bei allen Postbüroen zum Preise von 50 Cts. das Stück bezogen werden. Durch Ankauf des Formulars werden alle Posttaxen gedeckt, mit Ausnahme der Gebühr für Uebersendung des eingezogenen Betrages an den Auftraggeber (Ziff. 3) und der etwaigen Zuschlagtaxen für Einzugsmandate nach Deutschland, gemäss Ziff. 6 hiernach.

6. Ein Einzugsmandat darf das Gewicht von 250 Grammen nicht übersteigen. Ueberdiess sind Einzugsmandate nach Deutschland, welche mehr als 15 Gramme wiegen, einer Nachtaxe von 25 Centimes für je weitere 15 Gramme unterworfen.

7. Die Einzugsmandate sind nach Anleitung des Vordruckes auszufertigen und können in dieselben die einzuziehenden Titel (Wechsel, Schuldcheine, Rechnungen, Coupons etc.), insoweit sie darin leicht Platz finden und dadurch das Maximalgewicht nicht überschritten wird, eingeschlossen werden.

8. Das Einzugsmandat ist an das Postbüro zu adressiren, in dessen Gebiet der Schuldner wohnt; Name und Wohnort des letztern sind genau und deutlich anzugeben, und ebenso hat der Ausssteller seine Adresse genau und deutlich aufzuschreiben. Auf den Einzugsmandaten nach Deutschland ist der einzuziehende Betrag stets in Mark und Pfenningen (nach Bayern und Württemberg einstweilen noch in Gulden und Kreuzern) auszusetzen.

9. Einem Einzugsmandate können nur insoferne mehrere Titel beigelegt werden, als sie auf den nämlichen Schuldner lauten, zusammen den betreffenden Maximalbetrag nicht überschreiten, am gleichen Tage fällig sind, somit gleichzeitig eingezogen werden können, und in keiner Weise verschiedene Behandlung erheischen.

10. Andere als die in Ziff. 8 und 9 erwähnten Einlagen sind nicht zulässig.

11. Auf den Fall hin, dass der Einzug durch die Post nicht bewerkstelligt werden könnte, kann der Aufgeber auf der Rückseite des Formulars den Auftrag vormerken, dass ihm das Einzugsmandat zurückgesandt, oder dass dasselbe durch die Post directe an eine Drittperson zur weitem Behandlung übermittelt werde.

12. Der Aufgeber kann die Drittperson, welcher das Einzugsmandat zugestellt werden soll, namentlich bezeichnen, oder es der Post überlassen, dasselbe einem Agenten zu überweisen, welcher für etwaige Beibringung des Wechselprotests und für Einleitung sowie Durchführung des Schuldentriebes sorgt.

13. Andere als die in Ziff. 11 und 12 erwähnten und lediglich für die Postverwaltung bestimmten Mittheilungen dürfen auf dem Einzugsmandate nicht angebracht werden.

14. Die in Ziff. 11 erwähnten Aufträge werden gewöhnlich durch folgende Vormerke ausgedrückt:

a) „sofort zurück“

b) „an N. N.“

c) „sofort an N. N. oder sofort an N. N. zum Protest.“

d) „zum Protest, sofort zum Protest.“

e) „zur Betreibung.“

f) „sofort zur Betreibung“

und von der Postverwaltung dahin verstanden:

Ad a, dass das Einzugsmandat sofort nach der ersten

erfolglosen Vorweisung dem Aufgeber zurückgesandt werden solle;

Ad b und e, dass das Einzugsmandat, wenn demselben Wechsel beigelegt sind, nach der ersten, wenn keine Wechsel beigelegt sind aber erst nach der zweiten erfolglosen Vorweisung der bezeichneten Drittperson, beziehungsweise dem von der Postverwaltung zu bezeichnenden Agenten zugestellt, und

Ad c, d und f, dass das Einzugsmandat sofort nach der ersten erfolglosen Vorweisung der Drittperson, beziehungsweise dem Agenten übermittelt werden solle.

Wenn Vormerke auf dem Einzugsmandate nicht vorhanden sind, so erfolgt die Rücksendung an den Auftraggeber nach der zweiten erfolglosen Vorweisung.

15. Die Postverwaltung haftet für die Beförderung der Einzugsmandate wie für andere recommandirte Briefe, für den eingezogenen Betrag aber in demselben Umfange, wie für die auf Postnachnahmen eingezogenen Beträge.

Eine weiter gehende Garantie, insbesondere für rechtzeitige Vorzeigung des Einzugsmandates beim Schuldner, rechtzeitige Uebermittlung desselben an eine Drittperson oder Rücksendung an den Auftraggeber nebst Inlagen wird nicht geleistet. Auch erlischt jedwede Verantwortlichkeit für die Postverwaltung nach Uebersendung des Geldes oder Rücksendung des Einzugsmandates an den Auftraggeber, sowie nach Uebermittlung der Angelegenheit an eine Drittperson, für deren Verhandlung die Postverwaltung durchaus keinerlei Gewähr übernimmt, sei es, dass diese Drittperson vom Auftraggeber namentlich bezeichnet oder vom Postbüro ausgewählt worden ist.

Bern, den 27. März 1875.

Das Postdepartement:
Eugène BOREL.

* * *

L'unification du tonnage des navires. M. de Lesseps, si compétent en la matière, a fait à l'Académie des Sciences la communication suivante:

On s'occupe beaucoup dans ce moment en Angleterre de l'unification du tonnage des navires, soit dans des commissions d'enquête du Parlement, soit dans des réunions de commerçants et d'armateurs, soit dans des sociétés scientifiques, par exemple à la Société des arts de Londres, présidée par le Prince de Galles.

Si j'entretiens l'Académie de ce sujet, c'est sous un point de vue scientifique, afin de rechercher la vérité.

Colbert avait fait régler le mesurage des navires d'une manière aussi exacte que possible; plus tard la Convention, sur le rapport de Legendre, avait adopté le même principe, en se rapportant au système métrique.

En 1822 la France fit avec les Etats-Unis d'Amérique un traité commercial en vertu duquel les pavillons des deux pays étaient traités, dans leurs rapports réciproques, sur le pied d'égalité d'après leurs papiers officiels de bord.

Peu de temps après cette convention, les Américains changèrent leur mode de tonnage de façon à présenter sur leurs papiers officiels un tonnage qui leur donnait un avantage de près de 50% sur les papiers de bord français. L'Angleterre et les autres puissances maritimes imitèrent bientôt le système américain. La France résista pendant onze ans; mais enfin sur les réclamations incessantes de nos commerçants et de nos armateurs, M. Martin (du Nord), ministre du commerce, fit un rapport au roi, dans lequel il regrettait de sortir des calculs de Legendre, qui ne s'éloignaient pas de la vérité du tonnage, mais il proposait, dans l'intérêt du commerce, d'adopter pour les papiers officiels un nouveau tonnage tout inexact qu'il était.

C'est justement pour obvier aux inconvenients résultant de cette disposition que l'on cherche, en Angleterre et ailleurs, à rentrer dans un mode de mesurage plus rationnel des navires.

Outre la solution scientifique, il y a dans cette question un objet humanitaire, car on attribue la perte d'un grand nombre de navires à une surcharge exagérée qui met en danger la vie des équipages et des passagers. En effet, du moment que le papier officiel indique comme capacité des navires un tonnage qui, par exemple, donne le chiffre de 1000 tonnes, tandis que le navire peut en charger 1500, il n'y a aucune raison pour que cette limite ne soit pas dépassée. Ainsi l'on voit tous les jours des navires, jaugés officiellement 1000 tonnes, qui en chargent réellement 2000.

Mon but, en entretenant l'Académie de cette question, n'est point de lui demander une opinion immédiate, mais uniquement d'appeler l'attention et les études de ceux de nos confrères dont