

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 24

**Anhang:** Beilage zu Nr. 24  
**Autor:** [s.n.]

### **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:** 17.04.2026

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

# Beilage zu Nr. 24 der „EISENBAHN“ vom 18. Juni 1875.

**Bericht**  
des  
schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung.

## Geschäftskreis des Eisenbahn- und Handels- departements.

(Fortsetzung der Beilage zu No. 23.)

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.		Englisungen.		Zusammenstösse.		Tödtung oder Verletzung: Zusammenstösse etc.		Tödtungen und Verletzungen, welche nicht eine Folge von Entgleisungen u. Zusammenstösse etc. waren.		Gesamtzahl der Tödtungen u. Ver- letzungen exkl. die Selbstmörder.		Hiervon fallen		
	Mangelhafter Zustand des Oberbaues.	Hindernisse auf der Bahn.	Ursachen.	Falsche Dispositionen des Personals.	Falsche Weichenstellung.	Passagiere.	Beamte und Bedienstete.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	auf eigene Unvorsichtigkeit od. Zufall.	zu Lasten der Angestellten, incl. der Folgen von Entgleisungen, Zusammenstösse etc.
Suisse Occidentale *)	432	1	1	1	2	2	1	1	3	10	6	12	3	1	3
Lausanne-Biel	15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Jura Industriel	38	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Jura-Berne	134	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Centralbahn *)	270	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nordostbahn *)	299	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ver. Schweizerbahnen *)	300	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bahnhof Genf	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Basel Bad. Bahnhof	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Gesamt</b>	<b>1010</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

\*) Anmerkung: Suisse Occidentale mit Inbegriff der Ligne d'Italie, Jougne-Feldjous und Balile-Romont. — Centralbahn mit Inbegriff der aargauischen Südbahn. — Nordostbahn mit Inbegriff der Zürich-Zug-  
Luzern- und Bülach-Tegetshausener-Bahn. — Ver. Schweizerbahnen mit Inbegriff der Tegetshausener-Bahn.

### Statistik der Eisenbahnunfälle im Jahr 1874.

Der Weg wurde in erster Beziehung durch unsern Beschluss vom 23. Mai (Eisenbahnactensammlung, neue Folge, II. 123), in letzterer Hinsicht durch einen Vergleich zwischen der Simplonbahngesellschaft und Herrn Lomel ge-  
ebnet.

Am 1. Juni wurde unter der Leitung des eidg. Commissärs die Steigerungsobjecte durch das vom Staatsrathe seinerzeit mit der Sequesterverwaltung betraute Sequestercomité der Simplonbahngesellschaft übergeben.

Kurz vorher hatte die Gesellschaft der Ligne d'Italie einen letzten Angriff gegen das fait accompli gemacht, in der Form, dass sie durch Hrn. Advocat Gentinetta in Leuk beim Gericht in Sitten Klage auf Aufhebung des Gantkaufes erhob. Wir erklärten die bezügliche Citation, wie überhaupt jedes gegen die Steigerer der Ligne d'Italie zu dem bezeichneten Zwecke eingeleitete gerichtliche Verfahren als nichtig. (Amtliche Sammlung, XI. 581.)

Auch zu diplomatischen Verhandlungen gab die Versteigerung noch Veranlassung.

Mit Note vom 2. Juni erneuerte die französische Gesandtschaft die schon 1873 abgegebenen Verwahrungen zu Gunsten der mit dem Schicksal der Ligne d'Italie verflochtenen französischen Interessen, indem sie aus dem Gantverfahren verschiedene Umstände hervorhob, welche ihr unregelmässig zu sein schienen. In unserer Antwortnote vom 13. Juni wahren wir zunächst unsererseits mit Nachdruck unseren schon im vorhergehenden Jahre eingenommenen Standpunkt, dass es sich um eine innere Angelegenheit handle, über welche wir einzig Ihnen Rechenschaft schuldig seien, und dass, nachdem gegen eine unter den schweizerischen Behörden stehende Gesellschaft gemäss schweizerischem Recht und Gesetz verfahren worden, ein Grund zu diplomatischer Intervention nicht vorliege. Wir nahmen dann aber keinen Anstand, über die bemängelten Punkte actengemäss Aufschluss zu ertheilen. (Bundesblatt 1874, II. 461, 463.)

Nachdem im Januar 1875 endlich die Rechnung über die Sequesterverwaltung abgeschlossen und seither auch die der Gesellschaft der Ligne d'Italie gehörenden Gelder, auf welche der Staatsrath von Wallis unter verschiedenen Formen Anspruch erhoben hatte, uns eingeliefert worden, wird in nächster Zeit der Saldo den Berechtigten zur Verfügung gestellt werden. Es sind indessen für mehrere Forderungen im Betrage von circa Fr. 600,000 Arreste darauf gelegt und einige von Hrn. Lavalette im Betrag von Fr. 125,000 gemachte Abtretungen notificirt worden.

G. Postulate, Commissionsdesiderien.  
Ueber die Erledigung, resp. Weiterbehandlung der schon vom letzten Jahre her pendenten Postulate:

- 1) betreffend die Taxermässigung für Arbeiter in der Umgebung von industriellen Centren,
- 2) betreffend die eventuelle Reduction der Tarife für Getreide, Mehl etc. in Zeiten ungewöhnlicher Theuerung,
- 3) betreffend den Transport kranker Militär- und Civilpersonen,
- 4) betreffend die Stellung des Bundes zu den Verbindungsgeleisen industrieller Etablissements,
- 5) betreffend die Prioritätsrechte (Motion Dubs)

haben wir uns schon an andern Orten dieses Berichtes ausgesprochen; nicht minder über die auf den Wunsch der ständerräthlichen Commission von uns ausgearbeitete Ergänzung des Gesetzes über das Transportwesen auf den Eisenbahnen.  
Das Postulat vom 24/25. Juni 1874, welches uns beauftragt, die Frage, ob und in welchem Umfang von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen verlangt werden soll, dass sie auch den Schnellzügen Wagen dritter Classe begeben, zu prüfen und über das Ergebniss dieser Prüfung Bericht zu erstatten, ist vorerst Gegenstand von Untersuchungen des technischen Inspectorates unseres Eisenbahndepartementes geblieben.

### Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen. (Vom 20. März 1875.)

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 29. Mai 1874, nebst Nachtrag vom 29. September 1874,  
beschliesst:

**A. Allgemeine Bestimmungen.**

Art. 1. Jede vom Bund concedirte Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Personen- und Gütertransport eröffnet ist, ist gehalten, die bei ihr nachgesuchte Beförderung von Personen oder Gütern auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf schweizerischen, sowie ausländischen Bahnen, mit denen sie im Verkehre steht, anzunehmen und auszuführen, soweit die Beförderung nicht dem Gesetze über das Postregal zuwider ist.

Dabei wird vorausgesetzt:

- 1) dass der Transport nicht infolge ausserordentlicher Ereignisse unmöglich ist;
- 2) dass die Transportmittel nicht infolge einer durch ausserordentliche Umstände veranlassten Geschäftsüberhäufung unzureichend sind;
- 2) dass bezüglich des Personentransportes die Zurückweisung nicht durch die allgemeinen Betriebsvorschriften für den Personentransport geboten ist;
- 4) dass bezüglich des Gütertransportes die Station dafür eingerichtet und die Güter nicht an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den vom Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglementen und, im Falle solche fehlen oder dieselben keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der betreffenden Eisenbahnen ungeeignet sind, und dass der Absender in Beziehung auf den Frachtpreis und die sonstigen Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen unterwirft.

In Ansehung der Zeit der Uebernahme und Beförderung darf Niemand ohne einen im öffentlichen Interesse liegenden Grund vor einem Andern begünstigt werden.

Von der Pflicht zur Annahme von Personen und Gütern, beziehungsweise zur Weiterbeförderung derselben auf andere Eisenbahnen können einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen durch den Bundesrath ganz oder theilweise enthoben werden.

Art. 2. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, innerhalb der Schweiz für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr zu errichten und hiebei auf Verlangen des Bundesrathes ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Bundesrathe festzusetzende Vergütung zu bewilligen.

Sie können vom Bundesrathe auch angehalten werden, mit ausländischen Bahnverwaltungen bezüglich Beförderung von Personen und Gütern in directen Verkehr zu treten und sich dabei durchgehender Transportmittel zu bedienen.

Die Errichtung eines directen Verkehrs mit ausländischen Eisenbahnen kann nur verlangt werden unter der Voraussetzung, dass diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind.

Art. 3. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes begründen einen Anspruch auf Ersatz des dadurch verursachten Schadens.

Die Eisenbahn haftet sowohl für ihre Angestellten, als auch für andere Personen, deren sie sich bei ihren Transportgeschäften bedient.

**B. Beförderung von Personen.**

Art. 4. Ueber die Entschädigungsansprüche bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft der Züge gelten folgende Bestimmungen:

- 1) Verspätet sich der Abgang des Zuges, für welchen der Reisende sein Billet gelöst hat, um mehr als eine halbe Stunde, so ist der Reisende befugt, Rückzahlung des Fahrpreises gegen Rückgabe des Billets zu verlangen.
- 2) Reisende mit directen Billetten, welche in Folge einer Zugverspätung den Anschluss verfehlen, können ohne Nachzahlung die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge verlangen. Die Gesellschaft ist gehalten, ihnen neue Billete in Ersetzung der frühern zu verschaffen, wenn solche für die Fortsetzung der Reise nöthig sind.
- 3) Reisende, welche in reglementarischer Zeit ihr Billet gelöst haben, aber in Folge verfrühten Abganges des Zuges nicht befördert worden sind, haben ebenfalls Anspruch auf die in Ziffer 1 beziehungsweise 2 festgesetzten Rechte.
- 4) Reisenden mit directen Billetten, welche in Folge einer Zugverspätung den Anschluss verfehlen und, die Reise abbrechend, mit dem nächsten Zuge zurückkehren, sowie jedem Reisenden, welcher bei Verspätung um mehr als den fünften Theil der auf seine Reise fallenden fahrplanmässigen Zeit, mindestens jedoch um mehr als eine Stunde, mit dem nächsten Zuge zurückkehrt, ist

freie Rückfahrt in der auf der Hinfahrt benutzten Wagenklasse zu bewilligen und das bezahlte Fahrgeld zu ersetzen.

- 5) Reisende, welche Inhaber von Retourbilletten sind, können im Falle der in Ziff. 4 vorausgesetzten Verspätung die Rückfahrt mit dem nächsten Zug unter Rückvergütung des gesammten bezahlten Fahrgeldes, oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde die Verlängerung der Billete um einen Tag verlangen.
- 6) Reisende, welchen in Folge der in Ziff. 1—5 erwähnten Fälle notwendige Auslagen erwachsen, sind berechtigt, von der Eisenbahn Ersatz derselben zu verlangen.

In den in Ziff. 2—5 vorgesehenen Fällen sind die mit Billetten III. Classe versehenen Reisenden in Wagen II. Classe ohne Supplementstaxe zu befördern, sofern der betreffende Zug keinen Wagen III. Classe enthält.

Hat eine andere, als die fehlbare Bahn die in diesem Artikel vorgesehenen Leistungen gemacht, so hat sie das Rücktrittsrecht auf die letztere.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf sog. Vergnügungszüge und können auch für andere ausserordentliche Fälle auf motivirtes Ansuchen der Eisenbahnverwaltung durch den Bundesrath aufgehoben werden.

Wenn die Verspätung als Folge höherer Gewalt (Art. 53) nachgewiesen werden kann, so fällt jede Entschädigung für die in Ziff. 4—6 bezeichneten Fälle dahin, mit Ausnahme der in Ziff. 5 vorgesehenen Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillete.

In diesem Artikel vorgesehenen Reclamationen sind bei Verlust des Reclamationsrechtes binnen 24 Stunden geltend zu machen.

Art. 5. Ist das Nichteinhalten des Fahrtenplanes Folge von Arglis oder grober Fahrlässigkeit, so ist der dadurch verspätete Reisende berechtigt, von der fehlbaren Eisenbahnverwaltung auch den Ersatz eines weitergehenden Schadens zu verlangen.

Dabei gelten bezüglich der Verjährung die Bestimmungen des Art. 49 gegenwärtigen Gesetzes.

Art. 6. Die Regelung aller sonstigen auf den Personentransport bezüglichen Verhältnisse erfolgt durch das Betriebsreglement. Dasselbe ordnet insbesondere das von dem Reisenden und der Bahnverwaltung in den Fällen von Art. 4 und 5 zu beobachtende Verfahren, und bestimmt, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltem Anschlusse durch besondere Züge zu bewirken ist.

Art. 7. Das Betriebsreglement bestimmt die Rechte und Pflichten des Reisenden bezüglich des Handgepäcks. Eine Haftpflicht der Eisenbahnen für Beschädigung oder Verlust des ihnen zum Transport nicht aufgegebenen Gepäcks findet nur im Falle nachgewiesener Verschuldung oder nach Maassgabe des Gesetzes über Haftpflicht bei Verletzungen und Tödtungen statt.

In diesen Fällen gelten bezüglich der Höhe des Schadenersatzes die im Art. 51 für das Reisegepäck vorgeschriebenen Bestimmungen.

Das Betriebsreglement regelt die Befugnisse der Eisenbahnen, über nicht abgefordertes Gepäck als herrenloses Gut zu verfügen, und das dabei zu beobachtende Verfahren.

**C. Beförderung von Gütern.**

**I. Von der Eingehung des Frachtcontractes.**

Art. 8. Mit dem Gute hat der Absender der Bahnverwaltung einen Frachtbrief (Art. 9) einzuhändigen, welcher für alle gegenseitigen Rechte und Pflichten Beweis bildet.

Für den Localverkehr bleiben reglementarische Bestimmungen vorbehalten, wonach Güter auch ohne Frachtbrief, beziehungsweise mit unvollständigem Frachtbrief, aufgegeben werden können.

Art. 9. Der Frachtbrief muss enthalten:

- 1) Ort und Tag der Ausstellung;
- 2) die Bezeichnung der annehmenden Bahnverwaltung;
- 3) die Bezeichnung der Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart und Inhalt unter Angabe des Bruttogewichtes, sofern sie nicht zu solchen Kategorien gehören, welche nach den vom Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglementen nicht nach dem Gewichte angenommen werden;
- 4) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei; sowie ob es auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder des Versenders reise;

- 5) die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens;
- 6) die genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes, oder dass das Frachtstück an einem bestimmten Orte (Station restante) zur Verfügung des Absenders beziehungsweise des Inhabers eines Ladescheines bereit gehalten werden solle;
- 7) die Aufführung der nach Art. 13 erforderlichen Begleitpapiere.
- 8) Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe der Transportweg anzugeben.  
Ist dies nicht geschehen, so wählt die Versandt-Expedition denjenigen Weg, der ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint.
- 9) Handelt es sich um den Transport von Gegenständen, bei welchen nach den gehörig publicirten Tarifen der Frachtpreis nach dem Werthe berechnet wird, so ist der Werth im Frachtbriefe anzugeben.
- 10) Haben die vertragschliessenden Parteien besondere Abreden getroffen, so sind auch diese in den Frachtbrief aufzunehmen.

Art. 10. Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus mangelnden, unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes im Frachtbriefe kann die Bahnverwaltung die verkürzte Fracht nachfordern.

Im Wiederholungsfalle hat auf erhobene Klage der Richter überdiess noch eine Busse von wenigstens dem Doppelten der verkürzten Fracht auszufällen.

Art. 11. Der Frachtvertrag gilt als geschlossen, sobald das Frachtgut mit dem Frachtbrief von der Eisenbahn übernommen ist.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Empfang des aufgegebenen Frachtgutes auf Verlangen des Absenders auf einem ihr mit dem Frachtbriefe einzuhandigenden Duplicate dieses letztern zu bescheinigen.

Art. 12. Hat eine Verwaltung einen Verpflichtungsschein (Ladeschein, Connossement) ausgestellt und davon im Frachtbrief Erwähnung gethan, so ist die Bahnverwaltung gehalten, die Waare nur an den formell legitimirten Inhaber des Ladescheines auszuliefern.

Art. 13. Unterliegen Frachtgüter vor ihrer Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung oder polizeilichen Prüfung, so ist in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen die Bahnverwaltung verpflichtet, die erforderlichen Manipulationen auf Kosten des Absenders beziehungsweise Empfängers gegen eine reglementarisch festzustellende Vergütung vorzunehmen.

Der Absender hat die Bahnverwaltung in den Besitz der hiezu erforderlichen Begleitpapiere (Zolldeclarationen, Ursprungszeugnisse, Gesundheitsscheine u. s. w.) zu setzen.

Er ist für deren Richtigkeit und vorschriftsmässige Abfassung der Bahnverwaltung verantwortlich und hat für Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder gänzlichen Mangels solcher Begleitpapiere treffen, unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen einzustehen.

Die Bahnverwaltung hat die Verpflichtung, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzutheilen, und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrthümer in Beziehung auf die Nothwendigkeit oder Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen. Die aus Nichterfüllung dieser Verpflichtung entspringenden Strafen oder Schäden hat die Bahnverwaltung an sich selbst zu tragen, beziehungsweise dem Absender zu ersetzen.

Art. 14. Soweit die Natur des Frachtgutes und die Art des Transportmittels eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Versender ob.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender einzustehen und jeden daraus entstehenden Schaden an sich selbst zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche schon bei der Absendung hätten bemerkt werden können, hat dagegen der Absender nur dann einzustehen, wenn die Transportanstalt einen diesbezüglichen Vorbehalt in den Frachtbrief aufgenommen und den Absender oder dessen Beauftragten davon in Kennt-

niss gesetzt hat oder dem Absender ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Der Vorbehalt über Mängel der Verpackung wird nur berücksichtigt, wenn dabei die betreffenden Mängel speziell bezeichnet sind.

## II. Von den Rechten und Pflichten bei Vollziehung des Frachtcontractes.

Art. 15. So lange das Frachtgut noch nicht abgesendet ist, hat der Absender das Recht, dasselbe zurückzunehmen, insofern es ohne Störung des regelmässigen Abganges der Züge geschehen kann.

Macht er von diesem Rechte Gebrauch, so hat er die Bahnverwaltung für die Aufbewahrung des Gutes und für die Nachteile, welche ihr durch seinen einseitigen Rücktritt erwachsen, zu entschädigen, sofern der Rücktritt nicht etwa durch Verzögerung der Versendung veranlasst worden ist.

Art. 16. Nach Absendung des Gutes ist der Absender nur dann berechtigt, wegen Rückgabe des Gutes oder wegen Auslieferung an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger, oder an einen andern Ort Anweisungen zu ertheilen, wenn im Frachtbrief gesagt ist, dass das Gut auf Rechnung und Gefahr des Versenders reise.

Zur Berücksichtigung solcher Anweisungen, die schriftlich zu ertheilen sind, ist die Bahnverwaltung nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Aufgabestelle zugehen.

Die Berechtigung des Absenders zu solchen Anweisungen besteht nur so lange, bis entweder 1) die Bahnverwaltung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem Empfänger den Frachtbrief übergeben hat, oder 2) die Anzeige von der Ankunft des Gutes zum Zwecke der Abholung desselben an den Empfänger abgegangen ist.

Für die aus solchen späteren Anweisungen des Absenders, beziehungsweise des Empfängers entstehenden nachtheiligen Folgen (Kosten, Schäden, Verspätungen) hat der Absender, bezw. Empfänger, der Bahnverwaltung einzustehen.

Die zwischen dem Absender und Empfänger bestehenden Rechtsverhältnisse werden durch diese Bestimmungen nicht berührt.

Art. 17. Die Zeit, innerhalb welcher der Transport des Frachtgutes bewirkt werden muss — Lieferfrist — und die Berechnung dieser Zeit normirt das Betriebsreglement.

Art. 18. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender, beziehungsweise Empfänger, die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten; er kann vielmehr von dem Vertrag zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Bezug auf den bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Art. 19. In Ermangelung abweichender Bestimmungen im Frachtbriefe oder späterer Anweisungen des Absenders (vgl. Art. 16) hat die Bahnverwaltung längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes an der Endstation, auch wenn die vertragmässige Lieferzeit noch nicht abgelaufen sein sollte, dem Adressaten den Frachtbrief zuzustellen, oder doch eine schriftliche Anzeige (Avisbrief) an denselben durch übliche Gelegenheit abzusenden und ihm sodann ohne weiteren Verzug die Güter nebst dem Frachtbriefe gegen Zahlung des Frachtlohnes und der übrigen auf den Gütern etwa haftenden Auslagen auszuliefern.

Handelt es sich um Güter, bei welchen möglichste Beschleunigung der Ablieferung speziell vorbehalten ist (Eilfracht, grande vitesse), so muss die Zustellung der Frachtbriefe, beziehungsweise die Absendung der Avisbriefe längstens binnen 4 Stunden nach erfolgter Ankunft (bei den später als 5 Uhr Abends ankommenden Gütern längstens bis 9 Uhr folgenden Morgens) erfolgen.

Wenn keinerlei Bestimmungen im Frachtbriefe oder spätere Anweisungen des Absenders im Wege stehen, so kann der bezeichnete Empfänger nach Ankunft der Güter an der Endstation, auch ohne eine Anzeige der Bahnverwaltung abzuwarten, die Vorzeigung des Frachtbriefes und, gegen Erfüllung der ihm laut Frachtvertrag obliegenden Verbindlichkeiten, auch die Herausgabe des Frachtbriefes und der Güter verlangen.

Art. 20. Ist dem Absender ein Inhaber oder Ordre lautender Verpflichtungsschein ausgestellt und davon im Frachtbrief Vormerkung genommen worden (vgl. Art. 12), so können die dem Absender, beziehungsweise Empfänger, in den Artikeln 15, 16 und Absatz 3 des Art. 19 eingeräumten Befugnisse nur ausgeübt werden, wenn der Verpflichtungsschein zurückgegeben oder von der zuständigen Behörde für kraftlos erklärt wird.

Art. 21. Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, dem Empfänger zur Abholung des Gutes unentgeltlich die nöthige Frist zu gewähren, deren Dauer das Reglement bestimmen wird, sowie auf Verlangen die Güter vor deren Ablieferung gegen eine durch das Reglement festzusetzende Gebühr abzuwägen und das Gewichtsergebniss im Frachtbriefe oder auf einem besondern Scheine zu notiren.

Art. 22. Wenn das Frachtgut nicht angenommen wird, beziehungsweise bei Nichtzahlung der auf dem Frachtgute haftenden Forderungen oder wenn der Empfänger nicht ermittelt werden kann, so hat die Bahnverwaltung den Absender hievon zu benachrichtigen und inzwischen das Frachtgut bei sich selbst oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des Absenders niederzuliegen.

Güter, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder deren vermuthlicher Werth die darauf haftenden Kosten nicht deckt, müssen, ohne Verzug, — und Güter, über welche weder der Versender noch der Empfänger innert 30 Tagen verfügt hat, können zu Gunsten wessen Rechtens verkauft werden. Insoweit möglich sind die Betheiligten von der Anordnung des Verkaufs zu benachrichtigen.

Der Verkauf kann in den erstgenannten zwei Fällen, sofern weder vom Empfänger noch vom Absender oder einem Stellvertreter desselben ein amtliches Verfahren beantragt wird (vgl. Art. 48), ausseramtlich vorgenommen werden.

In letzterem Falle ist von dem betreffenden Angestellten der Bahnverwaltung ein Unbetheiligter zuzuziehen und für ortsübliche Bekanntmachung (Börsenschlag, Ausruf u. s. w.) zu sorgen.

Der Verkauf ist sodann in einem von diesen beiden Personen zu unterzeichnenden Protocolle zu constatiren, von welchem dem Absender Abschrift zu ertheilen ist.

Die Bahnverwaltung hat bei Ausübung aller in diesem Artikel ihr eingeräumten Befugnisse die vermuthlichen Interessen des Eigenthümers bestmöglich zu wahren, und kann für nachweisbare Fahrlässigkeit auf Schadenersatz belangt werden.

Art. 23. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der durch das Betriebsreglement oder in Gemässheit desselben festgesetzten Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders beziehungsweise des Empfängers oder höhere Gewalt als Ursache der verspäteten Lieferung nachweisen kann.

Als Schadenersatz kann der Erlass der Hälfte der auf dem Gebiete der schweizerischen Bahnverwaltungen erlaufenen Fracht und, wenn die Lieferung erst nach Verlauf der doppelten Frist erfolgen sollte, der Erlass dieser ganzen Fracht verlangt werden.

Es bleibt übrigens dem Versender, bezw. Empfänger der Waare vorbehalten, statt der Inanspruchnahme dieses Frachtnachlasses den Ersatz eines nachweisbaren höhern Schadens, jedoch in keinem Falle mehr als für gänzlichen Verlust zu bezahlen ist, zu verlangen.

Art. 24. Wenn ein zum Transporte übernommenes Frachtstück länger als 30 Tage nach Ablauf der Lieferzeit ausgeblieben, oder gänzlich zu Grunde gegangen ist, und die Bahnverwaltung nicht beweisen kann, dass dies Folge eines Verschuldens (Art. 13 und 14) oder einer Anweisung des Absenders, bezw. des Empfängers (Art. 15 und 16), oder der natürlichen Beschaffenheit des Gutes, oder einer höhern Gewalt sei, so hat sie den Schaden nach Maassgabe der Artikel 25 und 26 zu ersetzen.

Art. 25. Wenn keine Werthdeclaration stattgefunden hat, so kann als Schadenersatz für das verlorene oder zu Grunde gegangene Gut der Betrag gefordert werden, der sich nach dem Handelswerth ergibt, welcher zur Zeit und an dem Ort, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen, bestanden hat, jedoch nicht mehr als Fr. 1500 vom Centner.

Von diesem Betrage, welcher vom Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6% zu verzinzen ist, kann die Bahnverwaltung alle durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle und sonstige Unkosten, sowie die auf Grund des Frachtcontractes noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte in Abzug bringen.

Uebersteigen die rückständigen Transportkosten den an den Geschädigten zu bezahlenden Betrag, so kann der Schadenersatzberechtigte auf Grund des Frachtcontractes nicht zur Auszahlung des Ueberschusses angehalten werden.

Art. 26. Wenn eine Werthdeclaration stattgefunden hat, so ist als Schadenersatz der declarirte Werth nebst 6 Procent Zinsen seit dem Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen,

ohne Abzug der Zölle und der ersparten, beziehungsweise noch rückständigen Transportkosten (Art. 25, Satz 2) zu bezahlen.

Eine Reduction dieses Betrages kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn sie nachweist, dass derselbe sich höher herausstellen würde, als bei Anwendung der Grundsätze des Art. 25, und überdiess nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Werthangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

Art. 27. Ein höherer Schadenersatz, als nach den Bestimmungen der Art. 25 und 26 zu leisten ist, kann gefordert werden, wenn das Abhandenkommen, bzw. der Untergang des Frachtstückes, als Folge einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit der Bahnverwaltung (Art. 3) nachgewiesen wird.

Art. 28. Durch die Annahme der Entschädigungssumme seitens des Entschädigungsberechtigten gehen dessen Schadenersatzansprüche gegen Dritte von selbst auf die Bahnverwaltung über, jedoch nur insoweit, als sie die bezahlte Entschädigungssumme nicht übersteigen.

Art. 29. Wenn für ein nicht angekommenes oder als abhanden gekommen oder als verloren betrachtetes Frachtstück Schadenersatz geleistet ist, so kann der Entschädigungsberechtigte bei Empfangnahme der Entschädigung den Vorbehalt machen, dass ihm, falls das betreffende Frachtstück sich wieder finden sollte, hievon Anzeige zu machen sei. Ueber einen solchen Vorbehalt ist auf Verlangen schriftliche Bescheinigung zu ertheilen.

Wird das Gut wieder aufgefunden, so kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht gegen Rückerstattung des als Gegenwerth des Frachtstückes erhaltenen Entschädigungsbetrages verlangen, dass ihm dasselbe von dem Orte, wo es gefunden wurde, bis zum ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Art. 30. Wenn ein übernommenes Frachtstück beschädigt worden oder nur theilweise abhanden gekommen oder theilweise zu Grunde gegangen ist, so sind über die Voraussetzungen der Schadenersatzforderung und die Berechnung des Schadens die Bestimmungen der Art. 25–27 analog anzuwenden.

Art. 31. Ist in dem Frachtbriefe eine Bemerkung über die Aufgabe des Frachtgutes in beschädigtem Zustande nicht enthalten, oder erst nach Uebernahme des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes ohne Zuziehung des Absenders oder seines Beauftragten einseitig von der Bahnverwaltung beigefügt worden, so ist bei jeder nachher constatirten Beschädigung zu vermuthen, dass sie erst nach Uebernahme des Gutes entstanden sei.

Ergibt sich bei Nachmessung, Nachwägung oder Nachzahlung während des Transportes oder nach Beendigung desselben eine geringere als im Frachtbriefe angegebene Quantität, so ist zu vermuthen, dass das im Frachtbriefe angegebene grössere Quantum übergeben sei und die Minderung erst auf dem Transporte stattgefunden habe.

Findet sich eine Bemerkung über Aufgabe des Gutes in beschädigtem Zustande zwar auf dem Frachtbriefe, aber nicht auf dem Frachtbrief-Duplicate (Art. 11), oder findet sich auf dem Frachtbriefe eine geringere Quantitätsangabe als im Duplicate (Art. 11), so ist zu vermuthen, dass die fragliche Bemerkung erst nach Uebergabe des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes einseitig hinzugefügt worden, beziehungsweise dass die höhere Quantitätsangabe im Frachtbrief-Duplicate die richtige sei.

Wenn der Verschluss und die Verpackung des Frachtstückes bei der Aushändigung äusserlich unverletzt und zugleich das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden wird, so ist zu vermuthen, dass das, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalte fehlt, schon bei der Angabe gefehlt habe.

Art. 32. Den Bahnverwaltungen ist gestattet, durch bundesrätlich genehmigte Reglemente ihre Verantwortlichkeit für Frachtgüter in folgenden Fällen zu beschränken:

1) Für Gewichtsmängel kann die Vermuthung ausbedungen werden, dass dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaften der Güter oder der Witterungsverhältnisse gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden seien.

Der Procentsatz, welcher durch das Reglement festzusetzen ist, soll für die ganze in Gemässheit des ursprünglichen Frachtbriefes durchlaufene Strecke nur einmal und für jedes einzelne Frachtstück (Collo, Fass u. s. w.), sofern das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe bezeichnet oder sonst zu ermitteln ist, besonders berechnet werden. (Schluss folgt.)