

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 25

**Anhang:** Beilage zu Nr. 25  
**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:** 21.02.2026

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

# Beilage zu Nr. 25 der „EISENBAHN“ vom 25. Juni 1875.

## Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen.

(Vom 20. März 1875.)

(Schluss.)

Bei Prüfung der obwaltenden Umstände hat der Richter vorzugsweise die Grösse der durchlaufenen Strecke, die besondere Beschaffenheit des Gutes und die Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen.

- 2) Bei notorisch gefährlichen, ätzenden oder leicht entzündlichen oder explodirenden Gegenständen kann die Vermuthung ausbedungen werden, dass Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge ihrer gefährlichen Eigenschaften gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien.
- 3) Bei Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach dem innern Verderben oder dem Rost unterworfen sind, kann die Vermuthung ausbedungen werden, dass Gährung beziehungsweise Fäulniss, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaft dieser Gegenstände oder der Witterungsverhältnisse gewesen sein kann, auch wirklich auf diese Weise entstanden sei.
- 4) Bei leicht zerbrechlichen Gegenständen kann, insofern nicht ein höherer als der tarifmässige Frachtsatz bezahlt worden ist, die Vermuthung ausbedungen werden, dass Brüche dieser Gegenstände, welche unter den obwaltenden Umständen bei ganz normalem Transporte die natürliche Folge ihrer Zerbrechlichkeit gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien.
- 5) Wenn Gegenstände im Einverständnis mit dem Absender gegen erhebliche Ermässigung der Frachtsätze in offenen Wagen (unbedeckten, ohne Blachen) transportirt werden, so kann die Vermuthung ausbedungen werden, dass Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der mangelnden Bedeckung gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden und somit durch die eigene Anordnung des Absenders herbeigeführt seien.
- 6) Gegen erhebliche Ermässigung der Frachtsätze kann bedungen werden, dass der Absender beziehungsweise Empfänger das Auf- und Abladen der Güter selbst besorge, mit der Wirkung, dass bei Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die Folge ungehöriger Besorgung des Auf- oder Abladens gewesen sein können, vermuthet werde, sie seien wirklich in dieser Weise vom Absender beziehungsweise Empfänger selbst verschuldet worden.
- 7) Bei Transporten, für welche das Reglement eine besondere Begleitung vorschreibt, kann die Vermuthung ausbedungen werden, dass Verluste und Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen aus der Unterlassung der Begleitung oder aus mangelhaftem Verhalten des Begleiters hervorgegangen sein können, wirklich in dieser Weise durch den Absender bzw. seinen Stellvertreter verschuldet seien.

Diese unter Ziffer 4, 5 und 6 gestatteten Vermuthungen dürfen nicht geltend gemacht werden, um das gänzliche Abhandenkommen des Gutes oder die Verminderung der Stückzahl oder des im Frachtbrief angegebenen Gewichtes zu rechtfertigen. Die Rechtfertigung von Gewichtsdefecten im Sinne der Ziffer 1 bleibt vorbehalten.

Die sämtlichen unter 1—7 gestatteten Vermuthungen dürfen geltend gemacht werden, wenn eine Versäumniss der Lieferzeit vorliegt und unter den obwaltenden Umständen der betreffende Schaden ganz oder theilweise auch Folge der Verspätung gewesen sein kann.

Art. 33. Gegen die Vermuthungen der Art. 31 und 32 ist der Gegenbeweis zulässig.

Art. 34. Zur Anstellung der Klagen wegen Verspätung, Nichtankunft, Zerstörung, Minderung oder Beschädigung ist sowohl der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger, als der Absender nach folgenden Bedingungen berechtigt:

- a. Wenn im Frachtbrief gesagt ist, dass die Waare auf Rechnung und Gefahr des Versenders reise, so ist der Empfänger nur dann zur Klage berechtigt, wenn er auf Verlangen genügende Caution dafür leistet, dass auch der Absender das Urtheil, bzw. dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.
- b. Ist aber im Frachtbrief eine solche Bestimmung nicht enthalten, so steht dem Versender ein Klagerecht nur dann

zu, wenn er Caution leistet, dass auch der Empfänger das Urtheil, bzw. dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.

### III. Zusammenwirken mehrerer Bahnverwaltungen bei einem Frachtvertrage.

Art. 35. Wenn das Frachtgut in Gemässheit des im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsortes von mehreren den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Bahnverwaltungen successiv befördert werden soll, so kann die Bahnverwaltung, welche das Frachtgut mit einem solchen Frachtbriefe angenommen hat, für alle Unfälle oder Fehler, welche auf einer folgenden Anstalt bis zur Ablieferung an den Empfänger vorgekommen sind, ganz so nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 23—34) in Anspruch genommen werden, als ob sie selbst den Transport bis zur Endstation ausgeführt hätte.

Diese Verantwortlichkeit trifft die annehmende Bahnverwaltung auch dann, wenn sie selbst oder eine der nachfolgenden Anstalten mit oder ohne Zustimmung des Absenders das Gut unter Ausstellung eines neuen Frachtbriefes zur Beförderung an den im ursprünglichen Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort weiter gegeben hat; sie ist jedoch aufgehoben, wenn die Ausstellung eines neuen Frachtbriefes durch den Versender oder einen Beauftragten desselben erfolgt.

Dagegen hat sie, wenn der Unfall oder Fehler nicht auf ihrer Strecke vorgekommen ist, den Rückgriff gegen die zunächst auf sie folgende Anstalt, und diese wieder gegen die nächstfolgende, und so fort bis zu derjenigen Bahnverwaltung, auf deren Strecke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist.

Dieselbe Verantwortlichkeit trifft die annehmende Bahnverwaltung auch dann, wenn das Frachtgut, um es an den vorgeschriebenen Bestimmungsort zu befördern, anderen, nicht unter diesem Gesetze stehenden auswärtigen Bahnverwaltungen übergeben werden musste.

Diese Haftbarkeit wird jedoch aufgehoben, bzw. auf denjenigen Betrag beschränkt, für welchen die auswärtige den Schaden verursachende Anstalt nach dem für sie massgebenden Gesetze einzustehen hätte, sofern die annehmende Anstalt folgenden zweifachen Beweis leistet:

1. dass der Unfall oder Fehler erst nach der Uebergabe an eine nicht unter diesem Gesetze stehende auswärtige Anstalt vorgekommen ist;
2. dass nach den einschlagenden Gesetzen und verbindlichen Reglementen keine Schadloshaltung, oder eine geringere, als nach den Art. 23—34 zu leisten ist, wegen des vorgekommenen Fehlers oder Unfalls verlangt werden kann.

Art. 36. Wenn ein Frachtgut, das in Gemässheit des im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsortes successiv von mehreren den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Bahnverwaltungen befördert wurde, in den Besitz derjenigen gelangt ist, welche nach dem ursprünglichen Frachtbriefe die Ablieferung zu bewirken hatte, so kann diese auch für alle Unfälle oder Fehler, welche vorher vorgekommen sind, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 23 bis 34) in Anspruch genommen werden, ganz so, als ob sie selbst den Transport von Anfang bis zu Ende ausgeführt hätte.

Von dieser Verantwortlichkeit wird sie auch dann nicht frei, wenn die Waare auf Grundlage eines neuen oder eines nachträglich veränderten Frachtbriefes weiter gesendet worden war, ohne dass dies vom Absender im Frachtbriefe selbst oder nachträglich (Art. 16) vorgeschrieben oder verschuldet ist.

Dagegen hat sie den Rückgriff gegen die ihr unmittelbar vorangehende Bahnverwaltung und so fort bis zu derjenigen, auf deren Strecke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist, oder welche durch eigenes Verschulden (z. B. Abhandenbringen des ursprünglichen Frachtbriefes, Ausstellung eines Reverses etc.) sich ihres weiteren Rückgriffes verlustig gemacht hat.

Handelt es sich hingegen um Güter, welche von auswärtigen Bahnverwaltungen, mit denen die schweizerischen Bahnverwaltungen im Verkehre stehen, an eine unter diesem Gesetze stehende Bahnverwaltung zur Ablieferung gelangt sind, so kann diese sich der Verantwortlichkeit ganz oder theilweise entschlagen, wenn sie folgenden zweifachen Beweis erbringen kann:

1. dass der fragliche Fehler oder Unfall schon vor der Uebernahme des Frachtgutes aus der Hand einer nicht unter diesem Gesetze stehenden auswärtigen Bahnverwaltung vorgekommen ist, und
2. dass ein solcher Rückgriff nach den einschlagenden Gesetzen und verbindlichen Reglementen ganz oder theilweise ausgeschlossen ist.

Art. 37. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn noch an einer der sich im Verkehr an sie anschliessenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Orte der Ablieferung, sondern nur bis zum Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Speditors ein, sofern nicht die Eisenbahn selbst Transporteinrichtungen getroffen hat, in welchem Falle sie auch für den Transport dorthin als Frachtführer haftet.

Art. 38. In den in den Art. 35 und 36 erwähnten Fällen steht es dem klagberechtigten Empfänger, beziehungsweise Absender, sowie der rückgriffnehmenden Bahnverwaltung frei, sich auch direct an diejenige Bahnverwaltung (Frachtführer, Speditor) zu halten, auf deren Strecke der fragliche Unfall oder Fehler vorgekommen ist.

Durch ein die Klage abweisendes Urtheil zu Gunsten der in erster Linie belangten annehmenden oder abliefernden Bahnverwaltung, beziehungsweise des nächsten Regresspflichtigen, wird einem solchen Klagerechte in keiner Weise vorgegriffen (präjudicirt.)

Eben so wenig präjudicirt ein freisprechendes Urtheil zu Gunsten einer Zwischenbahn dem Klagerechte gegen die annehmende oder abliefernde Bahn.

Art. 39. Ist ein Rückgriff im Sinne von Satz 3 des Art. 35 beziehungsweise Satz 3 des Art. 36 nicht möglich, weil die Umstände von der Art sind, dass überhaupt nicht ermittelt werden kann, auf welcher Strecke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist, so ist die Entschädigungssumme unter allen zusammenwirkenden Bahnverwaltungen, nach Verhältniss der Grösse der Strecken umzulegen, auf welchen der Unfall oder Fehler überhaupt vorgekommen sein kann.

Specielle Vereinbarungen oder Uebungen, durch welche dieses Verhältniss unter den zusammenwirkenden Anstalten in anderer Weise normirt wird, bleiben vorbehalten.

#### IV. Vom Retentions- und Pfandrechte.

Art. 40. Die Bahnverwaltung hat für alle ihre Forderungen aus dem Frachtverhältnisse, insbesondere auch für die zum Zwecke der Ausführung des Transportes geleisteten Vorschüsse ein Retentions- und Pfandrecht am betreffenden Frachtgute.

Das Pfandrecht besteht, so lange das Gut zurückbehalten oder deponirt ist.

Art. 41. Ist das Gut von mehreren Bahnverwaltungen oder anderen Frachtführern befördert worden oder durch die Hände von Speditoren oder Commissionären gegangen, so hat die abliefernde Bahnverwaltung auch die Retentions- und Pfandrechte solcher Vormänner geltend zu machen, wenn sie sich aus dem Frachtbriefe oder anderen ihr übergebenen Papieren oder speciellen Anweisungen ergeben.

Solche Retentions- und Pfandrechte der Vormänner dauern so lange fort, als das der abliefernden Bahnverwaltung.

Art. 42. Unter mehreren Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport selbst entstanden sind, geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese haben sämmtlich den Vorrang vor den Pfandrechten für Vorschüsse der Commissionäre oder Spediteure; unter diesen geht umgekehrt das frühere dem späteren vor.

Art. 43. Wenn die abliefernde Bahnverwaltung das Frachtgut ohne Bezahlung abliefern, so wird sie, sowie die vorhergehenden Frachtführer, Spediteure oder Commissionäre, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig.

Ihre Ansprüche gegen den Empfänger des Gutes werden dadurch nicht berührt.

Art. 44. Glaubt der Empfänger, die angeblich auf dem Frachtgute haftenden Forderungen ganz oder theilweise beanstanden zu können, so kann ihm die Ablieferung nicht vorenthalten werden, sofern er den streitigen Betrag auf Gefahr und Kosten des Unrecht habenden Theiles amtlich deponirt. Der deponirte Betrag tritt in Beziehung auf das Retentions- und Pfandrecht an die Stelle des Frachtgutes.

#### V. Dauer und Geltendmachung der Reclamationen.

Art. 45. Sind die nach Angabe der abliefernden Bahnverwaltung auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt, und die Frachtstücke von dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ohne ausdrücklichen Vorbehalt in Besitz genommen worden, so sind damit alle Reclamationen aus dem Frachtverhältnisse gegen die abliefernde Bahnverwaltung und ihre Vormänner bis und mit

zu demjenigen, welcher den Frachtcontract mit dem Absender abgeschlossen hatte, erloschen.

Ausgenommen sind nur:

1. die Reclamationen wegen Verspätung, sofern sie innerhalb acht Tagen nachträglich geltend gemacht werden.
2. Die Ansprüche wegen Mängel — Verlust am Gute oder Beschädigung — welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, sofern die Entdeckung, sobald es nach dem ordnungsgemässen Geschäftsgange möglich war, erfolgt und ohne Verzug nach der Entdeckung, jedenfalls aber noch vor Ablauf von 30 Tagen seit der Ablieferung, entweder Anzeige davon an die abliefernde Bahnverwaltung gemacht oder die Feststellung bei einer dazu competenten Behörde nachgesucht worden ist. Seitens des Empfängers ist der Beweis zu führen, dass der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihn entstanden ist.
3. Reclamationen, welche auf den Beweis einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit oder unter dem Gesichtspunkte einer grundlosen, rechtswidrigen Bereicherung mit dem Schaden der Reclamanten, oder endlich unter dem der Rückforderung einer aus entschuldbarem Irrthume bezahlten Nichtschuld begründet werden wollen.

Art. 46. Sind die nach Angabe der abliefernden Bahnverwaltung auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und sowohl die Frachtstücke als auch der Frachtbrief ohne Vorbehalt an den Empfänger aushingegen worden, so sind weitere Ansprüche der abliefernden Bahnverwaltung und ihrer Vormänner gegen den Empfänger aus dem Frachtverhältnisse ausgeschlossen. Vorbehalten sind jedoch auch hier die unter Ziff. 3 des Art. 45 angeführten Ausnahmen.

Art. 47. Wenn eine Reclamation wegen Verlustes oder Beschädigung gemacht oder auch nur vorbehalten worden ist, sowie in allen Fällen, wo über den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger die Befugniss, von der am Orte der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des Unrecht habenden Theiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen.

Art. 48. In allen Streitfällen kann die am Orte der gelegenen Sache zuständige Behörde auf Gesuch eines der beiden Theile verordnen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des Unrecht habenden Theiles niedergelegt, und dass es (nöthigenfalls nach Constaturung des Zustandes) ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen darauf haftenden Forderungen verkauft werde. So lange der Verkauf nicht vollzogen ist, kann er durch Bezahlung bzw. Deposition aller angeblich auf dem Gute haftenden Forderungen (vgl. Art. 44) abgewendet werden.

Art. 49. Die Klagen gegen die unter dieses Gesetz fallenden Bahnverwaltungen wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder Verspätung verjähren in einem Jahre, und zwar beginnt die Verjährung im Falle der Beschädigung bzw. Verminderung, an dem Tage, wo die Ablieferung stattgefunden hat; im Falle des gänzlichen Verlustes oder der Verspätung an dem Tage, wo die in Art. 24 erwähnte Frist von 30 Tagen abgelaufen ist.

Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reclamation, sowohl des Absenders als des Empfängers unterbrochen, in der Meinung, dass so lange die Reclamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden könne.

Erght hierauf eine abschlägige Bescheidung und werden zugleich die der Bahnverwaltung anvertrauten Beweismittel (z. B. Frachtbriefe, Verbalprocesse) behufs wirksamer Anhebung des Processes zurückgegeben, so beginnt vom Empfange derselben eine neue einjährige Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reclamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Die Einreden (Compensationsansprüche) wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nicht, sofern der Geschädigte in den im Art. 45 vorgesehenen Fällen rechtzeitig oder doch spätestens binnen Jahresfrist reclamirt hat.

Die in Art. 45, Ziff. 3 erwähnten Reclamationen unterliegen einer Verjährungsfrist von fünf Jahren.

#### VI. Von einigen besonderen Transportverhältnissen.

Art. 50. Von den vorstehenden Bestimmungen wird nicht berührt die Vermiethung oder Einräumung von Transportmitteln zum Zwecke der Beförderung von Gütern unter eigener Direction, bzw. Verantwortlichkeit des Versenders.

Für diese Transportverhältnisse bleibt, so lange kein einheitliches Verkehrs- oder Transportreglement im Sinne von Art. 36 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen u. s. w. vom 23. Dec. 1872 etwas Anderes verfügt, das bisherige Recht, immerhin unter Anwendung von Art. 3 dieses Gesetzes, sowie des Gesetzes über Tödtungen und Verletzungen beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen etc., in Geltung.

Art. 51. Für Reisegepäckstücke und Utensilien, welche nicht unter der persönlichen Obhut des Reisenden verbleiben, sondern der Bahnverwaltung zur Verwahrung oder zu dem Zwecke übergeben werden, um gleichzeitig mit dem Reisenden an den Bestimmungsort abzugehen, kommen die vorstehenden Bestimmungen über den Frachtvertrag Art. 13—49 auch dann zur Anwendung, wenn sie nach der bestehenden Uebung oder den gültigen Reglementen ohne besondere Frachtberechnung aufgenommen werden, jedoch mit folgenden Modificationen:

1. Der Reisende kann, ohne die im Art. 24 vorgeschriebene Frist abzuwarten, verlangen, dass ihm für die bei Ankunft am Bestimmungsorte sich nicht vorfindenden Gepäckstücke eine Normalentschädigung von je Fr. 15 per Kilogramm sofort bezahlt werde, insofern das Gepäck nicht an einer Zollstätte zurückgehalten worden ist.
2. Hat ein Reisender vor Beendigung seiner Reise diesen Normalsatz gefordert, bzw. angenommen, so wird dadurch seinem Rechte nicht vorgegriffen, innerhalb der Verjährungszeit nach Massgabe der Bestimmungen der Art. 24—30 eine höhere Entschädigung zu begehren.
3. Wird ein Gepäckstück nach Ankunft am Bestimmungsorte innerhalb 24 Stunden vom Reisenden nicht abgeholt, so ist das reglementsmässige, eventuell angemessene Lagergeld zu bezahlen.

Wenn der vermuthliche Werth des Gepäckstückes diese Lagerkosten nicht mehr deckt, oder die Gefahr eines schnellen Verderbens zu befürchten ist, so kann die Bahnverwaltung die nicht abgeholtten Gepäckstücke zu Gunsten wessen Rechts ausseramtlich, unter Beobachtung der in Art. 22 Satz 5 und 6 enthaltenen Vorschriften verkaufen.

4. Ist dem Reisenden ein Gepäckschein eingehändigt, so kann vor Ankunft am Bestimmungsorte nur gegen Vorzeigung, bzw. Rücklieferung des Gepäckscheines über das Gepäck verfügt werden.

Reglementarische Bestimmungen, wonach unter gewissen Voraussetzungen vor Ankunft am Bestimmungsorte der Reisende überhaupt nicht einseitig über das Gepäck verfügen kann, bleiben vorbehalten.

Bei Ankunft am Bestimmungsorte ist die Bahnverwaltung wenn der Gepäckschein nicht präsentirt wird, nur berechtigt und verpflichtet, das Gepäck an den Reisenden zurückzugeben, wenn ihr von demselben ein Revers ausgestellt und nach Umständen eine dem amtlich zu ermittelnden Inhalt entsprechende Caution gegen spätere Vorzeigung des Gepäckscheines durch einen besser Berechtigten geleistet wird.

Art. 52. Das Betriebsreglement wird bestimmen, was nicht als Reisegepäck betrachtet werden kann.

#### VII. Ueber höhere Gewalt und Beschränkung der Privatwillkür betr. die Haftbarkeit.

Art. 53. Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden, Unfälle, welche herbeigeführt worden sind:

1. durch irgend welche Versehen oder Vergehen der Beamten oder Angestellten, auch wenn dieselben nicht schon unter dem im Art. 3, Satz 2 angegebenen Gesichtspunkte von der Transportanstalt zu vertreten sind;
2. durch Versehen oder Vergehen der in andern als für den Transport für Passagiere bestimmten Wagen zugelassenen Personen;
3. durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportirter Gegenstände.
4. durch fehlerhafte, den allgemeinen Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtung des Baues oder Betriebes der Anstalt.
5. durch mangelhaften Zustand der Anstalt selbst oder ihrer Betriebsmittel;
6. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung von Vorsichtsmassregeln oder Vorkehrungen, die durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder specielle Concessionsbestimmungen der Anstalt zur Pflicht gemacht sind.

Art. 54. Reglemente, Publicationen und specielle Vereinbarungen, durch welche zum Voraus die durch das Gesetz normirte

Verantwortlichkeit und Schadenersatzverbindlichkeit der Bahnverwaltungen ausgeschlossen oder beschränkt werden sollen, sind ohne rechtliche Wirkung.

Vorbehalten sind nur diejenigen reglementarischen Bestimmungen und Vereinbarungen, auf welche in diesem Gesetze direct oder indirect hingewiesen wird.

Art. 55. Alle bundesgesetzlichen, cantonalgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publicationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes im Widerspruche stehen, sind aufgehoben.

Soweit Vereinbarungen mit ausländischen Verwaltungen bestehen, wird der Bundesrath den Eisenbahngesellschaften eine Frist bestimmen, innerhalb deren die Vereinbarungen mit dem gegenwärtigen Gesetze in Einklang zu bringen sind.

Art. 56. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Publication dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 19. März 1875.

Der Präsident: Köchlin.

Der Protocollführer: J. L. Lütcher.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, 20. den März 1875.

Der Präsident: L. Ruchonnet.

Der Protocollführer: Schiess.

\* \* \*

#### Rechtsfälle.

Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz für theilweise in beschädigtem Zustande geliefertes Frachtgut. — Unter welcher Voraussetzung kann der betreffende Ersatzanspruch auf Leistung des Werthes der ganzen Frachtsendung, der beschädigten sowohl als der unbeschädigten Bestandtheile, gerichtet werden? —

Art. 395 und 396 H.G.B.

Sen. II. Urth. vom 21. November 1874 i. S. Hösel c. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft.

Rep. 815/74.

I. Handelsger. im Bezirksger. Leipzig.

II. Appell.-Ger. das.

Eine von einer Belgischen Firma der Eisenbahnverwaltung zu Erquelines in Belgien zur Beförderung an jetzigen Kläger nach Dresden übergebene Sendung von Marmorplatten war auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in Leipzig in theilweise beschädigtem Zustande angekommen und Kläger hiervon seitens der Verwaltung der gedachten Eisenbahn mit dem Bemerkten, dass der Weitertransport unthunlich sei, sowie unter der Aufforderung, über das Gut Verfügung zu treffen, benachrichtigt worden. Nachdem auf Klägers Antrag behufs Feststellung des Zustandes der Platten und Ermittlung des Schadens vom Handelsgerichte unter Zuziehung von Sachverständigen eine Besichtigung veranstaltet worden war, lehnte Kläger die Verfügung über die Platten ab und erhob wider die Magdeburg-Leipziger Eisenbahnges. Klage auf Ersatz des ihm als Käufer des Marmors durch ordnungswidrige Behandlung auf dem Transporte verursachten Schadens, den er auf Höhe des mit dem Absender vereinbarten Kaufpreises der ganzen Sendung ansetzte. In zweiter und dritter Instanz ist die Klage angebrachtermaassen abgewiesen worden.

Aus den Gründen des Urtheils dritter Instanz:

..... „Es steht nach dem ..... Befund der gerichtlichen Besichtigung des Streitobjects thatsächlich fest, dass von den in Rede stehenden, auf der Lowry Elsass-Lothringen Nr. 3339 verladenen 8 verschiedenen Ladungen Marmorplatten nur 14 Platten der 4 unteren Lagen an der Stelle, wo diese direct und ohne Unterlagen auf den Wagen ruhen, Brüche haben, die 4 oberen Lagen dagegen, soweit erkennbar, unversehrt geblieben sind. Als Gegenstand der Haftung der Beklagten als Frachtführer in Gemässheit der Art. 395 und 396 H.G.B. ist mithin nicht der Verlust des gesammten Frachtguts, sondern die theilweise Beschädigung desselben zu betrachten, folglich Schadenersatz an sich und nach jetziger Lage der Sache nur für die beschädigten Platten zu leisten, zumal der in der Klagbitte mitgeforderte Ersatz des durch nicht erfolgte Lieferung entstandenen erweislichen Schadens in dem Klagvorbringen keineswegs als Consequenz eines besonderen Verzugs-

interesse der ganzen Sendung gelten kann, weil es in dieser Richtung an jeder nähern Begründung des Anspruchs fehlt.

Kläger berechnet nun den von der Beklagten zu leistenden Schadensersatz auf 2074 Fr. 16 Cts., indem er den Schaden dem vollen, für die ganze Ladung angeblich gezahlten Kaufpreise im Betrage gleichstellt, und dies durch das Anführen zu motiviren sucht, er erachte sich nicht für verpflichtet, eine derart beschädigte Waare, wie die hier fragliche, welche die Eisenbahn nicht einmal bis an den Bestimmungsort zu befördern im Stande sei, abzunehmen, erkläre sich vielmehr bereit, die ganze Sendung Marmor der Beklagten zur beliebigen Verfügung zu überlassen.

Es bedarf keiner ausführlichen Darlegung, dass die gesetzliche Verbindlichkeit der Beklagten, für die Beschädigung des Frachtguts aufzukommen, mithin in Gemässheit Abs. 3 des Art. 396 den Unterschied zwischen dem Verkaufswert desselben im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung, abzüglich des Ersparnisses an Zöllen und Unkosten, gehabt haben würde — in dem gegenwärtigen Falle, in welchem es sich um zum Theil beschädigtes, zum Theil unbeschädigtes Frachtgut handelt, an sich nur auf jenen, nicht auch auf diesen Theil desselben bezogen werden kann. Die etwaige Geneigtheit Klägers, an Stelle des Ersatzes des Werthes der beschädigten und der Auslieferung der unbeschädigten Platten in natura die Vergütung des Werthes der gesamten Platten anzunehmen, ist selbstredend für die Beklagte unverbindlich, welche ihre Schadensersatzpflicht überhaupt in Abrede gestellt, folglich auch das Eingehen auf eine derartige, höchstens als Vergleichsvorschlag zu betrachtende, Modalität abgelehnt hat.

Es soll nicht bestritten werden, dass auch die nur theilweise Beschädigung des Frachtguts für den an dessen Ablieferung in unbeschädigtem Zustande rechtlich interessirten Absender oder Empfänger, sei es wegen der Beschaffenheit der Waare und ihrer inneren Zusammengehörigkeit, sei es wegen des besonderen Rechtsverhältnisses, welches die Eingehung des Frachtvertrags zum Zwecke der Ueberführung der Frachtgegenstände nach dem vereinbarten Bestimmungsorte veranlasst hat, die Consequenz einer theilweisen Werthverminderung beziehentlich sogar gänzlichen Entwerthung selbst in Beziehung auf die unbeschädigte Partie der Frachtsendung nach sich ziehen kann. Allein eine Voraussetzung dafür, dass solches in der That der Fall sei, ist einleuchtender Weise nicht begründet, wenn, wie hier, der Complex der Sendung aus physisch getrennten und als selbstständige Objecte zu verschiedenen Preisen gekauften Gegenständen besteht. Der Umstand, dass die in der Rechnung verzeichneten Marmorplatten mittels Kittes zu einem Blocke fest zusammengekittet waren, kann nach der Lage der Sache nur auf den Zweck der Erleichterung und Sicherung des Transports, nicht auf andere für den Werth und die Veräußerlichkeit der einzelnen Platten maassgebende Gründe zurückgeführt werden. Nach dem Allen wäre es Sache Klägers gewesen, in der Klage unter der erforderlichen thatsächlichen Begründung darzulegen, dass und warum in Folge der eingetretenen theilweisen Beschädigung auch die von solcher gar nicht betroffenen und in unbeschädigtem Zustande angelangten Marmorplatten im Werthe verschlechtert, beziehentlich die beschädigten sogar völlig werthlos geworden seien. Dies um so gewisser, als die bei der Besichtigung zugezogenen Sachverständigen offenbar von der entgegengesetzten Ansicht ausgegangen sind, indem sie in ihrem Gutachten die unversehrten 4 oberen Lagen von den 4 untern Lagen völlig geschieden, den Werth der letzteren in unversehrtem Zustande auf circa 7—800 Fr. excl. Fracht und Spesen taxirt, dabei jedoch die Möglichkeit zugegeben haben, dass sich die guten Theile der Platten noch verwerthen lassen, nur das Wieviel? erst nach dem Abladen der Platten beurtheilt werden könne. Da hiernach das Klaganführen den vorerwähnten Anforderungen in keiner Weise genügt, so war die Abweisung der Klage in der angebrachten Masse gerechtfertigt.“

Wie wird in dem Falle des Art. 424 Nr. 3 H.G.B. (Auf- und Abladen des Frachtgutes durch den Versender) der Beweis, dass das Gut in dem behaupteten Umfange überliefert worden, geführt?

Sen. II. Urth. vom 25. November 1874 i. S. Preuss.

Militär-Fiscus c. Rheinische Eisenbahnen.

Rep. 1025/74.

Handelsger. zu Cöln.

Aus den Gründen:

„In Erwägung, dass die handelsgerichtliche Entscheidung die thatsächliche Annahme zur Grundlage hat, dass

zwischen den Parteien die in Art. 424 Nr. 3 H.G.B. gestattete Beschränkung der Haftpflicht bedungen gewesen ist, und dass der Versender das Aufladen des Frachtgutes besorgt hat;

..... dass an das Vorhandensein der Voraussetzungen des Art. 424 Nr. 3 sich die rechtliche Folge knüpft, dass die der Eisenbahngesellschaft zugemuthete Verantwortlichkeit für den behaupteten Verlust aus dem Frachtvertrage und dem, den Abschluss desselben constatirenden Frachtbriefe noch nicht hergeleitet werden kann; dass die gewöhnlichen Regeln des Frachtvertrages kraft der bestehenden besonderen Vereinbarung eine Modification dahin erleiden, dass in Bezug auf die Quantität des aufgeladenen Gutes der Frachtbrief keinen Beweis liefert, sondern zur Begründung der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für einen eingetretenen Verlust des Gutes, zu dessen Beförderung sie sich zwar verpflichtet, das sie aber thatsächlich nicht übernommen hat, der Beweis besonders geführt werden muss, dass ihr das Frachtgut vollständig in dem behaupteten Umfange übergeben worden ist, dass daher das Handelsgericht, wenn es diese Consequenz hat eintreten lassen ..... weder die Art. 391, 392, 424 H.G.B. verletzt, noch die rechtliche Natur des Frachtvertrages oder des Frachtbriefes verkannt hat.“

\* \* \*

**Les navires Popoffka.** Les Ingénieurs de la marine russe continuent à s'occuper beaucoup des nouveaux navires de l'amiral Popoff, qui sont l'objet de nouvelles et fort curieuses expériences.

On se rappelle que la construction de ces navires n'a rien de commun avec celle de ceux qu'on a faits jusqu'à ce jour. Leur forme est exactement circulaire, leur fond à peu près plat, et, comme ossature, ils se composent d'une série de cloisons rayonnantes rigides (en nombre plus ou moins considérable, suivant la puissance du navire) divisant sa capacité en secteurs étanches.

Le Novgorod, le premier établi sur ces singulières données, fut soumis à de nombreux essais dont les résultats étonnèrent beaucoup les hommes du métier. Il était en effet d'une stabilité remarquable, et, chose extraordinaire, ses six hélices, actionnées par six machines indépendantes du système Compound, lui imprimaient une vitesse supérieure, dit-on, à celle des cuirassés les plus rapides.

Ce premier succès porta le gouvernement russe à construire une nouvelle Popoffka (c'est le nom sous lequel on désigne les nouveaux navires), d'une puissance plus grande, et le Vice-amiral-Popoff fut mis en chantier.

Ce nouveau navire jauge 3350 tonneaux, il a un diamètre de 36m,80, 3m,71 de tirant d'eau à l'avant et 4m,32 à l'arrière. Il sera muni de six hélices mues par huit machines de 80 chevaux nominaux chacune. Les deux hélices transversales, plus puissantes que les autres, seront actionnées chacune par deux machines. La cuirasse aura, 0m,482 d'épaisseur (celle du Novgorod n'en avait que 304). Le pont sera blindé par trois feuilles de tôle superposées de 0m,020 d'épaisseur. Son ossature est formée de 124 cloisons rayonnantes et 9 ceintures concentriques, de sorte que la capacité du navire se trouve par le fait séparée en 522 cellules, qui sont elles-mêmes groupées de manière à constituer 36 compartiments étanches.

Le Vice-amiral-Popoff est encore sur le chantier, et les officiers de la marine russe attendent avec impatience les essais qui doivent fixer d'une manière définitive sur cette singulière conception.

En même temps que l'on construisait ce second navire, l'idée vint d'essayer ce mode de construction pour les voiliers. Une première embarcation donna des résultats tellement extraordinaires que de nouveaux essais furent décidés, et une nouvelle embarcation de 4m,50 de diamètre, calant 1m,10 d'eau et déplaçant un tonneau, fut mise à l'eau au mois d'août dernier. La forme de ce canot lui donnait une grande stabilité sur l'eau et l'on put lui faire porter une voilure considérable. On adopta le gréement du côtre, le mât avait 10 mètres de haut, et la surface totale de la voilure atteignit 38 mètres carrés. On put obtenir ainsi une vitesse bien plus considérable que celle de toutes les embarcations de même tonnage.

Les études continuent et beaucoup d'officiers pensent qu'il y a peut-être là en germe une révolution complète dans l'art des constructions de la marine militaire. (A. I.)

\* \* \*