

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Aus den Entscheidungen des Bundesgerichts in Expropriationsstreitigkeiten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3886>

#### 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:** 14.01.2026

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

La réunion très-probable du Congrès international auquel sera soumis le projet dû à l'heureuse initiative de MM. de Seigneux et Christ nous a conduit à nous occuper de nouveau de l'importante question de savoir : „Qui, de l'expéditeur ou du destinataire, a le droit de donner des ordres aux Compagnies après l'expédition, pour retirer la marchandise ou la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu non désigné dans la lettre de voiture.“

Nous croyons que la solution la plus simple et qui changerait le moins les habitudes du commerce serait de donner une valeur pratique au récépissé ou duplicata de lettre de voiture.

Vous savez que nos observations dans ce sens avaient obtenu gain de cause, en partie du moins, lors de la discussion de la loi fédérale sur les transports par voies ferrées, et nos vœux auraient été remplis si l'art. 13 avait été rédigé comme suit :

„S'il a été créé et livré par une administration, ce à quoi elle ne pourra le refuser, un certificat transmissible (duplicata de lettre de voiture, certificat de chargement), il en sera fait mention d'office dans la lettre de voiture, et la marchandise ne sera délivrée qu'au porteur légitimé en deux forme de cet acte.“

L'art. 12 étant ainsi conçu : „S'il a été créé par une administration un certificat transmissible (connaissance, certificat de chargement) et qu'il en ait été fait mention dans la lettre de voiture, la marchandise ne doit être délivrée qu'au porteur légitimé en deux forme de cet acte,“ la valeur de ce certificat, dont la création n'est point du reste imposée aux Compagnies dépend donc de la mention qui en aurait été faite sur la lettre de voiture; or, la lettre de voiture n'étant remise au destinataire qu'au moment de l'arrivée de la marchandise, cette mention devient inutile dès que le destinataire n'a pas le moyen de s'assurer qu'elle a été faite au moment du départ.

Il vaudrait beaucoup mieux que le récépissé ou duplicata de chargement prévu par l'art. 11 et que le chemin de fer est tenu de délivrer, eût par lui-même une valeur pratique, ce qui permettrait de retrancher l'art. 12 qui dans sa forme conditionnelle ne peut remplir le but proposé, quoiqu'il reconnaîsse dans le fond la nécessité d'avoir un titre transmissible.

Nous avions demandé que l'art. 16 fût modifié comme suit : „Après l'expédition de la marchandise au sujet de laquelle il a été délivré un récépissé ou duplicata d'expédition, l'expéditeur n'aura plus le droit de la retirer ou la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu non désigné par la lettre de voiture, que s'il représente le dit récépissé ou duplicata d'expédition.“

L'expéditeur gardant par devers lui le duplicata conservait donc jusqu'à l'arrivée de la marchandise en gare de destination l'entièvre disposition de la marchandise qui lui est attribuée par les diverses législations en France, en Suisse et en Allemagne; par contre, cette pièce une fois remise au destinataire, ce dernier pourrait régler son vendeur sans crainte que la marchandise pût être détournée de sa destination.

Or la couverture d'un grand nombre de marchés devant se faire sur facture et remise du duplicata, nous n'avons pas besoin de faire ressortir l'importance du principe que nous défendons et la sécurité que donnerait aux commerçants la rédaction que nous proposons.

MM. de Seigneux & Christ ont cherché à résoudre cette question en disant :

„Il suffira de prescrire que la lettre de voiture contiendra la mention que la marchandise voyage pour le compte de l'expéditeur, ou pour le compte du destinataire,“ — mention réclamée déjà par le § 4 de l'art. 9 de la loi fédérale. Ce système amène logiquement au principe que celui aux périls et risques duquel voyage la marchandise est le seul en droit d'actionner la Compagnie, ce qu'il fera à son propre domicile. En pratique c'est le destinataire qui soutient les réclamations contre le chemin de fer, mais lorsque la marchandise aura voyagé aux périls et risques de l'expéditeur, le règlement des manques ou avaries offrira de très-grandes difficultés; il faudra pour sauvegarder les droits de l'expéditeur en son absence recourir constamment à des expertises juridiques dont les frais sont souvent fort élevés. L'expéditeur ayant seul qualité pour traiter le destinataire qui sera souvent le véritable lésé ne pourra intervenir au débat ni régler à l'amiable avec le chemin de fer; il sera forcément de remettre les intérêts en mains tierces, et de là pourront naître souvent des conflits regrettables.

Il en sera de même pour le règlement des indemnités pour retard. En tous cas, beaucoup de temps perdu en correspondance et augmentation de frais juridiques.

Nous préférions donc laisser de côté la question des périls et risques de route. Il nous suffit que le destinataire ayant en mains le récépissé puisse être certain que la marchandise ne sera

pas détournée ou arrêtée en cours de transport. Nous ne changeons rien à la législation usitée jusqu'à ce jour; nous ne faisons que rattacher à la possession d'une pièce, que la Compagnie est obligée de délivrer si elle lui est demandée, une valeur pratique qui n'a point été définie jusqu'ici.

Nous pourrions faire remarquer encore que l'expéditeur qui aura indiqué sur sa lettre de voiture : „la marchandise voyage pour compte du destinataire“ ne saura plus comment rectifier une erreur d'expédition, une fausse adresse par exemple. Il aura adressé à Mr. X. à Genève une marchandise destinée à M. X. demeurant à Morges; or Mr. X. n'existe pas à Genève.

Que faudra-t-il faire dans ce cas-là? Combien de fois aussi n'arrive-t-il pas que sur une place étrangère, l'acheteur est forcé d'ouvrir un crédit à son vendeur qui touche chez le banquier sur remise de la facture et du duplicata d'expédition; or, puisque le duplicata n'a pas jusqu'à présent de valeur légale, quelle est la garantie de l'acheteur, et si le vendeur ne peut toucher qu'après avoir indiqué sur la lettre de voiture que la marchandise voyage pour le compte du destinataire, fera-t-il cette mention avant d'avoir reçu les espèces?

Il nous sera peut-être objecté que la saisie en cours de transport d'une marchandise ayant fait l'objet d'un récépissé devient impossible et que nous ne tenons pas compte du droit des tiers; mais elle sera bien plus difficile encore au préjudice du destinataire si la marchandise voyage aux risques de l'expéditeur, ou au préjudice de ce dernier s'il en est autrement.

Avec notre système, s'il n'a pas été fait usage par l'expéditeur du récépissé en cours de transport, la marchandise arrivera à la gare destinataire où elle pourra être saisie, et c'est le tribunal du lieu d'arrivée qui sera nanti des prétentions des intéressés, le destinataire étant avisé d'office par le chemin de fer des obstacles survenus à la livraison de la marchandise.

Nous dirons en terminant que nous avons cherché à circonscrire le débat et que nous regretterions qu'il portât sur la question des périls et risques qui se rattache toujours de près à une question de propriété et doit être avant tout réservée aux tribunaux sans être compromise par une simple mention de lettre de voiture.

Cette question dépend des conventions des parties, conventions qui peuvent être modifiées d'un commun accord.

Genève, le 14. juillet 1875.

(signé) G. Filliol.

Pour copie conforme :  
(signé) S. Garde.

\* \* \*

### Aus den Entscheidungen des Bundesgerichtes in Expropriationsstreitigkeiten.

#### I.

In einem Specialfalle, in welchem in Frage kam, ob ein am letzten Tage der in Art. 35 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1870 angesetzten Recursfrist in Lausanne angelangter, jedoch erst am folgenden Tage in die Hände des Bundesgerichtspräsidenten gelangter Recurs gegen ein Urtheil einer eidg. Schatzungskommission als verspätet auszuschliessen sei, sprach sich das Bundesgericht dahin aus, es sei als Eingangstag solcher Recurse derjenige Tag zu betrachten, an welchem nach dem am Bestimmungsort Lausanne aufgedrückten Poststempel die Recursschrift in Lausanne angekommen sei und erklärte demnach die Einrede der Verspätung als unbegründet. (Entscheid des B.-Ger. vom 16. Aug. 1875.)

#### II.

In einem Falle, in welchem die Eisenbahngesellschaft gegen das Urtheil einer Schatzungskommission den Recurs erklärt und mit ihren Begehren zur Hälfte obgesiegt hatte, legte das Bundesgericht die Instructionskosten — entgegen der Ansicht des Instructionsrichters — beiden Parteien zu gleichen Theilen auf, indem es diesen Entscheid folgendermassen begründete:

1. Der Art. 49 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 enthält die Vorschrift, dass in Beziehung auf die Auferlegung der Kosten, welche in Expropriationsstreitigkeiten durch bündesgerichtliches Verfahren entstehen, die diesfälligen allgemein gesetzlichen Bestimmungen ihre Anwendung finden.

2. Massgebend sind sonach in dieser Hinsicht die einschlägigen Vorschriften des Bundesgesetzes über das Verfahren in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, und nun stellt Art. 24 ibidem in seinem ersten Lemma als leitenden Grundsatz auf, dass der Besiegte die Kosten zu tragen habe und bestimmt sodann im zweiten Lemma weiter, dass wenn der Entscheid nicht ausschliesslich zu Gunsten einer Partei ausfalle, die Kosten verhältnismässig vertheilt werden können. Hiernach wäre es wohl

gestattet, sofern die Pluspetition des Klägers keine Mehrkosten verursacht hat, die sämtlichen Kosten auch dem bloss theilweise unterliegenden Beklagten aufzulegen; indessen ist die Theilung der Kosten bei bloss theilweisem Unterliegen doch um so eher als Regel anzunehmen, als dieselbe auch als richtige Folge des Hauptprincips erscheint. (Entscheid des B.-Ger. vom 21. August 1875.)

### III.

**Privatrecht an einer öffentlichen Sache (Zürichsee.)**  
S. in K. ist Besitzer einer Säge am Zürichsee. Unter derselben fliesst ein Bach, welcher als bewegende Kraft benutzt wird. In der Verlängerung des Bachausflusses war bisher auf eine Länge von circa 50' eine Bach- und Seemauer erstellt und ostwärts in einer Entfernung von circa 64' ebenfalls eine Seemauer. Das von der Säge, der Bach- und Seemauer begrenzte Terrain bildete einen Ausländerplatz, in welchem Holz sicher angeschwemmt werden konnte. Von der Säge war parallel mit der Bachmauer eine von Holz construirte Holzsleife von 52' Länge in den See angebracht, welche eine bequeme, sichere und ungestörte Communication zwischen der Säge und dem See vermittelte.

Das Bundesgericht nahm an, es stehe dem S. ein Privatrecht am See zu und sprach demselben wegen Expropriation des Sägeplatzes die von den Experten beantragte Entschädigung von Fr. 10,000 zu. Der Begründung des, in dieser Hinsicht vom Bundesgerichte adoptirten, Antrages der Instructionscommission entnehmen wir folgendes:

1. Es steht fest, dass Expropriat und seine Rechtsvorfahren seit unvordenklicher Zeit einen grossen Theil des auf ihrer Säge geschnittenen Holzes vom See her durch die Holzsleife auf die Säge transportirt und die Holzsleife speciell zu diesem Zwecke erstellt haben.

2. Wenn nun auch der See eine öffentliche Sache ist, beziehungsweise in Niemandes Eigenthum steht, so ist doch, wie die Bahngesellschaft anerkennt, namentlich nach dem hier in Betracht kommenden zürcherischen Rechte der Erwerb eines Privatrechtes an demselben möglich und kann insbesondere keinem Zweifel unterliegen, dass das Recht des Expropriaten die oben bezeichneten Anstalten im Seengebiete zu halten und zu benutzen, als Privatrecht bestehen kann (§ 486 des priv. Ges.-B.).

3. Für das Bestehen eines solchen Privatrechtes hat der angeblich Berechtigte den Beweis zu leisten und bei Würdigung des Beweismaterials ist allerdings nicht ausser Acht zu lassen, dass nach § 670 des zürch. priv. Ges.-G. Jedermann das Recht hat, innerhalb der Schranken der polizeilichen Ordnung das öffentliche Gewässer zum Schwemmen zu benutzen und dass das Schleifen von Holz auf die Säge auch nur eine Art der Jedermann zustehenden gemeinen Benutzung des Sees nach den individuellen Bedürfnissen des Expropriaten sein kann. Allein im vorliegenden Falle ist doch der Beweis für die Existenz eines wirklichen Privatrechtes als geleistet anzusehen und zwar gestützt auf die vorhandenen Anstalten, welche nicht nur dazu dienten, dem Expropriaten das Holzsleifen zu ermöglichen, sondern andere Personen von der Benutzung des betreffenden Seengebietes auszuschliessen, verbunden mit deren unvordenklichem Besitze. (Entscheid des B.-Ger. vom 28. Aug. 1875.)

### Literatur.

**Theoretische Untersuchung der Constructionssysteme des Unterbaues von Locomotiven, von W. Einbeck.** Ingenieur in Firma Einbeck und Vetter in Frankfurt, mit 11 lithographirten Tafeln. Leipzig, Voss.

Dem Titel nach sollte man eher Untersuchungen über die Festigkeitsverhältnisse von Rahmen, Achsen u. s. w. erwarten. Der Verfasser will aber mehr Prinzipien entwickeln, nach denen die Disposition des Unterbaues getroffen werden sollte, und er teilt demnach den Stoff in drei Capitel.

Das I. Capitel, von der Zugkraft, bietet nichts wesentlich Neues.

Das II. Capitel, weitaus das umfassendste, nämlich von Seite 19 bis 115, behandelt die störenden Bewegungen. Zunächst werden die Bewegungen des ganzen Baues, Zucken und Schlingern untersucht und die Balancirungsgewichte berechnet. Dann folgt eine Untersuchung der sog. gaukelnden Bewegungen. Es ist das nächst Redtenbacher, bei dem sich aber bekanntlich hier ein Fehler eingeschlichen hat, die erste uns bekannte Untersuchung sämtlicher gaukelnden Bewegungen, des Wankens, Wogens und Nickens. Zech und Zeuner, die Redtenbachers Fehler nachweisen, behandeln nur das Wanken. Dieser Theil bildet den Hauptwert des Buches.

Im III. und letzten, sehr kurzen Capitel werden dann, auf Grund der gewonnenen Gesichtspunkte, die gebräuchlichsten Unterbausysteme beurtheilt.

— r. —

**Officielle Uebersichtskarte der Schweizerischen Eisenbahnen mit Benutzung einer Karte von R. Leuzinger.** — Verlag der J. Dalp'schen Buch- und Kunsthändlung (Carl Schmid) in Bern. Massstab 1:800,000.

Diese neueste Zusammenstellung der Schweiz. Eisenbahnen befriedigt ein Bedürfniss, welches immer lebhafter gefühlt wurde, nachdem sich das Schweiz. Eisenbahnnetz in der letzten Zeit um eine Anzahl wichtiger Linien erweitert hatte. Die Karte gibt in klarer Uebersicht ein Bild über die im Betrieb

stehenden und im Bau begriffenen Linien, ebenso über die Concessionen. Diese verschiedenen Stadien sind durch verschiedene Farben hervorgehoben und ausserdem werden die fremden Bahnen durch eine besondere Farbe bezeichnet. Die Karte liefert somit einen willkommenen Beitrag zur Orientirung in unserm schweiz. Eisenbahnwesen; aber immerhin dürfen wir sie blos als einen Aufang betrachten. Wir bedürfen noch einer Bearbeitung der schweiz. Eisenbahnkarte nach den Verwaltungsgruppen, unter welche die Bahnen verteilt sind, ferner nach den Oberbausystemen und ebenso wäre eine Serie von Karten, welche die Entwicklung des schweiz. Bahnnets darstellen würde, sehr erwünscht. Es ist dies eine der mannigfaltigen, der Lösung noch harrenden Aufgaben des Eisenbahndepartementes.

Unverständlich ist uns die Bezeichnung der vorliegenden Karte als „officiele“ Uebersichtskarte. Offenbar ist dieselbe nicht von unserer obersten Eisenbahnbehörde ausgearbeitet und herausgegeben worden; die Mitarbeiterschaft eines Beamten des Inspectorates etwa wäre jedoch noch nicht geeignet, die Karte als officiel zu bezeichnen, nicht einmal als officiös.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 27,60 M., Airolo 23,35 M., Total 50,95 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,28 M.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 29,10 M., Airolo 20,80 M., Total 49,90 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,10 M.

Nachdem letzten Samstag die Schmalspurbahn Herisau-Urnäsch collaudirt worden, wurde sie letzten Montag eingeweih, unter warmer Beteiligung der Bevölkerung von Herisau.

**Jurabahn.** Die Direction hat definitiv beschlossen, die Collaudation der Linie Dienstag den 21., die Eröffnungsfeier Donnerstag den 23. und die regelmässige Betriebseröffnung Samstag den 25. d. eintreten zu lassen.

**Bern.** Für die Ausstellung in Philadelphia bewilligt der Grosse Rath einen Credit von 10,000 Fr.

**Linksufrige Zürichseebahn.** In Horgen versank am 22. d. Mittags zwischen 11 und 12 Uhr beinahe die ganze Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof und dem Dampfschiffanlandungsplatz, sowie ein Theil der Bahnhofstrasse bis nahe an die Häuser, in den See. Für den Bahnhof ist ebenfalls Gefahr vorhanden, weshalb bereits mit dem Abbruch desselben begonnen worden ist. Kurz vor der Catastrophe war der von Zürich kommende Schnellzug (11 Uhr 6 Minuten) eingetroffen, der glücklicher Weise noch ohne jeden Unfall passierte, sowie überhaupt sämtliche Bahnangestellten und Tracearbeiter sich bei Zeiten retten konnten.

**Neues Transportreglement des Schweiz. Eisenbahnen.** Der Entwurf des neuen Transportreglements ist nunmehr von der Conferenz schweizerischer Eisenbahnverwaltungen dem Eisenbahn- und Handelsdepartement vorgelegt worden. Dieses letztere veranlasst in Folge dessen eine eingehende Begutachtung dieses Reglements durch eine Commission, in welcher drei Vertreter des Handelstandes ihren Sitz haben sollen und es wurde desshalb der schweiz. Handels- und Industrieviereingeladen, seine Vertreter vorzuschlagen. Wie wir vernehmen sollen diese Vertreter durch die Kaufmännischen Corporationen von Genf, Basel und Zürich abgeordnet werden.

### Unfälle.

**Westbahnen.** Auf den Linien der Suisse Occidentale ereigneten sich letzter Tage mehrere Unfälle. Letzten Freitag wurde bei Roche ein kleines Mädchen, das an der Bahn spielte, vom Zug überfahren und getötet. Sonntags darauf stiess der Conducteur Barras, der im Augenblicke, wo der Schnellzug von Bern nach Freiburg auf der Brücke von Guin ankam, aus einem Waggon (französisches System), dem letzten des Zuges, trat, an das Geländer der Brücke und wurde von der Gewalt des Stosses aufs Gleise geworfen. Schwer am Kopfe und an den Beinen verwundet, wurde er aufgehoben und ins Spital nach Freiburg gebracht, wo er indessen bald darauf seinen Verletzungen erlag. Am Abend des gleichen Tages überfuhr der Pariser Schnellzug bei Pontarlier einen Bahnangestellten, der, wie man annimmt, in Folge eines Schlaganfalls aufs Gleise gefallen war.

Ferner entgleiste letzten Montag Morgens der 8.15 von Lausanne nach Neuenburg abgehende Zug zwischen Chavornay und Yverdon. Die Entgleisung wurde durch eine Kuh verursacht, die sich auf der Bahn befand. Das Thier wurde durch den daheraussenden Zug entzwey geschnitten. Locomotive und Tender passirten ohne Hinderniss, aber die folgenden zwei Wagen entgleisten und der eine davon wurde umgeworfen. Glücklicherweise wurde Niemand verletzt, aber das Gleise war mehrere Stunden lang versperrt.

Eine weitere Entgleisung ereignete sich auf der Jougneline bei La Sarraz. Endlich wurde am Montag im Bahnhof von Chebres ein Bremsler, der auf den schon im Laufe begriffenen Zug steigen wollte, unter die Räder geworfen, die ihm beide Beine zerschmetterten.

\* \* \*

Die „VERKEHRS-ZEITUNG“ Nr. 38, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, Stadt, Rothenthurmstrasse 9) — ist soeben erschienen und enthält:

**Eisenbahn-Mysterien.** — Das Berliner Post-Zeitungamt. — Ueber die Nebengebühren bei Transportanstalten. — Die Postmeisterkörperschaft Oesterreichs. — Wucher im Revisionswesen. — Rundschau auf dem Gebiete des Versicherungswesens. — Transport und Handel. — Der Pressburger Morse schlält. — Courierzüge auf der Strecke Wels-Salzburg. — Monstre-Process. — Chronik.

\* \* \*

### Eisenpreise.

Für nähere Auskunft siehe Bd. II Nr. 26.

London den 16. September 1875.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,- 175,- Wales, Tyne u. East.	
Russian & similar	29,3 - 37,3 "	" 175,- ditto	
Steel rails		" 225,- 237,- Wales	
dito		" 237,- 263 Liverpool u. Hull.	