

Rechtsfälle

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1912>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Pfandgläubiger gegenüber der Versteigerung kam im Nationalrath auch ein Antrag (Pictet) zur Sprache, dahin gehend, es soll jeder Hypothekargläubiger binnen 20 Tagen nach erfolgtem Zuschlag, insofern er die sonstigen Steigerungsbedingungen erfüllt und ein Mehrangebot von mindestens einem Zehntel des Zuschlagspreises macht, befugt sein, eine neue Steigerung zu verlangen, wobei die von demselben angebotene Summe den Anschlagspreis bildet. Ohne grosse Discussion wurde aber diese Anregung, die einerseits das gewöhnliche Pfandzugrecht auf die vorliegenden Verhältnisse zu übertragen und andererseits eine Controle der Schätzung des Bundesgerichtes zu bilden bezweckte, mit grossem Mehr abgelehnt. — Endlich wurde die Reihenfolge der Gläubiger im Concourse der Gesellschaft in folgenden sieben Classen ausgedrückt (Art. 38): 1) Liquidationskosten mit Einrechnung eines allfälligen Verlustes auf dem Betriebe der Bahn während der Liquidation; 2) die Gebäude-assecuranzbeiträge; 3) die Schulden der Gesellschaft für Gehalte und Arbeitslöhne; 4) die Guthaben von Bauunternehmern, welche vertragsmässig als Caution bei der Eisenbahngesellschaft stehen geblieben sind; 5) die Obligationgläubiger, welchen vor der Bestellung des Pfandrechts ein Vorrecht eingeräumt worden und die auf dasselbe nicht verzichtet haben, für das Capital und drei Jahreszinse; 6) die Pfandgläubiger nach dem Rang ihrer Berechtigung für Capital und drei Jahreszinse, soweit der Erlös des Pfandes zu ihrer Befriedigung reicht. Der Rang wird durch das Datum der Verpfändungsbewilligung des Bundesrathes bestimmt. (Wenn Grundeigenthum zur Liquidation kommt, das nicht zur Bahn gehört, so werden die auf demselben haftenden nach kantonalem Rechte bestehende Hypotheken und Privilegien besonders berücksichtigt); 7) der aus dem Erlös des Pfandes nicht gedeckte Betrag der Forderungen der Pfandgläubiger und alle übrigen Schulden der Gesellschaft. Der erste Beschluss des Ständerathes nannte nur 4 Classen (1, 3, 6 [mit Modificationen] und 7 der genannten); der Antrag der nationalrätlichen Commission nur 6 (1, 2, 3, 5, 6, 7). Ziffer 4 wurde zugleich mit einer weitem Rubrik beantragt (Anderwert), letztere aber („die Forderungen der Lieferanten und Unternehmer, welche während des letzten Jahres entstanden sind“) verworfen. In Ziffer 6 erlitt die Bestimmung, dass der Rang der Pfandgläubiger sich nach dem Datum der Verpfändungsbewilligung des Bundesrathes richten soll, verschiedene Anfechtungen. In Analogie mit der Regulirung des Zeitpunktes der Begründung des Pfandrechts siegte aber auch hier, gegenüber einem Antrag (Suter), die Reihenfolge nach den Eintragungen im Pfandbuch zu bestimmen, der Moment der Bewilligung. — Als Gericht fungirt naturgemäss überall, auch in Einsprachen gegen Verfügungen des Masseverwalters, das Bundesgericht. Uneingelöste Anleihen fallen nach 10 Jahren an die Krankenunterstützungskasse des betr. Bahnunternehmens.

Unser Resumé über die Verhandlungen betr. den ersten Theil des Gesetzes basirte auf dem Nationalrathsbeschluss vom 5. Juni. Wir haben nachzutragen, dass der Ständerath an jenem Theile des Gesetzes keine Modificationen vorgenommen hat. Der Ständerathsbeschluss datirt vom 16. Juni. Das Gesetz als Ganzes kam in beiden Räten definitiv zur Annahme am 24. Juni.

* * *

Rechtsfälle. (Mitgetheilt.) Der Frachtbrief, durch welchen gemäss § 1651 des zürch. privatr. Gesetzbuches der Frachtvertrag zwischen dem Versender oder Spediteur und dem Frachtführer bestimmt wird, ist auch für den Empfänger der Waare verbindlich.

Mit Factur vom 23. Juli 1873 zeigten Stirnemann & Cie. in Zürich den Klägern (J. J. Rieter & Cie. in Winterthur) an, dass sie denselben für deren Rechnung und Gefahr durch Vermittlung der HH. Madeux & Wohllich in Basel eine Horizontal-Stossmaschine, loco Manchester, für Lst. 64. 10 = Fr. 1635 senden. Nachdem die Kiste, welche die in Frage stehenden Maschinentheile enthielt, aus England in Basel eingetroffen war, wurde dieselbe am 19. Aug. 1873 von dem dortigen Speditionshause Madeux & Wohllich der Güterexpedition der schweizer. Centralbahn in Basel übergeben mit dem Revers, dass an obiger Kiste der Deckel unten sei und dass sie (Madeux & Wohllich) desshalb die Transportverwaltung von jedem aus dieser Unregelmässigkeit entspringenden oder damit in Zusammenhang stehenden Schaden oder Nachtheil entlasten. Dieser Revers bezog sich darauf, dass auf der Kiste ein Papier angenagelt war mit der Aufschrift in englischer Sprache: „Polirte Waaren, mit grosser Sorgfalt, und diese Seite oben, ansonsten die Frachtführer für den Bruch verantwortlich sind.“ Der Frachtbrief, mit welchem Madeux & Wohllich die Kiste an die Kläger sandten

(unter Nachnahme von Fr. 173. 05 Rp. für Auslagen und Spesen), trägt den Stempel der Güterexpedition der Centralbahn in Basel, und es ist an der Spitze des Frachtbriefes bemerkt: „Revers für Deckel unten.“

Die Waare kam am 23. August 1873 in Winterthur an. Nachdem die Kläger am 25. gl. Mts. der dortigen Güterexpedition angezeigt, dass der Inhalt der Kiste sich als zerbrochen erweise und nach ihrer Ansicht die umgekehrte Lage der Kiste die Ursache des entstandenen Bruches sei, wurde am gleichen Tage von dem Chef der Güterexpedition im Beisein zweier Angestellter des klägerischen Hauses ein Verbalprocess aufgenommen und dabei constatirt, dass die Beschädigung der Kiste von innen nach aussen erfolgte, das Hauptstück der Maschine einen circa 1 Fuss langen Bruch hatte und dadurch die Maschine unbrauchbar geworden sei; fehlerhafter Weise habe sich die Kiste auf dem Deckel liegend befunden und scheine schon in diesem Zustande in Basel angekommen zu sein, da im Frachtbrief bemerkt sei: „Revers Deckel unten.“ Die Beschädigung an der Kiste und Maschine sei ohne Zweifel durch Umstürzen derselben und unzumessige Lage im Wagen verursacht worden. Der Schaden wurde auf den Facturawerth sammt Transport- und Zollspesen im Betrage von 1820 Fr. geschätzt.

Nach vorausgegangener Correspondenz mit Madeux & Wohllich etc. machten die Kläger am 27. Novbr. 1873 eine Schadenersatzklage im bezeichneten Betrage beim zürch. Handelsgericht gegen die schweiz. Nordostbahn anhängig, welche der Centralbahn Streit verkünden liess, während dem Speditionshause Madeux & Comp. von beiden Parteien Streit verkündet wurde. Die Klage wurde aber wesentlich aus folgenden Gründen verworfen:

1. Nach den sowol von dem Obergericht als von dem Handelsgerichte schon wiederholt ausgesprochenen Grundsätzen tritt der letzte Frachtführer, wenn er Waaren mit dem ursprünglichen Frachtbriefe von einem andern Frachtführer übernimmt, in denselben Frachtvertrag ein, wie dieser im Frachtbrief näher bestimmt ist, somit auch in die Rechte und Verbindlichkeiten des frühern Frachtführers und hat daher für Schaden, den die Waare seit Ausstellung des Frachtbriefes und dessen Uebergabe an den ersten Frachtführer während des ganzen Transportes erlitten hat, einzustehen.

2. Im vorliegenden Falle hat nun aber die schweizerische Centralbahn, in deren Rechte und Verbindlichkeiten die Beklagte durch die vorbehaltlose Uebernahme des in Basel errichteten Frachtbriefes eingetreten ist, die Waaren nicht mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernommen, sei dieser nun in Manchester oder an dem Orte des Continents ausgestellt worden, wo die Waare ausgeladen und der Bahn übergeben wurde.

3. Es kommt daher einzig und allein der in Basel ausgestellte Frachtbrief in Betracht. Gemäss § 1658 des privatrechtl. Gesetzbuches wird nach dieser Urkunde der Vertrag zwischen dem Versender der Waare und dem Frachtführer bestimmt und dieselbe ist auch für den Empfänger der Waare verbindlich.

4. Durch den von Madeux & Wohllich der Centralbahn gegenüber ausgestellten Revers wird dieselbe von der Haft für denjenigen Schaden entlastet, der daraus entstehe, dass der Deckel der Kiste nach unten gerichtet sei. Es ist nun von den Klägern selbst stets daran festgehalten worden und geht auch sonst aus den Acten hervor, dass der eingetretene Schaden einzig und allein dieser unrichtigen und im Widerspruch mit der Aufschrift befindlichen Lage der Kiste zugeschrieben werden muss. Der Revers ist auf dem Frachtbrief gehörig vorgemerkt und kommt daher auch der nachfolgenden Bahnverwaltung zu gut (Urtheil des zürch. Handelsgerichtes vom 26. Januar 1874 i. S. J. J. Rieter & Cie. c. Direction der schweiz. Nordostbahn).

* * *

Sur l'adhérence des locomotives. Par Mr. MOSCHELL, Ingenieur en chef des chemins de fer régionaux sur le versant sud-est du Jura.

Une erreur très-généralement répandue parmi les ingénieurs est celle relative à la somme de leur adhérence que les locomotives consomment pour leur propre traction. En effet, les ingénieurs, pour déterminer l'adhérence disponible pour le remorquage des wagons d'un train, déduisent de l'adhérence totale de la machine une certaine fraction égale à sa résistance à la traction, résistance qu'ils font égale à la somme de toutes celles qui donnent lieu à une dépense de force motrice, y compris le frottement des fusées des essieux moteurs ou couplés dans leurs coussinets et celui du mécanisme.

C'est en cela que consiste l'erreur que nous voulons relever, car nous prétendons que les frottements dus au mécanisme et