

Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1991>

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.

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 25. August 1874.

No. 9.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. **Ausland:** Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. **Etranger:** fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich. Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. — Des adjudications publiques. — Signaux. — Cumming's Schraube. — Chauffage des wagons. — Verhandlungen des Deutschen volkswirtschaftlichen Congresses. — Statistik des Betriebsmaterials der Schweiz. Eisenbahnen II. — Gotthardtunnel, Baufortschritte. — Betriebsergebnisse der Italien. Bahnen. — Italienische Staatsbahnen. — Berlin, Fabrikation von Eisenbahnmaterial 1873. — Baiern, Steinkohlenproduction. — Bund und Cantone. — Chronik; Unfälle; Tarife. — Marktpreise. — Generalversammlungen, Einzahlungen, Zinszahlungen. — Curszettel. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Anzeigen.

Rechtsfälle betreffend Eisenbahntransport. I. Hat der Absender, welcher die Höhe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung declarirt hat, zu beweisen, dass und in welchem Betrage durch die verspätete Lieferung ein Schaden entstanden ist? Diese Frage hat das deutsche Reichsoberhandelsgericht in einem Urtheil vom 22. October 1873 in Sachen der Berg-Märkischen Eisenbahngesellschaft contra Flöring bejaht: In Erwägung, dass nach Art. 397 des (deutschen) Handelsgesetzbuches der Frachtführer bei verspäteter Ablieferung des Gutes, wenn er nicht beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, für den durch die Versäumniss der Lieferungszeit entstandenen Schaden haftet; dass der Absender nach allgemeinen Grundsätzen diesen Schaden beweisen, bez. die Momente darlegen muss, nach welchen die Höhe desselben zu bemessen ist; dass an diesen Grundsätzen auch dadurch nichts geändert wird, wenn die Parteien in Gemässheit des Art. 427 No. 2 des Handelsgesetzbuches das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung seiner Höhe nach feststellen, da solche Feststellung nur die Maximalgrenze der Haftbarkeit der Eisenbahn zieht, nicht aber das Quantum des von ihr für die Verspätung zu leistenden Ersatzes im Voraus vertragsmässig fixirt, daher den Versender von der Pflicht, den Schaden, für welchen innerhalb der gezogenen Grenzen Ersatz gefordert wird, nachzuweisen nicht entbindet; — dass wenn der § 25 des Betriebsreglements diess mit den Worten ausdrückt, dass die Eisenbahn bis höchstens zu dem Betrag der declarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet sei, damit kein neuer Grundsatz aufgestellt, sondern nur der richtige Sinn des Art. 427 des Gesetzbuches* wiedergegeben wird. (In gleicher Weise hat das Reichsoberhandelsgericht an demselben Tag erkannt in Sachen der Berg-Märkischen Eisenbahngesellschaft contra Gietze und Stärk.)

* Nach Art. 427 des deutschen Handelsgesetzbuches kann bedungen werden:
1) Dass der nach Art. 397 der Schaden-Berechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Gutes angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll;
2) dass die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

II. Ersetzt die Werthdeclaration im Frachtbrief den Beweis des Werthes für die Klage auf Verlustersatz?

Diese Frage wurde vom deutschen Reichsoberhandelsgericht verneint, „weil — wie es in der Begründung heisst — „der Frachtführer (Eisenbahn) durch die bloss Annahme des Frachtguts mit Werthdeclaration die Richtigkeit der letztern nicht anerkennt, vielmehr die Declaration, wie sich aus dem Betriebsreglement für Deutschlands Eisenbahnen vom 10. Juni 1870 sub B. § 23, No. 1—3 ergibt, nur den Zweck hat, das Maximum der zu gewährenden Entschädigung festzustellen. Diess Maximum besteht nämlich ohne Werthdeclaration in dem Normalsatz von 20 Thlr. pro Ctr. und erhöht oder vermindert sich im Falle der Werthdeclaration auf die in dieser angegebenen Summe. So wenig nun der Absender bei mangelnder Werthdeclaration einen unbedingten Anspruch auf den Normalsatz hat, ebenso wenig kann er ohne Weiteres den in der Werthdeclaration angegebenen Werth fordern; in beiden Fällen liegt ihm ob, den Werth des verlorenen Frachtgutes darzuthun — ohne Werthdeclaration bis auf die Höhe des Normalsatzes, mit Declaration bis auf die Höhe der declarirten Summe. Diese beschränkte Bedeutung entspricht allein dem regelmässigen Frachtverkehr, denn der Frachtführer ist gewöhnlich nicht im Stande, die Beschaffenheit der meist verpackten Frachtgüter zu prüfen; die Werthdeclaration hat daher nur die Bedeutung einer einseitigen, den Frachtführer nicht unbedingt verpflichtenden Erklärung des Absenders“ (Urtheil des deutschen Reichsoberhandelsgerichtes vom 22. Nov. 1873 in Sachen Oehler contra Thüringische Eisenbahngesellschaft).

III. Dauert die vertragsmässige Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen auch während der Zeit fort, wo der Transport des Gutes auf der Eisenbahn selbst unterbrochen war? Böbliche Handlungsweise (zu Art. 395 und 427 des deutschen Handelsgesetzbuches).

Nach Art. 395 des deutschen Handelsgesetzbuches haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Nach § 427 ibid. kann beim Transport durch Eisenbahnen bedungen werden, dass der der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladebrief oder im Gepäckschein als Werth des Gutes angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll; im Fall einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung und ihrer Leute kann aber die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

In einem zwischen Stadlin und Söhne und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft beim Handelsgerichte Elberfeld eingeleiteten Prozesse verlangten Erstere vollen Ersatz für ein abhanden gekommenes Ballot und das Handelsgericht hatte thatsächlich festgestellt, das betreffende Ballot könne nur entweder auf dem Transporte von einem Bahnhof zum andern in Frankfurt a./M. oder im dortigen Magazin weggekommen sein, und indem es in dieser Thatsache ein grosses Verschulden der beklagten Eisenbahngesellschaft erblickte, sprach es dieser letztern das Recht ab, sich auf die erleichternden Bestimmungen ihres Betriebsreglements zu berufen, da solche sich nur auf diejenigen Fälle bezögen, in welchen Güter „einfach auf der Route“ weggekommen seien.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht aber fand, dass hierin ein Rechtsirrtum und eine unrichtige Anwendung des Art. 427 des Handelsgesetzbuches enthalten sei, „indem die den Eisenbahnen gesetzlich gestattete quantitative Beschränkung ihrer Haftpflicht sich mit dieser deckt, d. h. in ihrem Anfangs- und Endpunkte mit dem Beginn und Aufhören der Haftpflicht zu-

sammenfällt und mithin von der Empfangnahme bis zur Ablieferung des Gutes (H. G. B. Art. 395) ununterbrochen fort dauert, da die Eisenbahn während dieses ganzen Zeitraumes gesetzlich in ihrer Eigenschaft als Frachtführerin haftet und kein Grund vorliegt, die gesetzlich gestattete quantitative Beschränkung ihrer Haftung je nach den verschiedenen Stadien der Ausführung des Frachtgeschäftes als ausgeschlossen und unwirksam oder aber als bestehend zu betrachten;“

dass ferner, falls das Handelsgericht, welches in dem Wegkommen respective dem Diebstahl des betreffenden Ballots ein grobes Verschulden der Beklagten finde, auch hierauf seine Entscheidung habe stützen wollen, darin ebenfalls eine Verletzung des Art. 427 des Handelsgesetzbuches liegen würde, da nach dem Schlusssatz desselben nur eine bössliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute die Berufung auf die Beschränkung der Haftpflicht ausschliesst, eine solche aber, welche mit grobem Verschulden begrifflich nicht zusammenfällt, vom Handelsgerichte thatsächlich nicht festgestellt ist.“ — (Urtheil des Reichsoberhandelsgerichts vom 18. Februar 1874 in Sachen der Berg-Märkischen Eisenbahn contra Martin und Söhne).

* * *

Des Adjudications publiques. La trop grande publicité n'est pas la faute de nos administrations des chemins de fer, et nous aurons probablement encore plusieurs fois à revenir sur ce point. Pour aujourd'hui nous ne relèverons qu'une seule matière, dans laquelle nos administrations suisses suivent une pratique bien différente de celle de la plupart des administrations de l'étranger: ce sont les soumissions. En effet, vous ne verrez jamais des livraisons de rails, de wagons etc. portées à la soumission publique dans les feuilles par une administration suisse; ce ne sont que les petits objets d'art, les terrassements, les bâtiments ordinaires des stations, etc. pour lesquels une adjudication publique est ouverte.

Or, nous lisons dans le „*Moniteur des Intérêts matériels*“ un excellent article sur ce thème que nous ne pouvons nous empêcher de reproduire dans ce qui suit, désirant que nos administrations prennent bien en considération les bonnes idées qui s'y trouvent.

„Le système d'adjudication publique a deux qualités précieuses qui doivent lui assurer la prépondérance sur tous les autres usages, lorsqu'une grande administration doit donner une commande: avec l'adjudication publique, on a le bon marché et le contrôle. Appelant chacun à concourir, il est évident que l'on a les meilleures chances d'obtenir la fourniture aux plus basses conditions possibles. Les détracteurs de l'adjudication disent bien que des prix que l'on accepterait pour des marchés de la main à la main, des prix secrets, ne sont pas rendus publics par une grande fabrique et inscrits par elle sur une soumission destinée à la publicité. L'objection est spécieuse. S'agit-il d'une question d'amour-propre? En industrie, la gloire est de faire bien et à bon marché, et les grandes usines, celles que l'on prétend devoir s'abstenir, doivent tout particulièrement désirer prouver qu'elles sont à même de produire beaucoup, bon et à bon compte.

S'agit-il d'essayer de tromper, par l'abstention, la masse des acheteurs sur les véritables prix de l'objet mis en soumission? Mais alors, l'abstention partielle n'a aucune signification; elle n'a, en outre, d'autre résultat que de coûter à l'absténant, au profit de ses concurrents et, comme l'abnégation est chose rare en matière industrielle et commerciale, les cas d'abstention ou de surélévation partielle des prix sont presque inconnus.

Au surplus, la pratique des adjudications publiques est là pour prouver que ce ne sont ni l'amour-propre mal placé ni l'abnégation d'un grand industriel qui aient jamais été à redouter. Ce qui se présente quelquefois, c'est la coalition des concurrents en présence de l'administration qui offre une fourniture; une entente s'établit parfois dans le but de se répartir la commande, à des prix convenus d'avance entre concurrents. On ne soumissionne plus alors que pour la forme, chacun sachant ce que contient le pli cacheté, déposé par son voisin.

Le danger de coalition est le seul qui puisse éventuellement empêcher l'adjudication de produire ce premier et très-important résultat: le bon marché. Pour conjurer ce péril, il faut augmenter autant que possible le champ de la concurrence. Toute exclusion, toute restriction ayant pour but de réduire le nombre de ceux appelés à soumissionner, aura aussi pour conséquence le risque de ne pas obtenir le meilleur marché possible.

L'adjudication publique donne aussi le contrôle et même le contrôle à un double point de vue. Lorsqu'une administration

publique ou une grande administration privée doit répartir de fortes sommes en commandes, deux écueils sont à craindre — dans des proportions bien différentes, il est vrai: la concussion et le favoritisme. Si la première de ses plaies administratives est heureusement rare, la seconde, moins criminelle aux yeux de certains esprits, ne tarderait pas à envahir un pays où tout sera laissé à la volonté peu contrôlée de quelques dispensateurs de commandes. Avec l'adjudication publique, tout est ouvert, régulier; le contrôle est certain, immédiat. Il y a là un avantage que l'on ne peut méconnaître.

Tels sont les deux motifs principaux pour lesquelles nous défendons l'adjudication publique.

Mais il y a adjudication et adjudication.

Il existe bon nombre d'administrations, en Allemagne et en Hollande notamment, pour lesquelles l'adjudication publique n'est, pour celui qui la provoque, qu'un moyen commode et sûr de se renseigner sur les prix du jour. On demande le prix pour un lot de rails, pour une entreprise quelconque, en se réservant la triple faculté, ou bien de ne pas adjuger, ou bien de choisir entre les soumissionnaires sans s'inquiéter si l'on prend l'offre la plus basse ou la plus haute, ou bien encore de prendre le résultat de l'adjudication comme une information, une base sur laquelle on ouvre ensuite des négociations de la main à la main.

Lorsque l'on avertit loyalement les concurrents, ces tempéraments apportés à la rigueur du système sont possibles, et l'adjudication conserve son premier mérite: la recherche du bon marché. Mais le contrôle est moins parfait.

Il y a aussi l'adjudication que nous appellerons *fermée*, empruntant une expression assez usitée du vocabulaire de nos confrères politiques. On peut faire l'adjudication ouverte à tous, ou bien fermée à une catégorie de concurrents. En Autriche, par exemple, on dresse assez communément au préalable, une liste de fabricants ou de constructeurs qui seuls sont appelés à concourir. On peut aussi, dans le même sens, exclure les étrangers.

L'adjudication ouverte a sur l'adjudication fermée l'avantage d'assurer le bon marché; l'une et l'autre rendent possible le contrôle.

Sans nous étendre davantage sur cet objet, nous croyons avoir suffisamment démontré que le système qui doit être préféré entre tous, est le système le plus simple, le plus absolu, sans réticences, sans exclusions. C'est le système en même temps le plus morale et le plus économique et, à ces deux titres, il nous semble qu'il ne faut jamais s'en départir.

* * *

Signaux. MM. Sartigue et Forest ont combiné un nouveau signal électrique qui résout le problème suivant: obliger une locomotive à faire retentir le sifflet d'alarme à l'oreille du mécanicien, en temps utile, chaque fois que la voie ne sera pas libre.

Il existe comme on sait, pour couvrir une voie encombrée, des signaux de diverses sortes. Les plus répandus consistent généralement en un disque ou une traverse que l'on éclaire pendant la nuit, au moyen d'une lanterne dont on varie les feux. La traverse et le disque barrant la voie avertissent le mécanicien que la ligne est encombrée; la couleur du feu sert de signal d'arrêt ou de marche pendant la nuit.

Ce mode d'avertissement, employé à peu près partout, n'est pas d'une sûreté absolue: que le mécanicien ait un moment de distraction et ne cherche pas de l'œil le disque exactement au point où il se trouve sur la voie, la manœuvre réglementaire ne sera pas exécutée; que le signal s'aperçoive mal par suite du brouillard, de bourrasque, de rafale, que la lumière s'éteigne, et le train continuera sa route; des collisions et des accidents pourront survenir; en temps de brume, un disque est à peine visible à 100 mètres, et il suffit de 5 à 6 secondes à un express pour franchir cette distance.

Tout danger disparaît au contraire, si, par cela même que la voie est encombrée, la locomotive fait retentir à l'oreille du mécanicien le cri de son sifflet d'alarme. Il faudra bien que le mécanicien sorte de ses réflexions s'il n'est pas à son affaire, et qu'il manœuvre en conséquence. La machine contrôle elle-même son conducteur et l'avertit d'avoir à s'arrêter.

Ce procédé avertisseur qui se présente avec tous les airs d'un véritable tour de passe-passe, est facile à réaliser. Imaginez un sifflet à vapeur placé sur la machine. Le levier qui le met en marche, est retenu par l'attraction d'un électro-aimant. On sait qu'un électro-aimant est une pièce en fer doux autour de laquelle s'enroule un fil électrique. Quand le courant passe dans le fil, le fer s'aimante; quand le courant ne circule plus,