

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 4

**Anhang:** Beilage zu Nr. 4  
**Autor:** [s.n.]

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.02.2025

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

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 20. Januar 1875. Der Ausbau des Gotthardtunnels erweist gegenüber dem Vorrücken des Richtstollens, sowohl in Bezug auf den vollen Ausbruch der Tunnelweite, als hinsichtlich der Ausmauerungsarbeiten einen erheblichen Rückstand. Der Bundesrath hat sich bei dieser Sachlage veranlasst gefunden, von der Gotthardbahn-Direction neuerdings die Vorlegung des Bauprogramms des Unternehmers Hrn. Favre zu verlangen, um darnach erlauben zu können, ob sich erwarten lasse, dass mit dem Richtstollen Schritt gehalten werde, ob also das Programm beibehalten werden könne, oder der Abänderung bedürfe. Er spricht dabei die Erwartung aus, dass von Seite der Direction gegenüber Hrn. Favre diejenigen Schritte gethan werden, welche nothwendig erscheinen mögen, um ihn zur vertragsmässigen Förderung der Bauten zu veranlassen und behält sich für den Fall, dass in der nächsten Zeit die Ausführung nicht im Verhältniss zu der für die Vollendung festgesetzten Frist fortschreiten sollte, die Anwendung derjenigen Rechte vor, welche ihm bei solcher Sachlage zustehen.

Vom 22. Januar. Eine vom Zolldepartement vorgelegte Vollziehungsverordnung zum Bundesbeschlusse vom 14. Dec. 1874, betreffend Verzollung von Eisenbahnmateriale, hat die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Vom 25. Januar. Der Bundesbeschluss vom 24. Oct. 1874 betreffend Zollbegünstigungen für Eisenbahnmateriale ist, nachdem die Ausschreibung im Bundesblatt vom 24. Oct. 1874 erfolgt und die Frist zur Einreichung von Begehren um Volksabstimmung unbenutzt abgelaufen, mit dem 22. ds. als vollziehbar erklärt worden.

\* \* \*

**Rapport mensuel Nr. 24** du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 30 novembre 1874. (Fin.)

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux d'art et de terrassement et à la pose de la voie était en moyenne de 3454 hommes par jour et au maximum de 3503 en un jour.

Pendant le mois de novembre on n'a pas beaucoup travaillé au bâtiment définitif de réception de Lugano, mais en revanche on a achevé la plus grande partie du bâtiment provisoire de réception. Le hangar aux marchandises et la remise à locomotives ont été achevés, la dernière à l'exception de quelques fenêtres.

A Melide, Marroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna, les pièces les plus nécessaires à l'exploitation dans les bâtiments définitifs de réception étaient prêtes; il en était de même du bâtiment provisoire de réception de Chiasso. Dans cette dernière station, les fondations du hangar aux marchandises étaient achevées et la remise à locomotives était prête à recevoir 3 machines. Dans toutes les stations, les appareils télégraphiques étaient placés.

Les maisonnettes de garde étaient pour la plupart terminées.

Le nombre des ouvriers occupés aux bâtiments de la section Lugano-Chiasso a été en moyenne de 337 hommes par jour et de 400 au maximum en un jour.

### b. et c. Sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno.

Pendant le mois de novembre, les travaux de terrassement sur la section de Biasca à Bellinzone ont donné un résultat de 36,800 mètres cubes de matériaux extraits et enlevés; la plus grande partie de cette masse a été employée au remblai de la station de Bellinzone. A la fin du mois, les deux galeries près de Biasca, ainsi que le tunnel de Vallone près Bellinzone, était en état d'être mis en exploitation. La coulisserie, au poteau kil. 17.510, ayant été achevée, les ouvrages d'art en maçonnerie se sont trouvés terminés. La travée en fer du pont sur la Moësa a été achevée le 30 novembre. En même temps, les lacunes qui restaient encore dans le ballastage et dans la pose de la voie ont été comblées, les appareils des gares établis et les barrières de routes, clôtures, etc., posées. A la fin de novembre, le tronçon Biasca-Bellinzone était suffisamment achevé pour pouvoir être parcouru par les locomotives.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux d'art et de terrassement et à la pose de la voie était en moyenne de 1786 hommes par jour et au maximum de 2309 en un jour.

Les travaux de terrassement sur la section Bellinzone-Locarno ont donné un résultat de 54,220 mètres cubes de

matériaux extraits et transportés, lesquels ont pour la plus grande partie été extraits du nouveau lit du Tessin.

Le tunnel sous le château de Schwyz était suffisamment excavé et maçonné à la fin de novembre pour qu'on ait pu y poser une voie. Le 1<sup>er</sup> décembre il a été traversé pour la première fois par une locomotive.

Sur tous les différents lots, les travaux sous rails, ainsi que la pose de la voie, avaient suffisamment progressé pendant le mois de novembre, pour qu'on pût compter sur la mise en exploitation de la section Bellinzone-Locarno au 6 décembre. Le fait qu'à la fin du mois le grand pont sur le Tessin n'était pas achevé dans tous ses détails, n'aurait pas été un empêchement pour l'exploitation. Malgré cela l'ouverture a été retardée parce que, comme nous l'avons déjà expliqué dans le rapport précédent, on n'a pas réussi à pousser à temps la travée de fer sur l'ouverture gauche du pont sur la Verzasca.

Sur cette section comme sur la précédente, les voies de toutes les stations étaient, le jour de l'ouverture, suffisamment achevées pour permettre le croisement des trains, sauf à la station de Castione, où la pose des changements de voie, a été retardée de quelques jours.

Le nombre des ouvriers occupés aux travaux d'art et de terrassement de la section Bellinzone-Locarno était en moyenne de 1808 hommes par jour et au maximum de 2172 en un jour.

A Biasca, le bâtiment provisoire de réception a été prêt pour le service et la remise aux locomotives a été disposée de manière à pouvoir abriter le nombre de machines nécessaires.

Les bâtiments définitifs de réception d'Osogna et de Claro ont été mis sous toit et l'on a, en vu du service d'exploitation, arrangé des bureaux provisoires dans les hangars aux marchandises annexés à ces bâtiments.

A la station de Castione, on a surtout travaillé à l'achèvement intérieur du hangar aux marchandises et établi un bureau provisoire dans le bâtiment provenant de l'ancienne Compagnie centrale européenne. Le froid qu'il a fait vers le milieu du mois a forcé d'interrompre les travaux dans la plupart des bâtiments définitifs, c'est pourquoi ils n'ont que peu avancé.

Aux stations de Bellinzone, Giubiasco, Cadenazzo, Gordola et Locarno, on a établi des bâtiments provisoires de réception.

Les hangars définitifs aux marchandises étaient, à l'exception de celui de Biasca, en voie d'achèvement à l'intérieur. A Bellinzone on a établi pour le moment un hangar aux marchandises provisoire. La remise à locomotives de Locarno a été maçonnée jusqu'au toit.

A l'ouverture des deux sections toutes les stations étaient pourvues d'appareils télégraphiques.

On a continué à travailler à plusieurs maisons définitives de garde, achevé la maçonnerie et commencé la pose de la toiture. En attendant l'achèvement des maisons de garde, on a mis des guérites à la disposition du personnel.

Aux bâtiments du tronçon Biasca-Bellinzone-Locarno, 513 ouvriers ont travaillé en moyenne par et 733 en un jour au maximum.

Le nombre des ouvriers occupés a été de 7898 sur les lignes des vallées tessinoises et de 9785 sur la ligne entière du Gothard, contre 10,362 à la fin d'octobre.

La reconnaissance des lignes de Lugano à Chiasso, de Biasca à Bellinzone et de Bellinzone à Locarno ayant démontré qu'elles pouvaient être ouvertes à la circulation avec toute assurance pour la sécurité des voyageurs et pour la satisfaction des besoins du trafic, nous avons, en nous fondant sur les divers rapports de nos inspecteurs, donné l'autorisation d'ouvrir, le 6 décembre, les deux premières sections et, le 20 décembre, la troisième, en faisant toutefois, vis-à-vis de la Direction du Gothard, les réserves nécessaires pour le parachèvement de quelques ouvrages d'art et de terrassement en vue de l'établissement de la seconde voie, et pour l'achèvement des bâtiments définitifs.

BERNE, janvier 1875.

\* \* \*

## Rechtsfälle.

## I.

Nach welchen Grundsätzen ist die Regressklage einer abliefernden Eisenbahn, welche zur Bezahlung einer Entschädigung an den Adressaten wegen Beschädigung oder Verspätung des Frachtguts verurtheilt wurde, gegenüber den rückwärts liegenden Bahnen zu beurtheilen? —

Am 16. Dec. 1870 wurde von Bradford ein Ballen Tuchwaren im Facturawerthe von 4270 Fr., welcher für die Handlung G. und Sch. in Genf bestimmt war, an das Speditionshaus R. & Cie. in Lindau, das die weitere Spedition nach Genf zu besorgen hatte, versandt. Als der Ballen zu Constanz von der badischen Bahn in's Dampfschiff übergeladen wurde, fiel er in's Wasser, so dass er ganz durchnässt am 14. Februar 1871 in Lindau anlangte. R. & Cie. verweigerten dessen Annahme in diesem Zustande, wesshalb er wieder nach Constanz zurückgebracht und dort am 2. März 1871 von zwei Sachverständigen untersucht wurde. Diese stellten den in Folge dieses Ereignisses eingetretenen Minderwerth der einzelnen Waaren zu  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{3}{4}$  des ursprünglichen Werthes fest und nachdem die badische Bahnverwaltung das Trocknen der Waare besorgt hatte, wurde dieselbe neuerdings nach Lindau gesandt.

Mit Frachtbrief vom 28. März 1871 übergaben R. & Cie. die Waare in neuer Verpackung der schweiz. Nordostbahn zur Versendung an das Speditionshaus D., Ch. & Cie. in Genf. Die Waare langte am 26. April 1871 daselbst an, die Adressaten verweigerten aber die Annahme „wegen Verspätung und Havarie“. Diese Erklärung ist auf der Rückseite des Frachtbriefs enthalten und vom 30. Mai 1871 datirt.

Die Destination der Waare, G. und Sch. in Genf, stellten am 5. Juni 1871 an das dortige Handelsgericht das Gesuch, dass mit Rücksicht auf den sehr bedenklichen Zustand der Waare Experten zur Constaturung des Schadens ernannt werden möchten, die, durch den Präsidenten des Handelsgerichts am 6. gleichen Monats bestellt, ihr Gutachten unterm 8. Juni dahin abgaben, dass sie den Schaden auf Fr. 3203. 65 Rp. taxirten.

G. und Sch. belangen nun die schweiz. Westbahn vor dem Genfer Handelsgerichte auf Ersatz des bezeichneten Schadens. Der Vertreter der Westbahn, welche der schweiz. Nordostbahn Streit verkündet hatte, aber trotz wiederholter Aufforderungen der Nordostbahn sich weigerte, auch der Firma R. & Cie. in Lindau Streit verkünden zu lassen, wendete namentlich ein, die Schädigung sei auf dem Bodensee bei der Ueberfahrt von Lindau nach Romanshorn entstanden und der Schaden vermehrt worden durch den Mangel an Sorgfalt, der den Versendern zur Last falle, indem dieselben die durchnässten Tücher nicht einmal gehörig habe trocknen lassen; die Westbahn sei diesen Vorfällen völlig fremd und daher dafür auch nicht verantwortlich. Das Handelsgericht in Genf verurtheilte jedoch durch Urtheil vom 2. Nov. 1871 die Westbahn zur Bezahlung der verlangten Schadensersatzsumme von Fr. 3203. 65 Rp. nebst Zinsen, Kosten und Entschädigung und stützte das Urtheil lediglich darauf: Die Einrede der Westbahn, dass der Schaden nicht auf ihrem Bahnnetz entstanden sei, vermöge dieselbe von der ihr als Frachtführerin obliegenden Haftpflicht nicht zu befreien, da sie abliefernde Bahn sei, während ihr im Uebrigen der Regress gegen die Zwischenbahnen vorbehalten bleibe.

Die Nordostbahn, von der Westbahn zur Rückvergütung aufgefordert, erwiderte dieser: sie könne die Rückrechnung von 3508 Fr. so lange nicht anerkennen, als nicht durch Entscheid der bayrischen Gerichte festgestellt sei, inwieweit ihr der Regress gegen R. & Cie. in Lindau zustehe; und klagte sodann am 24. Mai 1872 die genannte Firma beim Handelsgerichte in Kempten für die nämliche Forderung ein, gestützt auf eine Cessionsurkunde der schweiz. Westbahn. Das Handelsgericht in Kempten wies aber durch Urtheil vom 10. Sept. 1872 die Nordostbahn mit ihrer Klage ab, weil die Beklagten R. & Cie. durch Ausstellung eines neuen Frachtbriefes nicht als Zwischenfrachtführer, sondern als Versender, Aufgeber gehandelt haben, gegen solche aber dem Frachtführer keine Klage zustehe.

Die Berufung der Nordostbahn wurde durch Urtheil des Handelsappellationsgerichtes in Augsburg vom 8. Februar 1873 ebenfalls abgewiesen, da R. & Cie. nur als Versender, Spediteure gehandelt haben und daher nachgehenden Frachtführern nicht haften, auch weder dolus noch culpa vorliege, gesetzt auch sie hätten das ihnen von Constanz zum zweiten Mal zugekommene Ballot neu verpackt und der Nordostbahn keine besondere Anzeige von der Durchnässung gemacht.

Endlich wurde auch die von der Nordostbahn gegen dieses Urtheil erhobene Nichtigkeitsbeschwerde vom deutschen Reichs-

oberhandelsgericht zu Leipzig durch Entscheid vom 13. Febr. 1873 abgewiesen und die Begründung des Appellationsgerichtes Augsburg im Wesentlichen bestätigt.

Inzwischen hatte auch die schweiz. Westbahn ihre Schadensersatzforderung von 3508 Fr. nebst Zinsen gegen die Nordostbahn beim zürcherischen Handelsgerichte eingeklagt, wurde aber durch Urtheil vom 7. Sept. 1874 ebenfalls abgewiesen, wesentlich aus folgenden Gründen:

1. Die zürcherische Gerichtspraxis hat sich im Anschluss an Rechtssätze, die im weitesten Verkehrsgebiete anerkannt werden, von jeher dahin ausgesprochen, dass der Zwischenfrachtführer, welcher eine Waare von einem vorhergehenden Frachtführer zum Transport übernimmt, damit in den Frachtvertrag seines Vormannes resp. von dessen Vormännern gegenüber dem Absender oder Adressaten des Gutes eintrete, soweit die Bestimmungen dieses Vertrags aus dem Frachtbriefe zu ersehen sind. Die Consequenz dieses Satzes führt dahin, dass bei gebrochenem Transport, nämlich dann, wenn eine Waare vom Absender nicht direct an denjenigen, an welchen sie facturirt oder sonst bestimmt ist, versandt wird, sondern an einen Zwischenpeditor, welcher sodann einen neuen Frachtbrief über dieselbe ausstellt und sie erst mit diesem an ihren Bestimmungsort absendet, für die Beurtheilung der zwischen dem letztern und dem Zwischenpeditor liegenden Transportführer nichts auf den ursprünglichen Frachtvertrag ankommen kann, dass vielmehr die Verpflichtung dieser Frachtführer lediglich nach dem neuen Frachtvertrage zu beurtheilen ist.

2. An der Hand dieser Grundsätze ist nun auch die Regressklage des Zwischenfrachtführers, welcher dem Adressaten für ungehörige Erfüllung des Frachtvertrages Entschädigung bezahlt hat, gegen seinen Vormann zu beurtheilen. Eine positive Vorschrift darüber findet sich im zürcherischen Rechte nicht; aber auch Art. 429 des Allg. deutschen Handelsgesetzbuches stellt keine bindende Regel darüber auf, sondern lässt lediglich den Eisenbahnen freie Hand zu bestimmen, dass für diesen Regress der Nachweis, dass eine Beschädigung auf dem Gebiete der belangten Gesellschaft eingetreten sei, geleistet werden müsse. Wenn nun auch laut Anschütz's Commentar zu diesem Artikel diese Bestimmung sich fast in allen Eisenbahnreglementen findet, so ist sie doch gerade dem schweizerischen fremd und es kann auch nicht gesagt werden, dass sich ein diessfälliges Gewohnheitsrecht gebildet habe, da ja gerade besondere Verabredungen für die Anwendung dieses Grundsatzes verlangt werden.

3. Die oben ausgesprochenen Grundsätze des zwischen den Frachtführern bestehenden Rechtsverhältnisses geben aber auch vollständig die Mittel an die Hand, die aufgeworfene Frage zu beantworten. Wenn auch jeder nachfolgende Frachtführer gegenüber dem Adressaten in den Frachtvertrag seiner Vorgänger eintritt, so übernimmt er damit doch selbstverständlich diesen gegenüber nicht die Haft für Fehler, welche auf ihren Bahnen vorgekommen sind; er verpflichtet sich nur, das ihm übergebene Gut in gehöriger Weise weiter zu spediren. Ist dies geschehen und hat er dennoch den Adressaten wegen fehlerhaften Transportes entschädigen müssen, so hat er für seine Vormänner bezahlt und kann Regress auf dieselben nehmen. Es ist also nicht nothwendig, dass er nachweise, dass gerade der von ihm verlangte Vormann den Fehler, sei es Verzögerung oder Beschädigung, begangen habe; sondern es genügt der Beweis, dass schon bei der Ablieferung des Gutes seitens des belangten Vormannes an seinen Nachmann der Fehler vorhanden gewesen.

4. In dieser Weise stimmt die Stellung des Regredienten vollständig mit derjenigen des Adressaten überein. Er belangt seinen Vormann, beweist, dass bei dessen Ablieferung das Gut beschädigt war, und überlässt dann diesem, den Regress weiter zu nehmen und den gleichen Beweis hinwieder seinem Vormann gegenüber zu führen, bis der Schaden schliesslich auf demjenigen haften bleibt, welcher seinem Vorgänger gegenüber den Beweis fehlerhafter Ablieferung nicht leisten kann, so kann auch ohne Zweifel ein Frachtführer einen oder mehrere Vormänner überspringen, indem er nicht bloss den leichtern Beweis übernimmt, dass der Fehler schon bei seiner Empfangnahme vorhanden gewesen sei, sondern auch beweist, dass er schon bei der Ablieferung des Belangten existirte.

5. Das Frachtgut ist refisirt worden sowohl wegen Verspätung als auch wegen Beschädigung desselben. Das Genfer Handelsgericht ist auf den ersten Grund gar nicht eingetreten, weil es schon den zweiten für stichhaltig hielt; es könnte sich daher fragen, ob Klägerin überhaupt ihrerseits gegenüber der Beklagten auf die Verspätung abstellen dürfte, für welche ja sie selbst laut dem Urtheil eine Entschädigung nicht hat zahlen müssen; indessen

ist hierauf nicht einzutreten, da ein Beweis, dass schon bei Ablieferung des Gutes seitens der Beklagten an die schweiz. Centralbahn dasselbe verspätet gewesen sei, nicht geleistet ist und nach den Erklärungen der Klägerin offenbar nicht geleistet werden kann.

6. Dagegen ist allerdings der Beweis erbracht, dass das Gut bei jener Ablieferung bereits beschädigt war und zwar durch Vernässung.....

7. Zugleich ist aber auch der Beweis geleistet, dass der Schaden, soweit er nicht durch verspätete Ablieferung in Genf verursacht wurde, für welche die Beklagte nicht verantwortlich gemacht werden kann, überhaupt nicht in Ausführung des in Lindau geschlossenen Frachtvertrages entstanden, sondern dass er schon vorhanden war, ehe das Gut zum Transporte nach Genf vom Spediteur aufgegeben und der Frachtbrief dahin ausgestellt worden ist. Und da nach der in Genf erhobenen Expertise die äussere Verpackung der Waare intact war, die Verderbniss des Gutes also in Folge eines verborgenen, im Innern der Waare selbst vorhandenen Fehlers (vice propre) stattgefunden hat, so kann der Frachtführer für die Beschädigung nicht verantwortlich gemacht werden.

8. Es könnte sich bloss noch fragen, ob dies dadurch geändert worden sei, dass die Klägerin in Genf trotz dieser Thatsachen gegenüber dem Adressaten zum Schadenersatz verurtheilt und in jenem Processe des Beklagten Streit verkündet worden ist. Allein es findet sich im Code de procédure civile des Cantons Genf keine Vorschrift, wonach die „Mise en cause“ von selbst die Haft des Litisdenuncianten für die dem Litisdenuncianten auferlegten Lasten nach sich zöge; auch nach zürcherischem Processrechte ist davon keine Rede. Es wäre einzig denkbar, dass der Denunciant für eine seinem Denuncianten gegebene falsche oder für culpos unterlassene Instruction haftbar gemacht werden könnte. Ein solches Verschulden der Beklagten ist jedoch nicht bewiesen und vielmehr scheint die Klägerin selbst den ungünstigen Ausgang des Processes durch unvollständige Aufklärung der Richter über die ihr bekannten tatsächlichen Verhältnisse verschuldet zu haben.“

II.

Bleibt der Transport in einem nicht mit einer festen Decke versehenen Wagen „Transport in unbedeckten Wagen“ im Sinn von Art. 424 Ziffer 1 des deutschen Handelsgesetzbuches, auch wenn die transportirte Waare mit einer Decke bedeckt wird?

Nach Art. 424 Ziff. 1 des deutschen Handelsgesetzbuches kann in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, bedungen werden: dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht hat nun durch Urtheil vom 30. Sept. 1874 in Sachen Rheinische Eisenbahn contra Cahn sich über die Bedeutung des Ausdrucks „unbedeckte Wagen“ folgendermaassen ausgesprochen:

„In Erwägung, dass die Entstehungsgeschichte der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen darüber Aufschluss gibt, es auch in der Rechtsprechung anerkannt ist, dass der Ausdruck „unbedeckte Wagen“ in Art. 424 Nr. 1 des Handelsgesetzbuches mit „offenen Wagen“ gleichbedeutend ist, d. h. dass darunter Wagen verstanden werden, die ihrer Construction und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung von Oben nicht versehen sind; dass ein solcher seiner wesentlichen Beschaffenheit nach unbedeckter Wagen diese seine Natur dadurch nicht verliert, dass die darin verladenen Gegenstände durch vorübergehend aufgelegte Decken geschützt werden; dass mithin, wenn ein Transport vereinbarungsmässig in Wagen, die ihrer Beschaffenheit nach offen sind, erfolgt, die gesetzliche Regel, nach welcher die Eisenbahn für die mit solcher Transportart verbundene Gefahr nicht haftet, dadurch nicht aufgehoben wird, dass die Eisenbahn, sei es unentgeltlich, sei es in dem besonders vorgesehenen Falle der Vergütung, die Ladung mit einer Decke versieht oder dazu eine Decke hergibt; dass ein Reglement, welches diess noch besonders ausspricht (in § 22 des norddeutschen Betriebsreglements von 1870) und worin die Eisenbahn gegen die entgegengesetzte Annahme sich verwahrt, mit dem Gesetze nicht in Widerspruch ist, und dass, weil und inwiefern in einem Falle, wie der bezeichnete, der Transport nicht aufhört, ein Transport in „unbedeckten Wagen“ zu sein, es auch bei der Vorschrift des Schlusssatzes des Art. 424 sein Bewenden hat, wonach die Befreiung der Bahn von der Gefahr des Transportes nur dann wegfällt, wenn nachgewiesen wird, dass der eingetretene Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist;

„dass hienach der Appellationsrichter sich auf einen unrichtigen Standpunkt stellt, wenn er deshalb, weil die Eisenbahn gegen Vergütung eine Decke zum Schutze der vereinbarungsmässig in offenen Wagen transportirten Waare hergegeben hatte, die Regeln des Art. 424 cit. über die Gefahr des Transportes für ausgeschlossen erachtet“. . . . (Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes, Band XIV., Seite 218—220),

III.

Ist der Frachtführer berechtigt, bei Nichtzahlung der Fracht die Ablieferung des Frachtguts ganz zu verweigern, oder ist er nur befugt, einen seine Forderung deckenden Theil derselben zurückzubehalten?

Hierüber hat sich das Reichsoberhandelsgericht durch Urtheil vom 29. Oct. 1874 in Sachen Krähne contra Klebe wie folgt ausgesprochen:

„Nach Art. 405 des Handelsgesetzbuches ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief angibt, gegen den Frachtführer geltend zu machen. Dabei handelt es sich um gegenseitige Erfüllung, nicht um ein Retentionsrecht, und schon der hieraus entnommene Grund hält die Ausführung des Appellationsrichters, dass Beklagter zur Aushängung der Waare nur gegen Zahlung der Fracht verpflichtet war, ganz abgesehen von dem Pfandrechte des Frachtführers und dessen Geltendmachung, wovon Art. 407 und 409 des Handelsgesetzbuches handeln. Es ist daher der Angriff wegen Verletzung der allegirten Gesetzesstellen dadurch, dass der Beklagte zur Zurückbehaltung der ganzen Ladung und nicht lediglich des zu seiner Deckung erforderlichen Theils für berechtigt erachtet ist, unbegründet“. . . . (Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes, Band XIV., Seite 272 und 273).

\* \* \*

**Bundesgesetz** vom 19. December 1874, über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 29. September 1874 beschliesst:

Art. 1. Jeder Eigenthümer einer im öffentlichen Betriebe stehenden Eisenbahn ist verpflichtet, Schienengeleisen, welche zu einem gewerblichen Etablissement irgendwelcher Art führen, ohne erschwerende, ausser dem gegenwärtigen Gesetz liegende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Locomotiven ausgenommen) auf seiner Linie circuliren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann.

Das für die Circulation auf der öffentlichen Bahn bestimmte Betriebsmaterial des gewerblichen Etablissements soll nach den allgemeinen Vorschriften für die schweizerischen Bahnen construirt sein.

In analoger Weise ist der Eigenthümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen eines neben- oder hinterliegenden Etablissements anschliessen und das zu dessen Bedienung bestimmte Betriebsmaterial auf seinen eigenen Schienen circuliren zu lassen, gegen Entschädigung, welche in Ermangelung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Art. 2. Ueber den technischen und Betriebsanschluss entscheidet der Bundesrath, welchem die Baupläne und die Vereinbarungen, beziehungsweise Begehren betreffend den Anschluss zur Genehmigung, beziehungsweise Feststellung einzureichen sind.

Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlussgeleise unter der Controle des Bundesrathes, welcher die nöthigen Weisungen ertheilen kann. Der Eigenthümer der Hauptbahn ist befugt, jederzeit Einsicht von allen Theilen der Verbindungsbahn zu verlangen.

Art. 3. Die Rechtsverhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter der Gesetzgebung des betreffenden Cantons.

Art. 4. Ein bestehendes Verbindungsgeleise muss auf Verlangen des Bundesrathes geändert oder gänzlich beseitigt werden, wenn veränderte Bau- oder Betriebsverhältnisse der Hauptbahn dies erfordern, oder wenn wegen beharrlicher Widerhandlung gegen bestehende Vorschriften von Seiten des Besitzers des Geleises der Betrieb der Hauptbahn oder die Sicherheit gefährdet wird.

Art. 5. Sämmtliche durch die Erstellung, Bedienung, Unterhaltung, Veränderung oder Wegnahme des Verbindungsgeleises verursachten Kosten fallen dem Eigenthümer der gewerblichen Anstalt zur Last, welcher das Geleise dient. Die Hauptbahn ist berechtigt, durch ihre eigenen Angestellten die bezüglichen Arbeiten, soweit sie an oder auf ihrem Eigenthum vorzunehmen sind, auf Kosten jenes ausführen zu lassen. Die Bedienung der Anschlussweiche geschieht durch einen Angestellten der öffentlich betriebenen Bahn.

Art. 6. Es ist Sache des Besitzers des Verbindungsgeleises, die Wagen beim Anschlusspunkt (Anschlussweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie dieselben auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Er hat sich hinsichtlich der Art der Beladung der Wagen den Vorschriften zu unterziehen, welche hiefür auf der Hauptbahn Geltung haben.

Art. 7. Sofern nicht infolge ausserordentlicher Ereignisse der Transport unmöglich ist oder die Transportmittel infolge einer aus ausserordentlichen Umständen hervorgegangenen Geschäftsüberhäufung unzulänglich sind, ist der Eigenthümer der Hauptbahn verpflichtet, dem Besitzer des Verbindungsgeleises die jeweilig gewünschte Anzahl und Art von leeren Güterwagen, behufs Beladung auf den Privatschienen, zu liefern und die für ihn anlangenden befrachteten Wagen ihm, behufs Entladung auf den Privatschienen, zu überlassen.

Die Verwendung der Zugkraft der öffentlichen Bahn auf dem Geleise der gewerblichen Anstalt oder umgekehrt ist Sache der freien Verständigung zwischen den beteiligten Eigenthümern.

Die Anzeige betreffend die Anzahl und Art der zur Beladung gewünschten leeren Güterwagen hat der Besitzer des Anschlussgeleises in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung mindestens drei Tage vor dem wirklichen Gebrauche an die Verwaltung der Hauptbahn gelangen zu lassen.

Wo die Natur des Geschäftsbetriebes einer gewerblichen Anstalt es besonders erheischt und für den Betrieb der öffentlichen Bahn keine erheblichen Inconvenienzen entstehen, kann der Bundesrath obige Frist von drei Tagen entsprechend abkürzen.

Art. 8. Die Wagen der öffentlichen Bahn sollen jeweilen vom Empfang der Anzeige der Bahnverwaltung an, dass die leeren oder die befrachteten Wagen zur Verfügung stehen, bis zur Wiederankunft der Wagen am Anschlusspunkt, mindestens 10 Stunden dem Verbindungsgeleise überlassen bleiben. Dabei ist die Nachtzeit, vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens, während der andern Hälfte des Jahres von 5 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens, nicht eingerechnet. Für jeden Verzug über die gesetzliche oder bedungene Zeit hinaus ist eine Entschädigung von 3 Fr. für den Tag (jeder angefangene Tag als ganzer berechnet) und für den Wagen zu bezahlen, und es sind überdies die Conventionalstrafen zu ersetzen, welche die Hauptbahn allfällig fremden Eisenbahnverwaltungen für verspätete Rücksendung ihrer Wagen bezahlen muss.

Art. 9. Die Vergütung für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen der Hauptbahn und der Verbindungsbahn hat in der Regel nach demjenigen Maassstabe zu geschehen, der zwischen den schweizerischen Bahnen unter sich angewendet wird.

Für besondere Leistungen können besondere Entschädigungen festgesetzt werden.

Anstände über die für die Benutzung der Wagen zu leistende Vergütung entscheidet das Bundesgericht.

Art. 10. Die Beförderung der leeren und der beladenen Wagen von der Anschlussstation bis zur Anschlussweiche ist nicht besonders zu vergüten.

Die Taxe für den Transport auf der Hauptbahn nach oder von dem über die Anschlussstation hinaus liegenden Bestimmungs-, resp. Versendungsorte berechnet sich nach den gewöhnlichen Regeln.

Art. 11. Wenn das zur Bedienung des Verbindungsgeleises verwendete Betriebsmaterial in beschädigtem Zustand auf die Anschlussstation zurückkommt, so ist, wenn der Besitzer der gewerblichen Anstalt ohne Reclamation den Wagen auf dem Uebergabspunkte in Empfang genommen hat, unter Vorbehalt des Gegenbeweises zu vermuthen: erstens, dass die Beschädigung stattgefunden habe, so lange der Wagen auf dem Privatgeleise stand, und zweitens, dass die vom Besitzer desselben, resp. seinen unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Angestellten verschuldet sei.

Auf die Gütertransporte, welche für das in Schienenverbindung mit der Hauptbahn stehende Etablissement von dieser ausgeführt werden, finden die bundesgesetzlichen Bestimmungen betreffend den Transport auf Eisenbahnen An-

wendung. Dabei kommen der Hauptbahn die Vergünstigungen zu Statten, welche ihr das Gesetz oder das Transportreglement gegenüber dem das Auf- und Abladen selbst besorgenden Absender resp. Empfänger einräumt. Gegen Vergütung der daraus für die Hauptbahn erwachsenden Kosten kann der Besitzer des Anschlussgeleises verlangen, dass ein Angestellter derselben dem Abladen im Etablissement beiwohne. Wird von diesem Rechte Gebrauch gemacht und die Abladung ohne Verzug nach der Uebergabe der Wagen bewerkstelligt, so gilt die Ablieferung und Empfangnahme der Güter mit Vollendung des Abladens als vollzogen, im entgegengesetzten Falle schon mit Uebergabe der Wagen am Anschlusspunkt.

Art. 12. Der Besitzer des Verbindungsgeleises ist für den Schaden verantwortlich, welcher der Hauptbahn durch die Bedienung dieses Geleises durch ihn selbst oder durch seine Angestellten, sowie durch die ungehörige Beschaffenheit der Verbindungsbahn oder des Betriebsmaterials derselben entsteht.

Art. 13. Die bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen etc. für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen finden auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.

Art. 14. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volks-Abstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Publication dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

\* \* \*

**Verzollung von Eisenbahnmaterial.** Der Vorsteher des Zolldepartements hat folgende Bekanntmachung erlassen:

Mit Rücksicht auf die beiden Bundesbeschlüsse vom 10. October 1874 und 24. December 1874, betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterial, werden den Zollstätten folgende Weisungen ertheilt:

1. Die Zollstätten haben mit der Verzollung sämmtlicher eingehender Schienen zum Tarif von 30 Rp. per Centner fortzufahren.

Die im Bundesbeschlusse vom 10. October 1874 vorgesehene Rückvergütung für Schienen der ersten Anlage wird von der Oberzolldirection mit Rückwirkung auf den 20. Juli 1874 erfolgen, und zwar vom 22. Januar an, als dem Tage, an welchem fragliches Gesetz vorbehaltlich einer allfälligen Verwerfung durch das Volk in Kraft treten wird.

2. Die Zahnstangen für Bergbahnen sind von nun an zu Fr. 2. per Centner zu verzollen.

3. Die Tarifsätze für das übrige Eisenbahnmaterial, wie sie im Bundesbeschluss vom 24. December 1874 enthalten sind, sind erst dann in Anwendung zu bringen, wenn der genannte Bundesbeschluss in Kraft getreten sein wird, was vorbehaltlich einer allfälligen Volksabstimmung über das fragliche Gesetz voraussichtlich am 3. April 1875 der Fall sein wird. Eine Vollziehungsverordnung wird das Nähere festsetzen.

Bis zum genannten Zeitpunkte sind die durch Circular vom 9. Juli 1874 festgesetzten Ansätze des allgemeinen Zolltarifs zu beziehen.

Tritt das Gesetz vom 24. December 1874 in Kraft, so wird die Oberzolldirection sich von den Eisenbahn-Gesellschaften die nöthigen Ausweise geben lassen, um die seit 20. Juli 1874 bezahlten Einfuhrzölle, soweit sie die Tarifbestimmungen vom 24. December 1874 übersteigen, zurückzuerstatten.

4. Um eine Controle über die zurückzuerstattenden Beträge zu ermöglichen, sind von nun an gesonderte Gewichtsdeclarationen über folgende Gegenstände zu verlangen und auf den Zollquittungen vorzumerken:

- a) Unterlagsplatten, Laschen und Schienenstühle;
- b) Schienenennägel und Laschenbolzen, Zugstangen;
- c) Herzstücke;
- d) Räder, gusseiserne, nicht montirte zu Drehscheiben und Schiebbühnen;
- e) Locomotivbestandtheile mit besonderer Angabe des Gewichts jeder Art und Ausscheidung der gusseisernen Bestandtheile;
- f) eiserne Brücken für Eisenbahnen (Geleisebrücken);
- g) Vorgearbeitete Eisenstücke zu solchen;
- h) Schrauben und Nieten zu solchen;
- i) Waggonsbestandtheile mit besonderer Angabe des Gewichts jeder Art und Ausscheidung der gusseisernen Bestandtheile.

Von diesen Gewichtsangaben ist für jede Eisenbahngesellschaft besondere Vormerkung zu führen.

Bern, den 28. December 1874.