Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

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 21. Juli 1874. No. 4.

**„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-österr. 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. — Militärtransporte, italien. Reglement. — Die neuen Bernischen Bahnunternehmungen II. u. III. — Schmalspurbahnen. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Stationen. — Chemin de fer de Gijon à Longreo. — Drehscheibe für kleine Bahnen (Holzschnitt). — Waggonheizung (Holzschnitt). — Eisen und Kohle; Handelsübersicht des ersten Semesters 1874. — Correspondenzen: Bern (Fristverlängerung Sulgen-Gossau-Bischofzell, Transportreglement, Eröffnung Rigi-Kaltbad-Unterstetten, Pläne der Gäubahn, Solothurn-Schönbühl); Chiasso-Camerlata; Prag; Buda-Pest. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Ausgeschriebene Stellen. — Cursbericht. — Inhaltsverzeichniss der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 54 und 55. — Inserate.

## Rechtsfälle, betreffend Eisenbahntransport. (Mitgetheilt.)

Welchen Einfluss hat die Abänderung des Frachtbriefs, welche der folgende Frachtführer nach übernommenem Frachtgut einseitig betreffs der Maass-, Gewichts- etc. Angaben bewirkt, auf die Vertretung des ursprünglichen Inhalts? Kläger macht die beklagte Bahn als letzte Uebernehmerin einer in Warschau der Eisenbahn übergebenen Quantität Borsten für das bei der Ablieferung am Bestimmungsorte (Leipzig) hervorgetretene Manco verantwortlich. Dem mit der Klage überreichten Frachtbrief ist ein Wiegezettel angefügt; in diesem stehen neben den Zahlen, welche das ursprüngliche Gewicht der einzelnen Fässer angeben, andere Zahlen, wodurch ein geringeres Gewicht markirt wird. Diese Zusätze hat ein Beamter der Preuss. Ostbahn zu Thorn bewirkt; und die Beklagte lehnte die Vertretung der Differenz ab, weil sie auf Grund des abgeänderten Frachtbriefs das Gut empfangen habe. Das Appellationsgericht verwarf diesen Einwand, und das deutsche Reichsoberhandelsgericht trat jenem bei, wesentlich aus folgenden Gründen:

Unläugbar hat innerhalb der Nürnberger Commission (zur Ausarbeitung des Entwurfs eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches) wiederholt und widerspruchslos die Ansicht Ausdruck gefunden, der Bestand des mit dem ersten Frachtführer vom Absender abgeschlossenen Vertrags könne durch Abänderung des Inhalts des Frachtbriefs seitens eines der folgenden Frachtführer in Bezug auf diese modificirt werden. Aber gesetzliche Formulirung ist diese Ansicht nicht geworden; es fragt sich daher, inwieweit sie mit den leitenden Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs harmonirt. Das Appellationsgericht hat diese Uebereinstimmung verneint, weil die Vorschrift des Art. 401, Absatz 2*) auf der Annahme beruhe, dass bei einem vom Abgangsorte bis an den Bestimmungsort durchgehenden Frachtbriefe der Frachtvertrag selbst ein einheitliches Ganzes bilde und die Verpflichtung des neu eintretenden Frachtführers ganz so beurtheilt werden solle, als wenn er den ursprünglichen Frachtvertrag abgeschlossen und den Transport von vornherein ausgeführt habe. Abänderungen des Frachtbriefs könnten daher nur dann die Verpflichtung des nachfolgenden Frachtführers modificiren, wenn sie in Uebereinstimmung mit dem Absender vorgenommen seien, andernfalls blieben sie als einseitige Handlungen des Frachtführers für seine Verpflichtung gegen Absender oder Empfänger wirkungslos, unter Umständen aber für die Regresspflicht der Frachtführer unter einander von Bedeutung.

Diese Auffassung des Appellationsrichters erscheint für den vorliegenden Fall zutreffend. Es handelt sich nämlich nicht um eine Aenderung des Frachtbriefs, die vor der Uebernahme des Frachtguts oder in Uebereinstimmung mit dem vorhergehenden Frachtführer bewirkt wäre, sondern die angebliche Berichtigung des Frachtbriefs ist ohne Zuziehung des ersten Frachtführers und erst nach der Uebernahme des Guts geschehen. — Nun enthält der Frachtbrief die Beweisurkunde über den Frachtvertrag, die gegen den Frachtführer, der ihn angenommen hat, bis zum Nachweis des Gegentheils vollen Beweis liefert, namentlich wegen der Menge des Frachtguts. Nach dem Princip des Art. 401 H. G. B. gelten alle einzelnen Frachtführer als correi debendi (solidarische Mitschuldner); steht demnach auf Grund des Frachtbriefs fest, dass der erste Frachtführer, mit welchem der Absender unmittelbar contrahirte, eine bestimmte Menge zu vertreten hat, so kann dadurch, dass ein Zwischenfrachtführer auf dem Frachtbriefe oder sonst vermerkt, er habe weniger erhalten, der Umfang der Vertragspflicht weder für ihn noch für seine Nachfolger verringert werden. Ist ferner aus dem Frachtbriefe zu erkennen, welchen Umfang die vom ersten Frachtführer übernommene Verpflichtung gehabt, so lässt sich auch keineswegs sagen, dass der Frachtbrief in Folge einer darauf angebrachten Notiz über das Ergebniss späterer Nachwiegung die Natur eines neuen Frachtbriefs, auf Grund dessen die Uebernahme des spätern Frachtführers erfolgt sei, annehme. (U. v. 17. Dec. 1873 i. S. Bromberg c. Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft).

---

In wie weit können nach französischem Rechte die gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers, insbesondere der Eisenbahnen, durch Vertrag abgeändert werden? Am 23. August 1871 gab L. in Rappoltsweiler 4 Ballen Hopfen zum Transport nach Lyon auf die Eisenbahn. Der Hopfen langte am Bestimmungsorte nicht an und L. verlangte daher von der Eisenbahn Ersatz des vollen Werthes, während diese unter Berufung auf die Bestimmungen ihres Betriebsreglements behauptete, sie hafte beim Mangel einer Werthdeclaration nur für den Normalsatz von 20 Thlr. pro Ctr. In beiden Instanzen jedoch wurde sie zum Ersatz des vollen Werthes verurtheilt und ihr gegen das Urtheil zweiter Instanz erhobener Kassationsrecurs wurde vom Leipziger Reichsoberhandelsgericht vom 19. September 1873 aus folgenden Gründen verworfen:

in Erw., dass das franz. Recht zwar Vereinbarungen, durch welche die gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers zu dessen Gunsten abgeändert werden, nicht verbietet, also im Allgemeinen gestattet; dass jedoch nach feststehender Doctrin und Praxis diejenigen Vertragsbedingungen für unerlaubt und rechtsunverbindlich gelten, welche nach den obwaltenden Umständen, insbesondere in Rücksicht auf die Lage des Befrachters mit Loyalität und Ehrlichkeit unvereinbar (contraires aux bonnes moeurs) erscheinen, Art. 6, 1131 und 1133 Code civil;*

dass diess Prinzip mit besonderer Strenge den Eisenbahnen

---

* Art. 401 des deutschen Handelsgesetzbuches lautet:
Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem andern Frachtführer übergibt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.
Jeder Frachtführer, welcher auf einen andern Frachtführer folgt, tritt dadurch, dass er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäss dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den frühern Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

* Des Contrats. De la cause. — 1131. L'obligation sans cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet. — 1133. La cause est illicite, quand elle est contraire aux bonnes moeurs ou à l'ordre public. — 6. On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes moeurs.