Amerikanisch

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3699

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

man jeden Augenblick durch Schliessen des Stromes den Apparat veranlassen die Wasserstände anzugeben. So lässt sich nicht nur der Wasserverbrauch in der Stadt zu den verschiedenen Stunden des Tages vergleichen, und z. B. den Verbrauch von Schwemmwasser auf diejenigen Stunden verlegen, in denen der Verbrauch des Brauchwassers am geringsten ist, sondern es kann sonach der Pumpenbetrieb durch die verschiedenen Motoren so regulirt werden, dass dieselben am richtigsten ausgenutzt und namentlich das Wasserquantum in den Reservoirs immer auf einer constanten Ziffer erhalten werden kann. Wir erwähnten dieser äusserst sinnreichen Vorrichtung, durch welche die genannten 6 Notirungen auf einem 15 Centimeter breiten Streifen geschehen, weil solche in ähnlichen Fällen ebenfalls Verwendung finden hönnen, und wohl allgemeine Aufmerksamkeit verdienen.

* * *

Amerikanisch. Auch eine Eisbahn. Eine Zeitung von Duluth macht den Vorschlag, von Duluth nach Sault auf die ganze Länge des Lake Superior eine Eisenbahn auf's Eis zu legen. Der Oberbau, sagt sie, könnte je im Frühling abgebrochen und aufbewahrt werden. Die Bahn würde etwa 650 Kilometer lang und zwar horizontal. Sie behauptet, dass das Eis dort bis im April halte und dick genug sei, um einen Wagenzug zu tragen. Die Güterwagen könnten ohne Umladen auf's Eis gebracht, und die Schienen einfach auf's Eis genagelt werden oder sie könnten auf einen Rahmen befestigt werden, den man einfach auf's Eis legen würde ohne denselben zu befestigen, „which would do just as well.“

* * *

Beschlagnahme von Waggons. Die deutschen Prioritätsgläubiger der österreichischen Eisenbahnen machen alle Anstrengungen, die Frage der Couponzahlung vor den preussischen Gerichten abzuwickeln. Nachdem bisher vergebliche Versuche gemacht wurden, auf das Guthaben an die Carl Ludwigs- und Lemberg-Czernowitzer Bahn bei den Berliner Banquiers Beschlag zu legen, ist man jetzt auf den Einfall gekommen, Eisenbahn-Waggons der Gesellschaft, sobald solche auf deutschen Stationen einlaufen, mit Beschlag zu belegen. So wurde kürzlich auf einen im Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe einlaufenden Waggon der Lemberg-Czernowitzer Bahn, von Jassy kommend, gerichtlicher Beschlag gelegt und wird jetzt die Klage beim Berliner Stadtgerichte sofort erfolgen.

* * *

Eine Rechtsfrage. h. Aus dem Bundesrath. Nach den Bestimmungen des schweizerischen Eisenbahnrechts ist eine Bahn verpflichtet, Wasser- oder Gasleitungen, welche, um zu ihrem Bestimmungsort zu gelangen, eine Eisenbahndammanlage durchkreuzen müssen, diese Durchkreuzung zu gewähren. Gestützt hierauf verlangte eine Wasserleitungsgesellschaft die Anlage ihrer Leitung durch einen Theil des Bahnhofterrains zu Freiburg. Die Société des chemins de fer de la Suisse Occidentale protestirte jedoch gegen die verlangte Anwendung der genannten Bestimmung, da diese nur im Falle, dass diese Durchkreuzung absolut nothwendig sei, eintreten dürfe, in dem vorliegenden Falle aber eine andere Anlage der Leitung, freilich gleichwohl mit Durchschneidung und sogar alsdann zweifacher Durchschneidung des Bahnkörpers, möglich sei. Diesen Protest weist jedoch der Bundesrath mit der Erwägung ab, dass die Forderung der „Durchkreuzung“ des Bahnkörpers durch eine solche Leitung nur ad exemplum vom häufigsten Falle rede, die Möglichkeit einer sonstigen Anlage im Bahnkörper aber, sobald sie sich als nothwendig ergebe, in keiner Weise ausschliesse. Eine Beschränkung solcher Anlagen wäre, in welcher Form sie sich als nothwendig ergeben, nur für den Fall anzunehmen, dass die Bahn etwa dadurch an Sicherheit für den Betrieb einbüssen würde. Dieses sei aber in dem vorliegenden Fall nicht vorhanden. Speciell für diesen Fall liege auch um so weniger Grund vor, die verlangte Anlage im Bahnhofterrain der Wasserbaugesellschaft zu verbieten, denn wenn auch nicht gerade diese, doch, wie auch die Eisenbahngesellschaft zugebe, in jedem Fall eine andere, für die Bahn ganz gleichbedeutende, für die Wasserleitung aber viel ungünstigere Anlage absolut nothwendig wäre.

* * *

Rechtsfall. Erlischt durch die blosse Annahme eines frankirten Frachtguts jeder Anspruch gegen den Frachtführer?

Gestützt auf Art. 408, Abschnitt 1, des deutschen Handelsgesetzbuches, welches sagt*: „Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer“ — nahm das Handelsgericht München in Sachen Münch contra Bayrischen Eisenbahn-Fiscus an, dass bei Francosendungen, also wenn die Fracht schon bei der Absendung im Voraus bezahlt worden, durch die blosse Annahme des Gutes Seitens des Empfängers jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlösche, weil hiemit die beiden Voraussetzungen, dass Artikel 408 Abschnitt 1 — Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht — gegeben seien.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht erklärte jedoch durch Urtheil vom 22. Mai 1874 diese Aufstellung des Handelsgerichts für irrig und bemerkt unter Anderm:

„Wenn Artikel 408, Abschnitt 1, des Handelsgesetzbuches bestimmt, dass durch die Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlischt, so ist hierunter nur eine nach beendigtem Transporte erfolgte Zahlung der Fracht gemeint. Diess ergibt sich schon aus dem innern Grunde, auf welchem die Bestimmung des Art. 408 Abschnitt 1 beruht. Das Gesetz will, dass der Frachtführer, welcher ein grosses Interesse daran hat, dass das von ihm ausgeführte Transportgeschäft sofort zur definitiven Erledigung kommt, gegen jeden Anspruch aus dem Transporte regelmässig schon dann geschützt sein soll, wenn eine thatsächliche Billigung des ausgeführten Transportes stattgefunden hat. Eine solche Billigung des Transportes ist zwar dann vorhanden, wenn nach beendigtem Transporte das Gut angenommen und die Fracht bezahlt wird; dagegen lässt die Annahme des Gutes für sich allein, mag nun die Fracht im Voraus bezahlt sein oder nicht, einen begründeten Schluss auf Billigung des ausgeführten Transportes offenbar nicht zu. Denn die Annahme des Guts wird regelmässig auch dann, wenn das Gut beschädigt, unvollständig oder verspätet geliefert wird, im Interesse des Empfängers gelegen sein und die Verweigerung derselben würde dem Letztern in den meisten Fällen noch grössere Nachtheile zufügen. Zudem könnte die Annahme des Guts keinenfalls für immer, sondern nur bis zur erfolgten Anerkennung des Entschädigungsanspruchs oder der klagbaren Verfolgung desselben verweigert werden; denn die Beschädigung des Gutes, die unvollständige oder verspätete Lieferung desselben begründet wohl einen Schadensersatzanspruch, berechtigt aber nicht dazu, das Gut gänzlich zurückzuweisen und den Ersatz dessen Werthes zu verlangen.“ . . . . (Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes, Band XIII. Seite 415—417).

* * *

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 12. Februar. In Anwendung der durch Bundesbeschluss vom 23. December 1874 erhaltenen Vollmacht bewilligt der Bundesrath der Nordostbahn für die in der Concession betreffend eine Eisenbahn Bülach-Schaffhausen angesetzten Fristen für Einreichung der vorschriftmässigen technischen und financiellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten und für den Beginn der Erdarbeiten eine einjährige Verlängerung, also bis zum 1. April 1876 beziehungsweise 1. Juli gleichen Jahres.

Das Gesuch der Nordostbahn ist durch die Anstände und Schwierigkeiten begründet, auf welche der Abschluss des von der Schweiz angeregten Staatsvertrages betreffend die Linie Bülach-Schaffhausen und Stühlingen-Beringen bis anhin gestossen ist.

Vom 15. Februar. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen wünscht ihre Bahn im zweiten Range, nachgehend dem unterm 23. Novbr. 1871 vom Bundesrath bewilligten Pfandrechte für 5 Mill. Fr. bis zu einem Capitalbetrage von Fr. 2,200,000 zu verpfänden, behufs Sicherstellung einerseits eines muthmasslich auf Fr. 1,000,000—1,260,000 ansteigenden Anleihens, welches die Stadt Winterthur in Verbindung mit einigen andern Gemeinden, laut Garantieverpflichtung vom 16./17. März 1873, zur Ergänzung des Actien- und Obligationencapitals erster Hypothek bis auf 12 Millionen Fr. Capital einzuschliessen hat, andererseits weiterer 5 %-Anleihen, welche voraussichtlich die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn in grösserem oder geringerem Betrage zu erheben nöthig machen wird.

Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes über Verpfändung der Eisenbahnen hat der Bundesrath die Bekanntmachung des Pfandbestellungsbegehrens im Bundesblatte mit Fristansetzung für Einsprachen bis 10. März nächsthin angeordnet.

---

* Ganz ähnlich lautet auch § 1662 des zürcherischen privatrechtlichen Gesetzbuches: „Durch Annahme der Waare von Seite des Adressaten und Bezahlung der Fracht erlischt jede Entschädigung gegen den Frachtführer, ausser im Falle seiner Arglist.“