

# Internationales Transportrecht

Autor(en): **Filliol, G.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 12

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3885>

## **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.



brüche verdient gemacht hat, in den 60er Jahren zum Bohren von sogenannten Theilstöcken zu Brunnen, sowie zur Herstellung von Röhrenstücken aus Kalkstein bis auf Caliber von 45 Centimeter angewandt hatte. Auch hier bestand der Bohraparat aus einem Cylinder von Eisenblech, der vermittelt Maschinen getrieben mit ziemlicher Geschwindigkeit um seine Axe rotirte und so das Ausbohren eines Kerns bewirkte.

Nach dem bei den ältern Marmorsägen üblichen Verfahren wurde als Schärfemittel einfach Quarzsand angewandt, der nebst Wasser beständig zugesetzt wurde.

Da wir Bargezzi als einen erfinderischen Kopf kannten, so müssen wir sein Verfahren auch als Product seines eigenen Scharfsinnes bezeichnen und glauben damit einen Beitrag zur Geschichte der Bohrungen auf Stein geliefert zu haben.

\* \* \*

**VERORDNUNG**

zum

**Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen.**

(Vom 3. Herbstmonat 1875.)

Der schweizerische Bundesrath, auf einen Bericht seines Eisenbahn- und Handelsdepartements, beschliesst:

Bis zum Erlass des durch Art. 36 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Christmonat 1872 vorgesehenen einheitlichen Verkehrs-, beziehungsweise Transportreglementes für die schweizerischen Eisenbahnen wird das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen für den directen schweizerischen Verkehr vom 15. März 1862 provisorisch in Kraft bleiben unter folgenden durch das Transportgesetz bedingten Vorbehalten:

1. Das erwähnte Transportreglement ist nicht nur für den directen Verkehr, sondern auch für den internen Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen massgebend, und fallen vom Tage der Publication dieses Beschlusses an alle widersprechenden Transportvorschriften dahin, insofern sie dem Publicum keine günstigeren Bedingungen gewähren.

Bahnen in ausnahmsweisen Verhältnissen kann der Bundesrath auf Gesuch der Verwaltungen die Anwendung besonderer Reglemente gestatten.

2. Entsprechend der Vorschrift von Art. 55 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875 sind vom 1. Herbstmonat d. J. an sämtliche Bestimmungen des Reglementes vom 15. März 1862, welche mit diesem Gesetze im Widerspruche stehen, aufgehoben. Dagegen treten gleichzeitig mit dem Transportgesetze, resp. mit dem Tage der Publication dieses Beschlusses, bis auf Weiteres folgende Verfügungen ins Leben:

a. Reisende, welche Entschädigungsansprüche wegen verfrühter Abfahrt oder verspäteter Ankunft der Züge zu haben glauben (Art. 4 des Transportgesetzes), sind bei Verlust ihres Reclamationsrechtes gehalten, ihre Begehren innerhalb 24 Stunden nach der verfrühten Abfahrt oder der verspäteten Ankunft eines Zuges beim betreffenden Stationsvorstand (im Falle verfrühter Abfahrt bei demjenigen der Abgangsstation, im Falle verspäteter Ankunft bei demjenigen der Bestimmungsstation, resp. der Station, wo der Anschluss nicht erzielt wurde) anzubringen. Dieser wird je nach der Beschaffenheit des Falles die Rückzahlung des Fahrpreises anordnen, neue Billets ausstellen, die Verlängerung der Gültigkeit oder Gültigkeitserklärung für eine höhere Classe unter Angabe des Grundes auf dem Billet bemerken und letzteres abstempeln.

b. Ansprüche, die sich aus Art. 5 des Gesetzes ableiten, sind bei der Direction der Gesellschaft zu erheben. Bezüglich der Verjährung derartiger Reclamationen ist Art. 49 des Transportgesetzes massgebend.

c. Falls infolge einer auf einer schweizerischen Bahn entstandenen Zugsverspätung mindestens zehn Reisende einen Anschluss verfehlen und ein späterer directer Anschluss durch den nächstfolgenden fahrplanmässigen Zug nicht zu ermöglichen ist, während er durch Verwendung eines Extrazuges herzustellen wäre, so sind die Bahngesellschaften verpflichtet, einen Extrazug abzufertigen, insofern dies mit der Betriebsicherheit vereinbar ist.

Die mit derartigen Specialzügen beförderten Reisenden dürfen unter keinen Umständen zu irgend welcher Nachzahlung angehalten werden.

d. Zuwiderhandlungen der Bahngesellschaften gegen die Vorschriften von Art. 4 und 5 des Transportgesetzes sind beim zuständigen Richter (am cantonalen Domizil der Gesellschaft) einzuklagen.

e. Als Reisegepäck wird in der Regel nur behandelt und befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse in Koffern, Reisesäcken u. dgl. mit sich führt. Grössere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen u. s. w. sind nicht als Reisegepäck zu betrachten, können indess ausnahmsweise als solches befördert werden.

In der Regel wird das Gepäck nur an derjenigen Station ausgeliefert, nach welcher es aufgegeben worden ist. Insofern Zeit und Umstände es erlauben, soll jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auf einer Zwischenstation ihm zurückgegeben werden.

In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuweisen.

Alle in den Stationen oder Wagen zurückgelassenen herrenlosen Gegenstände sind der Bahnverwaltung abzuliefern und werden von dieser ein Jahr lang aufbewahrt. Nach Ablauf dieser Frist werden dieselben, unter Anzeige an die Eigenthümer, insofern eine solche möglich ist, amtlich und nach den bezüglichen gesetzlichen Formen zu Gunsten wessen Rechtes versteigert.

Wären jedoch solche Stücke ersichtlich dem Verderben ausgesetzt, so sollen sie, sobald deren Verderben zu befürchten steht, bestmöglichst verkauft werden. In solchen Fällen wird der Erlös zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Nach Verjährung der Ansprüche des Eigenthümers fällt der Erlös derartiger Gegenstände nach Abzug der darauf haftenden Frachten, Lagergebühren, Entschädigungen u. s. w. in die Unterstützungscasse der Bahnangestellten.

f. Die Lieferfristen werden in den Tarifen von Station zu Station publicirt; sie zerfallen in Expeditions- und Transportfristen und dürfen nachfolgende Maximalansätze nicht überschreiten:

- 1) Expeditionsfrist für Eilgut 1 Tag;
- „ gewöhnliches Frachtgut 2 Tage.
- 2) Transportfrist des Eilgutes per je 240 angefangene Kilometer 1 Tag.

Transportfrist des gewöhnlichen Frachtgutes per je 120 angefangene Kilometer 1 Tag.

Die Beförderung von Eilgut hat übrigens stets mit dem nächsten abgehenden Personenzuge stattzufinden, insofern die Aufgabe gemäss § 50 des Transportreglementes vom 15. März 1862 erfolgt. Wenn bei Anschlüssen von Zweiglinien die Nothwendigkeit einer Verlängerung der Lieferfrist infolge des Umladens u. s. w. sich herausstellt, so wird der Bundesrath auf motivirtes Ansuchen einer Gesellschaft eine solche bewilligen.

Für Güter, die zu ermässigten Taxen befördert werden, kann der Bundesrath eine Verlängerung der Lieferfrist gewähren, ebenso Zuschlagsfristen in ausserordentlichen Fällen.

3. Dieser Beschluss ist in das Bundesblatt und die Eisenbahnactensammlung aufzunehmen und sämtlichen im Betriebe stehenden Eisenbahnunternehmungen in besonderen Abdrücken zur Nachachtung mitzuthemen. Er tritt mit dem Tage seiner Publication in Kraft.

Bern, den 3. Herbstmonat 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

\* \* \*

**Internationales Transportrecht.**

Wir haben in No. 9, Bd. III. der „Eisenbahn“ die Vorlage mitgetheilt, welche Herr Prof. Dr. Fick durch Vermittlung der kaufm. Gesellschaft Zürich dem Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereines zur Besprechung unterbreitete. Seither haben sich eine Anzahl Sectionen dieses Vereines über die Vorlage ausgesprochen, und wir sind durch die Güte des Herrn Dr. Fick in den Stand gesetzt, die Vernehmlassung der „Association commerciale et industrielle Genevoise, Chambre de Commerce“ zu veröffentlichen.

Das Schreiben lautet:



Genève, le 24 août 1875.

Monsieur le Docteur Fick à Zurich.

Monsieur le Docteur,

La loi fédérale du 20 mars 1875 sur les transports par chemins de fer a-t-elle résolu d'une manière satisfaisante la question de savoir — toute intervention judiciaire réservée — qui, de l'expéditeur ou du destinataire a le droit de disposer de la marchandise en cours de transport, c'est-à-dire pendant l'intervalle qui sépare le moment où elle a été livrée à la station de départ, de celui où, arrivée en gare de destination, elle a été, elle ou tout au moins la lettre de voiture qui l'accompagne, remise au destinataire ?

Telle est la question que vous posez, Monsieur, et que pose avec vous le "Vorort de l'Union Suisse" par sa circulaire du 27 juillet 1875, laquelle nous charge de faire parvenir en vos mains notre réponse.

Le principe adopté par l'art. 16 de la loi du 20 mars 1875, est-il dit, est nouveau; il diffère de tous ceux appliqués par les législations européennes, et a sa source dans la mémoire de MM. de Seigneux et Christ relatif à l'unification du droit de transport.

Ce principe répond-il aux véritables intérêts du commerce, faut-il l'introduire dans le droit international, ou bien faut-il chercher à lui en substituer un autre de ceux appliqués ailleurs, ou un nouveau ?

Vous estimez, Monsieur, qu'il est urgent d'interpeller ici le commerce suisse lui-même, et, pour faciliter cette interpellation et lui assurer plus de chances d'être efficace, vous joignez à votre résumé de très-intéressants renseignements.

Nous vous sommes, Monsieur, d'autant plus reconnaissants de l'initiative que vous avez bien voulu prendre, que la question posée de nouveau vous préoccupant vivement, a été pour nous, pendant la discussion du projet comme après son adoption, l'occasion de plusieurs mémoires, voire même de l'envoi à Berne d'un de nos collègues chargé de compléter verbalement les communications écrites.

Le système auquel nous avons donné la préférence nous paraît encore à cette heure se recommander par sa simplicité et sa discrétion. Il est discret, car il se renferme strictement dans la question du transport, sans toucher à celle de propriété, de connaissance et autres, lesquelles méritent d'être traitées à part.

Le voici réduit à sa plus simple expression :

"Les Compagnies sont tenues de délivrer un duplicata de lettre de voiture à l'expéditeur qui en fait la demande.

"Dans le cours ordinaire des choses, et en l'absence d'intervention judiciaire emportant décision contraire :

"L'expéditeur dispose de la marchandise à l'occasion de laquelle il n'a pas été délivré de duplicata de lettre de voiture, jusqu'au moment où le destinataire a été invité à en prendre livraison; mais la marchandise à l'occasion de laquelle il a été délivré un duplicata de lettre de voiture est, dès le moment où elle a été consignée à la station de départ, à la disposition de celui, de l'expéditeur ou du destinataire, qui est régulièrement en possession du duplicata de lettre de voiture."

Pendant le cours de la discussion au sein du Conseil national, nous nous sommes plus d'une fois flattés que le vœu exprimé par nous allait être réalisé, et il l'avait été en effet, si 1<sup>o</sup> on eût rattaché le droit de disposer de la marchandise à la possession d'une pièce que la Compagnie serait tenue de créer et de tenir à la disposition de l'expéditeur qui demande d'en être nanti. (voir art. 11); et 2<sup>o</sup> si l'on n'eût pas subordonné cette valeur pratique de la possession régulière de la pièce dont il s'agit, au fait que la remise de cette pièce aura été mentionnée dans la lettre de voiture elle-même, condition que nous ne pouvons pas admettre, comme nous l'expliquerons plus tard à l'occasion du mémoire de MM. de Seigneux et Christ.

Vous le voyez, Monsieur, notre système se rapproche beaucoup de ceux que vous avez pris la peine de résumer sous les n<sup>o</sup> 2, 3 et 4, avec cette observation cependant que ce que vous dites sous le n<sup>o</sup> 3 du système admis dans les pays régis par le droit français, diffère de l'interprétation que lui donnent les employés du Paris-Lyon-Méditerranée, lesquels, comme cela résulte de la lettre ci-jointe\* du chef de gare de Bellegarde à

\* Anmerkung.—Dieser Brief lautet :

Gare de Bellegarde, le 19 juin 1875.

"Je regrette infiniment de ne pouvoir me conformer aux instructions de votre lettre du 17 c., l'expéditeur seul ayant le droit de modifier ou de changer la direction d'une marchandise en cours de transport."

Le Chef de Gare.

M. Filliol, en date du 19 juin 1875, se refusent à considérer comme propriétaire de la marchandise le possesseur régulier du récépissé.

Passant maintenant à la pétition de MM. de Seigneux et Christ, nous sommes très-reconnaissants à ces Messieurs de l'initiative qu'ils ont prise. Nous avons appuyé leur demande, et appelons volontiers avec eux la convocation d'un congrès international; mais nous n'avons jamais admis, toujours combattu, l'alinéa III de leur mémoire, demandant que le droit de disposer de la marchandise en cours de transport soit attribué à celui, de l'expéditeur ou du destinataire, dont il est dit dans la lettre de voiture que c'est à ses périls et risques que voyage la dite marchandise, et cela, qu'il y ait eu, oui ou non, remise d'un duplicata de lettre de voiture ou récépissé de chargement.

Ce sont les conventions des parties qui seules doivent être déterminantes en matière de périls et risques de route et à défaut de conventions contraires, il est de règle que c'est au maître, au propriétaire de l'objet qu'incombent ces chances.

Comment laisser trancher ou seulement compromettre une question de propriété par une simple déclaration de lettre de voiture, surtout lorsque celle-ci émane d'un intermédiaire? Le commissaire de Marseille qui recevant des blés de la mer d'Azof est chargé de les réexpédier sur le continent, ne doit pas pouvoir, par une simple déclaration de lettre de voiture, conférer des droits et des charges à la propriété.

En déclarant que la marchandise voyage aux périls et risques du destinataire, l'intermédiaire se dessaisirait de la possibilité de donner au transporteur des directions ultérieures, de rectifier une erreur d'adresse, d'exécuter les nouveaux ordres que pourrait lui transmettre le propriétaire de la marchandise, il enlèverait à celui-ci la possibilité de disposer de son bien roulant sur voies ferrées, comme il dispose de ce même bien flottant sur mer; il ne pourrait plus le vendre, lui donner une autre direction.

Et si l'intermédiaire déclare au contraire sur la lettre de voiture que la marchandise voyage à ses périls et risques, il pourra en disposer au détriment du destinataire, peut-être inconnu au moment du départ, mais dès lors sera devenu propriétaire et aura payé.

Ce que nous disons de l'intermédiaire serait dans beaucoup de cas applicable à l'expéditeur primitif.

Enfin, disons encore que le droit de disposer de la marchandise pendant son transport rattaché à la possession du duplicata ne devant ressortir son effet que si la remise de ce duplicata a été mentionnée sur la lettre de voiture elle-même, ce droit devient nul et sans valeur pratique pour le destinataire, lequel n'a la certitude que la mention proscrire a été faite qu'après que la marchandise elle-même lui aura été matériellement livrée, car ce n'est qu'à ce moment qu'il a la lettre de voiture sous les yeux. Il n'aura pu avant ce moment, avec sécurité au moins, ni payer la marchandise, ni la vendre à livrer, ni en changer la direction. Or ces facilités et cette sécurité sont ce que nos commerçants demandent à la loi de leur assurer.

Ce qui précède nous dispenserait au besoin de conclure; nous le ferons cependant en répondant à la question posée.

A nos yeux, la loi fédérale du 20 mars 1875 ne donne pas une solution satisfaisante, et il serait très-regrettable de faire passer cette solution dans le droit international sur la matière. Nous en disons tout autant de cette proposée par MM. de Seigneux et Christ, et maintenons la préférence au système qui — le fait d'intervention judiciaire réservé — attribue le droit de disposer de la marchandise en cours de transport, s'il n'a point été délivré de duplicata de lettre de voiture, à l'expéditeur, jusqu'au moment où, la marchandise arrivée à destination, le destinataire a été invité à en prendre livraison; s'il s'agit au contraire de marchandise à l'occasion de laquelle il a été délivré un duplicata de lettre de voiture, à celui, de l'expéditeur ou du destinataire, qui justifie de la régulière possession de ce duplicata.

Nous vous prions de bien vouloir donner une bienveillante attention à ces lignes, et vous présentons, Monsieur le Docteur, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la chambre de commerce:

Bureau de l'Association commerciale et industrielle genevoise.

Le Secrétaire-Adjoint:  
(sig.) S. Garde.

Le Président:  
(sig.) Brocher Veret.

P.S.—Nous joignons encore à la présente le dernier rapport à nous fait par un de nos collègues très-familier avec le genre d'opérations dont il s'agit.



La réunion très-probable du Congrès international auquel sera soumis le projet dû à l'heureuse initiative de MM. de Seigneux et Christ nous a conduit à nous occuper de nouveau de l'importante question de savoir : „Qui, de l'expéditeur ou du destinataire, a le droit de donner des ordres aux Compagnies après l'expédition, pour retirer la marchandise ou la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu non désigné dans la lettre de voiture.“

Nous croyons que la solution la plus simple et qui changerait le moins les habitudes du commerce serait de donner une valeur pratique au récépissé ou duplicata de lettre de voiture.

Vous savez que nos observations dans ce sens avaient obtenu gain de cause, en partie du moins, lors de la discussion de la loi fédérale sur les transports par voies ferrées, et nos vœux auraient été remplis si l'art. 13 avait été rédigé comme suit :

„S'il a été créé et délivré par une administration, ce à quoi elle ne pourra le refuser, un certificat transmissible (duplicata de lettre de voiture, certificat de chargement), il en sera fait mention d'office dans la lettre de voiture, et la marchandise ne sera délivrée qu'au porteur légitimé en due forme de cet acte.“

L'art. 12 étant ainsi conçu : „S'il a été créé par une administration un certificat transmissible (connaissance, certificat de chargement) et qu'il en ait été fait mention dans la lettre de voiture, la marchandise ne doit être délivrée qu'au porteur légitimé en due forme de cet acte,“ la valeur de ce certificat, dont la création n'est point du reste imposée aux Compagnies dépend donc de la mention qui en aurait été faite sur la lettre de voiture; or, la lettre de voiture n'étant remise au destinataire qu'au moment de l'arrivée de la marchandise, cette mention devient inutile dès que le destinataire n'a pas le moyen de s'assurer qu'elle a été faite au moment du départ.

Il vaudrait beaucoup mieux que le récépissé ou duplicata de chargement prévu par l'art. 11 et que le chemin de fer est tenu de délivrer, eût par lui-même une valeur pratique, ce qui permettrait de retrancher l'art. 12 qui dans sa forme conditionnelle ne peut remplir le but proposé, quoiqu'il reconnaisse dans le fond la nécessité d'avoir un titre transmissible.

Nous avons demandé que l'art. 16 fût modifié comme suit :

„Après l'expédition de la marchandise au sujet de laquelle il a été délivré un récépissé ou duplicata d'expédition, l'expéditeur n'aura plus le droit de la retirer ou la faire livrer à un destinataire ou dans un lieu non désigné par la lettre de voiture, que s'il représente le dit récépissé ou duplicata d'expédition.“

L'expéditeur gardant par devers lui le duplicata conservait donc jusqu'à l'arrivée de la marchandise en gare de destination l'entière disposition de la marchandise qui lui est attribuée par les diverses législations en France, en Suisse et en Allemagne; par contre, cette pièce une fois remise au destinataire, ce dernier pourrait régler son vendeur sans crainte que la marchandise pût être détournée de sa destination.

Or la couverture d'un grand nombre de marchés devant se faire sur facture et remise du duplicata, nous n'avons pas besoin de faire ressortir l'importance du principe que nous défendons et la sécurité que donnerait aux commerçants la rédaction que nous proposons.

MM. de Seigneux & Christ ont cherché à résoudre cette question en disant :

„Il suffira de prescrire que la lettre de voiture contiendra la mention que la marchandise voyage pour le compte de l'expéditeur, ou pour le compte du destinataire,“ — mention réclamée déjà par le § 4 de l'art. 9 de la loi fédérale. Ce système amène logiquement au principe que celui aux périls et risques duquel voyage la marchandise est le seul en droit d'actionner la Compagnie, ce qu'il fera à son propre domicile. En pratique c'est le destinataire qui soutient les réclamations contre le chemin de fer, mais lorsque la marchandise aura voyagé aux périls et risques de l'expéditeur, le règlement des manques ou avaries offrira de très-grandes difficultés; il faudra pour sauvegarder les droits de l'expéditeur en son absence recourir constamment à des expertises juridiques dont les frais sont souvent fort élevés. L'expéditeur ayant seul qualité pour traiter le destinataire qui sera souvent le véritable lésé ne pourra intervenir au débat ni régler à l'amiable avec le chemin de fer; il sera forcé de remettre les intérêts en mains tierces, et de là pourront naître souvent des conflits regrettables.

Il en sera de même pour le règlement des indemnités pour retard. En tous cas, beaucoup de temps perdu en correspondance et augmentation de frais juridiques.

Nous préférons donc laisser de côté la question des périls et risques de route. Il nous suffit que le destinataire ayant en mains le récépissé puisse être certain que la marchandise ne sera

pas détournée ou arrêtée en cours de transport. Nous ne changeons rien à la législation usitée jusqu'à ce jour; nous ne faisons que rattacher à la possession d'une pièce, que la Compagnie est obligée de délivrer si elle lui est demandée, une valeur pratique qui n'a point été définie jusqu'ici.

Nous pourrions faire remarquer encore que l'expéditeur qui aura indiqué sur sa lettre de voiture : „la marchandise voyage pour compte du destinataire“ ne saura plus comment rectifier une erreur d'expédition, une fausse adresse par exemple. Il aura adressé à Mr. X. à Genève une marchandise destinée à M. X. demeurant à Morges; or Mr. X. n'existe pas à Genève.

Que faudra-t-il faire dans ce cas-là? Combien de fois aussi n'arrive-t-il pas que sur une place étrangère, l'acheteur est forcé d'ouvrir un crédit à son vendeur qui touche chez le banquier sur remise de la facture et du duplicata d'expédition; or, puisque le duplicata n'a pas jusqu'à présent de valeur légale, quelle est la garantie de l'acheteur, et si le vendeur ne peut toucher qu'après avoir indiqué sur la lettre de voiture que la marchandise voyage pour le compte du destinataire, fera-t-il cette mention avant d'avoir reçu les espèces?

Il nous sera peut-être objecté que la saisie en cours de transport d'une marchandise ayant fait l'objet d'un récépissé devient impossible et que nous ne tenons pas compte du droit des tiers; mais elle sera bien plus difficile encore au préjudice du destinataire si la marchandise voyage aux risques de l'expéditeur, ou au préjudice de ce dernier s'il en est autrement.

Avec notre système, s'il n'a pas été fait usage par l'expéditeur du récépissé en cours de transport, la marchandise arrivera à la gare destinataire où elle pourra être saisie, et c'est le tribunal du lieu d'arrivée qui sera nanti des prétentions des intéressés, le destinataire étant avisé d'office par le chemin de fer des obstacles survenus à la livraison de la marchandise.

Nous dirons en terminant que nous avons cherché à circonscrire le débat et que nous regretterions qu'il portât sur la question des périls et risques qui se rattache toujours de près à une question de propriété et doit être avant tout réservée aux tribunaux sans être compromise par une simple mention de lettre de voiture.

Cette question dépend des conventions des parties, conventions qui peuvent être modifiées d'un commun accord.

Genève, le 14. juillet 1875.

(signé) G. Filliol.

Pour copie conforme :  
(signé) S. Garde.

### Aus den Entscheidungen des Bundesgerichtes in Expropriationsstreitigkeiten.

#### I.

In einem Specialfalle, in welchem in Frage kam, ob ein am letzten Tage der in Art. 35 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1870 angesetzten Recursfrist in Lausanne angelangt, jedoch erst am folgenden Tage in die Hände des Bundesgerichtspräsidenten gelangter Recurs gegen ein Urtheil einer eidg. Schatzungscommission als verspätet auszuschliessen sei, sprach sich das Bundesgericht dahin aus, es sei als Eingangstag solcher Recurse derjenige Tag zu betrachten, an welchem nach dem am Bestimmungsort Lausanne aufgedruckten Poststempel die Recurschrift in Lausanne angekommen sei und erklärte demnach die Einrede der Verspätung als unbegründet. (Entscheid des B.-Ger. vom 16. Aug. 1875.)

#### II.

In einem Falle, in welchem die Eisenbahngesellschaft gegen das Urtheil einer Schatzungscommission den Recurs erklärt und mit ihren Begehren zur Hälfte obgesiegt hatte, legte das Bundesgericht die Instructionskosten — entgegen der Ansicht des Instanctionsrichters — beiden Parteien zu gleichen Theilen auf, indem es diesen Entscheid folgendermassen begründete :

1. Der Art. 49 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 enthält die Vorschrift, dass in Beziehung auf die Auferlegung der Kosten, welche in Expropriationsstreitigkeiten durch bundesgerichtliches Verfahren entstehen, die diesfälligen allgemein gesetzlichen Bestimmungen ihre Anwendung finden.

2. Massgebend sind sonach in dieser Hinsicht die einschlägigen Vorschriften des Bundesgesetzes über das Verfahren in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, und nun stellt Art. 24 ibidem in seinem ersten Lemma als leitenden Grundsatz auf, dass der Besiegte die Kosten zu tragen habe und bestimmt sodann im zweiten Lemma weiter, dass wenn der Entscheid nicht ausschliesslich zu Gunsten einer Partei ausfalle, die Kosten verhältnissmässig vertheilt werden können. Hiernach wäre es wohl