

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 9

Inhaltsverzeichnis

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: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 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.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

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.

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.

„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.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

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.

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. — Gotthardt-tunnel, Baufortschritte. — Betriebsergebnisse der Italien. Bahnen. — Italienische Staatsbahnen. — Berlin, Fabrikation von Eisenbahnmaterial 1873. — Baiern, Steinkohlenproduction. — Bund und Cantone. — Chronik; Unfälle; Tarife. — Marktpreise. — Generalversammlungen, Einzählungen, 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 blosse 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 bölichen 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-