

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Rechtsfall  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3702>

### **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:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Bräuchwassers 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 können, 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 blosser Annahme eines frankirten Frachtguts jeder Anspruch gegen den Frachtführer?

Gestützt auf Art. 408, Abschnitt 1, des deutschen Handels-

gesetzbuches, 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 blosser 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 bemerkte 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 Nachteile zufügen. Zudem könnte die Annahme des Guts keinesfalls 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 vorschriftsmässigen technischen und finanziellen 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 angerogenen 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 Anleihe, 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 0/0-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.“