

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Eisenhandel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3736>

### **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>**

gegen dem Antrage der Gotthardbahngesellschaft dieselbe wegen Verspätung abzuweisen, zugelassen. Gründe:

1. Es steht fest, das die in § 35 des Bundesgesetzes betreffend Abtretung von Privatreehten vom 1. Mai 1850 zur Ergrcifung des Recurses ans Bundesgericht angesetzte Frist von dreissig Tagen dem Recurrenten mit dem 17. April v. J. abgelaufen ist und derselbe die Recursschrift erst an diesem Tage der Post in Bellinzona aufgegeben hat, so dass sie nach dem regelmässigen Postenlaufe innerhalb jener Frist nicht mehr in die Hände des Bundesgerichtspräsidenten bzw. nach Bern, als dem Sitze der Bundesbehörde, gelangen konnte.

2. Frägt es sich nun, ob die angeführte Gesetzesbestimmung dahin zu verstehen sei, dass der Recurs innerhalb der dreissigtägigen Frist beim Bundesgericht eingereicht werden müsse oder ob es genüge, wenn derselbe vor Ablauf der Frist der Post übergeben werde, so muss zugegeben werden, dass die keine ganz getreue Uebersetzung des deutschen Urtextes enthaltende italienische Ausgabe des Gesetzes, die dem Recurrenten offenbar allein bekannt gewesen ist und auf welche daher im vorliegenden Falle einzig abgestellt werden darf, diese Frage nicht mit der wünschbaren Klarheit beantwortet, sondern nach dem italienischen Texte Zweifel über den Sinn und die Tragweite jener Gesetzesbestimmung wenigstens möglich sind. Im Zweifel dürfte aber Recurrent als rechtsunkundiger Mann dieselbe dahin interpretiren, dass das Rechtsmittel des Recurses gewahrt sei, wenn die Recursschrift innerhalb der dreissigtägigen Frist versendet resp. der Post eingelegt sei und würde es sich demnach nicht rechtfertigen, den Recurs als verspätet auszuschliessen. Es müsste vielmehr die Verspätung auch für den Fall als entschuldigt angesehen werden, als, was gegenwärtig unerörtert bleiben mag, der Wortlaut des deutschen Urtextes zur Präclusion des Recurses zwingen würde. —

## II. Entschädigung.

Der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Benutzungsart, sondern durch dessen Benutzungsfähigkeit bestimmt.

Obiger Satz wurde vom Bundesgerichte ausgesprochen in dem Urtheile vom 9. März 1875 in Sachen der Gotthardbahngesellschaft c. Cesare Nori, Besitzer einer Ziegelei in Bellona, — dessen Begründung wir folgendes entnehmen:

1. Das erste Begehren des Recurrenten anbelangend, dass auch die 756 Quadratmeter der Parcellen 2<sup>i</sup> dem bis auf 4 Meter Tiefe ausbeutbaren Lehm Boden zuzuzählen und demgemäss von der Recursbeklagten nicht bloss mit 65 Ct., wie die Instruotionscommission beantragt hatte, sondern mit Fr. 7. 20 Ct. zu bezahlen seien, so kann allerdings mit Rücksicht darauf, dass jene Parcellen zwischen den beiden Thonlagern 2<sup>b</sup> und 2<sup>e</sup> sich befindet, kaum einem begründeten Zweifel unterliegen, dass dieselbe ebenfalls Lehm enthält und dazu bestimmt ist, für die Ziegelfabrik des Recurrenten ausgebeutet zu werden.

2. Nun hat aber Recursbeklagte ihre Opposition gegen dieses erste Begehren nicht sowohl damit begründet, dass jene Parcellen keinen Theil der recurrentischen Lehmgrube bilde, als vielmehr darauf gestützt, dass die Lehmausbeute auf derselben noch nicht in Angriff genommen sei, die Parcellen 2<sup>e</sup> sich zur Zeit noch als Culturland darstelle und dieser Zustand für die Schätzung massgebend sei.

3. Allein der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Art der Benutzung, sondern durch die Benutzungsfähigkeit bestimmt. Für die letztere kann die Benutzungsart wohl ein Beweismoment sein; sei aber — da der Abtretungspflichtige Anspruch auf vollen Ersatz aller Vermögensnachtheile hat, welche für ihn ohne seine Schuld aus der Expropriation entstehen (Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten) — nicht entscheidend, sofern sich mit Gewissheit ergibt, dass das Grundstück vortheilhafter verwendet werden kann (z. B. bisheriges Pflanzland als Bauplatz oder wie im vorliegenden Falle zur Gewinnung von Ziegelmateriale u. s. w.). In diesem Falle ist vielmehr der volle, der Benutzungsfähigkeit des Grundstückes entsprechende Werth dem Abtretungspflichtigen zu vergüten und muss namentlich da, wo wie hier, zwischen dem expropriirten Grundstück oder übrigen Grundeigenthum des Enteigneten ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, das hieraus resultirende Werthverhältniss des Erstern zu dem Letztern in Anschlag gebracht werden.

\* \* \*

**Rechtsfall.** (Reichsoberhandelsgericht.) Bleibt der Transport in einem nicht mit einer festen Decke versehenen Wagen „Transport in unbedeckten Wagen“ im Sinne

von § 424, 1 D.H.G.B.\* und § 22 des Betriebsreglementes, auch wenn die transportirte Waare (von der Eisenbahn reglementsmässig) mit einer Decke bedeckt wird? (Urtheil v. 30. Sept. 1874 i. S. Rhein. Eisenbahn c. Cahn.)

Aus den Gründen:

„In Erwägung, dass die Entstehungsgeschichte der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen darüber Aufschluss gibt, es auch in der Rechtsprechung anerkannt ist, dass der Ausdruck „unbedeckte Wagen“ in § 424, 1 des D.H.G.B. mit „offenen Wagen“ gleichbedeutend ist, d. h. dass darunter Wagen verstanden werden, die ihrer Construction und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung von Oben nicht versehen sind; dass ein solcher seiner wesentlichen Beschaffenheit nach unbedeckter Wagen diese seine Natur dadurch nicht verliert, dass die darin verladenden Gegenstände durch vorübergehend aufgelegte Decken geschützt werden; dass mithin, wenn ein Transport vereinbarungsmässig in Wagen, die ihrer Beschaffenheit nach offene sind, erfolgt, die gesetzliche Regel, nach welcher die Eisenbahn für die mit solcher Transportart verbundene Gefahr nicht haftet, dadurch nicht aufgehoben wird, dass die Eisenbahn, sei es unentgeltlich, sei es in dem besonders vorgesehenen Falle gegen Vergütung, die Ladung mit einer Decke versieht oder dazu hergibt; dass ein Reglement, welches dies noch besonders ausspricht und worin die Eisenbahn gegen die entgegengesetzte Annahme sich verwahrt, mit dem Gesetze nicht im Widerspruch ist, und dass, weil und inwiefern in einem Falle, wie der bezeichnete, der Transport nicht aufhört, ein Transport in „unbedecktem Wagen“ zu sein, es auch bei der Vorschrift des Schlusssatzes des § 424 bewendet, wonach die Befreiung der Bahn von der Gefahr des Transportes nur dann wegfällt, wenn nachgewiesen wird, dass der eingetretene Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist; dass hiernach der Appellationsrichter sich auf einen unrichtigen Standpunkt stellt, wenn er desshalb, weil die Eisenbahn gegen Vergütung eine Decke zum Schutze der vereinbarungsmässig in offenen Wagen transportirten Waare hergegeben hatte, die Regeln des § 424 cit. über die Gefahr des Transportes für ausgeschlossen erachtet; dass diese unrichtige Auffassung seine ganze Beurtheilung beherrscht; dass er, von derselben ausgehend, auch die Frage nach dem etwaigen Verschulden des Eisenbahnpersonals nicht unter dem richtigen rechtlichen Gesichtspunkte betrachtet; dass die Annahme: die Personen, welche die Decke besorgt hätten, wären darum auch pflichtig gewesen, die Ladung so zu ordnen, dass die Decke ihren Zweck erfüllt habe, in dieser Allgemeinheit nicht für berechtigt zu erachten ist; dass die Feststellung: die Decke habe einen Regen nicht aushalten können, die Thatfrage nach keiner Richtung hin erschöpft, dass vielmehr der ursachliche Zusammenhang zwischen der Beschaffenheit der Decke, der Thätigkeit des Eisenbahnpersonals bei Verwendung derselben und der demnächst eingetretenen Beschädigung des Transportgegenstandes festgestellt und dabei die bei der Beweisaufnahme zur Sprache gekommene, jedoch bis jetzt nicht weiter erörterte Frage in's Auge gefasst werden musste, ob die Verladung des Transportgegenstandes von dem Versender oder von der Eisenbahn bewirkt worden ist; dass, wenn der vorige Richter hiervon gänzlich abgesehen und aus den von ihm gegebenen Gründen die Eisenbahn schon jetzt zu dem vollen Werthersatze des Frachtgutes verurtheilt hat, er die Gesetze der Materie und insbesondere den § 424, 1 und in fine des D.H.G.B. verletzt hat.“

\* \* \*

**Eisenhandel.** In England kommt in letzter Zeit sehr viel belgisches Eisen zur Verwendung. Belgische Fabriken haben ca. 800 Tonnen contrahirt und es ist gegenwärtig das meiste in London für Bauzwecke verwendete Eisen aus Belgien importirt. In grossen Façoneisen und schweren Trägern für bauliche Zwecke stellt sich das importirte Eisen um 50 Fr. per Tonne billiger als das englische.

\* \* \*

## Kleinere Mittheilungen.

**Vereinigte Schweizerbahnen.** Die Generalversammlung der Actionäre, sehr zahlreich besucht, hat den 24. März nach langer Discussion den vom Verwaltungsrath vorgelegten Statutenentwurf mit den vorge schlagenen Abänderungen einstimmig angenommen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 24. März. An die Professur für Nationalöconomie und Statistik am eidg. Polytechnikum ist Hr. Gustav Cohn aus Marienwerder in Westpreussen, gewes. Professor in Riga, ernannt worden.

In Anwendung der Ermächtigung vom 19. März hat der Bundesrath, nach

\* § 424 Ziff. 1 des deutschen Handelsgesetzbuches heisst: „Es kann bedungen werden 1) in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“