

Rechtsfall

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 23

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3806>

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.

n^{os} II, III, IV on a commencé le badigeonnage intérieur; aux n^{os} V et suivants jusque et y compris le n^o X, on a commencé les travaux de maçonnerie.

Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été de 320 par jour en moyenne et au maximum de 452 en un jour.

Le nombre moyen des ouvriers occupés a été de 1760 sur les lignes des vallées tessinoises et de 4697 sur la ligne entière du Gothard; il y en avait eu 3552 à la fin de mars.

BERNE, mai 1875.

Neuer Tarifverband. Die Eisenbahnverwaltungen des Verkehrsgebiets zwischen dem Rhein einerseits und Berlin und Leipzig andererseits haben sich mit den Verwaltungen östlich von Berlin und Leipzig über eine gemeinschaftliche Classification und die wesentlichsten allgemeinen Tarifbestimmungen verständigt. Der Tarifverband besteht nunmehr aus folgenden Eisenbahnverwaltungen: Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Altona-Kieler, Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn, Magdeburg-Halberstädter Bahn, Königliche Direction Hannover, Königliche Direction Münster, Königliche Direction Elberfeld, Königliche Direction Frankfurt a. M., Königliche Direction Wiesbaden, Königliche Direction Kassel, Thüringische Bahn, Saal-Eisenbahn, Cottbus-Grossenhainer, Oberlausitzer Bahn, Sächsische Staatseisenbahn, Leipzig-Dresdener, Magdeburg-Leipziger, Cöln-Mindener, Nordhausen-Erfurter Bahn, Oldenburgische Staatsbahn, Braunschweigische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Rheinische Bahn, Königl. Direction Bromberg, Märkisch-Posener, Oberschlesische, Niederschlesisch-Märkische Bahn, Niederländische Rhein-Bahn, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn, Niederländische Staatsbahn, Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte Oder-Ufer-Bahn. Die Herstellung eines gemeinschaftlichen Tarifs für den Bereich sämtlicher diesem erweiterten Tarifverbände angehörenden Verwaltungen soll auf den folgenden Grundlagen erreicht werden: 1) es wird für das gesammte Verkehrsgebiet des Tarifverbandes, Localverkehre wie directe Verkehre in diesem Bereich, eine gemeinschaftliche Güter-Classification angenommen; 2) die Tarif-tabellen werden nicht mehr in verschiedenen Verbandtarifen nach Verkehren veröffentlicht, sondern jede Station erhält directe Tarifsätze nach jeder Station, soweit ein Bedürfniss dazu vorliegt, und es werden in Zukunft Stationstarife herausgegeben; 3) die Verwaltungen haben nach wie vor volle Freiheit bezüglich der Aenderung der Frachtsätze; 4) insoweit indessen billigere Frachtsätze, als die generelle Classification ergibt, für den einen oder anderen Artikel von einer oder mehreren Verwaltungen eingeführt werden soll, darf dies nicht durch Aenderung der allgemeinen Classification, sondern nur durch Ausnahmtarife, welche unter der Controle einer Centralstelle in einheitlicher Form und unter einheitlicher Bezeichnung herausgegeben werden, erfolgen. Der Grundgedanke der Vereinbarungen geht somit dahin, für die directen Tarifsätze dieselbe Form zu wählen, als wenn die gesammten Bahnen einer Verwaltung angehörten und zugleich die volle Freiheit der Verwaltungen bezüglich der Tarifsätze zu wahren. Die vereinbarte Classification ist die folgende: 1) Eilgut; 2) Normalclassen, Classe I: zu den Sätzen dieser Classe werden alle diejenigen Güter befördert, für welche nicht die Sätze der Classe II., der Wagenladungsclassen oder der Ausnahmtarife Anwendung finden, bzw. insoweit nicht der Tarif für einzelne Transportgegenstände eine besondere Frachtberechnung vorschreibt; 3) Classe II: zu den Sätzen dieser Classe werden Güter der Wagenladungsclassen und der Ausnahmtarife befördert, welche in Quantitäten von weniger als 5000 Kilogramm aufgeliefert werden; 4) Wagenladungsclassen: der Tarif enthält sechs Wagenladungsclassen A, B, C, D, E und F; die Güter der Classen A, B und C werden zu den für diese Classen vorgesehenen Tarifsätzen befördert, wenn sie für sich oder mit anderen Artikeln derselben Classe zusammengeladen in Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm mit Einem Frachtbrief aufgeliefert werden; die zu den Wagenladungsclassen D, E und F tarifrten Güter werden zu den Sätzen dieser Classen nur bei Aufgabe in Sendungen von je 10,000 Kilogramm und für jeden verwendeten Wagen von 10,000 Kilogramm Tragfähigkeit berechnet. Die österreichisch-ungarischen Verwaltungen haben die Tarifverband-Classification für den Verbandverkehr seit längerem angenommen; die letztere hat auch bereits in wenig modificirter Form in mehreren Verkehren mit Galizien, Rumänien, Russland und Belgien Eingang gefunden. So ist die Möglichkeit gegeben, dass auf der Basis der sogenannten Tarifverbandclassification ein einheitliches Tarifschema für den gesammten directen Verkehr Mitteleuropas gewonnen werde. (Br. H.-Bl)

Rechtsfall. 1. Eine brieflich acceptirte Streitverkündung bedarf keiner weitern Form. — 2. Haftpflicht des Zwischenfrachtführers mit Regressrecht auf die nachfolgenden Eisenbahnen. Urtheil des Appellations- und Cassationshofes des Cantons Bern vom 11. Februar 1875 i. S. Bernische Staatsbahn (Beklagte) c. Westschweizerische Eisenbahngesellschaft (Klägerin).

Am 30. August hatte Negociant F. in Genf der Westschweiz. Eisenbahngesellschaft ein Ballot Baumwollenwaaren im Werthe von 356 Fr. 90 Cts. als Eilgut zur Spedition nach Berlin übergeben, welches am 30. gl. Mts. in dem plombirten Wagen der S. C. B. K. 418 über Neuenburg und Neuenstadt nach Romanshorn gegen Berlin abgegangen und mit Zug 57 der Beklagten übergeben worden sein soll.

Da dieses Ballot nicht an Adresse gelangte, so erhob der Versender F. Klage gegen die Westschweiz. Eisenbahngesellschaft beim Handelsgericht in Genf. Die Westschweiz. Eisenbahngesellschaft (jetzigen Klägerin) hat der Beklagten mit Brief vom 1. März 1872 von dieser Reclamation Kenntniss gegeben und sie ersucht, ihr so schnell wie möglich entweder Weisung zur gültigen Beilegung des Geschäftes auf der Beklagten Rechnung oder Beweise für die Ablieferung zu geben und ihr gleichzeitig mitzuthemen, ob sie dieses Schreiben als Streitverkündung annehme oder aber wünsche, dass eine rechtliche Streitverkündung erfolge.

Mit Brief vom 13. März 1872 antwortete die Beklagte, sie bescheinige den Empfang des Briefes, durch welchen ihr in Betreff des fragl. Ballots der Streit verkündet werde; allein da sie das Ballot der Centralbahn am 31. August mit Zug 88 gehörig abgeliefert habe, so treffe sie in dieser Angelegenheit, welche eine internationale Sendung betreffe, keine Verantwortlichkeit.

Am 4. April 1872 wurde die schweiz. Westbahn durch das Handelsgericht in Genf verurtheilt, an den Versender F. 356 Fr. 90 Rp. Werth des fraglichen Ballots sammt 50 Fr. Entschädigung zu bezahlen.

Hierauf belangte die Klägerin die Beklagte für denselben Werth sammt Zinskosten und Entschädigung. Die Beklagte stellte die peremptorische Einrede, dass ihr nicht gehörig Streit verkündet worden sei, und in der Hauptsache, dass die schweiz. Eisenbahnen für Verluste, die ausserhalb dem hierseitigen Territorium stattgefunden, nicht haftbar seien.

Schon das Amtsgericht Bern hat jedoch durch Urtheil vom 23. Sept. 1874 diese beiden Einreden verworfen, und der Appellations- und Cassationshof des Cantons Bern hat:

A. Betreffend die peremptorische Einrede, in Betrachtung:

1. Dass die Klägerin der Beklagten mit Brief vom 1. März 1872 vom Sachverhalte Kenntniss gegeben und dieselbe zugleich angefragt hat, ob sie dieses Schreiben als Streitverkündung annehme oder aber wünsche, dass eine rechtliche Streitverkündung erfolge;

2. dass hierauf die Beklagte der Klägerin mit Brief vom 13. März geantwortet hat, sie bescheinige den Empfang des Schreibens, durch welches ihr in Betreff des fraglichen Ballots der Streit verkündet werde;

3. Dass die Beklagte hierauf den Brief der Klägerin vom 1. März 1872 als Streitverkündung angenommen und stillschweigend auf die streng bernischen Förmlichkeiten einer rechtlichen Streitverkündung verzichtet hat;

4. Dass somit im vorliegenden Falle eine Unterlassung der Streitverkündung, welche als Verzichtleistung auf den Rückgriff ausgelegt werden könnte, nicht stattgefunden hat; (Art. 34 P.) in Bestätigung des erstinstanzlichen Urtheils;

erkennt:

Die Beklagte, Bernische Staatsbahn, ist mit ihrer peremptorischen Einrede abgewiesen.

B. Betreffend die Hauptsache, in Betrachtung:

1. Dass constatirt ist, dass das in Frage stehende Ballot der Beklagten zur Weiterspediton übergeben wurde;

2. dass ferner hergestellt ist, dass dieses Ballot nicht an seinen Bestimmungsort gelangte;

3. dass somit die Beklagte der Klägerin gegenüber für den Verlust des fraglichen Collis, sowie für die ergangenen Kosten verantwortlich ist, wobei ihr aber das Regressrecht gegen die nachfolgenden Eisenbahnen vorbehalten bleibt;

in Bestätigung des erstinstanzlichen Urtheils;

erkennt:

1. Der Klägerin, Gesellschaft der Eisenbahnen der Westschweiz, sind ihre drei Klagsbegehren zugesprochen.

2. Die Beklagte, Bernische Staatsbahn, hat die Kosten an die Klägerin, Gesellschaft der Eisenbahnen der Westschweiz, zu bezahlen. Die Kostenforderung der Letztern ist festgesetzt auf Fr. 615. 55.