Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 7

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

theils denjenigen, auf welche ein detaillirtes Eingehen in juristische Terminologieen und dgl. nur abschreckend wirken würde, denen es aber immerhin darum zu thun ist, über den Inhalt des Gesetzes nicht ununterrichtet zu sein, eine Art von Wegleitung in flüchtigen Strichen skizziren.

Das deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 402 und 405) gewährt dem Absender die Dispositionsbefugniss solange, bis nach Ankunft der Waare der Frachtbrief übergeben oder vom Empfänger eine förmliche gerichtliche Klage angestellt worden ist. Das neue Gesetz lässt diese Dispositionsbefugniss nur dann zu, wenn das Gut ausdrücklich auf Rechnung und Gefahr des Versenders reist. Zudem sind die Bahnverwaltungen nicht verpflichtet, andere als schriftlich durch Vermittlung der Aufgabestation an sie ertheilte Weisungen des Absenders zu berücksichtigen.

Ferner ist die Vorschrift neu, dass die Bahnverwaltung längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes an der Endstation, auch wenn die vertragsmässige Lieferzeit noch nicht abgelaufen sein sollte, dem Adressaten den Frachtbrief zuzustellen hat. Die weitere Bestimmung, dass der Adressat nach Ankunft der Güter an der Endstation, ohne die Anzeige der Bahnverwaltung abzuwarten, die Vorzeigung des Frachtbriefes und die Herausgabe der Güter verlangen kann, falls der Frachtbrief keine anderen Stipulationen enthält u. dgl., ist dem Art. 403 des deutschen Handelsgesetzes nachgebildet.

Wichtig ist die Festsetzung des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist. Derselbe beträgt den Erlass der Hälfte der Fracht, und wenn die Lieferung erst nach Ablauf der doppelten Frist erfolgt, den Erlass der ganzen Fracht; dabei bleibt dem Empfänger das Recht vorbehalten, statt dieses Frachtnachlasses den Ersatz eines nachweisbaren höheren Schadens zu verlangen. Der Betrag für verlorene oder zu Grunde gegangene Güter, deren Werth nicht declarirt worden ist, beziffert sich bis auf Fr. 1500 vom Centner, unter Umständen noch höher; nach dem deutschen Reglement werden in solchen Fällen nur 20 Thaler, nach dem österreichischen nur 30 Gulden für den Centner vergütet.

Bei stattgehabter Werthdeclaration hat die Bahnverwaltung den declarirten Werth zu bezahlen ohne Abzug der Zölle und der ersparten respective noch rückständigen Transportkosten nebst 6% Zinsen vom Tage an gerechnet, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen. In allen anderen Reglements ist der Transportanstalt gestattet, weniger als den declarirten Werth zu bezahlen, wenn sie nur einen Minderwerth nachweist. Nach dem neuen Gesetze ist den Eisenbahnen zu diesem Nachweise auch noch die Auflage gemacht, darzuthun, dass die höhere Declaration durch kein individuelles Interesse gerechtfertigt ist. Da dieser Beweis wohl in den allerseltensten Fällen zu erbringen sein wird, so muss die Eisenbahn eben einfach bezahlen.

Das ziemlich weitläufige Capitel von den Rechtsvermuthungen bezieht sich hauptsächlich auf die Verpackung, Beschädigung etc. von Gütern. Wenn wir darüber ohne weitere Bemerkungen hinweggehen, so wollen wir gleichwohl nicht vergessen, dass die Güterexpeditionen und das Zugspersonal allen Grund haben, im Interesse ihrer Gesellschaften ihre Aufmerksamkeit und Sorgfalt mindestens zu verdoppeln.

Das Retentions- und Pfandrecht ist im Allgemeinen nach den einschlägigen Paragraphen des deutschen Handelsgesetzes normirt. Im Uebrigen ist eine wesentliche Lücke des letzteren mit der Vorschrift ausgefüllt, dass dem Empfänger in keinem Falle das Frachtgut vorenthalten werden kann, wenn er den Betrag der auf dem Gute angeblich oder wirklich haftenden Forderungen amtlich deponirt.

In den Abschnitt über die Reclamationen ist eine von allen bestehenden Gesetzen des In- und Auslandes abweichende Bestimmung aufgenommen worden: die Verjährung wird nämlich in Folge der durch den Empfänger oder Versender eines Gutes bei der Bahnverwaltung ganz gleich ob gerichtlich oder aussergerichtlich angebrachten Reclamationen unterbrochen. Eine Verschleppung derartiger Angelegenheiten wird also künftighin den Eisenbahnen nicht mehr die Berufung auf Verjährung ermöglichen. Es war darum von diesen ganz klug, wenn sie in ihrem neuesten Uebereinkommen vom 5. Juli d. J. über die Behandlung der Reclamationen in der coulantesten Weise dem Publicum gegenüber pactirt haben.

Von den Fällen, bei welchen die Annahme höherer Gewalt rechtlich ausgeschlossen sein soll, ist besonders bemerkenswerth, dass die Eisenbahnen für alle Unfälle haften, welche durch ihre Angestellten, durch transportirte Gegenstände, durch fehlerhaften Bau oder Betrieb, durch mangelhaften Zustand der Anstalt oder Betriebsmittel, durch Ausserachtlassung der Vorsichtsmassregeln u. dgl. entstanden sind.

In seinen letzten Sätzen statuirt das Gesetz die Aufhebung aller Gesetze, Publicationen und Vereinbarungen, welche mit diesem Gesetze im Widerspruche stehen. Ebenso sind, wie wir bereits oben erwähnt haben, alle Vereinbarungen und Vorbehalte ohne rechtliche Wirkung, welche dazu dienen sollen, das Gesetz zu entkräften, soweit es eben solche Clauseln nicht ausdrücklich zulässt. Damit ist der Bequemlichkeit vieler Güterexpedienten ein gewaltiger Strich durch die Rechnung gemacht; den leitenden Behörden hinwiederum dürfte diese Neuerung nicht ungelegen kommen, sich der lässigen Organe zu entledigen, falls stimulirende Mittel nicht gleich von vorneherein einen günstigen Effect hervorbringen sollten.

Das neue Reglement, welches alsbald publicirt werden wird, ist selbstverständlich nur eine Wiederholung und Ergänzung des Gesetzes. Im Vergleich zu den Gesetzen und Reglementen der anderen Länder sind beide gewiss in mancher Beziehung ein Unicum. M.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 26,20 M., Airolo 20,60 M., Total 46,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 6,70 M.

Bötzbergbahn. Seit Eröffnung der Bötzbergbahn sind Verspätungen jetzt fast die Regel. Es scheint, dass im Fahrplane die Fahrzeit zu kurz angesetzt worden ist.

Localbahnen. Die Fristerstreckungsgesuche für die Leistung des Ausweises über Sicherung des Baucapitals für die Localbahnen Stäfa-Wetzikon u. Ottenbach-Affoltern-Hausen. Auf Antrag des Regierungsrathes wird diese Erstreckung ohne Discussion bis zum 20. August 1877 bewilligt, insofern währenddem die Concession nicht dahinfällt.

Appenzeller-Bahn. Die Eisenbahn Herisau-Urnäsch soll Mitte August bis Waldstatt eröffnet werden. Von da bis Urnäsch stehen die Arbeiten noch zurück.

Linie Vivis-Palézieux. Zur Berathung des Projectes einer Eisenbahn von Vivis zur Verbindung mit der Freiburg-Lausannerbahn bei Palézieux wird demnächst eine Versammlung von Abgeordneten des Bundes, der Cantone und Conzessionsbewerber in Vivis stattfinden.

Linksufrige Zürichseebahn. Am 12. August wurde die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Lachen zum ersten Mal mit der Locomotive befahren.

Vereinigte Schweizerbahnen. Den 15. August ist der neue Bahnhof in Ragatz eröffnet und dem Verkehr übergeben worden. Der einfache, schöne Bau bildet eine neue Zierde des Ortes; auch die innere Ausstattung, die Decoration der Wartsäle, ist, wenn auch nicht sehr prunkend, doch mit Geschmack und Eleganz ausgeführt.

Aargau. Den 14. August haben in Rheinfelden die Bohrungen nach Steinkohlen begonnen und wurden in der ersten Stunde 4 Fuss durch Sandstein gebohrt.

Postwesen. Wie man vernimmt, hat das schweizerische Postdepartement vor Kurzem nach genügenden (?) Experimenten beschlossen, Gasbeleuchtung auf den Bahnpostwagen aller schweizerischen Eisenbahnen einzuführen, und hat gleichzeitig das Gaz-Carburé, System Parody, acceptirt und dem Hause J. B. Parody u. Comp. in Bern die Lieferung der betr. Apparate übertragen. Wir hoffen, dass der Beschluss das Resultat gewissenhafter Untersuchungen und die gewählte Firma ihrer Aufgabe gewachsen sei!

Westschweizerische Eisenbahnfusion. Der Verwaltungsrath der bernischen Jurabahnen hat am 16. d. einstimmig den Fusionsvertrag mit den Westbahnen genehmigt. Die Jurabahn würde sich darnach mit einer Million Franken an dem Anleihen der Westbahn betheiligen. Dieses Anleihen aber soll auf 12 Mill. Fr. vermindert werden, welche einstweilen genügen, und werde im Uebrigen von zwei französischen Bahngesellschaften und dem schweizerischen Bankconsortium gedeckt, da die Unterhandlungen mit den Banken gescheitert sind. Als Sicherheit dafür würde die Westbahn Obligationen im Werthe von 16 Millionen Fr. ausstellen.

Westschweizerische Fusion. Neben dem Project der Fusion mit der Jura-Bernbahn taucht nunmehr plötzlich in viel bestimmterer und verlockenderer Gestalt der frühere Gedanke auf, wonach der Suisse Occidentale die nöthigen 16 Millionen von einer Gruppe Genfer und Pariser Banquiers geleistet, und dafür ein Betrieb auf gemeinsame Kosten, mit gewisser, die Banken bevorzugenden Gewinnvertheilung eintreten würde. Siehe „Genfer Journal" vom 11. Demnach hätte die Actionärversammlung in Lausanne den 26. diess, zwischen Geldanträgen von zwei Seiten her zu wählen!

Unfälle:

Jura-Bern-Bahn. Den 9. August entgleiste der letzte Zug von Neuenburg nach Chauxdefonds beim Logestunnel in Folge Schienenbruchs. Glücklicher Weise war eine dreiviertelstündige Verspätung die einzige Folge dieses Unfalls.

Centralbahn. Den 17. August entgleiste der Centralbahn-Schnellzug Nr. 5, welcher in Bern 1.55 ankommen sollte, bei Schönbühl mit beinahe sämmtlichen Wagen. Die Ursache sei noch unbekannt. Kein Unglücksfall, merkwürdigerweise nicht einmal die geringste Verletzung sei vorgekommen. Die Reisenden wurden von Bern aus abgeholt und kamen etwas vor 4 Uhr an. Die Linie war 24 Stunden lang unterbrochen, da beide Schienengeleise zerstört waren.

Bötzbergbahn. In Folge falscher Weichenstellung entgleiste den 17. August auf der Station Hornussen die Locomotive und der Bahnpostwagen des letzten Personenzuges von Basel nach Brugg. Für die Reisenden war der Unfall glücklicher Weise kaum wahrnehmbar, wie auch die Beschädigungen am Material sich als ganz unbedeutend herausstellen.

Suisse-Occidentale. Auf den Westbahnen entgleiste den 17. August ebenfalls ein Zug bei Roche. Der Unfall hatte glücklicher Weise, da er nur Güterwagen betraf, ebenfalls einzig eine Verspätung — um zwei Stunden — zur Folge.

* * *

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.