

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 9

Artikel: Zum internationalen Eisenbahnfrachtrecht
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3868>

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>

weiterer Besprechung des muthmasslichen Anlasses bis zur Publication des Ergebnisses derselben enthalten.

Um eine Vorstellung von der Gewalt der durch die Catastrophe so plötzlich entfesselten Dampfkraft zu geben, möge hier noch erwähnt werden, dass die im Augenblick vorher auf dem Tender befindlich gewesen 60 Centner Kohlen nebst allem Feuergeräth wie weggeblasen, spurlos vom Tender (mit hüfeisenförmigem Wasserkasten) verschwunden waren; selbst das Blech, womit der Boden benagelt war, soll durch die Strömung des Dampfes losgerissen, aufgerollt und fortgeschleudert sein. Das Losreißen der im Uebrigen ganz unversehrt auf dem Geleise gebliebenen Maschine erklärt sich einfach durch den Rücklauf resp. die plötzliche einseitige Entlastung; es ist ganz dieselbe Erscheinung, wie wenn ein abgefeuertes Geschütz bei Entfernung des Geschosses aus dem Rohr, nach der der Mündung entgegengesetzten Richtung mit Heftigkeit zurückgestossen wird. Durch das plötzliche Verschwinden der hinteren Wand wurde der Dampfdruck für einen Augenblick einseitiger, der nur auf die vordere Stirnwand resp. die Rohrwand der Feuerkiste wirkte und ein plötzliches Vorschiesen der Maschine bewirkte. Der vorliegende traurige Fall, der, trotzdem er verhältnissmässig glücklich verlaufen, dennoch das Glück zweier Familien dauernd störte, dürfte wohl geeignet sein, noch zu manchen eingehenden Reflexionen über die Behandlung der Maschinen sowohl von Seiten der Führer, wie von Seiten der Werkstätte reichlich Anlass zu bieten.

* * *

St.—Zum internationalen Eisenbahnfrachtrecht.

Das schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement beabsichtigt einen Entwurf für ein internationales Eisenbahnfrachtrecht ausarbeiten zu lassen und hat, wie wir vernehmen, Herrn Professor Dr. Fick in Zürich mit der Ausföhrung dieser Arbeit betraut.

Eine sehr wichtige Frage wird dabei sein, ob einem solchen Entwurfe in Beziehung auf die Verpflichtung der Bahnen zur Befolgung einseitiger aussergerichtlicher Verfügungen über das Frachtgut während des Transportes, (d. h. von dem Augenblicke an, wo das Gut von der Abgangsstation abgegangen ist, bis zu dem Augenblicke, wo das Gut selbst oder doch der Frachtbrief an der Endstation dem Adressaten übergeben ist, das System, welches in dem neuen schweizerischen Eisenbahnfrachtgesetze vom 20. März 1875, Art. 16, enthalten ist, zu Grunde zu legen sei, oder nicht.

Es ist dies System des schweizerischen Eisenbahnfrachtgesetzes ein völlig neues, von dem Rechte aller übrigen Staaten Europas principiell verschiedenes; es war dasselbe auch weder in dem Entwurfe des Bundesrathes, noch in demjenigen, welchen der Ständerath gebilligt hatte, enthalten; es ist erst durch die Berathungen des Nationalrathes offenbar in Folge einer Anregung in der Denkschrift der Herren de Seigneux & Christ in das Gesetz aufgenommen worden.

Es erschien Herrn Prof. Dr. Fick in höchstem Grade wünschbar, die Ansichten des Handelsstandes darüber zu vernehmen, ob dieses System wirklich in dem Masse den Interessen des Handelsstandes entspreche, dass man an demselben auch bei der Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransportrechtes festhalten solle, oder ob umgekehrt die wahren Interessen des Handelsstandes durch irgend ein anderes bereits bestehendes oder anderswo in Vorschlag gebrachtes System besser gewahrt werden.

Herr Prof. Dr. Fick hat in Folge dessen den Vorstand der Kaufm. Gesellschaft Zürich ersucht, sich über diese Frage zu äussern und dieser letztere hat die Vorlage des Herrn Fick wiederum dem Vororte des schweiz. Handels- und Industrievereins übermittlelt, damit sich sämmtliche Organe dieses Vereines über diesen Gegenstand vernehmen lassen können.

Die verschiedenen Systeme, welche bei Normirung der Verpflichtung der Bahnen, einseitigen Verfügungen des Absenders oder des Adressaten, ohne eine gerichtliche Entscheidung resp. Verfügung abwarten zu müssen, während des Transportes Folge zu leisten, in Betracht kommen können, hat Herr Fick in folgender Weise charakterisirt:

I.

Das System, welches im deutschen Reiche und in Oesterreich-Ungarn noch gilt und auch in der Schweiz vor dem Transportgesetze vom 20. März 1875 vielfach befolgt wurde:

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die einseitigen Verfügungen des Absenders (Rücksendung des Gutes, Ablieferung an eine andere Person als den ursprünglichen Adressaten) so lange zu befolgen, als das Frachtgut auf der Reise ist und auch nach Ankunft am Bestimmungsorte noch so lange, bis das Gut selbst oder doch der Frachtbrief dem Adressaten zugestellt ist.

Daran wird auch dadurch nichts geändert, dass dem Absender ein Recepisse oder ein Frachtbrief-Duplicat zugestellt und von diesem möglicher Weise dem Adressaten eingehändigt worden war.

Nur dann, wenn der Absender einen Ladeschein, d. h. eine ähnliche Urkunde, wie sie beim Seetransport unter dem Namen Connossement in Uebung ist, erhalten hat, ist nicht der Absender als solcher, sondern nur der jeweilige, formell legitimirte Inhaber des Ladescheins zur Verfügung über die Waare berechtigt, einer Contreordre des Absenders ist daher nur dann Folge zu leisten, wenn er den Ladeschein zurückgibt.

Die Bahnen sind aber nicht verpflichtet, Ladescheine auszustellen und haben sich bis zur Stunde überall geweigert, solche auf Verlangen auszustellen.

II.

Das System, welches in Deutschland und Oesterreich vielfach vom Handelsstande, aber bisher ohne Erfolg, in Vorschlag gebracht wird:

Die Bahnen sollen verpflichtet sein, auf Verlangen des Absenders demselben einen Ladeschein auszustellen.

Im Uebrigen soll alles ganz so gelten, wie in System I.

III.

Das System, welches gegenwärtig in den Ländern französischen Rechtes befolgt wird.

Die Bahnen sind verpflichtet, den Absendern Recepisses auszustellen. Diese Recepisses sollen zwar nicht die gleiche Wirkung haben, wie die Connossements beim Seeverkehre; aber es soll wenigstens der Absender, wenn er das Recepisse einmal aus der Hand gegeben, an den darin benannten Adressaten geschickt hat, nicht mehr einseitig über die Waare während der Reise verfügen können. Es sollen vielmehr die Bahnen auch schon während der Reise den Adressaten, wenn er das Recepisse besitzt, als Eigenthümer der Waare betrachten.

IV.

Ein System, welches in mehreren ältern Entwürfen für ein deutsches Handelsgesetzbuch, namentlich in dem preussischen vom Jahre 1857, empfohlen wird, und nach den Motiven zu dem letzteren im spanischen Handelsgesetzbuche für den gewöhnlichen Frachtverkehr wirklich in Geltung ist:

Die Bahnen sind verpflichtet, dem Absender auf Verlangen Frachtbrief-Duplicate auszustellen, welche im Wesentlichen ganz dieselben Wirkungen haben, wie das Connossement im Seeverkehre. Namentlich können dieselben auf Ordre lauten, und dann ganz so, wie Ladescheine oder Connossements girirt werden, mit der Wirkung, dass die Bahnen während der Reise und nach der Ankunft nur den legitimirten Inhaber des Frachtbrief-Duplicates als Eigenthümer der Waare zu betrachten haben.

Hat der Absender sich weder ein solches Duplicat, noch auch einen Ladeschein geben lassen, so ist er wie bei System I, wenn kein Ladeschein gegeben ist, während der Reise zu einseitigen Dispositionen befugt.

V.

Das System, welches in einer Denkschrift der Herren de Seigneux & Christ an den hohen Bundesrath empfohlen und in das schweiz. Eisenbahnfrachtgesetz vom 20. März 1875, Art. 16 übergegangen ist:

Es soll die Entscheidung der Frage, ob die Bahnen während der Reise und bei Ankunft der Waare am Bestimmungsorte die einseitigen Verfügungen des Absenders oder des Adressaten zu befolgen haben, davon abhängen, ob im Frachtbrief die Bemerkung gemacht ist, dass das Gut auf Gefahr und Rechnung des Absenders reise, oder ob diese Bemerkung fehlt, beziehungsweise eine entgegengesetzte Bemerkung, dass es auf Rechnung und Gefahr des Adressaten reise, gemacht ist.

Wenn die Bemerkung, dass das Gut auf Gefahr und Rechnung des Absenders reise, im Frachtbriefe enthalten ist, so soll im Allgemeinen das System I in Anwendung kommen. Im umgekehrten Fall dagegen, soll von Anfang an der im Frachtbriefe genannte Adressat zu disponiren befugt sein; die Bahnen sind verpflichtet, seine einseitigen Verfügungen zu beachten; die Verfügungen des Absenders dagegen dürfen sie selbst dann nicht ohne richterliche Dazwischenkunft befolgen, wenn auch ein etwa ausgestelltes Recepisse oder Frachtbrief-Duplicat vom Absender zurückgegeben wird.

Auf die Ausstellung von Frachtbrief-Duplicaten und Recepisses wird überhaupt kein Gewicht gelegt.

Jedoch hat das Gesetz vom 20. März 1875, Art. 20 eine Ausnahme von diesen Normen zugelassen, sofern dem Absender ein Inhaber oder Ordre lautender Ladeschein ausgestellt worden ist. Die Bahnen sollen aber durchaus nicht verpflichtet sein, solche Ladescheine auf Verlangen des Absenders auszustellen.