

Schweizerisches Bundesblatt.

XXVII. Jahrgang. II. Nr. 19.

1. Mai 1875.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bundesgesetz

betreffend

den Transport auf Eisenbahnen.

(Vom 20. März 1875.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 29. Mai
1874, nebst Nachtrag vom 29. September 1874,

beschließt:

A. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Jede vom Bund konzedirte Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Personen- und Gütertransport eröffnet ist, ist gehalten, die bei ihr nachgesuchte Beförderung von Personen oder Gütern auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf schweizerischen, sowie ausländischen Bahnen, mit denen sie im Verkehre steht, anzunehmen und auszuführen, soweit die Beförderung nicht dem Geseze über das Postregal zuwider ist.

Dabei wird vorausgesetzt:

- 1) daß der Transport nicht infolge außerordentlicher Ereignisse unmöglich ist;

- 2) daß die Transportmittel nicht infolge einer durch außerordentliche Umstände veranlaßten Geschäftsüberhäufung unzureichend sind;
- 3) daß bezüglich des Personentransportes die Zurückweisung nicht durch die allgemeinen Betriebsvorschriften für den Personentransport geboten ist;
- 4) daß bezüglich des Gütertransportes die Stationen dafür eingerichtet und die Güter nicht an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den vom Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglementen und, im Falle solche fehlen oder dieselben keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der betreffenden Eisenbahnen ungeeignet sind, und daß der Absender in Beziehung auf den Frachtpreis und die sonstigen Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen unterwirft.

In Ansehung der Zeit der Uebernahme und Beförderung darf Niemand ohne einen im öffentlichen Interesse liegenden Grund vor einem Andern begünstigt werden.

Von der Pflicht zur Annahme von Personen und Gütern, beziehungsweise zur Weiterbeförderung derselben auf andere Eisenbahnen können einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen durch den Bundesrath ganz oder theilweise enthoben werden.

Art. 2.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, innerhalb der Schweiz für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr zu errichten und hiebei auf Verlangen des Bundesrathes ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Bundesrathe festzusetzende Vergütung zu bewilligen.

Sie können vom Bundesrathe auch angehalten werden, mit ausländischen Bahnverwaltungen bezüglich Beförderung von Personen und Gütern in direkten Verkehr zu treten und sich dabei durchgehender Transportmittel zu bedienen.

Die Errichtung eines direkten Verkehrs mit ausländischen Eisenbahnen kann nur verlangt werden unter der Voraussetzung, daß diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind.

Art. 3.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes begründen einen Anspruch auf Ersatz des dadurch verursachten Schadens.

Die Eisenbahn haftet sowohl für ihre Angestellten, als auch für andere Personen, deren sie sich bei ihren Transportgeschäften bedient.

B. Beförderung von Personen.

Art. 4.

Ueber die Entschädigungsansprüche bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft der Züge gelten folgende Bestimmungen:

1. Verspätet sich der Abgang des Zuges, für welchen der Reisende sein Billet gelöst hat, um mehr als eine halbe Stunde, so ist der Reisende befugt, Rückzahlung des Fahrpreises gegen Rückgabe des Billets zu verlangen.
2. Reisende mit direkten Billeten, welche in Folge einer Zugverspätung den Anschluß verfehlen, können ohne Nachzahlung die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge verlangen. Die Gesellschaft ist gehalten, ihnen neue Billete in Ersetzung der frühern zu verschaffen, wenn solche für die Fortsetzung der Reise nöthig sind.
3. Reisende, welche in reglementarischer Zeit ihr Billet gelöst haben, aber in Folge verfrühten Abganges des Zuges nicht befördert worden sind, haben ebenfalls Anspruch auf die in Ziff. 1 beziehungsweise 2 festgesetzten Rechte.
4. Reisenden mit direkten Billeten, welche in Folge einer Zugverspätung den Anschluß verfehlen und, die Reise abbrechend, mit dem nächsten Zuge zurückkehren, sowie jedem Reisenden, welcher bei Verspätung um mehr als den fünften Theil der auf seine Reise fallenden fahrplanmäßigen Zeit, mindestens jedoch um mehr als eine Stunde, mit dem nächsten Zuge zurückkehrt, ist freie Rückfahrt in der auf der Hinfahrt benutzten Wagenklasse zu bewilligen und das bezahlte Fahrgeld zu ersetzen.
5. Reisende, welche Inhaber von Retourbilleten sind, können im Falle der in Ziff. 4 vorausgesetzten Verspätung die Rückfahrt mit dem nächsten Zug unter Rückvergütung des gesamten bezahlten Fahrgeldes, oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde die Verlängerung der Billete um einen Tag verlangen.
6. Reisende, welchen in Folge der in Ziff. 1—5 erwähnten Fälle nothwendige Auslagen erwachsen, sind berechtigt, von der Eisenbahn Ersatz derselben verlangen.

In den in Ziff. 2—5 vorgesehenen Fällen sind die mit Billeten dritter Klasse versehenen Reisenden in Wagen zweiter Klasse ohne Supplementstaxe zu befördern, sofern der betreffende Zug keinen Wagen dritter Klasse enthält.

Hat eine andere, als die fehlbare Bahn die in diesem Artikel vorgesehenen Leistungen gemacht, so hat sie das Rückgriffsrecht auf die letztere.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge und können auch für andere außerordentliche Fälle auf motivirtes Ansuchen der Eisenbahnverwaltung durch den Bundesrath aufgehoben werden.

Wenn die Verspätung als Folge höherer Gewalt (Art. 53) nachgewiesen werden kann, so fällt jede Entschädigung für die in Ziff. 4—6 bezeichneten Fälle dahin, mit Ausnahme der in Ziff. 5 vorgesehenen Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillete.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Reklamationen sind bei Verlust des Reklamationsrechtes binnen 24 Stunden geltend zu machen.

Art. 5.

Ist das Nichteinhalten des Fahrtenplanes Folge von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, so ist der dadurch verspätete Reisende berechtigt, von der fehlbaren Eisenbahnverwaltung auch den Ersatz eines weitergehenden Schadens zu verlangen.

Dabei gelten bezüglich der Verjährung die Bestimmungen des Art. 49 gegenwärtigen Gesetzes.

Art. 6.

Die Regelung aller sonstigen auf den Personentransport bezüglichen Verhältnisse erfolgt durch das Betriebsreglement. Dasselbe ordnet insbesondere das von dem Reisenden und der Bahnverwaltung in den Fällen von Art. 4 und 5 zu beobachtende Verfahren, und bestimmt, unter welchen Umständen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehlttem Anschlusse durch besondere Züge zu bewirken ist.

Art. 7.

Das Betriebsreglement bestimmt die Rechte und Pflichten des Reisenden bezüglich des Handgepäcks. Eine Haftpflicht der Eisenbahnen für Beschädigung oder Verlust des ihnen zum Transport nicht abgegebenen Gepäcks findet nur im Falle nachgewiesener Verschuldung oder nach Maßgabe des Gesetzes über Haftpflicht bei Verletzungen und Tödtungen statt.

In diesen Fällen gelten bezüglich der Höhe des Schadenersatzes die im Art. 51 für das Reisegepäck vorgeschriebenen Bestimmungen.

Das Betriebsreglement regelt die Befugnisse der Eisenbahnen, über nicht abgefordertes Gepäck als herrenloses Gut zu verfügen, und das dabei zu beobachtende Verfahren.

C. Beförderung von Gütern.

I.

Von der Eingehung des Frachtkontraktes.

Art. 8.

Mit dem Gute hat der Absender der Bahnverwaltung einen Frachtbrief (Art. 9) einzuhändigen, welcher für alle gegenseitigen Rechte und Pflichten Beweis bildet.

Für den Lokalverkehr bleiben reglementarische Bestimmungen vorbehalten, wonach Güter auch ohne Frachtbrief, beziehungsweise mit unvollständigem Frachtbrief, aufgegeben werden können.

Art. 9.

Der Frachtbrief muß enthalten:

- 1) Ort und Tag der Ausstellung;
- 2) die Bezeichnung der annehmenden Bahnverwaltung;
- 3) die Bezeichnung der Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart und Inhalt unter Angabe des **Bruttogewichtes**, sofern sie nicht zu solchen Kategorien gehören, welche nach den vom Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglementen nicht nach dem Gewichte angenommen werden;
- 4) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei; sowie ob es auf Rechnung und Gefahr des Empfängers oder des Versenders reise;
- 5) die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens;
- 6) die genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungs-ortes, oder daß das Frachtstück an einem bestimmten Orte (Station restante) zur Verfügung des Absenders beziehungsweise des Inhabers eines Ladescheines bereit gehalten werden solle;

- 7) die Aufführung der nach Art. 13 erforderlichen Begleitpapiere.
- 8) Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe der Transportweg anzugeben.

Ist dies nicht geschehen, so wählt die Versandt-Expedition denjenigen Weg, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint.

- 9) Handelt es sich um den Transport von Gegenständen, bei welchen nach den gehörig publizirten Tarifen der Frachtpreis nach dem Werthe berechnet wird, so ist der Werth im Frachtbriefe anzugeben.
- 10) Haben die vertragschließenden Parteien besondere Abreden getroffen, so sind auch diese in den Frachtbrief aufzunehmen.

Allfällig weitere Bestimmungen über den Inhalt des Frachtbriefes werden durch das Betriebsreglement festgestellt.

Art. 10.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus mangelnden, unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes im Frachtbriefe kann die Bahnverwaltung die verkürzte Fracht nachfordern. Im Wiederholungsfalle hat auf erhobene Klage der Richter überdieß noch eine Buße von wenigstens dem Doppelten der verkürzten Fracht auszufallen.

Art. 11.

Der Frachtvertrag gilt als geschlossen, sobald das Frachtgut mit dem Frachtbrief von der Eisenbahn übernommen ist.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Empfang des aufgegebenen Frachtgutes auf Verlangen des Absenders auf einem ihr mit dem Frachtbriefe einzuhändigenden Duplikate dieses letztern zu bescheinigen.

Art. 12.

Hat eine Verwaltung einen Verpflichtungsschein (Ladeschein, Konnossement) ausgestellt und davon im Frachtbrief Erwähnung gethan, so ist die Bahnverwaltung gehalten, die Waare nur an den formell legitimirten Inhaber des Ladescheines auszuliefern.

Art. 13.

Unterliegen Frachtgüter vor ihrer Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung oder polizeilichen Prüfung, so ist in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarungen die Bahnverwaltung verpflichtet, die erforderlichen Manipulationen auf Kosten des Absenders beziehungsweise Empfängers gegen eine reglementarisch festzustellende Vergütung vorzunehmen.

Der Absender hat die Bahnverwaltung in den Besiz der hiezu erforderlichen Begleitpapiere (Zolldeklarationen, Ursprungszeugnisse, Gesundheitsscheine u. s. w.) zu setzen.

Er ist für deren Richtigkeit und vorschriftmäßige Abfassung der Bahnverwaltung verantwortlich und hat für Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder gänzlichen Mangels solcher Begleitpapiere treffen, unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen einzustehen.

Die Bahnverwaltung hat die Verpflichtung, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Nothwendigkeit und Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzutheilen, und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrthümer in Beziehung auf die Nothwendigkeit oder Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen. Die aus Nichterfüllung dieser Verpflichtung entspringenden Strafen oder Schäden hat die Bahnverwaltung an sich selbst zu tragen, beziehungsweise dem Absender zu ersetzen.

Art. 14.

Soweit die Natur des Frachtgutes und die Art des Transportmittels eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Versender ob.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender einzustehen und jeden daraus entstehenden Schaden an sich selbst zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen.

Für die Folgen von Mängeln der Verpackung, welche schon bei der Absendung hätten bemerkt werden können, hat dagegen der Absender nur dann einzustehen, wenn die Transportanstalt einen diesbezüglichen Vorbehalt in den Frachtbrief aufgenommen und den Absender oder dessen Beauftragten davon in Kenntniß gesetzt hat oder dem Absender ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Der Vorbehalt über Mängel der Verpackung wird nur berücksichtigt, wenn dabei die betreffenden Mängel speziell bezeichnet sind.

II.

Von den Rechten und Pflichten bei Vollziehung des Frachtkontraktes.

Art. 15.

So lange das Frachtgut noch nicht abgesendet ist, hat der Absender das Recht, dasselbe zurückzunehmen, insofern es ohne Störung des regelmäßigen Abganges der Züge geschehen kann.

Macht er von diesem Rechte Gebrauch, so hat er die Bahnverwaltung für die Aufbewahrung des Gutes und für die Nachtheile, welche ihr durch seinen einseitigen Rücktritt erwachsen, zu entschädigen, sofern der Rücktritt nicht etwa durch Verzögerung der Versendung veranlaßt worden ist.

Art. 16.

Nach Absendung des Gutes ist der Absender nur dann berechtigt, wegen Rückgabe des Gutes oder wegen Auslieferung an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, oder an einen andern Ort Anweisungen zu ertheilen, wenn im Frachtbrief gesagt ist, daß das Gut auf Rechnung und Gefahr des Versenders reise.

Zur Berücksichtigung solcher Anweisungen, die schriftlich zu ertheilen sind, ist die Bahnverwaltung nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Aufgabestelle zugehen.

Die Berechtigung des Absenders zu solchen Anweisungen besteht nur so lange, bis entweder 1) die Bahnverwaltung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem Empfänger den Frachtbrief übergeben hat, oder 2) die Anzeige von der Ankunft des Gutes zum Zwecke der Abholung desselben an den Empfänger abgegangen ist.

Für die aus solchen späteren Anweisungen des Absenders, beziehungsweise des Empfängers entstehenden nachtheiligen Folgen (Kosten, Schäden, Verspätungen) hat der Absender, beziehungsweise Empfänger, der Bahnverwaltung einzustehen.

Die zwischen dem Absender und Empfänger bestehenden Rechtsverhältnisse werden durch diese Bestimmungen nicht berührt.

Art. 17.

Die Zeit, innerhalb welcher der Transport des Frachtgutes bewirkt werden muß — Lieferfrist — und die Berechnung dieser Zeit normirt das Betriebsreglement.

Art. 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Transports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender, beziehungsweise Empfänger, die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten; er kann vielmehr von dem Vertrag zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Bezug auf den bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Art. 19.

In Ermangelung abweichender Bestimmungen im Frachtbriefe oder späterer Anweisungen des Absenders (vgl. Art. 16), hat die Bahnverwaltung längstens 24 Stunden nach Ankunft des Frachtgutes an der Endstation, auch wenn die vertragmäßige Lieferzeit noch nicht abgelaufen sein sollte, dem Adressaten den Frachtbrief zuzustellen, oder doch eine schriftliche Anzeige (Avisbrief) an denselben durch übliche Gelegenheit abzusenden und ihm sodann ohne weitem Verzug die Güter nebst dem Frachtbriefe gegen Zahlung des Frachtlohnes und der übrigen auf den Gütern etwa haftenden Auslagen auszuliefern.

Handelt es sich um Güter, bei welchen möglichste Beschleunigung der Ablieferung speziell vorbehalten ist (Eilfracht, grande vitesse), so muß die Zustellung der Frachtbriefe, beziehungsweise die Absendung der Avisbriefe längstens binnen 4 Stunden nach erfolgter Ankunft (bei den später als 5 Uhr Abends ankommenden Gütern längstens bis 9 Uhr folgenden Morgens) erfolgen.

Wenn keinerlei Bestimmungen im Frachtbriefe oder spätere Anweisungen des Absenders im Wege stehen, so kann der bezeichnete Empfänger nach Ankunft der Güter an der Endstation, auch ohne eine Anzeige der Bahnverwaltung abzuwarten, die Vorzeigung des Frachtbriefes und, gegen Erfüllung der ihm laut Frachtvertrag obliegenden Verbindlichkeiten, auch die Herausgabe des Frachtbriefes und der Güter verlangen.

Art. 20.

Ist dem Absender ein an Inhaber oder Ordre lautender Verpflichtungsschein ausgestellt und davon im Frachtbrief Vormerkung genommen worden (vgl. Art. 12), so können die dem Absender, beziehungsweise Empfänger, in den Artikeln 15, 16 und Absatz 3 des Art. 19 eingeräumten Befugnisse nur ausgeübt werden, wenn der Verpflichtungsschein zurückgegeben oder von der zuständigen Behörde für kraftlos erklärt wird.

Art. 21.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, dem Empfänger zur Abholung des Gutes unentgeltlich die nöthige Frist zu gewähren, deren Dauer das Reglement bestimmen wird, sowie auf Verlangen die Güter vor deren Ablieferung gegen eine durch das Reglement festzusetzende Gebühr abzuwägen und das Gewichtsergebniß im Frachtbriefe oder auf einem besondern Scheine zu notiren.

Art. 22.

Wenn das Frachtgut nicht angenommen wird, beziehungsweise bei Nichtzahlung der auf dem Frachtgute haftenden Forderungen oder wenn der Empfänger nicht ermittelt werden kann, so hat die Bahnverwaltung den Absender hiervon zu benachrichtigen und in zwischen das Frachtgut entweder bei sich selbst oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des Absenders niederzulegen.

Güter, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder deren vermuthlicher Werth die darauf haftenden Kosten nicht deckt, müssen, ohne Verzug, — und Güter, über welche weder der Versender noch der Empfänger inner 30 Tagen verfügt hat, können zu Gunsten wessen Rechens verkauft werden. Insoweit möglich sind die Betheiligten von der Anordnung des Verkaufs zu benachrichtigen.

Der Verkauf kann in den erstgenannten zwei Fällen, sofern weder vom Empfänger noch vom Absender oder einem Stellvertreter desselben ein amtliches Verfahren beantragt wird (vgl. Art. 48), außeramtlich vorgenommen werden.

In letzterem Falle ist von dem betreffenden Angestellten der Bahnverwaltung ein Unbetheiligter zuzuziehen und für ortsübliche Bekanntmachung (Börsenanschlag, Ausruf u. s. w.) zu sorgen.

Der Verkauf ist sodann in einem von diesen beiden Personen zu unterzeichnenden Protokolle zu konstatiren, von welchem dem Absender Abschrift zu ertheilen ist.

Die Bahnverwaltung hat bei Ausübung aller in diesem Artikel ihr eingeräumten Befugnisse die vermuthlichen Interessen des Eigentümers bestmöglich zu wahren, und kann für nachweisbare Fahrlässigkeit auf Schadenersatz belangt werden.

Art. 23.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der durch das Betriebsreglement oder in Gemäßheit desselben festgesetzten Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders bzw. des Empfängers oder höhere Gewalt als Ursache der verspäteten Lieferung nachweisen kann.

Als Schadenersatz kann der Erlaß der Hälfte der auf dem Gebiete der schweizerischen Bahnverwaltungen erlaufenen Fracht und, wenn die Lieferung erst nach Verlauf der doppelten Frist erfolgen sollte, der Erlaß dieser ganzen Fracht verlangt werden.

Es bleibt übrigens dem Versender, bzw. Empfänger der Waare vorbehalten, statt der Inanspruchnahme dieses Frachtnachlasses den Ersatz eines nachweisbaren höhern Schadens, jedoch in keinem Falle mehr als für gänzlichen Verlust zu bezahlen ist, zu verlangen.

Art. 24.

Wenn ein zum Transporte übernommenes Frachtstück länger als 30 Tage nach Ablauf der Lieferzeit ausgeblieben, oder gänzlich zu Grunde gegangen ist, und die Bahnverwaltung nicht beweisen kann, daß dies Folge eines Verschuldens (Art. 13 und 14) oder einer Anweisung des Absenders, beziehungsweise des Empfängers (Art. 15 und 16), oder der natürlichen Beschaffenheit des Gutes, oder einer höhern Gewalt sei, so hat sie den Schaden nach Maßgabe der Artikel 25 und 26 zu ersetzen.

Art. 25.

Wenn keine Werthdeklaration stattgefunden hat, so kann als Schadenersatz für das verlorene oder zu Grunde gegangene Gut der Betrag gefordert werden, der sich nach dem Handelswerth ergibt, welcher zur Zeit und an dem Ort, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen, bestanden hat, jedoch nicht mehr als Fr. 1500 vom Zentner.

Von diesem Betrage, welcher vom Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, mit 6 % zu verzinsen ist, kann die Bahn-

verwaltung alle durch den Verlust des Gutes ersparten Zölle und sonstige Unkosten, sowie die auf Grund des Frachtkontraktes noch zu bezahlenden Transportkosten für die ganze Strecke bis zum Bestimmungsorte in Abzug bringen.

Uebersteigen die rückständigen Transportkosten den an den Geschädigten zu bezahlenden Betrag, so kann der Schadenersatzberechtigte auf Grund des Frachtkontraktes nicht zur Auszahlung des Ueberschusses angehalten werden.

Art. 26.

Wenn eine Werthdeklaration stattgefunden hat, so ist als Schadenersatz der deklarierte Werth nebst 6 % Zinsen seit dem Tage, wo die Ablieferung hätte erfolgen müssen, ohne Abzug der Zölle und der ersparten, beziehungsweise noch rückständigen Transportkosten (Art. 25, Satz 2) zu bezahlen.

Eine Reduktion dieses Betrages kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn sie nachweist, daß derselbe sich höher herausstellen würde, als bei Anwendung der Grundsätze des Art. 25, und überdieß nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Werthangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist.

Art. 27.

Ein höherer Schadenersatz, als nach den Bestimmungen der Art. 25 und 26 zu leisten ist, kann gefordert werden, wenn das Abhanden kommen, beziehungsweise der Untergang des Frachtstückes, als Folge einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit der Bahnverwaltung (Art. 3) nachgewiesen wird.

Art. 28.

Durch die Annahme der Entschädigungssumme seitens des Entschädigungsberechtigten gehen dessen Schadenersatzansprüche gegen Dritte von selbst auf die Bahnverwaltung über, jedoch nur insoweit, als sie die bezahlte Entschädigungssumme nicht übersteigen.

Art. 29.

Wenn für ein nicht angekommenes oder als abhanden gekommen oder als verloren betrachtetes Frachtstück Schadenersatz geleistet ist, so kann der Entschädigungsberechtigte bei Empfangnahme der Entschädigung den Vorbehalt machen, daß ihm, falls das betreffende

Frachtstück sich wieder finden sollte, hievon Anzeige zu machen sei. Ueber einen solchen Vorbehalt ist auf Verlangen schriftliche Bescheinigung zu ertheilen.

Wird das Gut wieder aufgefunden, so kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht gegen Rückerstattung des als Gegenwerth des Frachtstückes erhaltenen Entschädigungsbetrages verlangen, daß ihm dasselbe von dem Orte, wo es gefunden wurde, bis zum ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Art. 30.

Wenn ein übernommenes Frachtstück beschädigt worden oder nur theilweise abhanden gekommen oder theilweise zu Grunde gegangen ist, so sind über die Voraussetzungen der Schadenersatzforderung und die Berechnung des Schadens die Bestimmungen der Art. 25—27 analog anzuwenden.

Art. 31.

Ist in dem Frachtbriefe eine Bemerkung über die Aufgabe des Frachtgutes in beschädigtem Zustande nicht enthalten, oder erst nach Uebnahme des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes ohne Zuziehung des Absenders oder seines Beauftragten einseitig von der Bahnverwaltung beigefügt worden, so ist bei jeder nachher konstatirten Beschädigung zu vermuthen, daß sie erst nach Uebnahme des Gutes entstanden sei.

Ergibt sich bei Nachmessung, Nachwägung oder Nachzählung während des Transportes oder nach Beendigung desselben eine geringere als im Frachtbriefe angegebene Quantität, so ist zu vermuthen, daß das im Frachtbriefe angegebene größere Quantum übergeben sei und die Minderung erst auf dem Transporte stattgefunden habe.

Findet sich eine Bemerkung über Aufgabe des Gutes in beschädigtem Zustande zwar auf dem Frachtbriefe, aber nicht auf dem Frachtbrief-Duplikate (Art. 11), oder findet sich auf dem Frachtbriefe eine geringere Quantitätsangabe als im Duplikate (Art. 11), so ist zu vermuthen, daß die fragliche Bemerkung erst nach Uebergabe des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes einseitig hinzugefügt worden, beziehungsweise, daß die höhere Quantitätsangabe im Frachtbriefduplikat die richtige sei.

Wenn der Verschluß und die Verpackung des Frachtstückes bei der Aushändigung äußerlich unverletzt und zugleich das Gewicht

mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden wird, so ist zu vermuthen, daß das, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalte fehlt, schon bei der Aufgabe gefehlt habe.

Art. 32.

Den Bahnverwaltungen ist gestattet, durch bundesrätlich genehmigte Reglemente ihre Verantwortlichkeit für Frachtgüter in folgenden Fällen zu beschränken:

1. Für Gewichtsmängel kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaften der Güter oder der Witterungsverhältnisse gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden seien.

Der Prozentsatz, welcher durch das Reglement festzusetzen ist, soll für die ganze in Gemäßheit des ursprünglichen Frachtbriefes durchlaufene Streke nur einmal und für jedes einzelne Frachtstück (Collo, Faß u. s. w.), sofern das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe bezeichnet oder sonst zu ermitteln ist, besonders berechnet werden.

Bei Prüfung der obwaltenden Umstände hat der Richter vorzugsweise die Größe der durchlaufenen Streke, die besondere Beschaffenheit des Gutes und die Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen.

2. Bei notorisch gefährlichen, äzenden oder leicht entzündlichen oder explodirenden Gegenständen kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge ihrer gefährlichen Eigenschaften gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien.
3. Bei Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach dem innern Verderben oder dem Rost unterworfen sind, kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß Gährung beziehungsweise Fäulnis, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaft dieser Gegenstände oder der Witterungsverhältnisse gewesen sein kann, auch wirklich auf diese Weise entstanden sei.
4. Bei leicht zerbrechlichen Gegenständen kann, insofern nicht ein höherer als der tarifmäßige Frachtsatz bezahlt worden ist, die Vermuthung ausbedungen werden, daß Brüche dieser Gegenstände, welche unter den obwaltenden Umständen bei ganz

normalem Transporte die natürliche Folge ihrer Zerbrechlichkeit gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien.

5. Wenn Gegenstände im Einverständnisse mit dem Absender gegen erhebliche Ermäßigung der Frachtsätze in offenen Wagen (unbedeckten, ohne Blachen) transportirt werden, so kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der mangelnden Bedekung gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden und somit durch die eigene Anordnung des Absenders herbeigeführt seien.
6. Gegen erhebliche Ermäßigung der Frachtsätze kann bedungen werden, daß der Absender beziehungsweise Empfänger das Auf- und Abladen der Güter selbst besorge, mit der Wirkung, daß bei Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die Folge ungehöriger Besorgung des Auf- oder Abladens gewesen sein können, vermuthet werde, sie seien wirklich in dieser Weise vom Absender beziehungsweise Empfänger selbst verschuldet worden.
7. Bei Transporten, für welche das Reglement eine besondere Begleitung vorschreibt, kann die Vermuthung ausbedungen werden, daß Verluste und Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen aus der Unterlassung der Begleitung oder aus mangelhaftem Verhalten des Begleiters hervorgegangen sein können, wirklich in dieser Weise durch den Absender beziehungsweise seinen Stellvertreter verschuldet seien.

Diese unter Ziffer 4, 5 und 6 gestatteten Vermuthungen dürfen nicht geltend gemacht werden, um das gänzliche Abhandenkommen des Gutes oder die Verminderung der Stückzahl oder des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes zu rechtfertigen. Die Rechtfertigung von Gewichtsdefekten im Sinne der Ziffer 1 bleibt vorbehalten.

Die sämtlichen unter 1 — 7 gestatteten Vermuthungen können nicht geltend gemacht werden, wenn eine Versäumniß der Lieferzeit vorliegt und unter den obwaltenden Umständen der betreffende Schaden ganz oder doch theilweise auch Folge der Verspätung gewesen sein kann.

Art. 33.

Gegen die Vermuthungen der Artikel 31 und 32 ist der Gegenbeweis zulässig.

Art. 34.

Zur Anstellung der Klagen wegen Verspätung, Nichtankunft, Zerstörung, Minderung oder Beschädigung ist sowohl der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger, als der Absender nach folgenden Bedingungen berechtigt:

- a. Wenn im Frachtbriefe gesagt ist, daß die Waare auf Rechnung und Gefahr des Versenders reise, so ist der Empfänger nur dann zur Klage berechtigt, wenn er auf Verlangen genügende Kautions dafür leistet, daß auch der Absender das Urtheil, bzw. dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.
- b. Ist aber im Frachtbriefe eine solche Bestimmung nicht enthalten, so steht dem Versender ein Klagrecht nur dann zu, wenn er Kautions leistet, daß auch der Empfänger das Urtheil, bzw. dessen Vollziehung gegen sich gelten lassen müsse.

III.

Zusammenwirken mehrerer Bahnverwaltungen bei einem Frachtvertrage.

Art. 35.

Wenn das Frachtgut in Gemäßheit des im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsortes von mehreren den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Bahnverwaltungen successiv befördert werden soll, so kann die Bahnverwaltung, welche das Frachtgut mit einem solchen Frachtbriefe angenommen hat, für alle Unfälle oder Fehler, welche auf einer folgenden Anstalt bis zur Ablieferung an den Empfänger vorgekommen sind, ganz so nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 23—34) in Anspruch genommen werden, als ob sie selbst den Transport bis zur Endstation ausgeführt hätte.

Diese Verantwortlichkeit trifft die annehmende Bahnverwaltung auch dann, wenn sie selbst oder eine der nachfolgenden Anstalten mit oder ohne Zustimmung des Absenders das Gut unter Ausstellung eines neuen Frachtbriefes zur Beförderung an den ursprünglichen Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort weiter gegeben hat; sie ist jedoch aufgehoben, wenn die Ausstellung eines neuen Frachtbriefes durch den Versender oder einen Beauftragten desselben erfolgt.

Dagegen hat sie, wenn der Unfall oder Fehler nicht auf ihrer Streke vorgekommen ist, den Rükgriff gegen die zunächst auf sie folgende Anstalt, und diese wieder gegen die nächst folgende, und so fort bis zu derjenigen Bahnverwaltung, auf deren Streke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist.

Dieselbe Verantwortlichkeit trifft die annchmende Bahnverwaltung auch dann, wenn das Frachtgut, um es an den vorgeschriebenen Bestimmungsort zu befördern, anderen, nicht unter diesem Geseze stehenden auswärtigen Bahnverwaltungen übergeben werden mußte.

Diese Haftbarkeit wird jedoch aufgehoben, beziehungsweise auf denjenigen Betrag beschränkt, für welchen die auswärtige den Schaden verursachende Anstalt nach dem für sie maßgebenden Geseze einzustehen hätte, sofern die annehmende Anstalt folgenden zweifachen Beweis leistet:

1. daß der Unfall oder Fehler erst nach der Uebergabe an eine nicht unter diesem Geseze stehende auswärtige Anstalt vorgekommen ist;
2. daß nach den einschlagenden Gesezen und verbindlichen Reglementen keine Schadloshaltung, oder eine geringere, als nach den Art. 23—34 zu leisten ist, wegen des vorgekommenen Fehlers oder Unfalls verlangt werden kann.

Art. 36.

Wenn ein Frachtgut, das in Gemäßheit des im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsortes successiv von mehreren den Bestimmungen dieses Gesezes unterworfenen Bahnverwaltungen befördert wurde, in den Besiz derjenigen gelangt ist, welche nach dem ursprünglichen Frachtbriefe die Ablieferung zu bewirken hatte, so kann diese auch für alle Unfälle oder Fehler, welche vorher vorgekommen sind, nach den Bestimmungen dieses Gesezes (Art. 23—34) in Anspruch genommen werden, ganz so, als ob sie selbst den Transport von Anfang bis zu Ende ausgeführt hätte.

Von dieser Verantwortlichkeit wird sie auch dann nicht frei, wenn die Waare auf Grundlage eines neuen oder eines nachträglich veränderten Frachtbriefes weiter gesendet worden war, ohne daß dies vom Absender im Frachtbriefe selbst oder nachträglich (Art. 16) vorgeschrieben oder verschuldet ist.

Dagegen hat sie den Rükgriff gegen die ihr unmittelbar vorangehende Bahnverwaltung und so fort bis zu derjenigen, auf deren Streke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist, oder welche durch

eigenes Verschulden (z. B. Abhandenbringen des ursprünglichen Frachtbriefes, Ausstellung eines Reverses etc.) sich ihres weiteren Rückgriffes verlustig gemacht hat.

Handelt es sich hingegen um Güter, welche von auswärtigen Bahnverwaltungen, mit denen die schweizerischen Bahnverwaltungen im Verkehre stehen, an eine unter diesem Geseze stehende Bahnverwaltung zur Ablieferung gelangt sind, so kann diese sich der Verantwortlichkeit ganz oder theilweise entschlagen, wenn sie folgenden zweifachen Beweis erbringen kann:

1. daß der fragliche Fehler oder Unfall schon vor der Uebernahme des Frachtgutes aus der Hand einer nicht unter diesem Geseze stehenden auswärtigen Bahnverwaltung vorgekommen ist, und
2. daß ein solcher Rückgriff nach den einschlagenden Gesezen und verbindlichen Reglementen ganz oder theilweise ausgeschlossen ist.

Art. 37.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn noch an einer der sich im Verkehr an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Orte der Ablieferung, sondern nur bis zum Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Speditors ein, sofern nicht die Eisenbahn selbst Transporteinrichtungen getroffen hat, in welchem Falle sie auch für den Transport dorthin als Frachtführer haftet.

Art. 38.

In den in den Art. 35 und 36 erwähnten Fällen steht es dem klagberechtigten Empfänger, beziehungsweise Absender, sowie der rückgriffnehmenden Bahnverwaltung frei, sich auch direkt an diejenige Bahnverwaltung (Frachtführer, Speditor) zu halten, auf deren Streke der fragliche Unfall oder Fehler vorgekommen ist.

Durch ein die Klage abweisendes Urtheil zu Gunsten der in erster Linie belangten annehmenden oder abliefernden Bahnverwaltung, beziehungsweise des nächsten Regreßpflichtigen, wird einem solchen Klagrechte in keiner Weise vorgegriffen (präjudizirt).

Eben so wenig präjudizirt ein freisprechendes Urtheil zu Gunsten einer Zwischenbahn dem Klagerechte gegen die annehmende oder abliefernde Bahn.

Art. 39.

Ist ein Rückgriff im Sinne von Satz 3 des Art. 35 beziehungsweise Satz 3 des Art. 36 nicht möglich, weil die Umstände von der Art sind, daß überhaupt nicht ermittelt werden kann, auf welcher Strecke der Unfall oder Fehler vorgekommen ist, so ist die Entschädigungssumme unter allen zusammenwirkenden Bahnverwaltungen, nach Verhältniß der Größe der Strecken umzulegen, auf welchen der Unfall oder Fehler überhaupt vorgekommen sein kann.

Spezielle Vereinbarungen oder Uebungen, durch welche dieses Verhältniß unter den zusammenwirkenden Anstalten in anderer Weise normirt wird, bleiben vorbehalten.

IV.

Vom Retentions- und Pfandrechte.

Art. 40.

Die Bahnverwaltung hat für alle ihre Forderungen aus dem Frachtverhältnisse, insbesondere auch für die zum Zwecke der Ausführung des Transportes geleisteten Vorschüsse ein Retentions- und Pfandrecht am betreffenden Frachtgute.

Das Pfandrecht besteht, so lange das Gut zurückbehalten oder deponirt ist.

Art. 41.

Ist das Gut von mehreren Bahnverwaltungen oder anderen Frachtführern befördert worden oder durch die Hände von Speditoren oder Kommissionären gegangen, so hat die abliefernde Bahnverwaltung auch die Retentions- und Pfandrechte solcher Vormänner geltend zu machen, wenn sie sich aus dem Frachtbriefe oder anderen ihr übergebenen Papieren oder speziellen Anweisungen ergeben.

Solche Retentions- und Pfandrechte der Vormänner dauern so lange fort, als das der abliefernden Bahnverwaltung.

Art. 42.

Unter mehreren Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport selbst entstanden sind, geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese haben sämmtlich den Vorrang vor den Pfandrechten für Vorschüsse der Kommissionäre oder Spediteure; unter diesen geht umgekehrt das frühere dem späteren vor.

Art. 43.

Wenn die abliefernde Bahnverwaltung das Frachtgut ohne Bezahlung abgeliefert, so wird sie, sowie die vorhergehenden Frachtführer, Spediteure oder Kommissionäre, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig.

Ihre Ansprüche gegen den Empfänger des Gutes werden dadurch nicht berührt.

Art. 44.

Glaubt der Empfänger, die angeblich auf dem Frachtgute haftenden Forderungen ganz oder theilweise beanstanden zu können, so kann ihm die Ablieferung nicht vorenthalten werden, sofern er den streitigen Betrag auf Gefahr und Kosten des Unrecht habenden Theiles amtlich deponirt. Der deponirte Betrag tritt in Beziehung auf das Retentions- und Pfandrecht an die Stelle des Frachtgutes.

V.

Dauer und Geltendmachung der Reklamationen.

Art. 45.

Sind die nach Angabe der abliefernden Bahnverwaltung auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt, und die Frachtstücke von dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ohne ausdrücklichen Vorbehalt in Besiz genommen worden, so sind damit alle Reklamationen aus dem Frachtverhältnisse gegen die abliefernde Bahnverwaltung und ihre Vormänner bis und mit zu demjenigen, welcher den Frachtkontrakt mit dem Absender abgeschlossen hatte, erloschen.

Ausgenommen sind nur:

1. die Reklamationen wegen Verspätung, sofern sie innerhalb acht Tagen nachträglich geltend gemacht werden.
2. Die Ansprüche wegen Mängel — Verlust am Gute oder Beschädigung — welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, sofern die Entdeckung, sobald es nach dem ordnungsmäßigen Geschäftsgange möglich war, erfolgt und ohne Verzug nach der Entdeckung, jedenfalls aber noch vor Ablauf von 30 Tagen seit der Ablieferung, entweder Anzeige davon an die abliefernde Bahnverwaltung gemacht, oder die Feststellung bei einer dazu kompetenten Behörde nachgesucht worden ist. Seitens des Empfängers ist der Beweis zu führen, daß der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihn entstanden ist.
3. Reklamationen, welche auf den Beweis einer Arglist oder groben Fahrlässigkeit oder unter dem Gesichtspunkte einer grundlosen, rechtswidrigen Bereicherung mit dem Schaden der Reklamanten, oder endlich unter dem der Rückforderung einer aus entschuldbarem Irrthume bezahlten Nichtschuld begründet werden wollen.

Art. 46.

Sind die nach Angabe der abliefernden Bahnverwaltung auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und sowohl die Frachtstücke als auch der Frachtbrief ohne Vorbehalt an den Empfänger aushingegen worden, so sind weitere Ansprüche der abliefernden Bahnverwaltung und ihrer Vormänner gegen den Empfänger aus dem Frachtverhältnisse ausgeschlossen. Vorbehalten sind jedoch auch hier die unter Ziff. 3 des Art. 45 angeführten Ausnahmen.

Art. 47.

Wenn eine Reklamation wegen Verlustes oder Beschädigung gemacht oder auch nur vorbehalten worden ist, sowie in allen Fällen, wo über den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger die Befugniß, von der am Orte der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des Unrecht habenden Theiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen.

Art. 48.

In allen Streitfällen kann die am Orte der gelegenen Sache zuständige Behörde auf Gesuch eines der beiden Theile verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des Unrecht habenden Theiles niedergelegt, und daß es (nöthigenfalls nach Konstatirung des Zustandes) ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen darauf haftenden Forderungen verkauft werde. So lange der Verkauf nicht vollzogen ist, kann er durch Bezahlung, beziehungsweise Deposition aller angeblich auf dem Gute haftenden Forderungen (vgl. Art. 44) abgewendet werden.

Art. 49.

Die Klagen gegen die unter dieses Gesez fallenden Bahnverwaltungen wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder Verspätung verjähren in einem Jahre, und zwar beginnt die Verjährung im Falle der Beschädigung bzw. Verminderung, an dem Tage, wo die Ablieferung stattgefunden hat; im Falle des gänzlichen Verlustes oder der Verspätung an dem Tage, wo die in Art. 24 erwähnte Frist von 30 Tagen abgelaufen ist.

Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation, sowohl des Absenders als des Empfängers, unterbrochen, in der Meinung, daß, so lange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden könne.

Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung und werden zugleich die der Bahnverwaltung anvertrauten Beweismittel (z. B. Frachtbriefe, Verbalprozesse) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt vom Empfange derselben eine neue einjährige Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Die Einreden (Compensationsansprüche) wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nicht, sofern der Geschädigte in den im Artikel 45 vorgesehenen Fällen rechtzeitig oder doch spätestens binnen Jahresfrist reklamirt hat.

Die in Art. 45, Ziff. 3 erwähnten Reklamationen unterliegen einer Verjährungsfrist von fünf Jahren.

VI.

Von einigen besonderen Transportverhältnissen.

Art. 50.

Von den vorstehenden Bestimmungen wird nicht berührt die Vermietung oder Einräumung von Transportmitteln zum Zwecke der Beförderung von Gütern unter eigener Direktion, beziehungsweise Verantwortlichkeit des Versenders.

Für diese Transportverhältnisse bleibt, so lange kein einheitliches Verkehrs- oder Transportreglement im Sinne von Art. 36 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen u. s. w. vom 23. Dezember 1872 etwas Anderes verfügt, das bisherige Recht, immerhin unter Anwendung von Art. 3 dieses Gesetzes, sowie des Gesetzes über Tödtungen und Verletzungen beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen etc., in Geltung.

Art. 51.

Für Reisegepäckstücke und Utensilien, welche nicht unter der persönlichen Obhut des Reisenden verbleiben, sondern der Bahnverwaltung zur Verwahrung oder zu dem Zwecke übergeben werden, um gleichzeitig mit dem Reisenden an den Bestimmungsort abzugehen, kommen die vorstehenden Bestimmungen über den Frachtvertrag Art. 13—49 auch dann zur Anwendung, wenn sie nach der bestehenden Uebung oder den gültigen Reglementen ohne besondere Frachtberechnung aufgenommen werden, jedoch mit folgenden Modifikationen:

1. Der Reisende kann, ohne die im Art. 24 vorgeschriebene Frist abzuwarten, verlangen, daß ihm für die bei Ankunft am Bestimmungsorte sich nicht vorfindenden Gepäckstücke eine Normalentschädigung von je Fr. 15 per Kilogramm sofort bezahlt werde, insofern das Gepäck nicht an einer Zollstätte zurückgehalten worden ist.
2. Hat ein Reisender vor Beendigung seiner Reise diesen Normalsatz gefordert, beziehungsweise angenommen, so wird dadurch seinem Rechte nicht vorgegriffen, innerhalb der Verjährungszeit nach Maßgabe der Bestimmungen der Art. 24—30 eine höhere Entschädigung zu begehren.
3. Wird ein Gepäckstück nach Ankunft am Bestimmungsorte innerhalb 24 Stunden vom Reisenden nicht abgeholt, so ist das reglementsmäßige, eventuell angemessene Lagergeld zu bezahlen.

Wenn der vermuthliche Werth des Gepäckstückes diese Lagerkosten nicht mehr deckt, oder die Gefahr eines schnellen Verderbens zu befürchten ist, so kann die Bahnverwaltung die nicht abgeholtten Gepäckstücke zu Gunsten wessen Rechtsens außeramtlich, unter Beobachtung der in Art. 22 Satz 5 und 6 enthaltenen Vorschriften, verkaufen.

4. Ist dem Reisenden ein Gepäckschein eingehändigt, so kann vor Ankunft am Bestimmungsorte nur gegen Vorzeigung, beziehungsweise Rücklieferung des Gepäckscheines über das Gepäck verfügt werden.

Reglementarische Bestimmungen, wonach unter gewissen Voraussetzungen vor Ankunft am Bestimmungsorte der Reisende überhaupt nicht einseitig über das Gepäck verfügen kann, bleiben vorbehalten.

Bei Ankunft am Bestimmungsorte ist die Bahnverwaltung, wenn der Gepäckschein nicht präsentirt wird, nur berechtigt und verpflichtet, das Gepäck an den Reisenden zurückzugeben, wenn ihr von demselben ein Revers ausgestellt und nach Umständen eine dem amtlich zu ermittelnden Inhalt entsprechende Kautio gegen spätere Vorzeigung des Gepäckscheines durch einen besser Berechtigten geleistet wird.

Art. 52.

Das Betriebsreglement wird bestimmen, was nicht als Reisegepäck betrachtet werden kann.

VII.

Ueber höhere Gewalt und Beschränkung der Privatwillkür betreffend die Haftbarkeit.

Art. 53.

Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden Unfälle, welche herbeigeführt worden sind:

1. durch irgend welche Versehen oder Vergehen der Beamten oder Angestellten, auch wenn dieselben nicht schon unter dem im Art. 3, Satz 2 angegebenen Gesichtspunkte von der Transportanstalt zu vertreten sind;

2. durch Versehen oder Vergehen der in andern als für den Transport für Passagiere bestimmten Wagen zugelassenen Personen;
3. durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportirter Gegenstände;
4. durch fehlerhafte, den allgemeinen Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtung des Baues oder Betriebes der Anstalt;
5. durch mangelhaften Zustand der Anstalt selbst oder ihrer Betriebsmittel;
6. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung von Vorichtsmaßregeln oder Vorkehrungen, die, durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder spezielle Konzessionsbestimmungen der Anstalt zur Pflicht gemacht sind.

Art. 54.

Reglemente, Publikationen und spezielle Vereinbarungen, durch welche zum voraus die durch das Gesetz normirte Verantwortlichkeit und Schadenersatzverbindlichkeit der Bahnverwaltungen ausgeschlossen oder beschränkt werden sollen, sind ohne rechtliche Wirkung.

Vorbehalten sind nur diejenigen reglementarischen Bestimmungen und Vereinbarungen, auf welche in diesem Gesetze direkt oder indirekt hingewiesen wird.

Art. 55.

Alle bundesgesetzlichen, kantonalgesezlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publikationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes im Widerspruche stehen, sind aufgehoben.

Soweit Vereinbarungen mit ausländischen Verwaltungen bestehen, wird der Bundesrath den Eisenbahngesellschaften eine Frist bestimmen, innerhalb deren die Vereinbarungen mit dem gegenwärtigen Gesetze in Einklang zu bringen sind.

Art. 56.

Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die

Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Publikation dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Ständerathe,
Bern, den 19. März 1875.

Der Präsident: **Köchlin.**

Der Protokollführer: **J. L. Lütcher.**

Also beschlossen vom Nationalrathe,
Bern, den 20. März 1875.

Der Präsident: **L. Ruchonnet.**

Der Protokollführer: **Schiess.**

Der schweizerische Bundesrath beschließt:
Aufnahme des vorstehenden Bundesgesetzes in das Bundesblatt.

Bern, den 28. April 1875.

Der Bundespräsident: **Scherer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schiess.**

Note. Datum der Publikation: 1. Mai 1875; Einspruchsfrist bis 30. Juli.

Bericht

des

schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung
über seine Geschäftsführung im Jahre 1874.

Geschäftskreis des Post- und Telegraphen- departements.

I. Postwesen.

I. Einleitung.

Der gegenwärtige Bericht muß leider mit der Mittheilung der Thatsache beginnen, daß das Rechnungsergebniß des Jahres 1874 so ungünstig ausgefallen ist, wie noch nie seit der Centralisation der Posten.

Den Einnahmen im Betrage von . . .	Fr. 14,465,621. 70
stellen sich die Ausgaben gegenüber mit . . .	„ 13,932,544. 58

so daß der Reinertrag auf bloß . . .	Fr. 533,077. 12
--------------------------------------	-----------------

sich beläuft, demnach mehr als Fr. 300,000 weniger beträgt, als im Vorjahre, welches in Bezug auf das finanzielle Ergebnis bereits zu den ungünstigsten gezählt worden war.

Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen. (Vom 20. März 1875.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1875
Date	
Data	
Seite	339-365
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 600

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.