

Schweizerisches Bundesblatt.

45. Jahrgang. II.

Nr. 16.

12. April 1893.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Karl Stämpfli & Cie. in Bern.

Bundesgesetz

betreffend

den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.

(Vom 29. März 1893.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
in der Absicht, den Vereinbarungen über den internationalen Frachtverkehr die Gesetzgebung betreffend das interne Transportwesen so gut als möglich anzupassen;
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
25. Oktober 1892,

beschließt:

A. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Das gegenwärtige Gesetz findet Anwendung auf die Beförderung von Personen und Gütern auf den zum Zwecke des öffentlichen Personen- und Gütertransportes vom Bundeskonzessionierten Eisenbahnen und den Dampfschiffen (Art. 64).

Anwendung
des
Gesetzes.

Die besonderen Vereinbarungen hinsichtlich der internationalen Transporte auf den Eisenbahnen sind vorbehalten.

Innerhalb der Schweiz muß von den Eisenbahnen ein direkter Verkehr und ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nötigenfalls vom Bundesrate festzusetzende Vergütung eingerichtet werden. Von der Ver-

pflichtung, an dem direkten Verkehr teilzunehmen, können einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen vom Bundesrate ganz oder teilweise enthoben werden.

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

Art. 2.

Ausnahmen. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes finden keine Anwendung auf:

1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind;
2. diejenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. diejenigen Personen und Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3.

Vorbehalt des Transportreglementes. Das Transportreglement wird diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Wertes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom Transporte ausgeschlossen oder zu diesem nur bedingungsweise zugelassen sind.

Das Transportreglement wird auch die auf den Personentransport bezüglichen Verhältnisse regeln, soweit dieselben im gegenwärtigen Gesetz (Art. 58—63) nicht bereits geordnet sind.

Art. 4.

Tarife und besondere Transportbestimmungen. Die Bedingungen der Tarife der einzelnen Bahngesellschaften, der Eisenbahnvereine oder Verbände haben nur Geltung, soweit sie den Bestimmungen dieses Gesetzes und

des Transportreglements nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Ebenso sind Reglements, Publikationen und specielle Vereinbarungen, durch welche zum voraus die durch das Gesetz normierte Verantwortlichkeit und Schadenersatzverbindlichkeit der Bahnverwaltungen ausgeschlossen oder beschränkt werden sollen, ohne rechtliche Wirkung.

Alle Tarife und Transportbedingungen, sowie die Änderungen an denselben, bedürfen, bevor sie zur Anwendung gelangen können, der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 5.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, unter den Bedingungen dieses Gesetzes und des Transportreglementes die Beförderung von Personen und Gütern zu übernehmen, sofern:

Transport-
pflicht.

1. der Reisende, beziehungsweise der Absender den Anordnungen dieses Gesetzes und des Transportreglementes sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Güter, welche nicht rechtzeitig verladen oder aus Gründen des Betriebes nicht unmittelbar befördert werden können, unentgeltlich in ihren Schuppen oder, wenn die Natur des Gutes es erlaubt, auf den Lagerplätzen zu lagern.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Die Fristen zur Stellung der Wagen für solche Güter, welche vom Absender zu verladen sind, werden im Transportreglement festgesetzt werden.

Wenn durch Verschulden der Eisenbahn eine Verspätung in der Bereitstellung der Wagen eingetreten ist, so ist die Eisenbahn auch verpflichtet, die Verladung der Güter in die Wagen gebührenfrei zu besorgen.

Abgesehen von den im Transportreglemente festzustellenden Ausnahmen braucht die Annahme der Sendungen und die Bereitstellung der Wagen oder die Ablieferung der Güter an den Empfänger an den Sonntagen nicht zu erfolgen. Dem Sonntag gleichgehalten werden folgende Feiertage: Neujahr, Karfreitag, Himmelfahrtstag und Weihnachtstag.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

B. Besondere Bestimmungen für den Güterverkehr.

1. Von der Eingehung des Frachtvertrages.

Art. 6.

Inhalt
des
Frachtbriefes.

Jede Sendung von Gütern muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

- a. Ort und Tag der Ausstellung;
- b. die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
- c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie die etwaige Angabe, daß das Gut baholagernd (Station restante) gestellt ist;
- d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den Bestimmungen des Transportreglements entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke, und bei Sendungen, deren Fracht nach dem Werte berechnet wird, die Angabe des Wertes;

- e. das Verlangen des Absenders, Specialtarife (Ausnahmetarife) unter den in Artikel 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
- f. die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
- g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
- h. das genaue Verzeichnis der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nötigen Begleitpapiere;
- i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);
- k. die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse (Art. 13);
- l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges und, soweit es sich um zollpflichtige Güter handelt, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint.

Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt;

- m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden.

Die nähern Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben dem Transportreglemente vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe, sofern dieselben nicht durch dieses Gesetz oder das Transportreglement für statthaft erklärt sind, ist unzulässig und ohne rechtliche Wirkung.

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

Art. 7.

Haftung
für die
Angaben im
Frachtbriefe.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Über das Ergebnis der Prüfung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von einem Beamten der Bahn und dem Absender, resp. dessen Stellvertreter zu unterzeichnen ist. Wenn der Absender zur Prüfung sich nicht einfindet oder sich weigert, das Protokoll zu unterzeichnen, so sollen zwei Zeugen zugezogen werden.

Der Versender hat das Recht, von der Eisenbahn die Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl der zum Transport aufgegebenen Güter, sowie eine Bescheinigung über das Ergebnis der Feststellung zu verlangen. Wenn mangels der hierzu erforderlichen oder infolge ungenügender Einrichtungen die Feststellung des Gewichtes auf der Abgangs-

station nicht stattfinden kann, so geschieht dieselbe auf einer andern Station des Transportweges. Die zu bezahlenden Gebühren werden im Tarif festgestellt.

Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung, sowie im Falle der Überlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, ist jener, sofern er die Vorwiegung nicht verlangt hat, zur Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet. Im Wiederholungsfalle kann eine Polizeibüße im zwei- bis zehnfachen Betrage der verkürzten Fracht ausgesprochen werden.

Überdies bleibt die strafrechtliche Verfolgung vorbehalten, welche nach den Umständen des Falles eintreten kann.

Art. 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt.

Abschluß
des Fracht-
vertrages.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht auf Verlangen des Absenders die Nachwiegung, beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt (Art. 7, Al. 4) und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des

Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

Das Frachtbriefduplikat kann durch einen Annahmeschein (récépissé) ersetzt werden, welcher dieselbe rechtliche Bedeutung wie das Duplikat hat und dessen Form im Transportreglemente festgestellt wird. Die Ausstellung eines Duplikatfrachtbriefes und eines Annahmescheines für dieselbe Sendung ist unzulässig.

Art. 9.

Verpackung
und
Bezeichnung
des Gutes.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nötig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch das Transportreglement festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 10.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Zoll-, Steuer-
und Polizei-
vorschriften.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob. Sie hat aber die Verpflichtung, dem Absender, sofern er sich bei ihr nach der Notwendigkeit und der Einrichtung solcher Papiere erkundigt, die ihr bekannten einschlagenden Bestimmungen mitzuteilen und ihn auch unaufgefordert auf leicht erkennbare Irrtümer in Beziehung auf die Notwendigkeit und die Einrichtung solcher Begleitpapiere aufmerksam zu machen.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nötigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten erteilte Befugnis begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Als Bestimmungsort gilt die auf dem Frachtbrief angegebene Bestmimmungsstation.

Art. 11.

Berechnung
der Fracht.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifiermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu gunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Überführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußern oder innern Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.

Zahlung
der Fracht.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtet, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellern Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankierung der Betrag der Gesamtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Ge-

bühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

2. Von der Durchführung des Frachtvertrages.

Art. 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den Höchstbetrag von 2000 Franken nur insoweit übersteigen, als sämtliche am Transport beteiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Absatz 2), dürfen nur unter Zustimmung der Versandbahn mit Nachnahme belastet werden. Nachnahme.

Für die aufgegebenene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszubezahlen, sobald der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.

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

Art. 15.

Verfügungs-
recht
über das
Frachtgut.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Ware auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indes dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes oder den Annahmeschein (Art. 8, Abs. 7) vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes oder Annahmescheines zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender das Duplikat oder den Annahmeschein übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat oder einen Annahmeschein besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem im Transportreglemente vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf

dem Frachtbriefduplikat, beziehungsweise im Annahmeschein zu wiederholen, welche Urkunden gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben sind.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfanges den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Ablieferung
des Gutes.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikates oder eines Annahmescheines befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Annahme
des Gutes
durch den
Empfänger.

Art. 18.

Transport-
hindernisse.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen. Wenn aber durch die Wahl der Hilfsroute Mehrkosten entstehen, so muß im internen Verkehr die Genehmigung des Absenders vorerst eingeholt werden.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikates oder des Annahmescheines, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19.

Verfahren
bei
Ablieferung
des Gutes.

In Ermangelung späterer Anweisungen des Absenders (vgl. Art. 15), und sofern das Gut nicht Station restante gestellt ist, hat 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, oder eine schriftliche Anzeige (Avisbrief) an denselben durch übliche Ge-

legenheit abzusenden und ihm sodann ohne weitem Verzug die Güter nebst dem Frachtbriefe gegen Zahlung der Fracht und der übrigen auf den Gütern etwa haftenden Auslagen auszuliefern.

Handelt es sich um Eilgüter, so muß die Zustellung der Frachtbriefe, beziehungsweise 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.

Der Tag der Ankunft der Güter auf der Bestimmungsstation muß mittelst eines Datumsstempels auf dem Frachtbriefe angegeben werden. Bei den Eilgutsendungen ist auch die Stunde der Ankunft beizufügen.

Wenn keinerlei Verfügungen des Absenders (Art. 15) im Wege stehen, so kann der Empfänger, nach Ankunft des Gutes an der Endstation, auch ohne eine Anzeige der Bahn abzuwarten, die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes (Art. 16) verlangen.

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

Betreffend die Zufuhr der Güter durch die Bahn zum Hause des Empfängers (Camionnage) gelten die Bestimmungen der aufzustellenden Tarife.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sou-

Erhebung
der auf
dem Gut
haftenden
Forderungen.

stigen Beträge, einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 21.

Pfandrecht
für die
Forderungen
aus dem
Transport.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Glaubt der Empfänger, die angeblich auf dem Frachtgute haftenden Forderungen ganz oder teilweise beanstanden zu können, so kann ihm die Ablieferung nicht vorenthalten werden, sofern er den streitigen Betrag auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teiles amtlich deponiert. Der deponierte Betrag tritt in Beziehung auf das Retentions- und Pfandrecht an die Stelle des Frachtgutes. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf Nachnahmen.

Art. 22.

Wirkungen
des
Pfandrechts.

Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Obligationenrecht.

Art. 23.

Liquidation
der
Frachtgelder
unter
den Bahnen.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die andern aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abgeliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet bei unfrankierten Sendungen für die erstere, und bei frankierten Sendungen für die letztere das Recht, die Anschlußbahn im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Übergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehältlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Art. 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden. Ablieferungs-
hindernisse.

Inzwischen soll das Gut auf Kosten und Gefahr des Absenders von der Bahnverwaltung entweder bei sich selbst oder bei einem Dritten gelagert werden.

Güter, welche einem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder deren vermutlicher Wert die darauf haftenden Kosten nicht deckt, müssen, ohne Verzug, — und Güter, über welche weder der Versender noch der Empfänger innert 30 Tagen verfügt hat, können zu gunsten wessen Rechts verkauft werden. In beiden Fällen sind die Beteiligten, und zwar, wenn die Natur des Gutes es gestattet, mindestens 8 Tage zum voraus, 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, außeramtlich vorgenommen werden. Zu diesem Verfahren ist von dem betreffenden Angestellten der Bahnverwaltung ein Unbeteiligter 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 konstatieren, von welchem dem Absender Abschrift zu erteilen ist.

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

3. Von der Haftpflicht.

Art. 25.

Feststellung
von Verlust
und
Beschädigung
des Gutes.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Beteiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzuteilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes (Art. 33) stattzufinden.

In allen Fällen, in welchen über den Zustand des Gutes Streit entsteht, hat sowohl die Bahnverwaltung als der Empfänger die Befugnis, von der am Ort der gelegenen Sache zuständigen Behörde Sachverständige ernennen und durch diese auf Kosten des unrecht habenden Teiles den Zustand des Gutes feststellen und begutachten zu lassen.

Auch kann in allen Streitfällen die am Orte der gelegenen Sache zuständige Behörde auf Gesuch eines der beiden Teile verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten auf Gefahr und Kosten des unrecht habenden Teiles niedergelegt, und daß es (nötigenfalls nach Konstatierung des Zustandes) ganz oder zu einem ent-

sprechenden Teile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen darauf haftenden Forderungen verkauft werde. Solange der Verkauf nicht vollzogen ist, kann er durch Bezahlung, beziehungsweise Deposition aller angeblich auf dem Gute haftenden Forderungen (vgl. Art. 21) abgewendet werden.

Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Aktiv-
legitimation
in streitigen
Fällen.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes oder den Annahmeschein nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Art. 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Haftung
mehrerer
Eisenbahnen.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegeneinander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Für diese Klagen sind die Gerichte des Ortes zuständig, wo die beklagte Bahn Domizil hat.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Widerklage, Einrede. Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

Art. 29.

Haftung der Bahnen für ihre Leute. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30.

Haftung für Verlust und Beschädigung im allgemeinen. Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage), oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Gesetzes nur für den Transport bis zur Empfangsstation. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Speditors ein, sofern nicht die Eisenbahn selbst Transporteinrichtungen getroffen hat, in welchem Fall sie auch für den Transport dorthin als Frachtführer haftet.

Handelt es sich um Sendungen, welche nach dem Ausland bestimmt oder im Ausland aufgegeben worden sind, ohne daß dieselben den bestehenden internationalen Vereinbarungen unterworfen wären, und ist der Schaden auf der ausländischen Bahn entstanden, so wird die Haftbarkeit der schweizerischen Verwaltung aufgehoben, beziehungsweise auf denjenigen Betrag beschränkt, für welchen die auswärtige, den Schaden verursachende Anstalt nach dem für sie maßgebenden Gesetze einzustehen hätte, sofern die schweizerische Bahn folgenden zweifachen Beweis zu leisten vermag:

1. Daß der Unfall oder Fehler erst nach der Übergabe an eine ausländische Eisenbahn oder vor der Übernahme von einer ausländischen Eisenbahn vorgekommen ist, und
2. daß nach den Gesetzen und verbindlichen Reglements, unter welchen die ausländische Bahn steht, von dieser keine Schadloshaltung oder nur eine geringere verlangt werden kann, als diejenige ist, welche nach dem gegenwärtigen Gesetz zu bezahlen wäre.

Art. 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

Beschränkung
der Haft-
pflicht bei
besondern
Gefahren.

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von demselben beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
 - für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
 - für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Tiere,
 - für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Tiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Tiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
 - für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Art. 32.

Beschränkung
der
Haftpflicht
bei Gewichts-
verlusten.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus dem Transportreglement sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes

Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Vermutung für den Verlust des Gutes.

Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswert, in dessen Ermangelung der gemeine Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes.

Art. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Special- [Ausnahme-] Tarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Tarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der

Höhe des Schadenersatzes bei Ausnahme- (Special-) Tarifen.

gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.

Wieder-
auffinden
des Gutes.

Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust geratene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Fall kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Art. 37.

Höhe des
Schaden-
ersatzes bei
Beschädigung
des Gutes.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwertes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Special- (Ausnahme-) Tarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnismäßig reduziert.

Ist in dem Frachtbriefe eine Bemerkung über die Aufgabe des Frachtgutes in beschädigtem Zustande nicht enthalten oder erst nach Übernahme des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes ohne Zuziehung des Absenders oder seines Beauftragten einseitig von der Bahnverwaltung beigefügt worden, so ist, vorbehaltlich der Bestimmung in

Art. 8, Abs. 4, bei jeder nachher konstatierten Beschädigung zu vermuten, daß sie erst nach Übernahme des Gutes entstanden sei.

Ergiebt sich bei Nachmessung, Nachwägung oder Nachzählung während des Transportes oder nach Beendigung desselben eine geringere als die im Frachtbrief angegebene Quantität, so ist zu vermuten, daß das im Frachtbrief angegebene größere Quantum übergeben sei und die Minderung erst auf dem Transport stattgefunden habe, vorbehaltlich der Bestimmung in Art. 8, Abs. 4.

Findet sich eine Bemerkung über Aufgabe des Gutes in beschädigtem Zustande zwar auf dem Frachtbriefe, aber nicht auf dem Frachtbrief-Duplikate oder dem Annahmeschein (Art. 8), oder findet sich auf dem Frachtbriefe eine geringere Quantitätsangabe als im Duplikate oder im Annahmeschein, so ist zu vermuten, daß die fragliche Bemerkung erst nach Übergabe des Gutes und Unterzeichnung des Frachtbriefes einseitig hinzugefügt worden, beziehungsweise, daß die höhere Quantitätsangabe im Frachtbriefduplikat oder Annahmeschein 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 vermuten, daß das, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalt fehlt, schon bei der Aufgabe gefehlt habe.

Art. 38.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung, noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Deklaration
des Interesses
an der
Lieferung.

Im Transportreglement wird der Höchstbetrag des Frachtzuschlages festgesetzt, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.

Haftung für
Versäumung
der
Lieferfrist.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

Höhe des
Schaden-
ersatzes bei
Versäumung
der
Lieferfrist.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

- a. $\frac{1}{4}$ der Fracht bei einer Verspätung bis einschließlich $\frac{1}{4}$ der Lieferfrist;
- b. die Hälfte der Fracht bei jeder Verspätung von $\frac{1}{4}$ bis einschließlich der Hälfte der Lieferfrist;
- c. die ganze Fracht bei jeder Verspätung über die Hälfte der Lieferfrist.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden; in keinem Falle aber mehr als der Wert des Gutes.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

- a. die Hälfte der Fracht bei jeder Verspätung bis einschließlich $\frac{1}{4}$ der Lieferfrist;
- b. die ganze Fracht bei jeder Verspätung über $\frac{1}{4}$ der Lieferfrist.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. Die Vergütung darf aber den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Schadenersatz infolge von Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Verzinsung der Entschädigungsbeträge.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Ausschluß der Haftung.

Art. 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Ansprüche nach Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Abs. 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a. es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b. der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkennung der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1, in drei Jahren. Verjährung.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist 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, solange 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.

Schriftlich angebrachte Reklamationen sollen von den Eisenbahnen in allen Fällen beförderlich behandelt und beantwortet werden.

Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden. Beschränkung
der
Widerklage
und Einreden.

4. Von dem Rückgriff der Bahnen unter sich.

Art. 47.

Voraus-
setzungen
des Rück-
griffsrechtes.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte beteiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatz nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämtlichen am Transport beteiligten Bahnen, mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältnis der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport teilgenommen haben, nach Verhältnis der reinen Fracht verteilt.

Art. 48.

Rückgriff bei
Versäumung
der
Lieferfrist.

Die Vorschriften des Artikels 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältnis der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumnis.

Die Verteilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte beteiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den im Transportreglement festgestellten Normen.

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Ausschluß der Solidarhaft im Rückgriffsverfahren.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen untereinander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu intervenieren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Bedeutung der Entscheidung im Entschädigungsprozeß.

Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämtliche beteiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Einheitliches Verfahren.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Unzulässigkeit der Verbindung von Rückgriffs- und Entschädigungsverfahren.

Art. 53.

Gerichtszuständigkeit. Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Art. 54.

Vorbehalt besonderer Vereinbarungen. Die Befugnis der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 55.

Prozeßverfahren. Soweit nicht durch das gegenwärtige Gesetz andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

5. *Prozeßkosten.*

Art. 56.

Prozeßkosten. Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des Frachtvertrages erhoben werden, überall nicht gefordert werden.

6. *Höhere Gewalt.*

Art. 57.

Höhere Gewalt. Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall, force majeure, cas fortuit) 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. 29 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 transportierter 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 Vorsichtsmaßregeln oder Vorkehrungen, die durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder specielle Konzessionsbestimmungen der Anstalt zur Pflicht gemacht sind.

C. Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr.

Art. 58.

Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiff-
 fahrtunternehmung ein Mensch getötet oder körperlich ver-
 letzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch
 entstandenen Schaden, gemäß den Bestimmungen des Bundes-
 gesetzes betreffend die Haftpflicht, vom 1. Heumonate 1875
 (A. S. n. F. I, 787).

Haftpflicht bei
 Tötungen
 und
 körperlichen
 Verletzungen.

Art. 59.

Über die Entschädigungsansprüche bei verspäteter Ab-
 fahrt oder Ankunft der Bahnzüge gelten folgende Bestim-
 mungen:

Haftpflicht
 bei Ver-
 spätungen.

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 Billets, welche infolge einer Verspätung der Bahn den Anschluß verfehlen, können ohne Nachzahlung die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge verlangen. Die Unternehmung ist gehalten, ihnen neue Billets in Ersetzung der frühern zu verschaffen, wenn solche für die Fortsetzung der Reise nötig sind;
3. Reisende, welche in reglementarischer Zeit ihr Billet gelöst haben, aber infolge verfrühten Abganges des Zuges nicht befördert worden sind, haben ebenfalls Anspruch auf die in Ziffer 1 beziehungsweise 2 festgesetzten Rechte;
4. Reisenden mit direkten Billets, welche infolge einer Verspätung den Anschluß verfehlen und, die Reise abbrechend, mit dem nächsten Zuge zurückkehren, sowie jedem Reisenden, welcher bei Verspätung um mehr als den fünften Teil 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 Klasse zu bewilligen und das bezahlte Fahrgeld zu ersetzen;
5. Reisende, welche Inhaber von Retourbillets sind, können im Falle der in Ziffer 4 vorausgesetzten Verspätung die Rückfahrt mit der nächsten Fahrgelegenheit unter Rückvergütung des gesamten bezahlten Fahrgeldes, oder bei Verspätung von mindestens einer Stunde die Verlängerung der Billets um einen Tag verlangen;
6. Reisende, welchen infolge der in Ziffer 1—5 erwähnten Fälle notwendige Auslagen erwachsen, sind berechtigt, von der Unternehmung Ersatz derselben zu verlangen.

In den in Ziffer 2—5 vorgesehenen Fällen sind die mit Billets 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 Unternehmung 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 motiviertes Ansuchen der Unternehmung durch den Bundesrat aufgehoben werden.

Wenn die Verspätung als Folge höherer Gewalt (Art. 57) nachgewiesen werden kann, so fällt jede Entschädigung für die in Ziffer 4—6 bezeichneten Fälle dahin, mit Ausnahme der in Ziffer 5 vorgesehenen Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillets.

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

Art. 60.

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

Schadenersatz
infolge von
Arglist oder
grober Fahr-
lässigkeit.

Dabei gelten die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 1, 3, 4 und 5, des gegenwärtigen Gesetzes.

Art. 61.

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

Haftpflicht
für
Handgepäck.

In diesen Fällen gelten bezüglich der Höhe des Schadenersatzes die im Art. 62 für das Reisegepäck vorgeschriebenen Bestimmungen.

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

Art. 62.

**Haftpflicht
für anderes
Reisegepäck.**

Für Reisegepäckstücke und Utensilien, welche nicht unter der persönlichen Obhut des Reisenden verbleiben, sondern der Unternehmung zur Verwahrung oder zu dem Zwecke übergeben werden, um gleichzeitig mit dem Reisenden an den Bestimmungsort abzugehen, kommen die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit (Art. 25 u. s. w.) auch dann zur Anwendung, wenn jene nach der bestehenden Übung oder den gültigen Reglements ohne besondere Frachtberechnung aufgenommen werden, jedoch mit folgenden Modifikationen:

1. Der Reisende kann, ohne die im Art. 33 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. 34 und 38 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 vermutliche Wert des Gepäckstückes diese Lagerkosten nicht mehr deckt, oder die Gefahr eines schnellen Verderbens zu befürchten ist, so kann

die Unternehmung die nicht abgeholten Gepäckstücke zu gunsten wessen Rechtens außeramtlich, unter Beobachtung der in Art. 24, Satz 3, 4 und 5, 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 Unternehmung, wenn der Gepäckschein nicht präsentiert 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 Kautions gegen spätere Vorzeigung des Gepäckscheines durch einen besser Berechtigten geleistet wird.

Art. 63.

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

Begriff des Reisegepäcks.

D. Bestimmungen betreffend den Dampfschiffverkehr.

Art. 64.

Die vorstehenden Bestimmungen finden analoge Anwendung auf den von den Dampfschiffunternehmungen vermittelten Verkehr.

Rechtsstellung der Dampfschiffunternehmungen.

E. Strafbestimmung.

Art. 65.

Straf-
androhung.

Grobe Vernachlässigung der Pflichten, welche den Eisenbahn- oder Dampfschiffunternehmungen als Transportübernehmern obliegen, kann gerichtlich mit einer Buße bis auf 1000 Franken bestraft werden. Bei Rückfall kann die Buße bis auf 5000 Franken erhöht werden.

Die Beurteilung unterliegt der Bundesgerichtsbarkeit.

F. Schlußbestimmungen.

Art. 66.

Durch das gegenwärtige Gesetz wird das Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875 (A. S. n. F. I, 682), aufgehoben.

Art. 67.

Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzustellen.

Also beschlossen vom Ständerate,

Bern, den 29. März 1893.

Der Präsident: **Schaller.**

Der Protokollführer: **Schatzmann.**

Also beschlossen vom Nationalrate,

Bern, den 29. März 1893.

Der Vizepräsident: **L. Forrer.**

Der Protokollführer: **Bingier.**

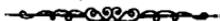
Der schweizerische Bundesrat beschließt:
Das vorstehende Bundesgesetz ist zu veröffentlichen.

Bern, den 11. April 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

Note. Datum der Publikation: 12. April 1893.
Ablauf der Einspruchsfrist: 11. Juli 1893.



Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. (Vom 29. März 1893.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1893
Date	
Data	
Seite	367-405
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 119

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.