

1879 bei der Bontwilerbrücke zwischen Bruggen und St. Gallen stattgefundenen Entgleisung des beschleunigten Zuges No. 9 der Vereinigten Schweizerbahnen, in welchem er sich als Reisender befand, einen Bruch des rechten Wadenbeines. In Folge dieser Verletzung war Kläger während zwei Monaten gänzlich arbeitsunfähig und mußte überdem zum Zwecke seiner Heilung verschiedene Bäduren von einer Gesamtdauer von 42 Tagen durchmachen, so daß er während zirka 104 Tagen seiner Erwerbsthätigkeit gänzlich entzogen war. Die fragliche Fraktur ist geheilt, doch sei nach einem Zeugnisse des Arztes Zoller in Schönengrund vom 26. Juli 1882 das Fußgelenk noch immer nicht vollständig beweglich und der Knöchel noch immer etwas angeschwollen. An Baarauslagen für Heilungskosten hat Kläger 1210 Fr. verausgabt.

2. Wie das Bundesgericht bereits in seiner heutigen Entscheidung in Sachen der Wittve Stricker ausgeführt hat, ist der in Frage stehende Eisenbahnunfall durch eine von der Beklagten zu vertretende grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt worden und es kann daher gemäß Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes dem Kläger außer dem Erfasse der nach Art. 2 und 5 des citirten Gesetzes zu vergütenden Vermögensnachtheile noch eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

3. Geht man nun hievon aus, so erscheint als angemessen, die dem Kläger zweitinstanzlich zugesprochene Entschädigung auf 4200 Fr. zu erhöhen. Denn: Der dem Kläger infolge der zeitweisen gänzlichen Erwerbsunfähigkeit erwachsene Schaden kann, in Würdigung aller Verhältnisse, auf 15 Fr. per Tag oder für 104 Tage auf 1560 Fr. veranschlagt werden; rechnet man hiezu noch den Betrag der Baarauslagen des Klägers für Heilungskosten mit 1200 Fr. und erwägt man, daß Kläger, auch nach dem Verschwinden der gänzlichen Arbeitsunfähigkeit während einiger Zeit nicht vollständig arbeitsfähig gewesen sein wird, so ist der gesammte vermögensrechtliche Schaden des Klägers auf etwa 3000—3100 Fr. zu werthen. Daß nämlich der Kläger, wie er behauptet, in Folge der erlittenen Verletzung in Ausübung seines Gewerbes als Landwirth und Stickerfabrikant dauernd beeinträchtigt sein werde, ist, wie der Vorder-

richter und zwar offenbar mit Recht thatsächlich festgestellt hat, nicht erwiesen und keineswegs anzunehmen. Dagegen rechtfertigt die, nach Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gestattete, Berücksichtigung des Momentes, daß Kläger in seinen persönlichen Verhältnissen und seinem persönlichen Wohlbefinden durch die Verletzung jedenfalls während längerer Zeit gestört worden ist, die Festsetzung der Entschädigungssumme auf 4200 Fr.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

1. Die Beklagte ist verpflichtet, dem Kläger eine Gesamtentschädigung von 4200 Fr. (viertausend zweihundert Franken) nebst Zins zu fünf Prozent vom 31. Dezember 1879 an, zu bezahlen.
2. Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils ist bestätigt.

#### IV. Transport auf Eisenbahnen. Transport par chemin de fer.

111. Urtheil vom 24. Oktober 1882 in Sachen  
Weber gegen Nordostbahn.

A. Durch Urtheil vom 29. September 1882 hat das Handelsgericht des Kantons Zürich erkannt:

1. Die Beklagte ist schuldig, an den Kläger zu bezahlen 12,516 Mark 70 Pfening (zwölftausend fünfhundert und sechzehn Mark siebenzig Pfening) und zwar entweder effektiv oder zum Tageskurs des Zahlungstages, nebst Zinsen zu 6 % seit dem 1. August 1882, abzüglich 506 Fr. 83 Cts. (fünfhundert und sechs Franken drei und achtzig Rappen.)
2. Die Staatsgebühr ist auf 300 Fr. festgesetzt.
3. Die Kosten sind der Beklagten auferlegt.
4. Dieselbe hat den Kläger für außergerichtliche Kosten und Umtriebe mit 150 Fr. zu entschädigen.
5. u. s. w.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung stellt der Vertreter derselben in erster Linie den Antrag, es sei, in Abänderung des Urtheils des Handelsgerichtes Zürich, die Klage abzuweisen unter Kosten- und Entschädigungsfolge; eventuell trägt er auf Abnahme der schon vor der ersten Instanz anerborenen Beweise an und anbietet weitere Beweise über die Genehmigung von Reglementen und internationalen Vereinbarungen schweizerischer Eisenbahngesellschaften durch den Bundesrath, sowie für das Verfahren beim Transporte von Gütern die gestützt auf einen Spezialtarif transportirt werden, und bei Berichtigung von im Frachtbriefe sich vorfindenden Irrthümern bezüglich des Frachtfalles; er beantragt in dieser Richtung Einholung von Berichten des Bundesrathes und der Verwaltung einer oder mehrerer schweizerischer Eisenbahngesellschaften, sowie Einvernahme des Chefs der Kontrolle der Nordostbahn, und legt Dienstanweisungen mehrerer schweizerischer Eisenbahngesellschaften für die Güterexpedienten, sowie Frachtkarten und Reklifikationsanzeigen, beziehungsweise diesbezügliche Formulare, vor.

Der Vertreter des Klägers beantragt, unter eventueller Aufrechthaltung der erstinstanzlich gestellten Beweisangebote: Es seien die Dispositive des Urtheils des Handelsgerichtes des Kantons Zürich vom 29. September dieses Jahres unter weiterer Kosten- und Entschädigungsfolge für die Berufungsklägerin zu bestätigen; eventuell es sei die Beklagte verpflichtet, der diesseitigen Partei nicht nur 1010 Fr., sondern 3000 Fr. für die gerettete Baumwolle zu vergüten.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatächlicher Beziehung ergibt sich aus den Akten Folgendes: Am 2. Mai laufenden Jahres übermachten die Gebrüder Frike und Kompagnie in Bremen dem Kläger Faktura über von ihm bestellte und für seine Rechnung und Gefahr per Bahn an seine Adresse verladene 50 Ballen rohe gepresste amerikanische Baumwolle im Werthe von 12,516 Mark 70 Pfening; laut dem von den Absendern ausgestellten Frachtbriefe d. d. 2. Mai 1882 wurde diese Waare im Bruttoge-

wichte von 10,452 Kilos im freien Verkehr versandt; die im Frachtbriefformulare gedruckten Worte „Etwaige Angaben des Transportweges“ sind gestrichen und in der betreffenden Kolonne ist vorgemerkt: „per billigste Route“. Im weitern enthält der Frachtbrief u. A. die Bezeichnung des für den Transport verwendeten Wagens mit H 26,676, die Notiz: „Decken H 246,464, CH 9“ und die gedruckten Worte: „Sie empfangen die nachstehend bezeichneten Güter auf Grund der in den Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen, beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.“ Das Frachtgeld war ursprünglich im Frachtbriefe auf 585 Mark berechnet; seit der Anhängigmachung des gegenwärtigen Prozesses hat indeß die Beklagte diese Berechnung, welche sie noch in einer, die Regulirung der fraglichen Frachtforderung u. s. w. betreffenden, Zuschrift vom 25. Mai 1882 an die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen zu Grunde gelegt hatte, geändert und an die Stelle von 585 Mark 492 Mark = 514 Fr. 65 Cts. gesetzt, wonach als Summe von Fracht und Speesen 580 Fr. in Rechnung gebracht werden. Die Waare, welche am 10. Mai über die Main-Weser- und die Main-Neckar-Bahn nach Singen gelangt war, wurde dort von der Nordostbahn übernommen und am 11. Mai weiter befördert; auf der Station Seuzach entdeckte indeß das Bahnpersonal, daß der für den Transport verwendete, unmittelbar hinter der Lokomotive angekuppelte Wagen Hannover No. 26,676, beziehungsweise dessen Ladung in Brand gerathen war; trotz aller Bemühungen, dem Umfingreifen des Feuers Einhalt zu thun, wurden sämtliche Ballen von demselben ergriffen und theils gänzlich aufgezehrt, theils mehr oder weniger beschädigt. Der noch brauchbare Rest der Waare, welcher von einem durch die von der Nordostbahn sofort benachrichtigte schweizerische Mobiltarversicherungsgesellschaft beigezogenen Sachverständigen auf 4 Ballen veranschlagt und auf 910 Fr. gewerthet worden war, wurde, nachdem der Kläger mit Telegramm vom 18. Mai der Direktion der Nordostbahn auf bezügliche Anfrage erklärt hatte, er sei unter ausdrücklicher Wahrung aller seiner Rechte eventuell damit einverstanden,

daß der gerettete Rest der Baumwolle zu angemessenem Preise verkauft werde, am 19. Mai für 1010 Fr. veräußert; am gleichen Tage wurde auch der durch den Brand ebenfalls nicht unerheblich beschädigte Wagen Hannover 26,676, nachdem er bis dahin behufs allfälliger Beschädigung durch den Vertreter der Versicherungsgesellschaft zurückbehalten worden war, von der Nordostbahn nach Bremen zurückgesandt. Bezüglich der Ursache des Brandes, welche nicht mit Sicherheit festgestellt ist, sprachen das Zug- und Stationspersonal der Nordostbahn die Vermuthung aus, derselbe sei nicht durch den Funkenwurf der Lokomotive, sondern durch Selbstentzündung entstanden; die Ladung war nämlich von der Abgangsstation Bremen mit drei Decken (Blachen) vollständig zugedeckt abgegangen und fortwährend in diesem Zustande transportirt worden, so daß die Bahnangestellten eine Verursachung des Brandes durch Funkenwurf als ausgeschlossen erachteten. Die Nordostbahn lehnte dem Kläger gegenüber, welcher am 13. Mai 1882 durch die Station Müti von dem Unfälle benachrichtigt worden war, die Haftpflicht für den Unfall ab; dagegen übermittelte sie demselben am 16. Juli 1882, nachdem Kläger bereits am 8./16. Juni seine Schadenersatzklage anhängig gemacht hatte, den Betrag von 506 Fr. 83 Cts. als Rest des Erlöses der havariirten Baumwolle nach Abzug von Fracht, Zoll und Spesen, wobei bezüglich der Fracht indeß das Frachtbetreffniß für die vom Gute nicht mehr durchlaufene Strecke Seuzach-Müti nicht in Rechnung gebracht wurde.

2. Seitens der Beklagten und Rekurrentin ist zu Begründung ihrer Beschwerde im Wesentlichen ausgeführt worden: Der Transport habe nicht in gebrochenem, sondern in direktem Verkehr stattgefunden; es sei daher in casu nicht unmittelbar das schweizerische Transportgesetz, sondern das für solche Transporte zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen vereinbarte, in, gemäß Art. 32 des schweizerischen Eisenbahngesetzes bundesrätzlich genehmigten, Reglements und Tarifvorschriften niedergelegte „Conventionalrecht“ anwendbar. Demgemäß komme in Betracht: Heft 1 der „Allgemeinen Tarifvorschriften für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der norddeutschen

„Bahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Bahnen „andererseits“, gültig vom 1. Dezember 1880 an, und das, auch auf den norddeutsch-schweizerischen Verkehr anwendbare „Reglement für den direkten südwest-deutsch-schweizerischen Güterverkehr via Romanshorn, Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel, gültig vom 1. Mai 1880 an.“ § 22 Ziffer 2 des letztern Reglementes bestimme nun: „Die Eisenbahn haftet „in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen „transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der „mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. „Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten „Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, „bestimmt der Tarif und gibt der Absender sein Einverständnis „mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der „Aufgabe durch schriftlichen Vormerk auf dem Frachtbrieft die „Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit „Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt.“ Nach den Tarifvorschriften für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr aber könne rohe Baumwolle in unbedeckten Wagen, mit Ausschluß der Haftbarkeit der Bahn für alle aus diesem Transporte entstehenden Schäden, befördert werden; wenn der Versender sich die Verwendung bedeckter Wagen sichern wolle, so habe er dies im Frachtbrieft ausdrücklich vorzuschreiben; dann werde aber die Waare nicht direkt abgefertigt, sondern immer nur von Bahn zu Bahn unter Anwendung der lokalen höhern Tarife befördert. Im vorliegenden Falle habe der Versender ausdrücklich direkte Sendung und zwar per billigste Route verlangt; es habe also der Bahn das Recht zugestanden, sich zum Transporte unbedeckter Wagen, d. h. nach der Auffassung der deutschen Gesetzgebung und Praxis, unbedeckt gebauter Wagen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladung mit Decken zugedeckt werde oder nicht, zu bedienen und hafte die Transportanstalt für allen aus dieser Transportart entstehenden Schaden nicht; sei also der Brand durch Funkenwurf entstanden, so sei eine Haftbarkeit der Bahn nicht begründet, da die Entzündung durch Funkenwurf zu den mit dem Transporte in offenen Wagen verbundenen Gefahren gehöre. Nehme man dagegen

an, der Brand sei durch Selbstentzündung entstanden, so sei eine Haftung der Bahn ebenfalls nicht begründet; denn es greife denn die Bestimmung des § 22, Ziffer 1 des Reglementes für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr Platz, wonach die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besondern Gefahr ausgesetzt seien, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Selbstentzündung zu erleiden, nicht für den aus diesen Gefahren entstandenen Schaden hafte. Zu gleichem Ergebnisse gelange man übrigens auch, wenn man das schweizerische Transportgesetz als anwendbar erachte; allerdings sei nach diesem Gesetze (Art. 32 Lemma 5 desselben) eine Beschränkung der Haftpflicht in der hier zunächst in Frage kommenden Richtung nur gestattet, wenn im Einverständnisse des Absenders der Transport in offenen, d. h. nach der Definition des schweizerischen Gesetzes, in unbedeckten, auch nicht mit Blachen versehenen, Wagen stattgefunden habe und eine erhebliche Tarifiermäßigung gewährt worden sei. Alle diese Voraussetzungen aber treffen hier zu. Denn, wie gezeigt, sei ja die Beklagte berechtigt gewesen, die Waare in einem unbedeckten Wagen, ohne Bedeckung der Ladung mit Blachen, zu befördern; habe sie freiwillig ein Mehreres gethan, als wozu sie vertraglich verpflichtet gewesen sei, und die Ladung mit Blachen bedeckt, so könne daraus selbstverständlich eine Erschwerung der Haftpflicht nicht abgeleitet werden. Auch eine erhebliche Frachtermäßigung sei zugestanden worden; allerdings habe die Versandstation aus Versehen auf die fragliche Sendung die Frachtsätze des gewöhnlichen Tarifs der Klasse 4b, gemäß Seite 13 des Heftes 3 der Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr mit 585 Cts. per 100 Kilos angewendet; allein in Wahrheit sei, da Transport per billigste Route vorgeschrieben worden sei, nicht dieser Frachtsatz, sondern der auf Seite 19 des erwähnten Tarifheftes angegebene Ausnahmetarif (492 Cts. per 100 Kilos) anwendbar gewesen; es sei denn auch von der Empfangsstation der bezügliche Irrthum im Frachtbriefe richtig gestellt worden und es komme nun selbstverständlich nicht auf die ursprünglich im Frachtbriefe enthaltene Frachtforderung,

sondern einzig auf diejenige Forderung an, welche schließlich von der abliefernden Bahn an den Adressaten gestellt werde.

3. In rechtlicher Beziehung ist zunächst unzweifelhaft, daß die erst in der bundesgerichtlichen Instanz angebrachten Beweisangebote der Beklagten gemäß Art. 30 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege nicht in Berücksichtigung gezogen werden können; übrigens wären dieselben auch offenbar unerheblich.

4. Fragt sich sodann, ob der Hauptantrag der Beklagten begründet sei, so ist zunächst klar, daß, da der Unfall unzweifelhaft auf der schweizerischen Transportstrecke erfolgt ist, das Rechtsverhältnis zwischen den Parteien rücksichtlich der Verantwortlichkeit der Beklagten für den Unfall nach schweizerischem Rechte zu beurtheilen ist. Dies folgt unmittelbar aus den Bestimmungen des Art. 36 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen, wonach eine schweizerische Bahnverwaltung ihre (nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes zu beurtheilende) Verantwortlichkeit für Verlust, Beschädigung u. s. w. solcher Güter, welche sie von ausländischen Bahnen übernommen hat, nur dann ablehnen kann, wenn sie den Beweis erbringt, daß der Unfall schon vor der Uebernahme des Gutes erfolgt sei und daß ihr, nach den maßgebenden ausländischen Gesetzen und Reglementen, ein Rückgriff gegen die ausländische Bahn nicht zustehe. Die von der Beklagten im heutigen Vortrage aufgestellte Behauptung, daß in casu nicht das Bundesgesetz, sondern das, in den zwischen den beteiligten schweizerischen und ausländischen Eisenbahnunternehmungen vereinbarten Reglementen und Tarifen enthaltene, „Konventionalrecht“ maßgebend sei, ist verfehlt. Diese Ausführung verkennt die rechtliche Natur der fraglichen von den Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Reglemente und Tarife. Denn diese sind ja, trotz ihrer Genehmigung durch die zuständige Verwaltungsbehörde, zweifellos keineswegs Rechtsquellen des objektiven Rechtes, sondern sie enthalten bloß die Aufzeichnung der Vertragsbedingungen für die von den Eisenbahnverwaltungen abzuschließenden Transportverträge; ihre Bestimmungen können daher nicht als Gesetz, sondern lediglich als *lex contractus*,

als Bestandtheil der, mit ausdrücklicher oder stillschweigender Bezugnahme auf ihren Inhalt abgeschlossenen, Transportverträge zur Anwendung kommen. Es kann also nicht, wie die Beklagte meint, gefragt werden, ob die fraglichen Reglements und Tarife oder das Bundesgesetz anwendbar sei, sondern es könnte sich bloß fragen, ob das deutsche oder das schweizerische objektive Recht zur Anwendung komme; ist diese Frage, wie bemerkt, unzweifelhaft im Sinne der Anwendbarkeit des schweizerischen Rechtes zu beantworten, so ist von vornherein klar, daß Beklagte sich nur auf solche reglementmäßige Beschränkungen ihrer Haftpflicht berufen kann, welche nach schweizerischem Rechte statthaft sind, da natürlich von dem schweizerischen Gesetze reprobirte vertragsmäßige Beschränkungen der Haftpflicht auf rechtliche Beachtung für Transporte auf schweizerischem Gebiete keinen Anspruch haben; es ist demnach in dieser Richtung bloß zu prüfen, ob eine nach schweizerischem Rechte statthafte, zu Befreiung der Beklagten führende Beschränkung der Haftpflicht vereinbart sei.

5. Nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen haftet die Bahnverwaltung für den durch Verlust oder Beschädigung von Transportgütern entstandenen Schaden, wenn sie nicht beweist, daß der Unfall Folge eines Verschuldens oder einer Anweisung des Absenders, beziehungsweise Empfängers oder der natürlichen Beschaffenheit des Gutes oder einer höhern Gewalt sei. (Art. 24 und 30, leg. cit.) Eine vertragsmäßige Beschränkung dieser Verantwortlichkeit der Bahnverwaltungen für Frachtgüter ist lediglich in den in Art. 32 des Gesetzes aufgezählten Fällen durch bundesrätlich genehmigte Reglemente gestattet. Die Beklagte beruft sich nun in der That zunächst darauf, daß in concreto die in Ziffer 5 des Art. 32 cit. gestattete Beschränkung der Haftpflicht gültig vereinbart sei und daß in Folge dessen die Klage abgewiesen werden müsse.

6. Nach Ziffer 5 des Art. 32 cit. aber kann, wenn Gegenstände im Einverständnisse mit dem Absender gegen erhebliche Ermäßigung der Frachtlage in offenen Wagen (unbedeckten, ohne Blachen) transportirt werden, die Vermuthung ausbe-

dungen werden, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der mangelnden Bedeckung gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden und somit durch die eigene Anordnung des Absenders herbeigeführt seien. Fragt sich nun, ob auf Grund dieser Gesetzesbestimmung im vorliegenden Falle ein gültiger, zu Befreiung der Beklagten führender Befreiungsvertrag vereinbart sei, so ist diese Frage zu verneinen. Denn:

a. Es ist nach dem ganz unzweideutigen Wortlaute des Gesetzes völlig unzweifelhaft, daß nach dem schweizerischen Gesetze die in Rede stehende Beschränkung der Haftpflicht nur dann ausbedungen werden kann, wenn ein Einverständnis des Absenders dafür vorliegt, daß der Transport in Wagen, die nicht nur nicht bedeckt gebaut, sondern auch nicht mit Blachen (Planken, Decken) zugedeckt sind, ausgeführt werde. Daß, wie Beklagte ausgeführt hat, nach den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches (Art. 424, Ziffer 1) und der dieser Gesetzesbestimmung in der deutschen Rechtsprechung gegebenen Auslegung diese Beschränkung der Haftpflicht für Transporte in allen unbedeckt gebauten Wagen, auch wenn Bedeckung mit Blachen ausbedungen ist, vereinbart werden kann, ist, nach dem oben Ausgeführten, gleichgültig und es könnten die von der Beklagten angerufenen, im Uebrigen als *lex contractus* allerdings in Betracht fallenden Reglemente und Tarife, sofern sie, was übrigens aus ihrem Wortlaute offenbar keineswegs mit Nothwendigkeit folgt, diesen weitern Sinn haben sollten, für die Beurtheilung der Haftpflicht für Transporte auf schweizerischem Gebiete nicht maßgebend sein.

b. Nun liegt zweifellos der Beklagten ob, den Beweis dafür zu erbringen, daß ein, nach den Bestimmungen des schweizerischen Gesetzes gültiger Befreiungsvertrag wirklich vereinbart, also insbesondere, daß der Absender in den Transport der Waare in Wagen ohne Decken eingewilligt habe. Dieser Beweis aber ist nicht erbracht. Es mag nämlich zwar zugegeben werden, daß nach den von der Beklagten angeführten Reglementbestimmungen die Versandtbahn, mangels einer gegentheiligen Willensäußerung des Versenders im Frachtbriefe, zum

Transporte der Waare in Wagen ohne Blachen im Allgemeinen befugt gewesen wäre. Allein für den vorliegenden Fall fällt in Betracht, daß der Transport thatsächlich in mit Decken belegten Wagen ausgeführt wurde, daß von der Bedeckung im Frachtbriefe selbst Vormerk genommen wurde, und daß, nach der eigenen, unbestritten gebliebenen, Behauptung der Beklagten, der Absender die Verladung der Waare ausgeführt hat. Demgemäß aber liegen Momente vor, welche darauf hindeuten, daß, was unzweifelhaft als statthaft zu betrachten ist, die Versandtbahn und der Versender sich thatsächlich dahin geeinigt haben, daß der Transport in mit Blachen bedeckten Wagen stattfinden solle und daß jedenfalls nicht erwiesen ist, daß der Versender in den Transport vermittelt Wagen ohne Blachen eingewilligt habe.

c. Ist demnach aus diesem Grunde die in Art. 32, Ziffer 5 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen nachgelassene Beschränkung der Haftpflicht nicht als vereinbart zu betrachten, so braucht nicht weiter untersucht zu werden, ob die fernere Voraussetzung des dort vorgesehenen Befreiungsvertrages, nämlich eine erhebliche Ermäßigung des Frachtsages, vorliege, oder ob, wie die erste Instanz angenommen hat, eine solche Ermäßigung in concreto nicht gewährt worden sei, da die nachträgliche Rectifikation des Frachtsages nicht in Betracht kommen könne.

7. Im Weiteren beruft sich die Beklagte darauf, daß die Waare ihrer Natur nach leicht entzündlich, beziehungsweise der Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt gewesen sei, und daß daher gemäß Art. 32 Ziffer 2 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und § 22 Ziffer 1 des Reglementes für den südwest-deutsch-schweizerischen Güterverkehr die Vermuthung habe ausbedungen werden können und ausbedungen worden sei, daß Schäden, welche unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der fraglichen gefährlichen Eigenschaft gewesen sein können, auch wirklich in dieser Weise entstanden seien; die Beklagte hat in dieser Richtung sowohl vor der ersten Instanz als vor dem Bundesgerichte, Beweise, insbesondere durch physikalische Expertise, ange-

boten. Das Handelsgericht hat indeß die Erhebung dieser Beweise abgelehnt, mit der Begründung: Die thatsächliche Voraussetzung, daß die Waare der Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt gewesen sei, treffe nicht zu. Wie nämlich einzelnen Mitgliedern des Handelsgerichtes theils selbst, theils durch Erkundigung bei Sachverständigen im Wissen sei, komme Selbstentzündung bei gepreßter roher Baumwolle in Fällen der vorliegenden Art überall nicht vor und sei diese Annahme, zumal bei Transport in offenen Wagen, gar nicht denkbar. Bis dahin sei von einem solchen Falle nichts gehört worden und es habe denn auch die Beklagte nicht eine einzige derartige Selbstentzündung anzuführen vermocht, während doch bei dem massenhaften Transport von gepreßter roher Baumwolle in der Schweiz und andern Ländern die Eisenbahnverwaltungen davon nothwendig Kenntniß haben müßten. Das Handelsgericht hat mithin die Erhebung der angetragenen Expertise nicht deshalb abgelehnt, weil es die zum Beweise durch Expertise verstellten Thatsachen als unerheblich erachtete, sondern vielmehr deshalb, weil es sich selbst als hinlänglich sachkundig erachtete, um über den fraglichen Punkt selbst, ohne Beziehung von Experten, sofort zu entscheiden.

8. In diesem Verfahren des Handelsgerichtes nun mag vielleicht eine Verletzung des kantonalen Prozeßrechtes gefunden werden, dagegen beruht die bezügliche Entscheidung jedenfalls nicht auf unrichtiger Anwendung des Bundesgesetzes; vielmehr handelt es sich bei derselben ausschließlich um Beurtheilung einer nach dem kantonalen Prozeßrechte zu beurtheilende Beweisfrage, so daß sich die Entscheidung der Cognition des Bundesgerichtes entzieht und von Anordnung einer Aktenvervollständigung gemäß Art. 30, Absatz 4 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege nicht die Rede sein kann. Das Recht zu Anordnung einer Aktenvervollständigung im Sinne von Art. 30 Absatz 4 cit. nämlich steht dem Bundesgerichte nur dann zu, wenn die kantonalen Gerichte Beweise wegen Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt haben, nicht aber auch dann, wenn sie die Anordnung eines Beweisverfahrens deshalb verweigert haben, weil der Thatbestand für das Gericht bereits

hinlänglich klar gestellt sei, so daß eine Beweisaufnahme daran nichts ändern könne; inwiefern eine derartige Befugniß zum Ausschlusse angebotener Beweise dem Gerichte zustehe und inwiefern das Gericht zur Ablehnung einer beantragten Expertise mit Berufung auf seine eigene Sachkenntniß berechtigt sei, ist vielmehr einzig nach kantonalem Prozeßrechte zu beurtheilen und unterliegt daher der Nachprüfung des Bundesgerichtes nicht. Es muß demnach die Entscheidung des Handelsgerichtes, daß die Waare der Gefahr der Selbstentzündung nicht ausgesetzt gewesen sei, für das Bundesgericht ohne Weiteres maßgebend sein.

9. Ein weiterer Befreiungsgrund von der Gastpflicht aber ist von der Beklagten nicht behauptet worden, und es muß daher, unter Ablehnung der Rekursanträge derselben, die erstinstanzliche Entscheidung einfach bestätigt werden.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Das Urtheil des Handelsgerichtes des Kantons Zürich vom 29. September 1882 ist in allen Theilen bestätigt.

## V. Civilstand und Ehe. — Etat civil et mariage.

### 112. Urtheil vom 14. Oktober 1882 in Sachen Eheleute Sandvoß. \*)

Die aus Hannover gebürtigen Eheleute Sandvoß waren durch den zweiten Civilsenat des Obergerichtes zu Hannover am 24. März 1877 auf die Dauer von 3 Jahren von Tisch und Bett geschieden worden. Nach diesem Urtheile erwarb der Ehemann Sandvoß nach vorgängiger Entlassung aus dem preußischen Unterthanenverbande und Auswirkung der Naturalisationsbewilligung beim schweizerischen Bundesrathe, für sich und

\*) Dieses Urtheil ist, weil nur zum Theil von allgemeinem Interesse, bloß auszugs- und bruchstückweise mitgetheilt.

seine Familie (mit Ausnahme der mehrjährigen Söhne) am 12. Oktober 1879 das Bürgerrecht der zürcherischen Gemeinde Hedingen und daraufhin das zürcherische Kantonsbürgerrecht. Am 3. Dezember gleichen Jahres machte er beim Friedensrichter- amte Hedingen die Klage auf gänzliche Scheidung anhängig. Die Beklagte stellte der Klage unter Andern die Einwendung der Inkompetenz der schweizerischen Gerichte entgegen, indem sie behauptete, das schweizerische Bürgerrecht sei vom Kläger nicht gültig erworben, sondern, da Kläger niemals dauernden Wohnsitz in der Schweiz gehabt, sondern sich dort stets nur vorübergehend aufgehalten habe, unter Umgehung der gesetzlichen Bestimmungen, erschlichen worden. Der schweizerische Bundesrath wies indeß ein Begehren um Nichtigerklärung der Naturalisation des Ehemannes Sandvoß ab. Die kantonalen Gerichte beider Instanzen, die Appellationskammer des Obergerichtes durch Urtheil vom 4. Dezember 1880, verwarfen hierauf die Kompetenzinrede der Beklagten und sprachen gleichzeitig in der Sache selbst die gänzliche Scheidung aus. Vom Bundesgerichte wurde zunächst auf Erhebung von der Beklagten anerbotener Beweise erkannt, nach Durchführung der Aktenvervollständigung aber durch Endurtheil vom 14. Oktober 1882 das kantonale Urtheil bestätigt. Zu bemerken ist noch: Die Beklagte hatte beim Bundesgericht einen Erlaß der Landdrostei in Hannover vom 2. Mai 1882, wonach die dem Kläger am 28. September 1879 erteilte Entlassung aus dem preußischen Unterthanenverbande vom königlich-preußischen Ministerium des Innern als unwirksam erklärt worden ist, produziert und hierauf gestützt verlangt, daß der von ihrem Ehemanne in der Schweiz angestrebte Scheidungsprozeß als unwirksam erklärt werde. Nach Anhörung der Gegenpartei, welche unter Vorlage einer neuen Entlassungsurkunde aus dem preußischen Unterthanenverbande, datirt den 5. Juni 1882, auf Abweisung dieses Begehrens antrug, hatte das Bundesgericht durch Beschluß vom 9. Juni 1882 das gestellte Begehren abgewiesen.

In den Gründen der Entscheidung vom 14. Oktober 1882 ist hierüber, sowie über die Frage, welches materielle Recht auf den Fall anwendbar sei, Folgendes bemerkt: