

Objektyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 16

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 13. October 1874.

No. 16.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payés convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. — Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-östr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. — Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. — Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich. — Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 centimes.

INHALT. Rechtsfälle. — Unfallklage. — Gesetzgebung über Verbindungsgeleise. — Mittheilungen aus den Cantonen. — Anwendung comprimierter Luft zur Locomotion. — Die sechste Versammlung der Techniker deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Zur Ergänzung. — Rigibahn, Betriebsergebnisse vom September. — Die internationale Ausstellung in Chili 1875. — Sardinische Eisenbahnen. — Der internationale Postcongress. — Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (Bilanz vom 1. Juli 1874). — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Ausschreibungen. — Generalversammlungen. — Einzahlungen. — Eisen- und Kohlenpreise. — Curszettel. Eingegangene Drucksachen. — Le Industrie, etc. No. 40. Inhalt. — Bundesblatt Nr. 44. — Anzeigen.

Rechtsfall. * Begriff der höhern Gewalt (vis major) nach dem deutschen Reichsgesetze vom 7. Juni 1871. Umfang des auf Grund dieses Gesetzes zu ersetzenden Schadens. Unter diesem Titel enthält das neueste Heft der Sammlung von Entscheidungen der obersten „Gerichtshöfe für Bayern“ in Gegenständen des Handels- und Wechselrechtes ein Urtheil des Handelsappellationsgerichtes in München vom 1. Juli 1873, das wir im Wesentlichen unverkürzt folgen lassen:

Nach § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 haftet, wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder verletzt wurde, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, insofern Letzterer nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht wurde.

In Gemässheit dieser Gesetzesvorschrift hat die beklagte Eisenbahn der Klägerin allerdings Schadensersatz dafür zu leisten, dass unbestritten bei dem am 20. August 1871 zwischen Aeschaffenburg und Würzburg erfolgten Zusammenstoss zweier Züge ihr Ehegatte Graf Sz. aus Pest seinen Tod gefunden und wäre diese Haftpflicht der Beklagten nur dann ausgeschlossen, wenn von Seite derselben erwiesen werden könnte, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des genannten Grafen verursacht wurde. Auf das Vorhandensein einer solchen höhern Gewalt stützt die Beklagte ihre Vertheidigung und beruft sich zum Nachweis einer solchen und des Mangels einer jeden Verschuldung der Bahnbediensteten darauf,

- 1) dass der Bügel der Kuppel eines belgischen Staatsbahnwagens im Güterzuge riss und dadurch allein die Katastrophe herbeigeführt wurde, weil die in Folge des Bügelbruchs abgerissenen 29 Wagen des Güterzugs, welche sich im Momente des Bügelbruchs auf einem Gefälle von 1 : 50 in einer Länge von 13,350 Fuss und in einer Curve von 2500 Fuss befanden, rückwärts in den Gang kamen und sodann der Zusammenstoss mit dem nachfolgenden Eilzug erfolgte;
- 2) dass jedoch der in Rede stehende Bügel von starkem vorschrittmässig gutem Eisen war, auch der Bruch des Bügels als ein ganz frischer befunden wurde;
- 3) dass ferner nach § 199, 200, 203 der Fahrdienstinstruction vom 1. März 1869 auf den bayerischen Staatsbahnen und

nach allgemeinen technischen Erfahrungssätzen bei einem Gefälle von 1 : 50 bei Güterzügen der fünfte Theil der sämtlichen Räderpaare gebremst werden muss, ferner am Schlusse des Zugs eine sogenannte Doppelbremse eingestellt und bedient sein muss und die Vertheilung der übrigen Bremsen möglichst gleichmässig zu geschehen hat;

- 4) dass in dem fraglichen Güterzug von 58 Räderpaaren (29 Wägen) die den vorschrittmässigen allgemeinen Bahnbetriebs- und technischen Grundsätzen entsprechende Anzahl von Bremsen, nämlich 12 Räderpaare mit Bremsvorrichtungen vorhanden waren, sämtliche 12 Räderpaare bedient und rechtzeitig gebremst wurden und die vorhandenen Bremsapparate von guter Beschaffenheit waren;
- 5) dass demnach der kritische Eisenbahnunfall lediglich durch höhere Gewalt, jedenfalls nur durch Zufall, also nicht durch Verschulden der Bahnverwaltung bezw. ihrer Bediensteten entstanden sei.

Es mag nun dahingestellt bleiben, ob diese Darlegung der Sache von Seite des Eisenbahnfiskus in Richtigkeit sich verhält, jedenfalls ist dieselbe nicht geeignet, die Schadensersatzpflicht desselben in Folge vorliegender höherer Gewalt abzuwenden.

Unter der höhern Gewalt (vis major) wird nach allgemeinen Rechtsbegriffen ein solches Ereigniss verstanden, welches weder vorhergesehen, noch auch mit menschlicher Kraft nach der zu prästirenden Sorgfalt abgewendet werden konnte; jedoch ist es nicht unbedingt nothwendig, dass es gerade ein unabweislicher äusserlicher Zufall i. e. ein überwältigendes Naturereigniss sein müsse, welches den betreffenden Unfall herbeigerufen hat. Hahn, Kommentar zu Art. 395 des Allgem. deutschen Handelsgesetzbuches § 12; Makower Kommentar zu derselben Stelle Note 10 a; Endemann, Kommentar zum Reichsgesetze vom 7. Juni 1871, S. 21 u. 22.

Diese obigen Voraussetzungen liegen aber nicht vor. Denn angenommen auch, dass die nächste Veranlassung des Unfalls, wie behauptet, der Bruch des Bügels der Kuppel eines belgischen Staatsbahnwagens und dieser Bügel von vorschrittmässiger guter Beschaffenheit war, demnach dieser Bruch nicht vorgesehen werden konnte, so muss doch auf der andern Seite jetzt schon als feststehend angenommen werden, dass unter allen Umständen die für jene gefährliche Stelle dringend nothwendigen Sperr- und Brems-Vorrichtungen entweder nicht in so ausreichendem Maasse vorhanden waren oder wenigstens nicht so gehandhabt wurden, dass nicht ungeachtet des angeblichen Bügelbruchs bei Anwendung aller nothwendigen und von der Eisenbahnverwaltung zu prästirenden custodia der fragliche Unfall vermieden werden konnte.

Der Eisenbahnverwaltung fällt somit unter allen Umständen culpa zur Last und kann sich der Fiskus nicht mehr auf das Vorhandensein einer höhern Gewalt berufen, weil solche durch eine gehörig angewandte und von der Eisenbahnverwaltung auch zu prästirende Sorgfalt hätte vermieden werden können. Es liegt also der in § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 vorgesehene Ausnahmefall nicht vor und ist kein Anlass gegeben, dem k. Fiskus den beantragten Beweis über obige Thatfachen 1—4 freizulassen.

Im Uebrigen hängt die Grösse des vom Fiskus zu leistenden Schadensersatzes lediglich von dem Nachweise der Vermögensverhältnisse des Grafen von Sz. ab, der noch von den klagenden Erben zu führen ist.

Was weiter die Klage auf Ersatz von 40,000 fl. betrifft, welche Summe Graf Sz. bei jenem Unfall in einer Geldtasche bei sich gehabt und die bei dieser Gelegenheit abhanden gekommen sein soll, so kann der beklagte Eisenbahnfiskus auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1871 hinsichtlich dieses Ersatzes nicht mit Grund in Anspruch genommen werden, denn der Umfang des nach diesem Gesetze zu gewährenden Schadensersatzes umfasst keineswegs allen und jeden erweislichen Schaden, sondern dieser Ersatz ist nach § 3 a. a. O. auf die dort bestimmten Kategorien beschränkt. Der zuletzt in Bezug genomene § 3 umfasst somit lediglich den Schadensersatz im Falle der Töd-