Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 22

Artikel: Rechtsfall

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2153

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen	Per Zentner
D. 1	y 2
Räder, gusseiserne, nicht montirte	1,000
V. Locomotiven, auch Tender	9
VI. Locomotivbestandtheile:	, 2.
77. Locomotivoestanumene.	
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	. 2
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	ow in 181 and a
VII. Eiserne Brücken mit oder ohne Anstrich Vorgearbeitete Eisenstücke	, 1.
Veneral state Et a	p 2
vorgeardeltete Eisenstucke	, 2. —
Schrauben und Nieten	3 50
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waarengattung nach Tarif.	
VIII. Eisenbahnwagen:	Vom Werth.
Personenwagen	10.0/0
Gepäck- und Güterwagen, Erdtransport u. Schotter- wagen für Eisenbahnen und Hilfsbahnen (Roll-	
wagen)	5 0/0
IX. Bestandtheile von Eisenbahnwagen aller Art:	To wingows
colors and Initiality Names, "Upble "Highly De Win	Per Zentner.
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	Un 9
Bostondthoile gleichen Art - C	PT. 2. ~
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	" 1. —
X. Coke per Last	15
the street with the resident 18th and 18th after the Knist	7
The state of the s	

Rechtsfall. Beschädigung "bei dem Betrieb einer Eisenbahn". - Entladung eines am Ziel angelangten, auf dem Geleise stehenden Waggons. (Sen. I. Urtheil des R.-O.-Handelsgerichts vom 27. März 1874 i. S. Ebert c. Sächs. Staatsfiscus. I. Bezirksger. Dresden. II. Appell.-Ger. daselbst. Aus den Gründen:

Der Ehemann der Klägerin hat am 15. April 1872 auf dem Bahnkörper der Sächs. Staats-Eisenbahn eine schwere Körperverletzung erlitten. Es sollten nämlich zu dem Bau eines zweiten Geleises der Staatsbahn auf der Strecke O.-A. eiserne Brückentheile verwendet werden, welche auf der Bahn an den Bestimmungsort befördert waren. Bei dem Abladen jener Theile aus der stillstehenden Lowry war der Klägerin Ehemann als Oberbahnwärter mitbeschäftigt; eins der zum Herablassen der Eisentheile be-nutzten Seile zerriss; der herabfallende Brückentheil fiel auf ihn und verursachte die schwere Verletzung, welche seinen Tod zur Folge gehabt haben soll.

Die Klägerin deducirt: die Legung von Geleisen, bez. die Veränderung und Erweiterung von Brücken auf bereits befahrenen Bahnstrecken gehöre recht eigentlich zu dem Betrieb der Eisenbahn; jede Beschädigung, welche sich dabei ereigne, falle daher unter den Wortlaut des § 1 cit.; auch sei im vorliegenden Falle die Verletzung bei Entladung eines auf der bereits befahrenen Eisenbahnstrecke transportirten und auf derselben noch befindlichen Eisenbahnwagens, daher bei dem Betriebe der dem Ver-kehre übergebenen Bahn erfolgt.

Keiner dieser Gesichtspunkte führt zu einem der Klägerin

günstigen Ergebniss.

Der Betrieb einer Eisenbahn als solcher setzt zunächst die Existenz des betreffenden Bahnkörpers voraus. Der Umstand allein, dass der Unfall bei Ausführung von Arbeiten, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn herzustellen oder zu erweitern bezwecken, somit bei Gelegenheit des ursprünglichen oder eines späteren Baues der Bahn eingetreten ist, macht den Unfall nicht zu einem bei dem Betriebe der Bahn erfolgten. Verrichtungen der gedachten Art bereiten erst die Möglichkeit des Eisenbahnbetriebes vor, sind aber zu den der Eisenbahn eigen-thümlichen Functionen nicht zu rechnen. Die Motive des dem Reichstag vom Bundesrath vorgelegten Entwurfs heben ausdrücklich die Unanwendbarkeit des § 1 auf Unfälle bei Bauten der Eisenbahnen hervor (vgl. Jacobi, die Verbindlichkeit zum Schadenersatz etc. S. 6, Ausg. 2)

Die Haftpflicht des Beklagten kann aber auch nicht auf den Gesichtspunkt gestützt werden, dass die Lowry, um deren Abladung es sich damals handelte, auf dem Geleise der befahrenen Bahnstrecke sich befunden hat. Denn der abzuladende Wagen war durch Stillstand auf dem Geleise aus aller Verbindung mit

der bahnmässigen Beförderung herausgetreten.

Richtig ist bereits vom Appell.-Gericht hervorgehoben, dass Quelle der in § 1 des Reichsgesetzes geordneten Haftpflicht der Eisenbahnen in dem § 25 des preuss. Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Nov. 1838 liegt. Die Fassung beider Gesetze weicht zwar insofern von einander ab, als die Voraussetzung der Haftpflicht in dem preuss. Gesetz mit den Worten: "bei Beförderung auf der Bahn", im Reichsgesetz aber mit: "bei dem Betriebe einer Eisenbahn" bezeichnet ist. Allein dass durch die abweichende Formulirung eine Ausdehnung über diejenigen Grenzen hinaus,

welche durch das preuss. Gesetz in Verbindung mit der an dasselbe sich anlehnenden Rechtssprechung festgestellt sind, nicht beabsichtigt werde, ist sowohl in den Motiven des ersten Gesetz-entwurfs (abgedr. in Siebenhaar's Arch. für W.- u. Hdlsr. N. F. Bd. 2, S. 32), als in denjenigen Motiven, welche dem revidirten Entwurf (Drucksachen des Reichstags. 1871. I. Session. Nr. 16) beigegeben sind, ausdrücklich bemerkt. Gerade aus dem Grunde, weil besorgt wurde, es könne die Absicht gefolgert werden, die Haftung der Eisenbahn über die zeitherigen Grenzen hinaus, z. B. auf Unfälle bei Entladung stillstehender Eisenbahnwagen etc. auszudehnen, war, wie die Motive dies aussprechen, im ersten Entwurf die Fassung gewählt: "bei Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen"; diese Fassung gab zwar der revidirte Entwurf durch Substituirung der in das Gesetz übergegangenen Worte "bei Betrieb einer Eisenbahn" wieder auf, jedoch nicht wegen Acnderung des legislatorischen Princips, sondern lediglich desshalb, weil die früher gehegte Besorgniss unpassender Auslegung der einschlagenden Bestimmung bei näherer Erwägung für unbegründet erachtet wurde. Diese Auffassung hat bei der Berathung des Gesetzes die Zustimmung des Reichstages gefunden. In der That bietet das Gesetz für eine Auslegung so extensiver Art, wie sie die Klägerin vertritt, keinen Anhalt.

Das Reichsgesetz bezweckt in gleicher Weise, wie der schon angeführte § 25 des preuss. Gesetzes für die besonderen Gefahren Schutz zu schaffen, welche mit dem Betriebe des Eisenbahngewerbes verbunden sind. Der Gerichtshof hat dies bereits mehrfach ausgesprochen (vgl. Entsch. Bd. VIII, S. 422; Bd. IX, S. 148 u. 211 ff.; Bd. XII, S. 162, desgl. das Erkenntniss vom 17. März 1874 in Bd. XIII, S. 81) und betr. des preuss. Gesetzes bereits entschieden, dass dasselbe vermöge seiner ratio nicht auf den — damals zur Entscheidung vorliegenden — Fall Anwendung leide, wenn ein Arbeiter nach beendigtem Transport bei dem Entladen eines Eisenbahnwagens durch umfallende Gegenstände beschädigt wird (Entsch. Bd. IX, S. 211 fg.).

Auf rechtlich gleicher Linie steht der jetzige Fall. Bei Entladung eines stillstehenden Wagens kommt der Eisenbahnbetrieb im Sinne von § 1 des Reichsgesetzes wenigstens dann nicht in Frage, wenn weder eine Einwirkung der zur Bewegung benutzten Naturkraft sich geltend macht, noch ein Zusammenstoss mit andern, auf dem Geleise sich bewegenden Wagen erfolgt, noch überhaupt eine besondere Gefahr durch die dem Bahnverkehr eigenthümliche Betriebsart, z. B. die gebotene Eile der Entladung, hervortritt. Fehlen, wie im gegenwärtigen Falle, diese Voraussetzungen, so unterscheidet sich die auf dem Bahnkörper bewirkte Entladung eines Waggons rechtlich nicht von der Ausladung eines gewöhnlichen Lastwagens. Jacobi a. a. O. S. 21; Zimmermann in Siebenh. Arch., N. F. Bd. II, S. 23.

(Entscheidungen des Reichs-O.-H.-G. Bd. XIII, S. 83.)

+ Schnellzüge und continuirliche Bremsen. (Fortsetzung.) IV. Schnellzüge. Die Geschwindigkeit, mit welcher die Eisenbahn-Transporte ausgeführt werden, übt sowohl auf die Gestaltung des Bahnbaues als auf die Anordnung des Betriebes und der Betriebs-Technik und die damit zusammenhängenden Kosten den entscheidendsten Einfluss aus. Bei der heutigen Handhabung des grossen Maschinentransports kann man füglich annehmen, dass dessen Selbstkosten Alles in Allem nahezu in arithmetischer Progression der Fahrgeschwindigkeit, die Kosten der Bahnunterhaltung aber im Quadrat derselben zunehmen. Es erhellt hieraus, dass die ganze Entwickelung des Eisenbahn-wesens in den Culturländern eine verschiedene war, je nachdem die Anforderungen der Oeconomie oder aber diejenigen an eine grosse Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge besonders hervornächster Zeit der allgemeine Character beider Betriebssysteme deutlich abzeichnen: Durch den Ausbau eines eng gemaschten Netzes von Secundärbahnen wird mit billiger Anlage amerikanische Einfachheit des Betriebes Hand in Hand gehen müssen — auf unseren ausgebauten Primärbahnen aber, welche sich theilweise die Mittel zu ihrer Vervollkommnung bereits selbst verdient haben, werden Publicum und Staat immer gesteigerte Anforderungen an die Zahl und Geschwindigkeit der Züge

stellen, abgesehen davon, dass die bevorstehende Concurrenz an und für sich schon dazu drängt.

Die Fahrgeschwindigkeit eines Zuges wird im Eisenbahnleben verschiedenartig angegeben. Die effective Geschwindigkeit ist der Quotient aus Entfernung und gesammter Fahrzeit, inclusive Aufenthalt auf den Zwischenstationen; es ist diess also dasjenige Maass der Geschwindigkeit, welches aus dem Fahrplan durch Division der Fahrzeit in die Distanz der beiden Endstationen direct erhältlich ist. Die mittlere Geschwindigkeit