Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 5

Artikel: Rechtsfälle
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1941

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: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 28. Juli 1874. No. 5.

„**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 payées 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-österr. 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 Fussli & 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 pfennige.

INHALT. — Rechtsfälle. — Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tödtungen. — Schmalspurbahnen. — Adhäsion. — Pratt's Laschenverbindung. — Beleuchtung. — Signirung der Frachtgüter. — Wohlfeile Bahn. — Gesundheitspflege. — Pulverramme. — Die neuen Wagen der Nordostbahn. — Chemins de fer du Jura vaudois. — Winterthur-Singen-Kreuzlingen (Baufortschritte). — Friedrich Wilhelm Hartmann. — England, Unfälle. — Italien, Betriebsergebnisse. — Correspondenz: Prag. — Arth-Rigi-Bahn. Ausserordentliche Generalversammlung. — Chronik. — Unfälle. Tarife. — Personelles. — Marktberichte. — Curszeddel. — Literatur. — Zinszahlungen. — Eingegangene Drucksachen. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 58 und 59. — Inserate.

Rechtsfälle. Eisenbahntransport in unbedeckten Wagen. Hebt ein über die Ladung gebreitetes Persenning (Theerplane) die Eigenschaft des unbedeckten Wagens auf? Sind Eisenbahnverwaltungen, wenn verladene Güter unterwegs von einem Unfall betroffen werden, verpflichtet, diesen und den Zustand der Güter constatiren zu lassen? 72 Ballen Twistabfälle, nach Hamburg bestimmt, wurden von Zürich zunächst nach Mannheim mittelst der Eisenbahn in einem unbedeckten, jedoch mit einem Persenning überbreiteten Wagen, unter Feststellung der Fracht nach dem entsprechenden ermässigten Frachtsatze verladen. Die Waare bildete eine separate Wagenladung. In Mannheim schloss der Adressat (Spediteur) sofort einen ferneren Frachtcontract nach Hamburg. Der gepackte Wagen ging unverändert auf die weiter führende Eisenbahn über. Als er in Hamburg anlangte, zeigten sich nur wenige gepackte Ballen; der übrige Inhalt des Wagens bestand aus losen Twistabfällen mit einem bedeutenden Gewichtsmanco. Auch ergab sich, dass die Waare in Brand gerathen und einer Löschung durch Wasser unterzogen worden war.

Die Eigenthümer der Waare belangten die abliefernde Berlin-Hamburger Eisenbahn auf Schadensersatz. Die Beklagte leugnete, dass der Schaden auf der von ihr zu vertretenden Fahrt von Mannheim nach Hamburg verursacht worden sei, und behauptete eventuell, dass Selbstentzündung den Schaden veranlasst habe; übrigens sei sie von der Verantwortlichkeit für den Schaden frei, weil derselbe durch die Feuergefährlichkeit entstanden sei oder habe entstehen können, welche mit dem Transport der Waare in einem offenen, wenngleich mit einem Persenning versehenen Wagen verbunden sei.

Das Hamburger Handelsgericht legte dem Kläger den Beweis auf, dass der in Mannheim der Eisenbahn überwiesene Wagen die Waare in einer dem Frachtbrief entsprechenden Quantität und Beschaffenheit und in gesundem Zustand enthalten habe, und liess der Beklagten den Beweis ihrer vorstehend angegebenen Behauptungen offen.

Das Hamburger Obergericht brachte auf Appellation des Klägers den Exculpationsbeweis der Beklagten in Wegfall (fand ihn nicht erheblich), weil seitens der betheiligt gewesenen Eisenbahn unterlassen worden sei, nach Eintritt des Brandunfalles die Umstände desselben und den damaligen Zustand der Waare zu constatiren, wodurch den Klägern die Möglichkeit der Gegenbeweisführung entzogen worden sei.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht stellte das handelsgerichtliche Erkenntniss wieder her — aus folgenden Gründen:

„Das Obergericht macht von dem Rechtssatze, dass derjenige, welcher auf Grund eines geschlossenen Geschäfts verbunden ist, ein seinem Mitcontrahenten den Umständen nach nothwendiges oder doch wichtiges Beweisstück zu conserviren, durch das Abhandenkommenlassen desselben sich in die Lage bringt, wenn es später zum Beweisverfahren kommt, die an sich nicht ihm obliegende Beweislast statt des andern Theils übernehmen zu müssen, — eine Anwendung, welcher nicht beigetreten werden kann.

„Jenem Rechtssatze, welcher in der vorgedachten Auffassung auch in der Judicatur des R. O. H. G. Anerkennung gefunden hat, liegt die Erwägung zu Grunde, dass unter den gegebenen Umständen eine Contractpflicht desjenigen, welcher die Obhut über das Beweismittel zu führen hatte, dadurch verletzt wird, wenn er dasselbe abhanden kommen oder unbrauchbar werden lässt und dass durch die den Umständen nach eintretende Veränderung der Beweislast dem Beklagten das Interesse, welches er bei der Erhaltung des Beweismittels hatte, geleistet wird. Hiebei ist, ausser der Conservirungs-Verbindlichkeit die Eigenschaft des zu conservirenden Gegenstandes als eines Beweisstückes eine nothwendige Voraussetzung. Im vorliegenden Falle existirte aber auf Seiten der Eisenbahnen keine im Frachtcontracte liegende Verbindlichkeit, den Zustand der Waare vor und nach der Löschung constatiren zu lassen.

„Der Art. 407 des Handelsgesetzbuches räumt zwar den Frachtführern für gewisse Fälle das Recht ein, Constatirungen der betreffenden Art zu veranlassen, er legt ihnen aber keineswegs die Pflicht dazu auf. Ebensowenig kann der Waare unter den vorliegenden Umständen die Eigenschaft eines Beweismittels beigelegt werden.

„Die Kläger haben die Entscheidung des Handelsgerichts aus dem Grunde angegriffen, weil, wie sie annehmen, ein zwar oben offener, aber mit einem Persenning bedeckter Wagen nicht als ein unbedeckter Wagen angesehen werden dürfe, so dass die in Rede stehende, zu Gunsten der Beklagten angenommene Beschränkung der Haftpflicht hier überhaupt nicht wirksam werden könne. Dieser Einwand ist unbegründet, zunächst a) schon deswegen, weil der in concreto zu Grunde liegende Frachtcontract den Streitpunkt zu Gunsten der Beklagten erledigt. Die Badische Staatsbahn, mit welcher der Frachtcontract geschlossen worden ist, hat weder einen Wagen noch einen Persenning gestellt oder zu stellen gehabt, sondern der Mannheimer Absender hat mit ihr über den Transport eines speziell bezeichneten, gepackten, offenen und mit einem Persenning bedeckten Wagens contrahirt, und dieser Wagen ist nach Ausweis des Frachtbriefes, ungeachtet des Persennings, als ein unbedeckter Wagen von den Contrahenten behandelt worden. Es ist aber auch, abgesehen von dieser conventionellen Behandlung, b) unrichtig, dass unter der Bezeichnung „unbedeckter Wagen" nur ein solcher offener Wagen zu verstehen sei, in welchem die darin verladenen Gegenstände ohne Bedeckung durch Persenninge, Plane oder dergleichen transportirt werden." — (Urtheil des R. O. H. G. vom 24. Octb. 1873 i. S. Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft c. Gebrüder Reis).

Kann wegen verspäteter Lieferung bei nicht erfolgter Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung von einer Eisenbahngesellschaft neben der reglementsmässigen Frachtvergütung auch noch Ersatz des Werthverlustes gefordert werden?* Hierüber sprach sich das Leipziger Oberhandels-

* Vergleiche hiemit ein Urtheil des Zürch. Handelsgerichts in Nr. 3 dieser Wochenschrift

gericht in einem Spezialfalle, der vom Handelsgericht zu Elberfeld in anderm Sinne entschieden worden war, folgendermaassen aus:

„In Erwägung, dass es sich im vorliegenden Falle nur um das Interesse der verspäteten Lieferung handelt und der behauptete Schaden in der durch letztere herbeigeführten Werthverminderung, nicht in dem Verluste oder der Beschädigung des Frachtgutes an sich besteht; dass eine Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung festgestelltermaassen nicht erfolgt ist und daher der von der Eisenbahn zu leistende Ersatz nur in dem Betrag der Fracht besteht; dass endlich auch festgestellt ist, dass der Eisenbahnverwaltung eine bösliche Handlungsweise nicht zur Last fällt und dass, wenn nun dennoch das Handelsgericht der Eisenbahnverwaltung die Bezugnahme auf die reglementsmässige Beschränkung versagt und dieselbe neben dem Frachtverluste zum Ersatz eines Werthverlustes, ohne dafür die Voraussetzungen eines vertragsmässigen oder sonstigen Verpflichtungsgrundes festzustellen, lediglich weil die Expedienten einen solchen als vorhanden angenommen haben, für schuldig erklärt, — dasselbe damit einen Grundsatz zur Geltung bringt, welcher mit den den Umfang und die rechtlichen Wirkungen der den Eisenbahnen gestatteten Beschränkung ihrer Haftpflicht regelnden Vorschriften des Art. 427, Ziffer 2 des H. G. B. in Widerspruch steht.“ — (Urtheil des R. O. H. G. vom 29. Jan. 1874 i. S. Bergisch-Märkische Eisenbahn c. Bäcker).

* * *

Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tödtungen. I. Der Artikel 38 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Christmonat 1872, lautet:

Die Bundesgesetzgebung wird die erforderlichen Bestimmungen aufstellen:

1) über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen, Posten) und

2) über die Verbindlichkeiten der genannten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen.

In Folge dieser Bestimmung ertheilte am 10. Mai 1873 das Departement des Innern die nöthigen Aufträge, um für die beiden in diesem Artikel 38 in Aussicht genommenen Bundesgesetze vorläufige Entwürfe und Motive dazu ausarbeiten zu lassen.

Die in Folge dieser Aufträge verfassten Entwürfe wurden schon durch Kreisschreiben vom 1. Juli 1873 den sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, sowie dem schweizer. Handels- und Industrievereine, und theils durch dessen Vermittlung, theils direct an verschiedene Organe des Handelsstandes und Privaten zur Prüfung und Vernehmlassung mitgetheilt.

Es wird nicht berichtet, dass man diese Entwürfe auch den ebenso sehr betheiligten Kreisen der Arbeiter und Angestellten zur Vernehmlassung mitgetheilt habe; ja es scheint, dass mit Ausnahme der wenigen Eingeweihten jene Entwürfe überhaupt Niemandem zugänglich waren, in sonderbarem Widerspruch mit dem Verfahren im deutschen Kaiserreich, wo lange Zeit vor der Beschlussfassung die Entwürfe zum neuen Eisenbahngesetz sammt Motiven Jedermann zugänglich gemacht wurden.

Von den Eingaben, welche in Folge jener „Publication“ eingingen, datiren nahezu alle aus eisenbahnlichen und kaufmännischen Kreisen; wir dürfen annehmen, dass dieselben sich vornehmlich mit dem ersten der oben erwähnten Gesetze befassen oder das zweite wenigstens ausschliesslich vom Standpunkte der (wohl oder übel verstandenen) Interessen der Gesellschaften aus behandeln und dass höchstens die Eingabe der Polizeidirection des Cantons Aargau von einem entgegengesetzten Gesichtspunkte ausgegangen sein mag.

Die Eingaben wurden von einer Commission durchberathen, in welcher wiederum der eine der beiden Interessenten, der Arbeiterstand, nicht vertreten war; und es unterlag der von der Commission festgesetzte Entwurf hernach noch der Berathung des Bundesrathes, welcher unterm 26. Mai dieses Jahres den Entwurf zu dem hier in Rede stehenden Gesetz sammt bezüglicher Botschaft im Bundesblatt veröffentlichte.

Dieser neue schweizerische Entwurf ist mit wenigen Aenderungen dem deutschen Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 nachgebildet. Es ist dies zu bedauern. Wenn bezüglich der Haftpflicht für Beschädigungen der Waaren beim Transport, für Verspätung der Lieferung, überhaupt bezüglich der Verhältnisse des Frachtverkehres es wol höchst wünschenswerth ist, dass in allen Ländern möglichst gleiche gesetzliche Bestimmungen bestehen, und wir ganz damit einverstanden sind, dass man sich im ersten Gesetze möglichst mit der Gesetzgebung des deutschen Reiches in's Einverständniss setzte, so scheint uns in Bezug auf die Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen, wo stets nur eine einzige Bahn in Frage kommt, eine derartige Uebereinstimmung in keiner Hinsicht erforderlich, und wir hätten gern vernommen, warum der Bundesrath glaubte, sich nur aus dringenden, in der Sache liegenden Gründen von dem deutschen Vorbild entfernen zu dürfen, und warum er es für nöthig hielt, da, wo er den Inhalt billigte, sich möglichst sogar in der Form an dieselbe anschliessen zu sollen — anerkennen doch die Motive zu dem deutschen Gesetze selbst, dass es im Hinblick auf die in gleichem Verhältniss mit der Entwicklung industrieller Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle die Aufgabe der Reichsgesetzgebung sei, der körperlichen Unverletzlichkeit einen erhöhten Rechtsschutz zu verleihen, dass eine generelle Reform der Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadenersatz anzustreben sei, und dass nur deren derzeitige Durchführung wegen anderer zur Zeit in Deutschland bestehender Verhältnisse nicht thunlich sei. Wir sehen nicht recht ein, warum der schweiz. Entwurf nun trotzdem dieselben Grundlagen wie das deutsche Gesetz adoptiren musste.

Der schweiz. Entwurf lautet folgendermaassen:

Art. 1.

Verletzung oder Tödtung von Menschen.

Wenn beim Betriebe einer vom Bunde concedirten Transportanstalt oder beim Baue einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

In Beziehung auf die Frage, was als Verschulden der Transportanstalt, oder doch jedenfalls nicht als höhere Gewalt anzusehen sei, kommen auch hier die Art. 38 und 39 des Gesetzes betreffend den Frachtverkehr der Eisenbahnen u. s. w. zur Anwendung.

Art. 2.

Inwiefern die Art und Weise, wie der Getödtete oder Verletzte mit dem Bau und Betrieb in Berührung gekommen ist, von Einfluss sei?

Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getödtete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung, z. B. durch Einschleichen in die Transporträume, um die Transportanstalt um das Fahrgeld zu betrügen, oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, so kann derselbe im Sinne des Artikels 1 dieses Gesetzes keinen Schadenersatz fordern, wenn auch der Unfall selbst ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte.

Wenn der Getödtete oder Verletzte ein Beamter, Angestellter oder Arbeiter der Transportanstalt ist, so wird durch eine Uebertretung polizeilicher Vorschriften, welche mit dem Unfalle in keinem unmittelbaren Zusammenhange steht, die Verpflichtung der Transportanstalt zum Schadenersatze nicht ausgeschlossen. Auch wird, wenn ihn der Unfall im Dienste oder während der Arbeit betroffen hat, die Einrede der höhern Gewalt nicht zugelassen.

Art. 3.

Feststellung des Schadens bei Tödtung oder Körperverletzung.

Im Falle der Tödtung ist Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheiles zu leisten, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

War der Getödtete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

Im Falle einer Körperverletzung ist Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils zu leisten, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Art. 4.

Anrechnung von Beiträgen zu Versicherungsanstalten und dergl.

War der Getödtete oder Verletzte — unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch die Transportanstalt — bei einer Versicherungsanstalt, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert und beträgt diese Mitleistung der Transportanstalt nicht unter einem Drittel der Gesammtleistung an die Versicherungsanstalt u. s. w., so ist das, was der Entschädigungsberechtigte von einer solchen Versicherungsanstalt u. s. w. bezieht, auf die Entschädigung der Transportanstalt einzurechnen.

Art. 5.

Schadenersatz durch Jahresrenten.

Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist je nach dem Ermessen des Gerichtes entweder eine Capitalsumme oder eine jährliche Rente zuzusprechen.

Wird die Abfindung in einer Rente zugesprochen, so kann die verpflichtete Transportanstalt jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind.

Ebenso kann der Rentenberechtigte jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maassgebend waren, wesentlich verändert sind.

Art. 6.

Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt (vergl. Art. 38 des Gesetzes betreffend den Frachtverkehr) kann dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten, auch ganz abgesehen vom Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

Art 7 und 8 handeln vom Schadenersatz für Beschädigung von Sachen bei Gelegenheit der Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen.