

# Unfallklage

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 16

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2074>

## **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.

bahn nicht wegen des gerügten Mangels des Frachtbriefes dem Kläger zur Schuld gerechnet und die Behauptung dieses Mangels seinem Klagegrund nicht als zerstörende Einrede entgegengesetzt werden. (Samml. v. Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe für Bayern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechtes, Bd. II S. 424.)

\* \* \*

**Unfallklage.** Die Lancashire und Yorkshire Eisenbahngesellschaft hatte den Edward Varley, den Maschinenführer ihres Boltzuges, der mit einem andern zusammengestossen war, verklagt. Das Signal hatte ihm die Weiterfahrt verboten, und er würde es wohl gesehen haben, wenn er nicht eben den Injector seiner Maschine reparirt hätte. Sein Vertheidiger führte aus, dass wenn Varley den Injector nicht reparirt hätte, die Maschine wahrscheinlich in die Luft geflogen wäre. Der Verklagte war ein Teetotaller und schon neun Jahre im Dienste der Gesellschaft gewesen. Der Richter sagte, einen so achtungswürdigen Mann könne er nicht in's Gefängniß senden, was er zwar ohne die mildern Umstände wohl gethan haben würde, doch müsse derselbe eine Busse von 10 L. St. bezahlen.

(Iron.)

\* \* \*

**Bundesgesetz-Entwurf über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.**

Art. 1. Jede im öffentlichen Betriebe stehende Eisenbahn ist verpflichtet, Schienengeleisen, welche zu einem gewerblichen Etablissement irgend welcher Art führen, ohne erschwerende, ausser dem gegenwärtigen Gesetz liegende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Locomotiven ausgenommen) auf ihrer Linie, sowie ihr eigenes auf jenen Privatschienen zirkuliren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann.

In analoger Weise ist der Eigenthümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen eines neben- oder hinterliegenden Etablissements anschliessen und das zu dessen Bedienung bestimmte Rollmaterial auf seinen eigenen Schienen zirkuliren zu lassen, gegen Entschädigung, welche in Ermanglung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Art. 2. Ueber den technischen und Betriebsanschluss entscheidet der Bundesrath, welchem die Baupläne und die Vereinbarungen, beziehungsweise Begehren betreffend den Anschluss zur Genehmigung, beziehungsweise Feststellung einzureichen sind.

Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlussgeleise unter der Controle des Bundesrathes, welcher die nöthigen Weisungen ertheilen kann. Die Hauptbahn ist befugt, jederzeit Einsicht von allen Theilen der Verbindungsbahn zu verlangen.

Art. 3. Die privatrechtlichen Verhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter dem Rechte des betreffenden Cantons.

Art. 4. Ein bestehendes Verbindungsgeleise muss auf Verlangen des Bundesrathes geändert oder gänzlich beseitigt werden, wenn veränderte Bau- oder Betriebsverhältnisse der Hauptbahn dies erfordern, oder wenn wegen erheblicher oder beharrlicher Pflichtverletzung Seitens des Besitzers des Geleises der Betrieb der Hauptbahn gefährdet wird.

Art. 5. Sämmtliche durch die Erstellung, Bedienung, Unterhaltung, Veränderung oder Wegnahme des Verbindungsgeleises verursachte Kosten fallen dem Eigenthümer der gewerblichen Anstalt zur Last, welcher das Geleise dient. Die Hauptbahn ist berechtigt, durch ihre eigenen Angestellten die bezüglichen Arbeiten, soweit sie an oder auf ihrem Eigenthum vorzunehmen sind, auf Kosten jenes ausführen zu lassen. Die Bedienung der Anschlussweiche geschieht durch einen Angestellten der öffentlich betriebenen Bahn.

Art. 6. Es ist Sache des Besitzers des Verbindungsgeleises, die Wagen der Hauptbahn bei dem Anschlusspunkt (Anschlussweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie dieselben auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Wenn sich der Besitzer des Verbindungsgeleises der Zugkraft der Hauptbahn auf seinem Geleise bedienen oder seine Locomotiven über die Anschlussweiche hinaus auf der Hauptbahn zirkuliren lassen will, so hat er sich diesfalls mit der Hauptbahn zu verständigen.

Art. 7. Die Wagen der öffentlichen Bahn sollen jeweilen vom Empfang der Anzeige der Bahnverwaltung an, dass die leeren oder die befrachteten Wagen zur Verfügung stehen, bis zur Wiederankunft der Wagen am Anschlusspunkt, mindestens 10 Stunden dem Verbindungsgeleise überlassen bleiben. Dabei ist die Nachtzeit, vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens, während der andern Hälfte des Jahres von 5 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens nicht eingerechnet. Für jeden Verzug über die gesetzliche oder bedungene Zeit hinaus ist eine Entschädigung von 3 Fr. für den Tag (jeder angefangene Tag als ganzer berechnet) und für den Wagen zu bezahlen, und es sind überdies die Conventionalstrafen zu ersetzen, welche die Hauptbahn allfällig fremden Eisenbahnverwaltungen für verspätete Rücksendung ihrer Wagen bezahlen muss.

Art. 8. Für die Ueberlassung der Wagen zum Waarentransport auf dem Verbindungsgeleise, resp. zum Ent- oder Beladen im Etablissement, ist vom Besitzer des letztern der Hauptbahn 1 Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer der Länge des Privatgeleises (von der Anschlussweiche bis zum andern Endpunkt) zu bezahlen, immerhin je für einen Wagen nie weniger, als das reglementarische Minimalgewicht einer Wagenladung nach obigem Ansatz ausmacht. Der Transport der leeren Wagen ist in obiger Taxe inbegriffen, also nicht noch besonders zu berechnen. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer, angebrochene 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Die so berechnete Taxe darf nach oben auf die nächste Rappenzahl, welche sich durch 5 theilen lässt, abgerundet werden.

Art. 9. Die Beförderung der leeren und der beladenen Wagen von der Anschlussstation bis zur Anschlussweiche ist nicht besonders zu vergüten.

Die Taxe für den Transport auf der Hauptbahn nach oder von dem über

die Anschlussstation hinaus liegenden Bestimmungs- resp. Versendungsorte berechnet sich nach den gewöhnlichen Regeln.

Art. 10. Wenn das zur Bedienung des Verbindungsgeleises verwendete Betriebsmaterial in beschädigtem Zustand auf die Anschlussstation zurückkommt, so ist, wenn der Besitzer der gewerblichen Anstalt ohne Reclamation den Wagen auf dem Uebergabspunkte in Empfang genommen hat, zu vermuthen: erstens, dass die Beschädigung stattgefunden habe, so lange der Wagen auf dem Privatgeleise stand, und zweitens, dass sie vom Besitzer desselben, resp. seinen unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Angestellten verschuldet sei.

Auf die Gütertransporte, welche für das in Schienenverbindung mit der Hauptbahn stehende Etablissement von dieser ausgeführt werden, findet das Bundesgesetz betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen etc. Anwendung. Dabei kommen der Hauptbahn die Vergünstigungen zu Statten, welche ihr das Gesetz oder das Transportreglement gegenüber dem das Auf- und Abladen selbst besorgenden Absender, resp. Empfänger einräumt. Gegen Vergütung der daraus für die Hauptbahn erwachsenden Kosten kann der Besitzer des Anschlussgeleises verlangen, dass ein Angestellter derselben dem Abladen im Etablissement bewohne. Wird von diesem Rechte Gebrauch gemacht und die Abladung ohne Verzug nach der Uebergabe der Wagen bewerkstelligt, so gilt die Ablieferung und Empfangnahme der Güter mit Vollendung des Abladens vollzogen, im entgegengesetzten Falle schon mit Uebergabe der Wagen am Anschlusspunkt.

Art. 11. Der Besitzer des Verbindungsgeleises ist für den Schaden verantwortlich, welchen seine Angestellten während des demselben gewidmeten Dienstes der Hauptbahn verursachen oder welcher der letztern aus der ungehörigen Beschaffenheit der Verbindungsbahn oder des Betriebsmaterials derselben entsteht.

Das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen etc. für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen findet auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.

Art. 12. Gegenwärtiges Gesetz tritt unter Vorbehalt der Volksabstimmung gemäss Art. 89 der Bundesverfassung nach Abfluss von 90 Tagen nach Veröffentlichung desselben in Wirksamkeit.

Der Bundesrath wird mit der Veröffentlichung und Vollziehung desselben beauftragt.

**Zugehörige Botschaft des Bundesrathes.**

Durch Botschaft vom 12. September 1873 hatten wir die Ehre in Ausführung eines Auftrages, welchen Sie uns bei Anlass des Concessionsbegehrens für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen ertheilt hatten, Ihnen über die den Eisenbahnen von rein privatrechtlichem Charakter im neuen Eisenbahngesetz anzuweisende Stellung zu berichten\*. Wir kamen damals im Wesentlichen zu folgenden Conclusionen:

Jede Eisenbahn, welche an eine bereits concedirte anschliessen und über fremden Grund und Boden geführt werden wolle, sei einer Concession befähigt und fähig, und mit der Concession sei das Expropriationsrecht verbunden; immerhin sollte an die Einräumung des letztern die Bedingung geknüpft werden, dass bei eintretendem Bedürfniss auf Verlangen des Bundesrathes die Bahn dem öffentlichen Betriebe zu übergeben, und dass, so lange dieser Fall nicht eintrete, den Eigenthümern von neben oder hinter der Linie liegenden Etablissements etc. gegen angemessene Entschädigung die Mitbenutzung der Bahn zu gestatten sei.

Die nationalrätliche Commission für Eisenbahnsachen spaltete sich in zwei Hälften; die eine wollte die Concession für die Privatbahn Gisikon-Perlen gemäss unserm Vorschlag ertheilen; die andere beantragte, auf das Gesuch zur Zeit nicht einzutreten, dagegen den Bundesrath zur Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht ein Bedürfniss zur Erweiterung des Art. 1 des eidg. Expropriationsgesetzes bestehe. Bei der Verhandlung im Nationalrath wurden noch zwei weitere Anträge getellt; der eine ging auf Abweisung des Begehrens als unvereinbar mit Art. 21 der Bundesverfassung, welcher das Expropriationsrecht nur für öffentliche Werke gestatte; der andere war darauf gerichtet, die Frist, nach deren Verfluss die Bahn dem allgemeinen Betrieb sollte übergeben werden, von vornherein zu fixiren.

Mit schwacher Mehrheit wurde der letzte Antrag angenommen.

Der Ständerath beschloss am 22. September mit 21 gegen 3 Stimmen, auf das Concessionsgesuch überall nicht einzutreten.

Der Nationalrath trat am 23. September zunächst in eventueller Abstimmung mit 50 gegen 28 Stimmen, welche letztere am ersten Beschlusse festhalten wollten, und in der Hauptabstimmung (Abweisung gegenüber Verschiebung auf eine spätere Session) mit 48 gegen 35 Stimmen dem Ständerath bei.

Dieser Entscheid veranlasste die Herren Nationalräthe Stämpfli, Dr. Simon Kaiser und J. Vonnatt, am 24. September folgende Motion zu stellen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, auf die nächste ordentliche Sitzung der Rätthe Bericht und Vorschlag über die nöthigen Ergänzungsbestimmungen zum bestehenden Gesetze über die Eisenbahnen und Expropriationen vorzulegen, um die Anwendung dieser Gesetze auf Eisenbahnen industrieller Etablissements und anderer gewerblicher Unternehmungen bezüglich auf Concessionsertheilung, Einräumung des Expropriationsrechtes, Anschluss an das allgemeine Eisenbahnnetz etc. zu ordnen.“

In der Discussion wurde von anderer Seite gewünscht und beantragt, dass über die Richtung, in welcher die Lösung, resp. Untersuchung der Frage zu geschehen habe, keinerlei Wegleitung gegeben werde und es wurde demgemäss am 25. Sept. folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, mit Beförderung den eidg. Rätthen Bericht und Vorschlag über die Stellung des Bundes zu der Anbringung von Verbindungsgeleisen zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und industriellen Etablissements, beziehungsweise andern gewerblichen Anstalten, einzubringen.“

Der allgemeinen Fassung, welche das Postulat so schliesslich erhalten hat, entsprechend, haben wir zuvorderst die Acten in mehrfacher Beziehung vervollständigt.

In erster Linie war festzustellen, wie die benachbarten oder sonst durch die Eisenbahnverhältnisse uns näher stehenden Staaten die fraglichen Verbindungsgeleise behandeln.

Wir notiren summarisch folgende Resultate, wobei wir der Kürze halber die in Behandlung liegenden Eisenbahnen „Privatgeleise“ und deren Eigenthümer „Fabrikbesitzer“ nennen.

Frankreich gibt den Privatgeleisen das Expropriationsrecht (pour cause d'utilité publique), verpflichtet dieselben aber zugleich, sobald sich die

\* Siehe Bundesblatt v. J. 873, Band III, Seite 722.