

Rechtsfall

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 22

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2153>

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.

Räder und Achsen, montirte; Räder, schmiedeiserne; Achsen	Per Zentner	2. —
Räder, gusseiserne, nicht montirte	„	1. —
V. Locomotiven, auch Tender	„	2. —
VI. Locomotivbestandtheile:		
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	„	2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Eisenguss	„	1. —
VII. Eiserne Brücken mit oder ohne Anstrich	„	2. —
Vorgearbeitete Eisenstücke	„	2. —
Schrauben und Niete	„	3. 50
Uebrige Bestandtheile, wie die betreffende Waaren-gattung 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:		
Einzelne, nach Vollziehungsverordnung	Per Zentner.	Fr. 2. —
Bestandtheile gleicher Art aus Gusseisen	„	1. —
X. Coke	per Last	— 15

Rechtsfall. Beschädigung „bei dem Betrieb einer Eisenbahn“. — Entladung eines am Ziel angelangten, auf dem Geleise stehenden Waggon. (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 Eisenheile benutzten 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 Verkehre 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. Vorrichtungen der gedachten Art bereiten erst die Möglichkeit des Eisenbahnbetriebes vor, sind aber zu den der Eisenbahn eigenthümlichen 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 die 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 Formulierung eine Ausdehnung über diejenigen Grenzen hinaus,

welche durch das preuss. Gesetz in Verbindung mit der an dasselbe sich anlehenden Rechtssprechung festgestellt sind, nicht beabsichtigt werde, ist sowohl in den Motiven des ersten Gesetzentwurfs (abgedr. in Siebenhaar's Arch. für W.- u. Hdlr. 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 revidirten Entwurf durch Substituierung der in das Gesetz übergegangenen Entwurf „bei Betrieb einer Eisenbahn“ wieder auf, jedoch nicht wegen Aenderung des legislatorischen Princip, sondern lediglich deshalb, weil die früher gehegte Besorgnis 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 Waggon 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 Maschinenverkehrs 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 Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Culturländern eine verschiedene war, je nachdem die Anforderungen der Oeconomie oder aber diejenigen an eine grosse Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge besonders hervortraten (Amerika-England). In der Schweiz wird sich wohl in nächster 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 gesamtter 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