Objekttyp: **FrontMatter**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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 4. August 1874. No. 6.

„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 II. — Schmalspurbahnen. — Die neuen Personenwagen der schweizer. Nordostbahn. — Die aargauische Seethalbahn. — Die neuen bernischen Bahnunternehmungen. — Mechanisches Puddeln. — Gotthardtunnel. — Correspondenzen: Wien und Prag. — Amerika. — Chronik. — Unfälle. — Londoner Marktberichte. — Curszeddel. — Neue Bücher. — Cours des actions et obligations des chemins de fer. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 60 u. 61. — Inserate.

Rechtsfälle. Genügt für die Haftung der Eisenbahngesellschaft gemäss § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 das bloss zeitliche Zusammentreffen der Beschädigung und der Beförderung auf der Bahn? oder bedarf es des ursächlichen Zusammenhangs zwischen beiden und reicht hiebei ein nur mittelbarer Causalnexus hin? Die Beklagte Oberschlesische Eisenbahngesellschaft errichtete auf ihrer Station Morgenroth zum Empfangsgebäude zwölf Schritt von den Schienen einen Anbau. Dieser war mit Zinkplatten interimistisch gedeckt. Als der Kläger, auf einem Wagen als Schaffner sitzend, mit einem Güterzug in die Station einfuhr, schleuderte ein Wettersturm eine der Zinkplatten herab und gegen den Kopf des Klägers. Dadurch arbeitsunfähig geworden nahm der Kläger die Eisenbahngesellschaft auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente in Anspruch. Sie wurde ihm auch zugesprochen. Gründe:

„Wie der § 25 des Gesetzes vom 3. Nov. 1838 und dessen Zusammenhang mit den vorhergehenden Paragraphen zeigt, wollte das Gesetz einen besondern Schutz gegen die eigenthümlichen Gefahren des Betriebs der Eisenbahnen gewähren und legte daher den Eisenbahngesellschaften eine ausnahmsweise Haftbarkeit für diese Gefahren auf. Der cit. § 25 erklärt die Eisenbahngesellschaften haftbar für allen Schaden, welcher „bei der Beförderung auf der Bahn entsteht.“ Das Wort „bei“ wird hier und im § 1 des Reichs-Haft-Gesetzes vom 7. Juni 1871 („bei dem Betriebe einer Eisenbahn“) angewendet, um den Zusammenhang zwischen dem Geschäftsbetriebe der Eisenbahn und dem eingetretenen Schaden auszudrücken. Käme es lediglich auf den Wortlaut des Gesetzes an, so würde man zu einer, die Haftbarkeit der Eisenbahnen ungemein erweiternden Interpretation gelangen. Als Schaden, der sich bei einem gewissen Vorgange ereignet, ist im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs jeder aufzufassen, welcher sich während oder bei Gelegenheit des Vorganges ereignet. Es würde mithin das rein zeitliche Verhältniss zwischen „Beförderung“ oder „Betrieb“ und dem eingetretenen Schaden genügen, und im vorliegenden Falle käme es nicht auf die Ursache der Beschädigung des Klägers an, da letztere zweifellos während seiner Beförderung auf der Eisenbahn entstanden ist.

„Es ist aber nicht zu verkennen, dass durch diese wörtliche Interpretation die Möglichkeit gegeben wäre, in den Kreis der Haftbarkeit der Eisenbahnen Vorfälle zu ziehen, welche dem Eisenbahndienste völlig fremd sind, z. B. die Tödtung eines Reisenden durch einen andern Passagier. Es muss daher hier, wie bei jeder Gesetzesinterpretation auf die Absicht des Gesetzgebers Rücksicht genommen werden. Diese geht dahin, einen nachdrücklichen Schutz gegen die besonderen Gefahren des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen zu gewähren. Von diesem Standpunkte aus wird sofort klar, dass das äussere, zeitliche Zusammentreffen von Unfall und „Beförderung“ oder „Betrieb“ zur Anwendung des Gesetzes allein nicht hinreicht, vielmehr auch ein innerer, sachlicher Zusammenhang zwischen beiden erforderlich ist. Diess führt mit Nothwendigkeit dazu, das Gesetz so zu verstehen, dass es auf der Unterstellung eines Causalnexus zwischen den Gefahren des Geschäftsbetriebs der Eisenbahnen und dem einzelnen Unfalle beruht. Allein bei einer solchen, das Gesetz beschränkenden Interpretation ist Maasshalten geboten; der Gesetzgeber hat, und zwar zweifellos mit bewusster Absichtlichkeit, eine sehr weitgehende Fassung des Gesetzes gewählt; über diese darf nicht mehr beschränkt werden, als unbedingt erforderlich ist, um auch der anderweiten Intention des Gesetzes gerecht zu werden.

„Demzufolge ist das Requisit des Causalnexus nicht bloss dann anzunehmen, wenn der eingetretene Schaden unmittelbar durch die „Beförderung“ oder den „Betrieb“ verursacht worden ist, sondern auch dann, wenn nur ein mittelbarer, ursächlicher Zusammenhang vorliegt. Ein solcher muss aber im gegebenen Falle angenommen werden, auch wenn es sich um die Anwendung des im Vergleiche mit § 1 des Reichs-Haft-Gesetzes enger gefassten und nur von „Beförderung auf der Bahn“ sprechenden § 25 cit. handelt.

„Das Empfangsgebäude, von dessen Dache durch den Sturm die Zinkplatte auf den Kläger herabgeschleudert wurde, dient mittelbar auch dem Beförderungsdienst; es ist bestimmt zur Aufnahme der ankommenden und abreisenden Personen, sowie zur Vermittlung des Billetdienstes, was Alles in mehr oder minder direkter Weise für die Beförderung der Reisenden dient. Die Eisenbahn hat auch für diese Gebäude, wie für ihre sonstigen Anlagen die Obliegenheit, solche in einem Zustande zu erhalten, welcher die Beförderung ohne Gefahr für Personen oder Sachen gestattet.

„Hinsichtlich des von der Beklagten versuchten Exculpationsbeweises des äusseren, unabwendbaren Zufalles unterliegt es zwar keinem Bedenken, dass ein Sturm als höhere Gewalt erscheint und der von ihm allein verursachte Schaden unter den Begriff des unabwendbaren äusseren Zufalles subsumirt werden muss. Diess hat auch der Appellationsrichter nicht verkannt; aber derselbe hat aus dem Ergebnisse der Beweisverhandlung verglichen, dass der Sturm nicht die alleinige Ursache des Schadens war, vielmehr das durch den Sturm bewirkte Herabwerfen der Zinkplatte in Folge der eigenthümlichen Befestigungsart dieser Platte stattfand und die Möglichkeit nicht als ausgeschlossen erscheint, durch Vorsichtsmaassregeln jener Wirkung des Sturmes vorzubeugen, wie solche Vorsichtsmaassregeln auch nach dem Unfalle sofort getroffen worden sind. Es liegt also kein unabwendbarer, äusserer Zufall vor“ (Urtheil des Leipziger Reichsoberhandelsgerichts vom 19. Dez. 1873 i. S. Oberschlesische Eisenbahn c. Schlag.)

Fall einer Körperverletzung „bei dem Betrieb“ einer Eisenbahn (zu § 1 des Deutschen Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871.)

Der Cassationskläger stand als Arbeiter in Diensten der rheinischen Eisenbahngesellschaft. Er war auf die mit Schienen belegte Dampfponte der der Gesellschaft gehörigen, ausschliesslich dem Eisenbahnverkehr dienenden Rhein-Traject-Anstalt bei Hochfeld befehligt und sollte dort als Matrose die durch Hochwasser unter Wasser gesetzte, auf Rädern ruhende, gleichfalls