

# Rechtsfall

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2051>

## **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.

# DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 29. September 1874.

No. 14.

„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 abonniert bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern des deutsch-österreich. 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 Füssli & Co. à Zurich. Prix du numero 50 centimes.

**Annoncen** finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der vierspaltigen 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:** Zollvergünstigungen, Bericht der ständeräthlichen Commission. — Rechtsfall. — Vermehrung der Adhäsion der Locomotivtriebäder durch Anwendung des Magnetismus (Schluss). — Schmalspurbahnen. Lausanne-Echallens. — Locomotive für starke Steigungen. — Betriebsergebnisse Schweiz. Bahnen im August. — Gesellschaft ehem. Studirender des Schweiz. Polytechnikums. Jahresversammlung. — Bund und Cantone (Tractanden der nächsten Bundesversammlung; Differenzialtarife der S. O.; eidgen. Schätzungscommission. — Literatur. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Courszettel. — Recettes des Chemins de fer suisses. — Inserate.

**Zollvergünstigungen.** Zu unserem Erstaunen lesen wir unter den Traktanden der nächsten Bundesversammlung, dass der Nationalrath sich noch über die Zollvergünstigungen auszusprechen habe, — über ein Thema, das wir nach dem factischen Erlöschen der Zollbefreiung am 19. Juli dieses Jahres gänzlich abgethan glaubten; es veranlasst uns diess, auch noch ein Wort über diesen Gegenstand zu verlieren.

Die bezügliche Botschaft des Bundesrathes findet sich im Bundesblatt vom 20. Juni 1874 und ist datirt vom 1. Juni; die vom 23. Juni datirte Botschaft der ständeräthlichen Eisenbahncommission steht im Bundesblatt vom 1. August, und mit letzterer wollen wir uns einstweilen beschäftigen.

Dieser Bericht findet: Es sei dieser indirecte Beitrag des Bundes an die Cantone des bis jetzt hergestellten schweizerischen Eisenbahnnetzes als ein sehr bescheidener zu taxiren. Wenn diese Unterstützung aber auch nichts Anderes bewirkt haben sollte, als zur Anhandnahme dieser grossartigen Unternehmungen aufzumuntern und sie zu beschleunigen, so habe sie reichliche Früchte getragen. Dass die Zollbefreiung nicht nur für die erste Anlage, sondern auch für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnen gewährt wurde, sei offenbar eine Abirrung von den richtigen Principien. Jede directe oder indirecte staatliche Begünstigung der Entwicklung der Communicationsmittel möge am Platze sein, weil diese die Vorbedingung jeder lohnenden Arbeit und Production bilden, und folglich ihre Beförderung im Interesse Aller liege; allein wenn die Herstellung beendet sei, so wäre die Fortdauer dieser Unterstützung nicht mehr eine Begünstigung des Verkehrs, sondern der Actionäre. Eine gänzliche Aufhebung aller bisher bestandenem Zollvergünstigungen würde das natürliche Billigkeitsgefühl in hohem Maasse verletzen, da die neuen Bahnen mit eben so grossen, wo nicht grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen hätten.

Die kurze Zeit bis zum Ablauf der Gültigkeit des früheren Beschlusses über die Zollvergünstigungen mache es unerlässlich, die Frage zu erörtern, ob nicht Uebergangsbestimmungen zu erlassen seien, zu dem Zwecke, unverschuldete Verluste zu vermeiden, die daraus erwachsen könnten, dass Verträge über Lieferungen von Eisenbahnmaterial, die unter der Herrschaft der Zollvergünstigungsgesetze abgeschlossen worden seien, vor deren Ausführung durch die Aufhebung dieser Begünstigung durchkreuzt werden. Die Billigkeit erheische, dass ein solcher Wechsel des Rechtes entweder hinlänglich lange vorher angekündigt werde, um den durch Vertrag verpflichteten Pri-

vaten Gelegenheit zu geben, sich für Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen zu decken, oder wenn dies nicht mehr möglich sei, der Staat den ohne ihr Verschulden Geschädigten Schadenersatz leiste u. s. f.“

Wir führen diesen Bericht mehr als ein Curiosum an, als dass wir demselben irgend welche practische Bedeutung beimessen. Man merkt die Absicht und man wird verstümmt. Es ist zwar in der Schweiz auch nichts Neues, dass die Herren Gesetzgeber, die in dieser Stellung mit ihrer weitem Stellung als Eisenbahndirectoren und -Präsidenten in Collision gerathen, letzterer als der näherliegenden einen etwas grösseren Einfluss auf ihre Urtheile einräumen, als sich mit dem öffentlichen Wohl verträgt. Aber es ist immer wieder lustig, diese fadenscheinigen Mäntelchen, mit denen man die Blössen bedecken will, etwas näher anzusehen.

Es wird nun wohl Niemand so naiv sein, im Ernste behaupten zu wollen, dass wegen dieser Zollvergünstigungen, welche den Bund zwar über 4 Millionen Franken kosteten, ein einziger Kilometer Eisenbahnen mehr gebaut worden sei. Nach der amtlichen Statistik kommen auf den Kilometer der baulichen Länge 339,494 frs. verwendetes Anlagecapital, und da soll eine Vergünstigung von 2,843 frs. oder in Zukunft von höchstens 420 frs. zur Anhandnahme dieser grossartigen Unternehmungen aufgemuntert haben und noch aufmuntern!!!

Wenn ferner der Bericht behaupten will, die Zollvergünstigung nach Erstellung der Bahn sei eine Begünstigung der Actionäre und daher eine Abirrung von den richtigen Principien, die Zollvergünstigung aber für den Bau sei ganz gerechtfertigt, so möchten wir fragen, wem denn eigentlich diese letztere Zollvergünstigung zukommt, als auch den Actionären; und was das für „Principien“ sind, welche erlauben, dass der Staat den Herren Actionären während des Baues ein Geschenk in die Tasche stecke, aber nachher bei Leibe nicht mehr.

Dann marschirt das Billigkeitsgefühl auf. Man habe zwar einen grossen Fehler begangen, den frühern Gesellschaften 2250 frs. per Kilometer zu schenken, aber da man es jenen einmal gegeben habe, so solle man den neuen wenigstens noch 420 frs. schenken — aus Billigkeitsrücksichten! Wir wollen hoffen, dass auch diese 420 frs. noch zu sauer sind!

Schliesslich findet der Bericht, man staune! sogar noch eine Pflicht des Bundes zur Entschädigung heraus. Man hat im Jahre 1864 den Bahnen Zollvergünstigungen zugestanden, hat damals ausdrücklich erklärt, dass diese Vergünstigungen mit 1874 zu Ende gehen; die Bundesversammlung hat mit keiner Silbe irgend eine Geneigtheit zur Verlängerung dieser Almosen ausgesprochen; und nun behauptet der Bericht, ein solcher Wechsel hätte hinlänglich lange vorher angekündigt werden sollen! Und solche Behauptungen stellt eine ständeräthliche Commission auf!

Es wird, hoffen wir, bei der inzwischen glücklicherweise zur Thatsache gewordenen Aufhebung aller und jeder solchen Vergünstigung bleiben, ohne irgend welche Clauseln und „Billigkeitsrücksichten.“ Sollte aber gegen alles Erwarten diese Angelegenheit doch im Sinne der ständeräthlichen Commissionals Botschaft erledigt werden, dann wird es an der Zeit sein, sich zu erinnern, dass wir das Recht des Veto besitzen.

\* \* \*

**Rechtsfall.** Steht einer Lebensversicherungsgesellschaft neben dem eigentlichen Beschädigten ein besonderer Entschädigungsanspruch zu? — Ueber diese Frage sind der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ von der kgl. Direction der Westphälischen Eisenbahn die in Sachen der Magdeburgischen Lebensversicherungsgesellschaft gegen den kgl. preussischen Eisenbahnfiscus ergangenen Erkenntnisse der I., II. und III. Instanz mitgetheilt und von genannter Zeitung in extenso publicirt worden, denen wir Folgendes entnehmen:

Am 11. August 1871 wurde auf der dem preussischen Fiscus gehörigen, von der kgl. Direction der Westphälischen

Staatsbahn zu Münster verwalteten Eisenbahnstrecke Rhein-Emden, am nördlichen Ende des Bahnhofes Papenburg, der Kaufmann Aug. Friedr. Heinr. Brinkmann aus Magdeburg dadurch getödtet, dass eine im Betrieb befindliche Locomotive des Beklagten den die Bahn auf öffentlichem Wege passirenden Wagen desselben umwarf, den Brinkmann heraus- und über die Räder schleuderte und über den Körper hinweg fuhr. Der Unfall wurde ohne irgend welche Schuld des Getödteten dadurch herbeigeführt, dass der Eisenbahnarbeiter des Beklagten, Johann Claver, fahrlässiger Weise und den Vorschriften des Reglements zuwider versäumt hatte, dafür zu sorgen, dass die Ueberfahrt über den Bahnkörper gehörig verschlossen war, die Barriere vielmehr auf beiden Seiten offen gelassen hatte.

In Folge dessen wurde der Eisenbahnarbeiter Claver durch Erkenntniss des Obergerichts Meppen zu einer neunmonatlichen Gefängnisstrafe verurtheilt, den Erben Brinkmann's aber für alle aus dessen Tod herzuleitenden Ansprüche eine Entschädigungssumme von 15,000 Thalern Seitens des beklagten Fiscus bezahlt. Eine fernere Folge des Todes Brinkmann's war die, dass die Magdeburger Lebensversicherungsgesellschaft, bei welcher jener sein Leben gegen eine Jahresprämie von 88 Thlr. 8 Ngr. zu 3000 Thlr. versichert hatte, diese durch den Tod fällig gewordene Versicherungssumme an die Erben Brinkmann's bezahlen musste, welcher Verbindlichkeit sie am 17. November 1871 durch Einzahlung des Betrags ad depositum des Magdeburger Stadt- und Kreisgerichtes genügt haben will.

Die Magdeburger Lebensversicherungsgesellschaft (Klägerin) beanspruchte sodann vom preussischen Eisenbahnfiscus (Beklagten) den Ersatz des ihr durch die Tödtung Brinkmann's verursachten Schadens, wurde aber durch Erkenntniss des Kreisgerichtes Münster vom 5. Mai 1873 und des dortigen Appellationsgerichtes vom 18. October 1873 mit ihrem Entschädigungsanspruch, sowie durch Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichtes zu Leipzig vom 9. Juni 1874 mit ihrer gegen das appellationsgerichtliche Urtheil erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde abgewiesen.

Das Urtheil des Appellationsgerichtes zu Münster stützte sich zunächst auf folgende Gründe:

„Klägerin verlangt vom Beklagten Ersatz für den Schaden, welcher ihr durch den Bahnbetrieb des Beklagten und den dadurch herbeigeführten Tod des versicherten Brinkmann verursacht sein soll, indem dieser gewaltsame Tod eine vorzeitige Beendigung der Versicherung und folglich einen Prämien- und Zinsverlust für sie herbeigeführt habe.

„Eine Verpflichtung, solche Nachtheile einer Handlung, welche indirect einem Dritten, gegen welchen die beschädigende Handlung nicht gerichtet war, erwachsen, demselben zu ersetzen, erkennt das Recht in dem von der Klägerin behaupteten Umfang aber nicht an.

„Das Römische Recht gab die Entschädigungsklage auf der Lex Aquilia nur dem Eigenthümer und dem dinglich an der beschädigten Sache Berechtigten, sowie der an ihrem Körper beschädigten Person, versagte aber das Klagerecht Demjenigen, der nur ein obligatorisches Recht an der beschädigten Sache hatte oder nur mittelbar von der Beschädigung einer Person mitbetroffen wurde. Daran hat auch die gemeinrechtliche Praxis festgehalten und das Gebiet der Aquilianischen Klage in letzterer Beziehung nur dahin ausgedehnt, dass sie der Wittve und den Kindern des Getödteten, aber auch nur diesen, Entschädigungsansprüche gegen den Thäter einräumt. Cfr. Vangerow Pandekten 7. Aufl. Bd. III. § 681. Sintenis Civilrecht § 125 B. a. E. Im Uebrigen kann auch nach gemeinem Recht dem dritten mittelbar Benachtheiligten ein Schadensersatzanspruch, beziehungsweise eine Einrede in dem Fall entstehen, wenn der Beschädiger einer Person bei der beschädigenden Handlung zugleich die Absicht hatte, dem Dritten mittelbar Schaden zuzufügen, die beschädigende Handlung also gegen denselben mitgerichtet war.

„Das Allgemeine (Preussische) Landrecht, welches in Theil I. Titel 6 im wesentlichen die Grundsätze des Römischen und des gemeinen Rechts über die Vertretung aussercontractlichen Schadens adoptirt hat, gewährt ebenfalls der Regel nach nie dem durch die beschädigende Handlung direct Betroffenen Anspruch auf Schadensersatz und weicht von diesem Grundsatz in §§ 99 und 109 d. Tit. nur zu Gunsten der gesetzlichen Alimentationsberechtigten ab. Eine analoge Ausdehnung dieser singulären Bestimmung dahin, dass der Beschädiger auch allen andern von seiner Handlung nicht geradezu betroffenen Personen für die denselben indirect entstehenden Nachtheile verantwortlich sein sollte, liesse sich nach den gesetzlichen Auslegungsregeln nicht rechtfertigen.

„Diesen allgemeinen landrechtlichen Bestimmungen ist aber

durch den § 25 des hier einschlagenden (preussischen) Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht derogirt worden. Denn wenn dieses Gesetz auch die Schadensersatzpflicht der Eisenbahngesellschaften insofern erweitert, als dieselben auch für beschädigende Handlungen und Unterlassungen ihrer Beamten beim Eisenbahnbetriebe haftbar gemacht werden und insofern als der Nachweis einer culpa als Schadensgrund dem Beschädigten nicht mehr obliegt, so ist doch der Umfang des gesetzlich zu leistenden Schadens und die Verantwortung der Frage, wer im rechtlichen Sinne als beschädigt anzusehen ist, durch diese Bestimmung nicht alterirt worden.

„Nach dem (deutschen) Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen) haftet die Eisenbahngesellschaft für die beim Betrieb herbeigeführte Beschädigung einer Person ebenfalls nur dieser und denjenigen, welche von ihr Unterhalt zu fordern haben, für den Betrag des durch die beschädigende Handlung oder Unterlassung an der Person oder an der Alimentationsberechtigung erlittenen Schadens. — Einen Entschädigungsanspruch nach Maassgabe der angeführten Gesetze hat also Klägerin nicht erworben.“

Sodann wird in demselben Erkenntniss des Appellationsgerichtes zu Münster auszuführen versucht, dass Klägerin in ihrer Eigenschaft als Lebensversicherungsgesellschaft, deren Geschäfte gewagter Natur sind, durch den Tod des Brinkmann rechtlich keinen Schaden erlitten habe und dass endlich der Schadensersatzanspruch der Klägerin auch deshalb als ungerechtfertigt erscheint, weil er einen durchaus ungewissen Gewinn zum Gegenstand habe.

Das Leipziger Oberhandelsgericht wies schon den ersten Angriff der Cassationspotentia gegen die oben dargestellte Begründung des appellationsgerichtlichen Erkenntnisses als ungerechtfertigt zurück, ohne auf die weitem Angriffe der Potentia gegen jenes Erkenntniss einzutreten.

\* \* \*

**Vermehrung der Adhäsion der Locomotivtriebräder durch Anwendung des Electromagnetismus. (Schluss.)**

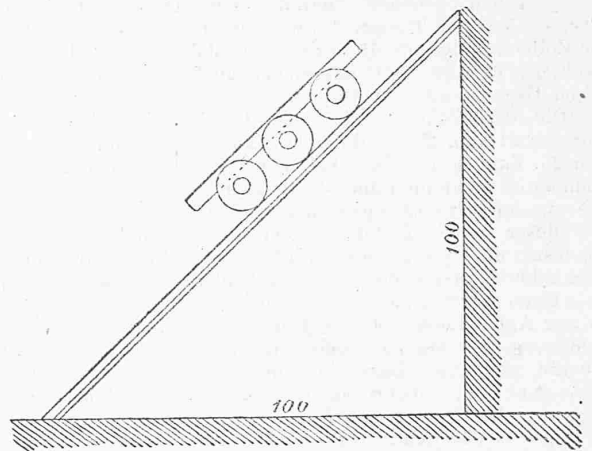


Fig. 37.

Der dritte Versuch wurde gemacht, indem die Locomotive bei geschlossenem Strome von unten an die horizontale Bahn Fig. 38 gehängt wurde; die Locomotive rollte nun in dieser umgekehrten Stellung an der Bahn hin und her, je nachdem die Bahn auf der einen Seite etwas gehoben oder gesenkt

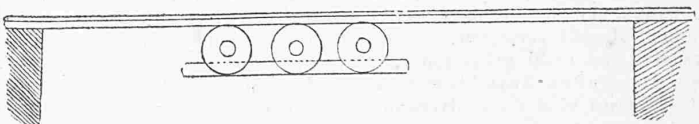


Fig. 38.

wurde, ein Beweis, dass die Anziehungskraft durch Magnetismus dem Gewichte des Modells nicht nur gleich, sondern etwas grösser war. Bei sorgfältiger Belastung konnten an der Locomotive noch 7 Kilogr. Gewicht angehängt werden, bis dieselbe von der Bahn abgerissen wurde. (Dieses letztere Experiment über wirkliche Anziehungs-, respective Tragkraft der magneti-