

9. Wann ist ein Unfall beim Ausladen einer Lowry als ein Unfall beim Betriebe der Eisenbahn im Sinne des §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes anzusehen?

III. Civilsenat. Urt. v. 23. Juni 1885 i. S. Pl. (Rl.) w. Sch. & Sch. (Bekl.) Rep. III. 81/85.

I. Landgericht Landsberg a. W.

II. Kammergericht Berlin.

Aus den Gründen:

„Der Berufungsrichter erkennt an, daß die Arbeitsbahn, um die es sich vorliegenden Falles handelt, als eine „Eisenbahn“ im Sinne des §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes anzusehen ist, nimmt aber nicht an, daß der Kläger „beim Betriebe“ derselben verunglückt ist, weil es sich um Entleerung am Ziele angekommener, stillstehender Wagen gehandelt habe, ohne daß durch den Eisenbahnverkehr selbst eine besondere Hast und Eile geboten gewesen wäre. Damit verkennt er, daß in diesem letzteren Umfande zwar ein Moment, aber doch nicht das einzige Moment für die Annahme liegt, daß ein beim Ausladen stillstehender Eisenbahnwagen vorgekommener Unfall als ein Unfall beim Eisenbahn-

betriebe angesehen werden muß. Entscheidend für die Frage, ob letzteres anzunehmen, kann nur sein, ob der Eisenbahnverkehr mit seinen besonderen (nicht ausschließlich in der Beeilung aller Manipulationen liegenden) Gefahren in das Geschäft des Ein- und Ausladens einwirkt. Eine solche Einwirkung ist aber vorliegenden Falles nach dem Hergange wie ihn der Kläger schildert und unter Beweis gestellt hat, allerdings anzunehmen. Es handelt sich um möglichst rasche Beförderung verhältnismäßig großer und schwerer Erdmassen auf einer schmalspurigen Eisenbahn mittels Dampfkraft. Die Fortbewegung erfolgt in eigens für den Fahrbetrieb auf Schienen und für die massenweise Entleerung konstruierten Rippwries, dergestalt, daß dieselben nicht an einem bestimmten und dazu hergestellten Ausladeplatze, sondern bald hier bald dort, wo es angeordnet wird, gekippt und ihres Inhaltes auf einmal entledigt werden. Vorliegenden Falles hatte das Kippen in einer Kurve der Bahn stattgefunden, wo die Lowry durch die höhere Lage des Außenstranges von vornherein eine größere Neigung nach der inneren Seite gehabt hat. Wenn nun bei dieser von dem Aufseher kommandierten und beilichen Manipulation nicht bloß der obere Kasten, sondern die ganze Lowry umgeschlagen ist und durch eigene Schwere oder die Schwere der ihren Inhalt bildenden großen Erdmasse den Kläger verletzt hat, so hängt dieser Unfall doch so wesentlich mit der Bahnanlage selbst, mit der eigentümlichen Konstruktion der verwendeten Rippwries und der durch die ganze Einrichtung des Bahnbetriebes gebotenen Art und Weise der Ausladung zusammen, daß man annehmen muß, er ist bei und infolge desselben eingetreten und der Fall keineswegs dem gleichzustellen, wo aus einem an seinem Ziele auf dem Bahnhofe angekommenen und stillstehenden Güterwagen die Frachtstücke ausgeladen werden.“ . . .