

derselbe unmittelbar hinter dem Dampfahnzug die Bahn rechts vorwärts auf kurze Entfernung nicht mehr übersehen konnte, so durfte er eben nicht so hart an den Bahnzug heranrücken; und war es ihm unmöglich, auf solche Nähe im Fahren einen freien Ausblick zu gewinnen, so hätte er vorsichtiger Weise schon vorher absteigen können, um sich zu überzeugen, ob die Bahn frei sei. Der Verunglückte war ohne Zweifel mit den örtlichen Verhältnissen bekannt, wusste insbesondere, dass auf dem rechtsseitigen Gleise der Betrieb der Pferdebahn stattfand, und es ist daher keine unberechtigte Zumuthung, wenn von dem Gericht unterstellt wurde, derselbe hätte mit der Möglichkeit rechnen sollen, dass im fraglichen Augenblick ihm ein Pferdebahnwagen begegnen würde, dies selbst dann, falls ein Läuten der Pferdebahn unterblieben ist ohne nicht vernehmbar war. Die Gefährlichkeit eines Ueberschreitens der Bahngleise an einer derartigen Stelle und unter solchen Umständen muss aber nach den Anforderungen des Verkehrs, insbesondere auch auf Seiten des Radfahrers, im Auge behalten werden und zur Anwendung der nöthigen Vorsicht veranlassen. — Anlangend sodann die Ursächlichkeit eines eigenen Verschuldens des Verunglückten, so hat das Berufungsgericht verneint, dass ein mitwirkendes Verschulden des Trambahnkutschers vorliege. Allerdings ist nicht positiv festgestellt, dass dieser seinerseits die ihm obliegenden Sicherungsmafsregeln beobachtet, dass er vorschriftsmässig gebremst, geläutet habe und in langsamer Gangart an der Dampfahnbahn vorbeigefahren sei. Aber andererseits ist der Nachweis dafür, dass ihm die Verabsäumung der einen oder der andern dieser Obliegenheiten zur Last falle und dass ein derartiges, von dem Betriebsunternehmer zu vertretendes Verschulden als wesentliche Ursache mitgewirkt habe, seitens der Klägerin nicht erbracht. Für den als möglich unterstellten Fall, dass der Kutscher etwas zu schnell gefahren sei, wird dieser Umstand von dem Berufungsgericht nicht als ursächlich für den Fall erachtet. Die in letzter Richtung gegebene Begründung, dass die Ursache des schlimmen Ausganges ein Scheuen des Pferdes, welchem das Fabrad des Verunglückten zwischen die Hinterbeine gerieth, gewesen sei, und dass derselbe Ausgang auch bei langsamen Fahren der Pferdebahn eingetreten wäre, beruht auf einer, der diesseitigen Nachprüfung nicht unterstehenden Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse.

XIV.

**Die Eisenbahngesetzgebung und nicht technische Eisenbahnliteratur
des Jahres 1901.**

Zusammengestellt von **W. Coermann**, Amtsrichter i. Mülhausen.

Seit einer Reihe von Jahren füllt die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, fast regelmässig eine der ersten Nummern des Reichsgesetzblattes. Die am 11. März in Nr. 8 herausgegebenen VII. Liste weist bei den deutschen Bahnlirien eine Zunahme um die folgenden auf: Möckmühl—Dörzbach, Neuendorf—Gerlobryk, Rinteln—Stadthagen, Ruhlaer Eisenbahn, Stralsund—Trübsen, Teutoburger Waldbahn, Vorwohl—Emmertal. Im Laufe des Jahres traten dazu: die Brohlthalbahn, Miesloch—Meckesheim, Reinickendorf—

22*