

vom 28. Mai 1865 (R.-G.-Bl. 1865, S. 159) Anwendung. Beruht auf daher Jemand im Betriebe einer solchen Eisenbahn, so liegt kein Eisenbahnbetriebsunfall vor, vielmehr nur ein Unfall im Hauptbetriebe (landwirtschaftlichen, industriellen, bergbaulichen). Der Anspruch auf die Unfallrente ist dementsprechend an die den Hauptbetrieb umfassende Berufsgenossenschaft zu richten. Weder die auf Grund der Reichsversammlung erlassenen Bundesratsverordnungen, noch was das Handelsgesetzbuch über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen vorschreibt, gelten für Privat-eisenbahnen¹. Dagegen unterliegen sie nach der constanten Praxis des Reichs-Oberhandelsgerichts und des Reichsgerichts² dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, da es diesem Gesetze gegenüber nur auf die Gefährlichkeit des Betriebes ankommt. Sicher ist, daß Diebstahl auf einer Privat-eisenbahn kein qualifizierter Diebstahl im Sinne des § 243 des Reichsstrafgesetzbuchs ist³; fraglich, inwiefern hier nicht zu entscheiden ist, ob ihre Verletzung als Gefährdung eines Eisenbahntransportes im Sinne der §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuchs aufzufassen ist⁴. Werden Personen oder Güter gegen Entgelt auf Privat-eisenbahnen befördert (was nur in sehr beschränktem, den Charakter eines öffentlichen Verkehrsinstansts ausschließendem Maße statthalt ist), so gelten dafür lediglich die allgemeinen Regeln des Transportgeschäftes.

Besondere Vorschriften des öffentlichen Rechts gelten für diejenigen Privat-eisenbahnen, die mit Maschinen betrieben werden und beruht in unmittelbarer Kreisverbindung mit öffentlichen Eisenbahnen stehen, daß ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann (preussisches Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892⁵, §§ 43 ff.). Diese sog. Privatanschlußbahnen bedürfen in allen Fällen der polizeilichen Prüfung und Genehmigung, nicht vom Seiten der Eisenbahn-, sondern der sonst zuständigen Landesbehörde. Diese Genehmigung hat nicht den Charakter eines Privilegs, sondern die negative Bedeutung, daß kein polizeiliches Bedenken gegen den Uebergang der Transportmittel stattfindet. Daher beschränkt sich die Prüfung nur auf sicherheitspolizeiliche Gegenstände: betriebsfähige Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der im äußeren Dienst Angestellten, Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes. Daher erstreckt sich die Prüfung nicht auf die finanziellen Mittel des Unternehmers, noch auf den volkswirtschaftlichen Nutzen der Bahn und dergl. Die eisenbahntechnische Aufsicht und Ueberwachung der Privatanschlußbahnen erfolgen durch die Eisenbahnbehörde (§ 50 des Gesetzes vom 28. Juli 1892).

Gehen wir zu den öffentlichen Eisenbahnen über, so zerfallen diese in zwei Kategorien: die, welche der Deutschen Reichsverfassung ober, was sachlich auf Dasselbe hinausläuft, in Preußen dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, und die, welche Kleinbahnen sind, welche also in Preußen dem Gesetz vom 28. Juli 1892 unterstehen. Die Deutsche Reichsverfassung unterstellt in Art. 4 der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Deutschen Reiches Ziffer 8: „das Eisenbahnwesen — im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs.“ Der Abgeordnete Michaelis beantragte im verfassungsberatenden norddeutschen Reichstage, die Worte „im Interesse der Landesverteidigung und des öffentlichen Verkehrs“ zu streichen (Sten. Ber. S. 277). Er erklärte, daß er damit nicht bruchstichtige, „dadurch die Wege zu öffnen, um alle Lokalbahnen, und was damit zusammenhängt, in die Hände des Bundes zu legen.“ Seinen Antrag bekämpfte (ebendort S. 278) der Bundeskommissar, deutscher Handelsminister Graf zu Tschirnitz: „— Nun, dem allgemeinen Verkehr steht doch gegenüber der Special- und Lokalverkehr. Jede kleine Lokalbahn, die zwei Städte mit einander verbindet, der Bundesgesetzgebung zu

¹ Ebenso § 61 a. E., Abschnitt des Handelsrechts, 4. Aufl., S. 423.

² 3. B. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. April 1867.

³ Bgl. v. List, Strafrecht, § 126.

⁴ Tafel v. List, wenn sie mit totem

Material (Dampf, Electricität) betrieben werden, dagegen Erl. des Reichsger. vom 24. Febr. 1881, Entsch. im Strafl., Bd. III, S. 115.

⁵ Preuß. Ges.-S. 1892, S. 225, Commentare von Egger, Gleim u. K.