

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 16

Artikel: Unfallklage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2074>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

bahn nicht wegen des gerügten Mangels des Frachtbriefes dem Kläger zur Schuld gerechnet und die Behauptung dieses Mangels seinem Klagegrund nicht als zerstörende Einrede entgegen gesetzt werden. (Samml. v. Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe für Bayern in Gegenständen des Handels- und Wechselrechtes, Bd. II S. 424.)

* * *

Unfallklage. Die Lancashire und Yorkshire Eisenbahnsgesellschaft hatte den Edward Varley, den Maschinenführer ihres Boltonzuges, der mit einem andern zusammen gestossen war, verklagt. Das Signal hatte ihm die Weiterfahrt verboten, und er würde es wohl gesehen haben, wenn er nicht eben den Injector seiner Maschine reparirt hätte. Sein Vertheidiger führte aus, dass wenn Varley den Injector nicht reparirt hätte, die Maschine wahrscheinlich in die Luft geflogen wäre. Der Verklagte war ein Teetotaller und schon neun Jahre im Dienste der Gesellschaft gewesen. Der Richter sagte, einen so achtungswürdigen Mann könne er nicht in's Gefängniss senden, was er zwar ohne die mildernden Umstände wohl gethan haben würde, doch müsse derselbe eine Busse von 10 L. St. bezahlen.

(Iron).

* * *

Bundesgesetz-Entwurf über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten.

Art. 1. Jede im öffentlichen Betriebe stehende Eisenbahn ist verpflichtet, Schienengeleisen, welche zu einem gewerblichen Etablissement irgend welcher Art führen, ohne erschwerende, ausser dem gegenwärtigen Gesetz liegende Bedingungen den Anschluss zu gestatten und deren Betriebsmaterial (Locomotiven ausgenommen) auf ihrer Linie, sowie ihr eigenes auf jenen Privatschienen zirkuliren zu lassen, soweit dies ohne Gefährdung des öffentlichen Betriebes geschehen kann.

In analoger Weise ist der Eigenthümer jedes Verbindungsgeleises verpflichtet, die Schienen eines neben- oder hinterliegenden Etablissements an sich zu lassen, das zu dessen Bedienung bestimmte Rollmaterial auf seinen eigenen Schienen zirkuliren zu lassen, gegen Entschädigung, welche in Ermanglung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Art. 2. Ueber den technischen und Betriebsanschluss entscheidet der Bundesrat, welchem die Baupläne und die Vereinbarungen, beziehungsweise Begehrungen betreffend den Anschluss zur Genehmigung, beziehungsweise Feststellung einzurichten sind.

Mit Bezug auf Bau und Betrieb steht das Anschlussgeleise unter der Controle des Bundesrates, welcher die nötigen Weisungen ertheilen kann. Die Hauptbahn ist befugt, jederzeit Einsicht von allen Theilen der Verbindungsahn zu verlangen.

Art. 3. Die privatrechtlichen Verhältnisse zu den Eigenthümern der für den Bau beanspruchten und der benachbarten Liegenschaften stehen unter dem Rechte des betreffenden Cantons.

Art. 4. Ein bestehendes Verbindungsgeleise muss auf Verlangen des Bundesrates geändert oder gänzlich beseitigt werden, wenn veränderte Bau- oder Betriebsverhältnisse der Hauptbahn dies erfordern, oder wenn wegen erheblicher oder beharrlicher Pflichtverletzung Seitens des Besitzers des Geleises der Betrieb der Hauptbahn gefährdet wird.

Art. 5. Sämmliche durch die Erstellung, Bedienung, Unterhaltung, Veränderung oder Wegnahme des Verbindungsgeleises verursachte Kosten fallen dem Eigenthümer der gewerblichen Anstalt zur Last, welcher das Geleise dient. Die Hauptbahn ist berechtigt, durch ihre eigenen Angestellten die bezüglichen Arbeiten, soweit sie an oder auf ihrem Eigenthum vorzunehmen sind, auf Kosten jenes ausführen zu lassen. Die Bedienung der Anschlussweiche geschieht durch einen Angestellten der öffentlich betriebenen Bahn.

Art. 6. Es ist Sache des Besitzers des Verbindungsgeleises, die Wagen der Hauptbahn bei dem Anschlusspunkt (Anschlussweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, sowie dieselben auf seinem Geleise zu beladen und abzuladen. Wenn sich der Besitzer des Verbindungsgeleises der Zugkraft der Hauptbahn auf seinem Geleise bedienen oder seine Locomotiven über die Anschlussweiche hinaus auf der Hauptbahn zirkuliren lassen will, so hat er sich diesfalls mit der Hauptbahn zu verständigen.

Art. 7. Die Wagen der öffentlichen Bahn sollen jeweilen vom Empfang der Anzeige der Bahnverwaltung an, dass die leeren oder die befrachteten Wagen zur Verfügung stehen, bis zur Wiederankunft der Wagen am Anschlusspunkt, mindestens 10 Stunden dem Verbindungsgeleise überlassen bleiben. Dabei ist die Nachtzeit, vom 1. April bis 30. September von 6 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens, während der andern Hälfte des Jahres von 5 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens nicht eingerechnet. Für jeden Verzug über die gesetzliche oder bedungen Zeit hinaus ist eine Entschädigung von 3 Fr. für den Tag (jeder angefangene Tag als ganzer berechnet) und für den Wagen zu bezahlen, und es sind überdies die Conventionalstrafen zu ersetzen, welche die Hauptbahn allfällig fremden Eisenbahnverwaltungen für ver spätete Rücksendung ihrer Wagen bezahlen muss.

Art. 8. Für die Ueberlassung der Wagen zum Waarentransport auf dem Verbindungsgeleise, resp. zum Ent- oder Beladen im Etablissement, ist vom Besitzer des letztern der Hauptbahn 1 Rp. per 50 Kilogramm und per Kilometer der Länge des Privatgeleises (von der Anschlussweiche bis zum andern Endpunkt) zu bezahlen, immerhin je für einen Wagen nie weniger, als das reglementarische Minimalgewicht einer Wagenladung nach obigem Ansatz ausmacht. Der Transport der leeren Wagen ist in obiger Taxe begriffen, also nicht noch besonders zu berechnen. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer, angebrochene 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Die so berechnete Taxe darf nach oben auf die nächste Rappenzahl, welche sich durch 5 theilen lässt, abgerundet werden.

Art. 9. Die Beförderung der leeren und der beladenen Wagen von der Anschlussstation bis zur Anschlussweiche ist nicht besonders zu ver gütten.

Die Taxe für den Transport auf der Hauptbahn nach oder von dem über

die Anschlussstation hinaus liegenden Bestimmungs- resp. Versendungsorte berechnet sich nach den gewöhnlichen Regeln.

Art. 10. Wenn das zur Bedienung des Verbindungsgeleises verwendete Betriebsmaterial in beschädigtem Zustand auf die Anschlussstation zurück kommt, so ist, wenn der Besitzer der gewerblichen Anstalte ohne Reclamation den Wagen auf dem Uebergabepunkte in Empfang genommen hat, zu vermuten: erstens, dass die Beschädigung stattgefunden habe, so lange der Wagen auf dem Privatgeleise stand, und zweitens, dass sie vom Besitzer des selben, resp. seinen unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Angestellten verschuldet sei.

Auf die Gütertransporte, welche für das in Schienenverbindung mit der Hauptbahn stehende Etablissement von dieser ausgeführt werden, findet das Bundesgesetz betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen etc. Anwendung. Dabei kommen der Hauptbahn die Vergünstigungen zu Statuten, welche ihr das Gesetz oder das Transportreglement gegenüber dem das Auf- und Abladen selbst besorgenden Absender, resp. Empfänger einräumt. Gegen Vergütung der daraus für die Hauptbahn erwachsenden Kosten kann der Besitzer des Anschlussgeleises verlangen, dass ein Angestellter derselben dem Abladen im Etablissement bewohne. Wird von diesem Rechte Gebrauch gemacht und die Abladung ohne Verzug nach der Uebergabe der Wagen bewerkstelligt, so gilt die Ablieferung und Empfangnahme der Güter mit Vollendung des Abladens vollzogen, im entgegengesetzten Falle schon mit Uebergabe der Wagen am Anschlusspunkt.

Art. 11. Der Besitzer des Verbindungsgeleises ist für den Schaden verantwortlich, welchen seine Angestellten während des demselben gewidmeten Dienstes der Hauptbahn verursachen oder welcher der letztern aus der ungehörigen Beschaffenheit der Verbindungsahn oder des Betriebsmaterials derselben entsteht.

Das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen etc. für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen findet auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.

Art. 12. Gegenwärtiges Gesetz tritt unter Vorbehalt der Volksabstimmung gemäss Art. 89 der Bundesverfassung nach Abfluss von 90 Tagen nach Veröffentlichung desselben in Wirksamkeit.

Der Bundesrat wird mit der Veröffentlichung und Vollziehung des selben beauftragt.

Zugehörige Botschaft des Bundesrathes.

Durch Botschaft vom 12. September 1873 hatten wir die Ehre in Ausführung eines Auftrages, welchen Sie uns bei Anlass des Concessionsbegehrens für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen ertheilt hatten, Ihnen über die den Eisenbahnen von rein privatlichem Charakter im neuen Eisenbahnrechte anzuweisende Stellung zu berichten*. Wir kamen damals im Wesentlichen zu folgenden Conclusionen:

Jede Eisenbahn, welche an eine bereits concedirte anschliessen und über fremden Grund und Boden geführt werden wolle, sei einer Concession bedürftig und fähig, und mit der Concession sei das Expropriationsrecht verbunden; immerhin sollte an die Einräumung des letztern die Bedingung geknüpft werden, dass bei eintretendem Bedürfniss auf Verlangen des Bundesrathes die Bahn dem öffentlichen Betriebe zu übergeben, und dass, so lange dieser Fall nicht eintrete, den Eigenthümern von neben oder hinter der Linie liegenden Etablissements etc. gegen angemessene Entschädigung die Benutzung der Bahn zu gestatten sei.

Die nationalräthliche Commission für Eisenbahnsachen spaltete sich in zwei Hälften; die eine wollte die Concession für die Privatbahn Gisikon-Perlen gemäss unserem Vorschlag ertheilen; die andere beantragte, auf das Gesuch zur Zeit nicht einzutreten, dagegen den Bundesrat zur Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht ein Bedürfniss zur Erweiterung des Art. 1 des eidg. Expropriationsgesetzes bestehe. Bei der Verhandlung im Nationalrat wurden noch zwei weitere Anträge getelt; der eine ging auf Abweisung des Begehrens als unvereinbar mit Art. 21 der Bundesverfassung, welcher das Expropriationsrecht nur für öffentliche Werke gestatte; der andere war darauf gerichtet, die Frist, nach deren Verfluss die Bahn dem allgemeinen Betrieb sollte übergeben werden, von vornherein zu fixieren.

Mit schwacher Mehrheit wurde der letzte Antrag angenommen.

Der Ständerat beschloss am 22. September mit 21 gegen 3 Stimmen, auf das Concessionsgesuch überall nicht einzutreten.

Der Nationalrat trat am 23. September zunächst in eventueller Abstimmung mit 50 gegen 28 Stimmen, welch' letztere am ersten Beschluss festhalten wollten, und in der Hauptabstimmung (Abweisung gegenüber Verschiebung auf eine spätere Session) mit 48 gegen 35 Stimmen dem Ständerath bei.

Dieser Entscheid veranlasste die Herren Nationalräthe Stämpfli, Dr. Simon Kaiser und J. Vonnatt, am 24. September folgende Motion zu stellen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, auf die nächste ordentliche Sitzung der Räthe Bericht und Vorschlag über die nötigen Ergänzungsbestimmungen zum bestehenden Gesetze über die Eisenbahnen und Expropriationen vorzulegen, um die Anwendung dieser Gesetze auf Eisenbahnen industrieller Etablissements und anderer gewerblicher Unternehmungen bezüglich auf Concessionsertheilung, Einräumung des Expropriationsrechtes, Anschluss an das allgemeine Eisenbahnnetz etc. zu ordnen.“

In der Discussion wurde von anderer Seite gewünscht und beantragt, dass über die Richtung, in welcher die Lösung, resp. Untersuchung der Frage zu geschehen habe, keinerlei Wegleitung gegeben werde und es wurde demgemäß am 25. September folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, mit Beförderung den eidg. Räthen Bericht und Vorschlag über die Stellung des Bundes zu der Anbringung von Verbindungsgeleisen zwischen dem schweiz. Eisenbahnnetz und industriellen Etablissements, beziehungsweise andern gewerblichen Anstalten, einzubringen.“

Der allgemeinen Fassung, welche das Postulat so schliesslich erhalten hat, entsprechend, haben wir zuvorderst die Acten im mehrfacher Beziehung vervollständigt.

In erster Linie war festzustellen, wie die benachbarten oder sonst durch die Eisenbahnverhältnisse uns näher stehenden Staaten die fraglichen Verbindungsgeleise behandeln.

Wir notiren summarisch folgende Resultate, wobei wir der Kürze halber die in Behandlung liegenden Eisenbahnen „Privatgeleise“ und deren Eigentümer „Fabrikbesitzer“ nennen.

Frankreich gibt den Privatgeleisen das Expropriationsrecht (pour cause d'utilité publique), verpflichtet dieselben aber zugleich, sobald sich die

* Siehe Bundesblatt v. J. 873, Band III, Seite 722.