

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Rechtsfälle  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1958>

### **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:** 14.01.2026

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

# DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift  
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse  
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 4. August 1874.

No. 6.

„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 Fussli & Co. à Zurich.  
Prix du numéro 50 centimes.

**Annoncen** finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen 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: Rechtsfälle. — Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tötungen II. — Schmalspurbahnen. — Die neuen Personenwagen der schweizer. Nordostbahn. — Die argauische Seethalbahn. — Die neuen bernischen Bahnunternehmungen. — Mechanisches Puddeln. — Gotthardtunnel. — Correspondenzen: Wien und Prag. — Amerika. — Chronik. — Unfälle. — Londoner Marktberichte. — Curszettel. — Neue Bücher. — Cours des actions et obligations des chemins de fer. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 60 u. 61. — Inserate.

**Rechtsfälle.** Genügt für die Haftung der Eisenbahngesellschaft gemäss § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 das bloss zeitliche Zusammentreffen der Beschädigung und der Beförderung auf der Bahn? oder bedarf es des ursächlichen Zusammenhangs zwischen beiden und reicht hiebei ein nur mittelbarer Causalnexus hin? Die Beklagte Oberschlesische Eisenbahngesellschaft errichtete auf ihrer Station Morgenroth zum Empfangsgebäude zwölf Schritten von den Schienen einen Anbau. Dieser war mit Zinkplatten interimistisch gedeckt. Als der Kläger, auf einem Wagen als Schaffner sitzend, mit einem Güterzug in die Station einfuhr, schleuderte ein Wettersturm eine der Zinkplatten herab und gegen den Kopf des Klägers. Dadurch arbeitsunfähig geworden nahm der Kläger die Eisenbahngesellschaft auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente in Anspruch. Sie wurde ihm auch zugesprochen. Gründe:

„Wie der § 25 des Gesetzes vom 3. Nov. 1838 und dessen Zusammenhang mit den vorhergehenden Paragraphen zeigt, wollte das Gesetz einen besondern Schutz gegen die eigenthümlichen Gefahren des Betriebs der Eisenbahnen gewähren und legte daher den Eisenbahngesellschaften eine ausnahmsweise Haftbarkeit für diese Gefahren auf. Der cit. § 25 erklärt die Eisenbahngesellschaften haftbar für allen Schaden, welcher „bei der Beförderung auf der Bahn entsteht.“ Das Wort „bei“ wird hier und im § 1 des Reichs-Haft-Gesetzes vom 7. Juni 1871 („bei dem Betriebe einer Eisenbahn“) angewendet, um den Zusammenhang zwischen dem Geschäftsbetriebe der Eisenbahn und dem eingetretenen Schaden auszudrücken. Käme es lediglich auf den Wortlaut des Gesetzes an, so würde man zu einer, die Haftbarkeit der Eisenbahnen ungemein erweiternden Interpretation gelangen. Als Schaden, der sich bei einem gewissen Vorgange ereignet, ist im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs jeder aufzufassen, welcher sich während oder bei Gelegenheit des Vorganges ereignet. Es würde mithin das rein zeitliche Verhältniss zwischen „Beförderung“ oder „Betrieb“ und dem eingetretenen Schaden genügen, und im vorliegenden Falle käme es nicht auf die Ursache der Beschädigung des Klägers an, da letztere zweifellos während seiner Beförderung auf der Eisenbahn entstanden ist.

„Es ist aber nicht zu verkennen, dass durch diese wörtliche Interpretation die Möglichkeit gegeben wäre, in den Kreis der Haftbarkeit der Eisenbahnen Vorfälle zu ziehen, welche dem Eisenbahndienste völlig fremd sind, z. B. die Tötung eines Reisenden durch einen andern Passagier. Es muss daher hier, wie bei jeder Gesetzesinterpretation auf die Absicht des Gesetzgebers Rücksicht genommen werden. Diese geht dahin, einen nachdrücklichen Schutz gegen die besonderen Gefahren des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen zu gewähren. Von diesem Standpunkte aus wird sofort klar, dass das äussere, zeitliche Zusammentreffen von Unfall und „Beförderung“ oder „Betrieb“ zur Anwendung des Gesetzes allein nicht hinreicht, vielmehr auch ein innerer, sachlicher Zusammenhang zwischen beiden erforderlich ist. Diess führt mit Nothwendigkeit dazu, das Gesetz so zu verstehen, dass es auf der Unterstellung eines Causalnexus zwischen den Gefahren des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen und dem einzelnen Unfälle beruht. Allein bei einer solchen, das Gesetz beschränkenden Interpretation ist Maasshalten geboten; der Gesetzgeber hat, und zwar zweifellos mit bewusster Absichtlichkeit, eine sehr weitgehende Fassung des Gesetzes gewählt; über diese darf nicht mehr beschränkt werden, als unbedingt erforderlich ist, um auch der anderweiten Intention des Gesetzes gerecht zu werden.

„Demzufolge ist das Requisit des Causalnexus nicht bloss dann anzunehmen, wenn der eingetretene Schaden unmittelbar durch die „Beförderung“ oder den „Betrieb“ verursacht worden ist, sondern auch dann, wenn nur ein mittelbarer, ursächlicher Zusammenhang vorliegt. Ein solcher muss aber im gegebenen Falle angenommen werden, auch wenn es sich um die Anwendung des im Vergleiche mit § 1 des Reichs-Haft-Gesetzes enger gefassten und nur von „Beförderung auf der Bahn“ sprechenden § 25 cit. handelt.

„Das Empfangsgebäude, von dessen Dache durch den Sturm die Zinkplatte auf den Kläger herabgeschleudert wurde, dient mittelbar auch dem Beförderungsdienst; es ist bestimmt zur Aufnahme der ankommenden und abreisenden Personen, sowie zur Vermittlung des Billetdienstes, was Alles in mehr oder minder direkter Weise für die Beförderung der Reisenden dient. Die Eisenbahn hat auch für diese Gebäude, wie für ihre sonstigen Anlagen die Obliegenheit, solche in einem Zustande zu erhalten, welcher die Beförderung ohne Gefahr für Personen oder Sachen gestattet.

„Hinsichtlich des von der Beklagten versuchten Exculpationsbeweises des äusseren, unabwendbaren Zufalles unterliegt es zwar keinem Bedenken, dass ein Sturm als höhere Gewalt erscheint und der von ihm allein verursachte Schaden unter den Begriff des unabwendbaren äusseren Zufalles subsumirt werden muss. Diess hat auch der Appellationsrichter nicht verkannt; aber derselbe hat aus dem Ergebnisse der Beweisverhandlung verglichen, dass der Sturm nicht die alleinige Ursache des Schadens war, vielmehr das durch den Sturm bewirkte Herabwerfen der Zinkplatte in Folge der eigenthümlichen Befestigungsart dieser Platte stattfand und die Möglichkeit nicht als ausgeschlossen erscheint, durch Vorsichtsmaassregeln jener Wirkung des Sturmes vorzubeugen, wie solche Vorsichtsmaassregeln auch nach dem Unfälle sofort getroffen worden sind. Es liegt also kein unabwendbarer, äusserer Zufall vor“ (Urtheil des Leipziger Reichsoberhandelsgerichts vom 19. Dez. 1873 i. S. Oberschlesische Eisenbahn c. Schlag.)

Fall einer Körperverletzung „bei dem Betrieb“ einer Eisenbahn (zu § 1 des Deutschen Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871.)

Der Cassationskläger stand als Arbeiter in Diensten der rheinischen Eisenbahngesellschaft. Er war auf die mit Schienen belegte Dampfponte der der Gesellschaft gehörigen, ausschliesslich dem Eisenbahnverkehr dienenden Rhein-Traject-Anstalt bei Hochfeld befehligt und sollte dort als Matrose die durch Hochwasser unter Wasser gesetzte, auf Rädern ruhende, gleichfalls

mit Schienen belegte Landungs-Brücke, welche die Verbindung zwischen der Ponte und dem Bahnkörper auf dem Lande herstellt, mittelst eines Balkens von der Ponte aus weiter nach dem Ufer schieben und dieselbe so wasserfrei machen, wodurch die Beförderung demnächstiger Eisenbahnzüge über den Rhein ermöglicht werden sollte. Er hat bei dieser Verrichtung eine Körperverletzung erlitten, und es ist streitig geworden, ob dieselbe als „bei dem Betriebe der Eisenbahn“ erfolgt zu betrachten sei.

Diese Frage ist vom Landgericht zu Cöln bejaht, von dem Appellationsgerichtshof daselbst verneint worden; das Reichsoberhandelsgericht zu Leipzig aber hat die appellationsgerichtliche Entscheidung kassirt:

„in Erwägung, dass das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 (§ 1) die die Regeln des allgemeinen körperlichen Rechtes überschreitende Verantwortlichkeit der Eisenbahnen, welche das frühere preussische Gesetz (vom 3. Nov. 1838, § 25) aus für den bei der Beförderung auf der Bahn an Personen und Gütern entstandenen Schaden angeordnet hatte, auf alle bei dem Betriebe der Eisenbahn eintretende Tötungen und körperliche Verletzungen ausgedehnt hat; dass der neugeschaffene und im Gesetze selbst nicht weiter definierte Begriff des Betriebes der Eisenbahn zunächst durch den sprachlichen Sinn des Wortes „Betrieb“, wie solcher sich in dem in die Gesetzessprache vielfach aufgenommenen Ausdruck „Gewerbebetrieb“ und in ähnlichen Wortbildungen kund gibt und vor Allem durch den Gegensatz zu der Bezeichnung des frühern Gesetzes characterisirt wird; dass zu dieser Characterisirung des Eisenbahnbetriebes namentlich auch die Vergleichung desselben mit andern Unternehmungen beiträgt, die wie z. B. Bauten, Maschinenwerkstätten u. s. w. mit dem Eisenbahnbetriebe in Verbindung stehen, denselben fördern, gleichwohl als Unternehmungen selbstständiger Art eine Existenz für sich haben und deshalb als zum Eisenbahnbetrieb gehörig nicht angesehen werden können;

dass die Entstehungsgeschichte des Gesetzes erkennen lässt, dass dem Bemühen, für die Bezeichnung des Umfanges der Eisenbahnanstalten aufzuerlegenden Verantwortlichkeit den angemessenen Ausdruck zu finden, der Gedanke zu Grunde lag, nicht bloss gegen die bei der Beförderung auf der Bahn unmittelbar wirksamen Naturkräfte, sondern gegen die mit der Handhabung und Ausführung des Eisenbahnunternehmens nach allen Richtungen hin verbundene, eigenthümliche Gefährlichkeit Schutz zu gewähren; dass es dieser Tendenz entspricht, den Ausdruck „Betrieb der Eisenbahn“ in dem durch den Wortlaut gegebenen umfassenden Sinn zu nehmen und von jeder durch letztere nicht gebotenen Einschränkung desselben abzusehen; und dass, wenn darauf verzichtet werden muss, ihn im Wege der Abstraction genauer abzugrenzen, der Rechtsfindung der Weg gezeigt ist, im Einzelfalle den jeweiligen Thatbestand zu prüfen und dessen Uebereinstimmung mit dem gesetzlichen Begriffe zu erforschen;

dass, zieht man von diesem Standpunkte aus den in den Vorderinstanzen festgestellten Sachverhalt in Betracht, überwiegende Gründe dafür sprechen, den auf der beschriebenen, mit dem Bahnkörper in Verbindung gesetzten, dem Eisenbahnverkehr ausschliesslich dienenden Trajectanstalt unter den festgestellten Umständen eingetretenen Unfall als beim Betriebe der Eisenbahn erfolgt zu betrachten und der vorige Richter zu dem entgegengesetzten Resultate nur dadurch gelangt ist, dass er, die Definition des frühern Gesetzes als Ausgangspunkt festhaltend, auf den Zusammenhang des in Rede stehenden Unfalles mit dem Eisenbahn-Transport zu grosses Gewicht gelegt und die Tragweite der in der Bestimmung des Reichsgesetzes enthaltenen Erweiterung nicht in dem erforderlichen Maasse berücksichtigt hat.“ (Urtheil des Reichsoberhandelsgerichts vom 21. Jan. 1874 i. S. Hoffmeister c. Rheinische Eisenbahngesellschaft.)

\* \* \*

#### Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tötungen.

II. Wir haben in unserm vorigen Artikel gesehen, dass der schweizerische Entwurf sich in Bezug auf Umfang und Ausdehnung seiner Wirksamkeit vom deutschen Gesetze unterscheidet, und dass wir diese Abweichungen nicht billigen können. Gehen wir heute auf den Inhalt ein.

Hier wird zunächst die Forderung an das Gesetz gestellt werden, dass dasselbe möglichst präcis sich ausdrücke, so dass man in keinem Falle im Zweifel sein könne, was dasselbe meine. Es ist nun einigermassen schwierig, von dieser allgemeinen Forderung auf bestimmte Beispiele zu kommen. Es mag ein Ausdruck dem Gesetzgeber ganz klar und unzweideutig erscheinen und jeder sogenannte gesunde Menschenverstand mag denselben auch ohne Weiteres in dem beabsichtigten Sinne auf-

fassen; wenn aber die Gerichte die Sache in die Hände bekommen, dann kann man für nichts mehr garantiren. Entweder spielen persönliche Rücksichten hinein, und es werden, damit Derjenige, den man gewinnen lassen will, gewinne, alle möglichen Spitzfindigkeiten angewendet; oder es wird vor lauter Corpus Juris und Pandekten ganz übersehen, dass man es hier mit einer ganz neuen Sphäre zu thun hat, die man nicht vom Standpunkt des Römers aus beurtheilen darf, sondern die sich ihr eigenes Recht erst aus sich selbst schaffen muss; oder es bringt die Sucht, seinen Scharfsinn glänzen zu lassen, den Richter darauf, in seinen Erwägungen ein Meisterstück von Verdreherung alles Rechtes zu liefern, unbekümmert darum, ob der Unschuldige dabei leidet und der Schuldige dabei frei ausgeht.

Es fällt mir gerade ein derartiges Beispiel in die Hände.

Ein Maschinenputzer hatte sich am 16. Juli 1871 an einer Drehscheibe so verletzt, dass er zwar nicht gänzlich erwerbsunfähig, aber doch seine Arbeits- und Erwerbsfähigkeit bedeutend beeinträchtigt wurde. Es gelang der Eisenbahngesellschaft nicht, eigenes Verschulden des Verletzten nachzuweisen; und das Wiener Handelsgericht sprach unterm 7. October 1873 demselben eine tägliche Rente von 50 Kreuzer zu.

Das Oberlandsgericht in Wien änderte unterm 8. Januar 1874 diess Urtheil und wies den Kläger gänzlich ab: die Verletzung habe sich nicht im Verkehr, sondern im Bahnhofsereignis; der Wortlaut des Gesetzes spreche zu deutlich für seine Tragweite, als dass dessen Anwendung auf Ereignissen stattfinden könne, welche ausserhalb des Verkehrs der Bahn, bei Manipulationen im Bahnhofs oder deren Hilfswerkstätten vorkommen u. s. f.

Der oberste Gerichtshof erkannte zwar dann doch, dass das Verschieben einer Maschine mittelst der Drehscheibe als eine zum Verkehre (dem Betriebe) der Eisenbahn gehörige Verrichtung zu betrachten sei.

Und ähnliche Fälle wären noch genug anzuführen. Ich erinnere nur daran, dass auch in den im Eingang dieser Nummer erwähnten beiden Rechtsfällen die Eisenbahngesellschaft den Einwand versuchte, der Unfall sei nicht beim Betriebe passiert.

Diese Vorkommnisse weisen darauf hin, dass der Ausdruck unseres Entwurfes: „beim Betriebe“ nicht hinreicht, um die Meinung des Gesetzgebers zweifelsfrei darzustellen und dass eine nähere Definition dieses Ausdruckes wünschbar ist.

Der Commentar von L. Jacobi zum entsprechenden Deutschen Gesetze erläutert diesen Ausdruck wie folgt:

„Zum Betriebe einer Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes sind zu rechnen: alle der Eisenbahn als solcher eigenthümlichen Verrichtungen, — alle die Beförderung der Personen und Güter vorbereitenden, ausführenden und abschliessenden Geschäfte innerhalb des Bahnkörpers — z. B. auch das Rangiren der Wagen, das Wassereinnehmen der Locomotiven, das Stellen der Weichen, das Signalisiren etc.“

Der Betrieb von gewerblichen Anlagen (Maschinenbau-, Gas-Anstalten, Coksöfen etc.) seitens der Eisenbahn fällt dagegen nicht unter § 1, sondern unter § 2 des Haftpflichtgesetzes (wonach der Unternehmer nur haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat). — Gleichermassen muss hinsichtlich der von Eisenbahnen benutzten Dampfkessel unterschieden werden, ob sie beim Bahnbetriebe oder ausserhalb desselben — in besonderen Werkstätten etc. — arbeiten.

Betriebsunfälle auf Güterböden der Eisenbahnen unterliegen überhaupt nicht diesem Gesetze — ebensowenig, wie etwa Betriebs-Unfälle in dem Speicher eines Privatmannes.

„Bei dem Betriebe“, nicht durch den Betrieb; also auch wenn z. B. der Locomotivkessel eines zur Abfahrt bereiten Zuges explodirt; oder wenn stillstehende, schlechtgekuppelte Wagen durch einen Windstoss vom Eisenbahnhofs losgerissen werden und, das Geleise herabrollend, einen Menschen verletzen! Die Eisenbahn haftet für jeden Unfall, welcher mit den Ausführungshandlungen des Betriebes in unmittelbarem Zusammenhange steht. Wenn aber ein Unfall auf der Eisenbahn weder durch Einwirkung der Dampfkraft noch durch einen Zusammenstoss der Beförderungsmittel untereinander, sondern nur bei Gelegenheit der Entladung eines an seinem Ziele angelangten Wagens veranlasst ist, so tritt derselbe aus aller Verbindung mit der bahnmässigen Beförderung so heraus, dass die für letztere erlassenen Ausnahme-Bestimmungen nicht auf ihn Anwendung finden können.\*

Ein Commentar (wenn er auch noch so vollständig und einwandfrei wäre) ist für den Richter nicht verbindlich; und ebenso, wie man sich genöthigt sah, für diese Fälle den früher als in seinem ganzen Umfange für selbstverständlich angesehenen Ausdruck „höhere Gewalt“ bestimmt zu definiren, sollte man, scheint es mir, auch im Gesetze genau sagen, was man unter dem Ausdruck „beim Betriebe“ versteht.

Es kommt mir hier übrigens nicht darauf an, von diesem Gesichtspunkte der Deutlichkeit und Verständlichkeit aus das

Anm. Nach einem Erkenntniss des Appell.-Ger. zu Cöln vom 25. April 1873 ist die Eisenbahngesellschaft auch für einen Unfall, den ein Arbeiter erleidet, der damit beschäftigt ist, auf einer Eisenbahnstrecke, auf welcher der Betrieb eingestellt ist, einen entgleiten und von den Rädern gekommenen Wagen wieder auf die Räder zu heben, weder nach § 23 des Pr. G. v. 3. Nov. 1838, noch nach § 1 d. Reichsg. vom 7. Juni 1871, haftbar.