

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

Artikel: Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tötungen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1959>

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>

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 um 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 besondern 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.

ganze Gesetz zu durchgehen, und habe ich nur diesen Gesichtspunkt hervorheben und an einem Beispiele erläutern wollen. Es ist ja wohl möglich, dass ein spitzfindiger Kopf noch manches Häkchen findet, an das er sich im Nothfall anklammern kann, indem er ihm eine andere Deutung unterschiebt, als der Gesetzgeber hineinlegen wollte.

Es ist im Weiteren dem schweizerischen Entwurfe wie dem deutschen Gesetze der Vorwurf zu machen, und hier verweise ich auf jene Bemerkungen zu der Zusammenstellung der Unfälle vom I. Semester 1874 in Nummer 3, dass dieselben zwischen Passagieren und eigenen Angestellten und Arbeitern der Eisenbahn keinen oder doch nicht einen genügenden Unterschied machen.

Was die Passagiere betrifft, so haftet die Transportanstalt insofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist, oder dass der Getödtete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung, oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, auch wenn der Unfall ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte.

Die „höhere Gewalt“ wird im Gesetz betreffend Frachtverkehr dahin definiert, dass als höhere Gewalt solche Unfälle nicht geltend gemacht werden können, die herbeigeführt worden sind:

- 1) Durch irgend welche Versehen oder Vergehen der Beamten oder Angestellten;
- 2) Durch Versehen oder Vergehen der in die Transporträume, beziehungsweise Transportmittel aufgenommenen Passagiere während des Transportes;
- 3) durch die gefährdenden Eigenschaften oder die mangelhafte Verpackung transportirter Gegenstände;
- 4) durch fehlerhafte, den allgemeinen Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtung des Baues oder Betriebes der Anstalt;
- 5) durch mangelhaften Zustand der Anstalt selbst oder ihrer Betriebsmittel;
- 6) durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung von Vorsichtsmaassregeln oder Vorkehrungen, die durch allgemeine polizeiliche Anordnungen oder specielle Concessionsbestimmungen der Anstalt zur Pflicht gemacht sind.

Die Eingabe der Eisenbahngesellschaften spricht sich mit Recht gegen diese Definition der höhern Gewalt als zu streng aus; Gefahren von Seiten Dritter gehören gar nicht als specielle Gefahren dem Eisenbahnbetrieb zu; und es kann die Bahn nur insoweit dafür verantwortlich werden, als es in ihrer Macht und Pflicht gestanden hätte, dieselben abzuwenden. Wenn ein Dritter auf einen Bahnzug schiesst und dabei einen Passagier verletzt, so wird Niemand daran denken, die Verwaltung verantwortlich zu machen; warum dann, wenn im Wagen oder sogar im Wartsaal ein Passagier den andern tödtet oder verletzt, oder einer den andern die Treppe hinunterstösst und so gefährdet? Man wird doch der Bahnverwaltung nicht zumuthen wollen, dass sie in jedes Coupé einen Wächter stelle, was zumal von Passagieren erster Classe und solche sind doch meist derartigen Gefahren ausgesetzt, übel vermerkt würde; oder dass sie beim Aussteigen an jede Treppe einen Aufseher placire, der Sorge, dass dabei keine Unrichtigkeiten vorkommen? Man darf verlangen, dass die Zugsbegleiter regelmässig ihre Gänge von einem Ende des Zuges zum andern machen, dass bei Nacht und beim Durchfahren der Tunnels die Wagen gehörig beleuchtet seien, vielleicht auch, dass Vorrichtungen vorhanden seien, durch welche ein Passagier das Zugpersonal zu seiner Hülfe herbeirufen kann — man controlire diese Anordnungen streng, lege bei Nichterfüllung Bussen auf — aber die Bahnverwaltungen für die Vergehen oder Versehen des einen Passagiers gegen einen andern verantwortlich machen wollen, besonders wo vielleicht noch ihre Organe sich alle Mühe gegeben hatten, das Vergehen zu verhüten, das scheint doch etwas zu weit zu gehen, und glauben wir, dass auch nach Streichung jenes Passus 2 in der Definition der höhern Gewalt die Passagiere noch hinlänglich geschützt wären. Es ist da ein wesentlicher Unterschied zu machen zwischen der Waare, die selber hilflos ist, für welche daher die Eisenbahnverwaltung vollste Haftpflicht übernehmen muss und kann, und wo mit allem Rechte die Idee der Assecuranz hineinspielen soll, und der Person, die sich, so weit es an ihr ist, selbst schützen soll, und nur für wirkliche Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Angestellten durch die Haftpflicht der Eisenbahn gedeckt werden muss.

Der erwähnte Jacobi'sche Commentar gedenkt noch des Falles, dass nach vorschriftsgemässer Begehung einer Bahnstrecke von Seiten eines Bahnwächters, ein Dritter Gegenstände auf die

Bahn legt, welche das Verunglücken des Zuges veranlassen. Diess würde nach unserm Entwurfe gewiss als der Haftpflicht entbindende höhere Gewalt angesehen werden müssen. Wenn man auch allenfalls verlangen könnte, dass die Bahnverwaltung so viele Wächter anstelle, dass jeder sein zugehöriges Stück der Bahn übersehen und in beständiger Controle halten könnte, so ist das doch bis dahin nicht geschehen, und die Bahnverwaltung hatte deshalb keine Verpflichtung es zu thun. Wenn aber in solchen nicht absolut unabwendbaren und direct mit dem Betriebe zusammenhängenden Fällen die Haftpflicht der Bahnen dahinfällt, dann ist es wirklich schwer, den Standpunkt zu finden, von welchem aus eine Haftpflicht der Bahn für Vergehen eines Passagiers gegen einen andern begründet werden will.

Es ist nicht uninteressant, zum Schlusse noch einen Blick auf den Gesetzesentwurf über das Postregal zu werfen, da bekanntlich anfänglich die Posten unter dasselbe Haftpflichtgesetz gestellt werden sollten, wie die Eisenbahnen. Nach diesem Entwurfe haftet die Post nur nach Grund eines nachgewiesenen Verschuldens (culpa) der Verwaltung und ihrer Angestellten. Als Gründe werden angeführt: Es ist einleuchtend, dass im Verkehr der Staatsposten, als einer Anstalt, welche im Dienste aller Bürger die allgemeine staatliche Postvorsorge übernommen hat und ausübt, und welche nebst der Verkehrsvermittlung noch wesentliche verfassungsmässig festgestellte finanzielle Zwecke zu erfüllen hat, mit Rücksicht auf den Gemeinnutzen der Posten die Ansprüche auf Prästation von Schädigungen sich in ganz mässigen Grenzen halten sollen, indem es dieser Anstalt nicht möglich ist, jeden Einzelnen vor etwaigen Nachtheilen ganz zu schützen, welche ihm auch ohne eigenes Verschulden der Posten bei deren Benützung erwachsen mögen. Wir denken, dass dieser Standpunkt den Staatsideen der Postanstalt zunächst entspricht. Jedenfalls darf man hier die Haftpflicht nicht auf ein Maass ausdehnen, welches eine starke Beeinträchtigung der den Posten auferlegten Aufgabe, dem Staate als Finanzquelle zu dienen, in sich schliesse und eine ökonomische Erschöpfung derselben bewirken würde, die es zugleich, zum grössten Nachtheile des Publikums, unmöglich machen müsste, fort und fort diejenigen Verbesserungen in den Posteinrichtungen vorzunehmen, welche zur weitem Entwicklung der Verkehrs erforderlich sind.“ (1)*

Ja der Bundesrath kann sich bei dieser beschränkten Haftbarkeit „grosser Bedenken für die Postverwaltung nicht erheben und musste derselbe jedenfalls weiteren Erfahrungen anheimstellen, ob unter der Strenge der neuen Bestimmungen für die Posten gerathen oder eine Pflicht gegeben sei, das Personenpostregal und die sich daran knüpfenden Haftungsfolgen ferner zu tragen“.

Es ist wohl überflüssig, weitere Vergleiche zwischen diesen Auseinandersetzungen und dem Haftpflichtgesetz für Eisenbahnen anzustellen. Wenn der Staat bei 1,463,000 Postreisenden und daheriger Einnahme von 3,700,990 Fr. grosse Bedenken tragen muss, auch nur für das Verschulden seiner Angestellten zu haften, wie will man denn einer Vereinigten Schweizerbahn z. B. mit einer Einnahme von nicht einmal 3 Millionen aus dem Personenverkehr, die schon längst nicht mehr im Stande war, auch nur ihr Anlagecapital zu verzinsen, eine viel strengere Haftbarkeit auferlegen?

* * *

Schmalspurbahnen. (Fortsetzung). Locomotives. Nous avons vu que pour les voitures et wagons la voie étroite possède un notable avantage sur la voie large, mais l'on peut se demander si la même cause qui lui permet de réduire le poids de ses véhicules dans une si forte proportion, ne met pas obstacle à l'emploi de locomotives d'une force suffisante pour faire face aux besoins du trafic, sans multiplier outre mesure le nombre des trains.

L'on sait, en effet, que la puissance d'une locomotive a forcément son adhérence pour limite, c'est-à-dire qu'elle ne peut exercer un effort de traction supérieur à une certaine fraction du poids que ses roues motrices font supporter aux rails, fraction variable selon les conditions atmosphériques, mais qui est, en moyenne, égale au $\frac{1}{7}$ de ce poids. Or, en réduisant toutes les dimensions d'une locomotive de la voie large proportionnellement à la largeur de la voie étroite, on obtient une machine qui ne pèse plus que le tiers de la première, ce qui peut paraître insuffisant.

Mais, remarquons que si cela est avantageux de profiter pour les véhicules de transport de tout l'allègement que le rétrécissement de la voie peut permettre, rien n'oblige d'agir de même pour les locomotives dont la seule limite de poids est celle imposée par la résistance des rails. Aussi avec des rails de 20 kilogrammes par mètre courant, et rien ne s'oppose à l'adoption de rails plus lourds, peut-on déjà donner aux locomotives un poids de 6 à 7 tonnes par essieu, ce qui permet l'emploi de machines à deux essieux pesant 14 tonnes en charge, ou à trois essieux du poids de 21 tonnes, chiffres qui peuvent être doublés avec le type Fairlie, lequel rend possible la circulation dans les courbes à très-faibles rayons de locomotives à 4 et même à 6 essieux. On ne saurait donc redouter avec de semblables machines, dont le poids peut atteindre 42 tonnes et l'adhérence moyenne 6 tonnes sur des rails de 20 kilgr., de ne pouvoir faire face à toutes les éventualités du service, puis-

* Mit solchen Expectationen, welche sich offenbar mit ganz gleichem Rechte auch auf Staatsbahnen anwenden liessen, befördert man nun allerdings die Idee des Ueber-ganges der Bahnen an den Staat — eine Idee, an die man doch nachgerade in der Schweiz etwas ernstlicher denken sollte — nicht.