

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Rechtsfall  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3776>

### 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:** 04.02.2026

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

Anschaffungskosten per Sitzplatz ca. 137 Franken.

2. Güter-Wagen.

Axenstand und Rad-Durchmesser gleich  
wie bei den Personenwagen.

Tragkraft 7500 Kilogramm.

Gewicht, leer 3750 "

Tara per 100 Kilogramm Tragkraft 50 "

Sowohl bei den Personen- als bei den Güterwagen sind sämmtliche Räder beidseitig mit kräftigen Backen-Bremsen versehen.

Am Schluss erwähnt der Geschäftsbericht, dass die Direction mit Herrn Oberingenieur Tobler einen Vertrag vereinbart habe, wodurch derselbe ausser seinen Functionen als bauleitender Ingenieur auch diejenigen des Betriebs-Directors vorläufig für das Jahr 1875 übernehme, was im Interesse des Unternehmens lebhaft zu begrüssen ist.

\* \* \*

**L'ascension avec le ballon „le Zenith“.** Quoique tout le monde connaisse aujourd'hui la terrible catastrophe dont ont été victimes les hardis aéronautes qui montaient „le Zenith“, nous croyons devoir dire ici quelques mots à ce sujet, et apporter à ces courageux martyrs de la science, le tribut de notre admiration et de notre reconnaissance. Une première ascension avait fourni quelques documents nouveaux sur la composition de l'air, et il semble résulter des premiers chiffres obtenus que la quantité d'acide carbonique est plus faible dans les hautes régions de l'atmosphère qu'à la surface de la terre. Ainsi à 900 et 1,000 mètres, M. Tissandier a obtenu respectivement 0,00024 et 0,0003; tandis que la moyenne près du sol est de 0,0004. Ces chiffres, résultant d'expériences trop peu nombreuses, avaient besoin d'être confirmés. De là la seconde ascension à grande hauteur, pendant laquelle devaient être faites des observations spectroscopiques nouvelles, pour la détermination de la vapeur d'eau, et une étude sur la direction des courants atmosphériques dans ces régions inexplorées.

Certains météorologistes croient qu'en s'élevant assez, on doit rencontrer un courant permanent et très-rapide du sud-ouest. De là le projet téméraire de traverser l'Océan en ballon, projet depuis longtemps étudié en Amérique et dont on nous annonce même une très-prochaine tentative de réalisation.

La triste expérience de MM. A. Tissandier, Crocé-Spinelli et Sivel, semble malheureusement prouver que cela est impraticable, car à l'énorme hauteur de 8000 mètres qu'ils ont atteinte et peut-être dépassée, ils n'ont pas rencontré ce fameux courant, et s'il existe réellement, c'est sans doute à une altitude où l'air est devenu complètement irrespirable. Quoi qu'il en soit des résultats scientifiques de cette malheureuse expédition, nous devons exprimer notre reconnaissance pour le grand exemple que viennent de nous donner ces trois jeunes savants.

Deux ont payé de leur vie leur amour de la science: plus heureux que ses amis, M G. Tissandier a pu échapper au désastre et puiser dans cette terrible épreuve un nouveau courage pour affronter d'autres dangers

(A. I.)

\* \* \*

**Rechtsfall,\*** betr. Haftung für die einem sachverständigen Arbeiter bei Reparatur einer ausser Dienst gestellten Locomotive in dem Heizhaus der Eisenbahn widerfahrene Beschädigung nach § 1 und event. § 2 des Reichshaftpflicht-Gesetzes vom 7. Juni 1871. (Urtheil des Stadt-Gerichts zu Darmstadt in I. Instanz und des R.-O.-H.-G. vom 21. November 1874 in III. Instanz i. S. Schnauber c. Direction der Main-Neckar-Eisenbahn.)

Am 7. Januar 1872 war der Werkstätten-Arbeiter Schnauber in dem Heizhaus des Bahnhofs zu Darmstadt mit dem Verstemmen von Siederohren an einer seit 36 Stunden ausser Dienst gestellten Locomotive beschäftigt und zu diesem Zwecke in das Innere einer Feuerbüchse gestiegen. Während nun Schnauber den Dorn hielt und der Schlosser mit dem Vorschlaghammer darauf schlug, sprang ein Splitter des Dornes dem Schnauber in das linke Auge und durchschnitt dasselbe so, dass es sofort auslief. Der Genannte ging hierdurch des Schvermögens dieses Auges verlustig und strengte einen Prozess gegen die Direction dar Main-Neckar-Bahn an, um auf Grund des Haftpflicht-Gesetzes eine einmalige Abfindungssumme oder auch eine jährliche Subvention zu erhalten.

\* Anmerkung der Redaction. Indem wir mit Vertrauen an das gesunde Urtheil unserer Leser appelliren, geben wir zur Characterisirung der Aufklärung der Gegenwart den Auszug einer Recht(?)sprechung, wobei das Gericht in seinem Entscheid und Begründung desselben Unerhörtes geleistet hat, was jedenfalls nicht zur Ehre der Juristerei unserer Zeit gereicht.

Das Urtheil des Stadtgerichts zu Darmstadt, vom 16. Januar 1874, durch welches Kläger abgewiesen und in die Kosten verurtheilt wurde, gibt die nachstehenden Entscheidungsgründe.

Gründe:

1. Die Klage stützt sich im Wesentlichen darauf, Kläger sei als Schlosser in der Centralwerkstätte der Main-Neckar-Eisenbahn dahier beschäftigt gewesen. In dieser Eigenschaft sei er von Maschinenmeister Becker, einem Beamten der Beklagten, angewiesen worden, an einer geheizten, auf einem Geleise im Heizhause stehenden (also noch im Betrieb befindlichen) Maschine, sofort die Siederohre zu stemmen. Obgleich dies eigentlich eine Arbeit des Heizers gewesen, so habe sie Kläger doch alsbald vorgenommen, habe die ganze Nacht hindurch und noch den folgenden Tag, an einem Sonntag, die Arbeit fortgesetzt, und sei ihm dabei noch der Arbeiter, jetziger Heizer, Georg Scheitel behülflich gewesen. Als Kläger nun Sonntags an den sogenannten Verankerungsringen oder Siederohrringen, welche mit einem Stahldorne hätten eingeschlagen werden müssen, beschäftigt gewesen sei, und er zu diesem Behufe die Siederohre mit dem einzuschlagenden Dorne festgehalten habe, hätte Scheitel den Dorn eingeschlagen.

In Folge dieses Schlags sei ein Splitter von dem Ringe oder Dorne abgesprungen und dem Kläger mit solcher Gewalt ins linke Auge gesprungen, dass er das Augenlicht für immer verloren habe.

Der hierdurch für Kläger entstandene Schaden wird dann in der Klage näher liquidirt und weiter behauptet, dass dieser Schaden von der Beklagten zu tragen sei, weil im Fragefalle ein Verschulden des Maschinenmeisters Becker den erwähnten Unglücksfall veranlasst habe und sie für die Nachlässigkeit ihrer Bediensteten einstehen müsse.

Dieses Verschulden des Maschinenmeisters Becker soll nach der Klage darin liegen:

- a) dass Becker die Reparatur durch den Kläger sofort habe vornehmen lassen, als die Maschine noch siedend heiss, also im Betriebe gewesen wäre, während mit der Reparatur hätte gewartet werden sollen, bis die Maschine erkaltet gewesen.
- b) dass Becker die Reparatur der Maschine nicht in der Maschinenwerkstatt, wohin sie gehört hätte, sondern im Heizhause habe vornehmen lassen, obgleich in der Maschinenwerkstatt der fragliche Unfall nicht leicht hätte vorkommen können, weil daselbst bessere Hülfsmittel und Werkzeuge und bessere Vorsichtsmaassregeln hätten gebraucht werden können.
- c) dass Becker endlich die Reparatur an einem Sonntage hätte ausführen lassen, an welchem Tage nur mit mangelhaften Werkzeugen hätte gearbeitet werden können und bessere Werkzeuge nicht zu beschaffen gewesen seien.

Rechtlich wird sich dann berufen auf das gemeine Recht und auf das Handelsgesetzbuch, wonach jede Eisenbahnverwaltung für die Fehler und Versehen ihrer Leute aufzukommen habe, und sodann speciell die Klage auf § 1, eventuell auf § 2 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 basirt, endlich auch Anerkennung der Verpflichtung zum Schadenersatz durch gedachten Maschinenmeister Becker als besondern Klagegrund bei gefügt.

2. In der Erklärung wird die Schadenszufügung resp. die Beschädigung im Wesentlichen zugestanden, das Verschulden des erwähnten Maschinenmeisters sammt den Thatsachen, woraus es hervorgehen soll, in Abrede gestellt, die liquidirte Schadensatzsumme und die sämmtlichen Rechtsgründe, aus welchen der Schadenersatz angesprochen wird, bestritten und um Abweisung der Klage gebeten. In Gegenerklärung und Schlusserklärung wird im Wesentlichen Früheres wiederholt. Nachdem Güteversuch fehlgeschlagen, wurde in diesem Urtheile der Bitte der Beklagten um Abweisung der Klage stattgegeben.

3. Das nämlich schon nach gemeinem Rechte die Eisenbahnverwaltungen für den Schaden einzustehen hätten, welcher durch Körperbeschädigungen veranlasst wurde, die in Folge von Nachlässigkeit oder Versehen ihrer Bediensteten entstanden seien, ist unrichtig.

Im Gegenteile gerade nach gemeinem Rechte findet eine vollkommene Personeneinheit zwischen dem Auftraggeber und Beauftragten während der Ausführung des Auftrags nicht statt, wie sie nach französischem Recht — Art. 1384 des Civilrechtes — vorkommt. — Wer durch einen Fehler oder ein Versehen einen Dritten beschädigt, der haftet nach allgemeinem Rechte zunächst selbst diensem Dritten für den Schaden, auch wenn der Beschädiger Vertreter einer anderen Person war. Nur dann tritt eine directe Haftbarkeit des Auftraggebers ein, wenn die

Ersatzpflicht auf die Widerrechtlichkeit des Auftrags oder auf dessen contractwidrige Ausführung oder auf ein Verschulden bei Auswahl des Beauftragten gestützt wird, Klagegründe, wie sie in der vorliegenden Klage gänzlich fehlen.

4. Auch das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch enthält eine Bestimmung, wie sie zwar Kläger behauptete, aber auch hier nicht näher zu bezeichnen vermöchte, nicht. Die Art. 451, 478 und 479 des Handelsgesetzes beziehen sich nur auf Beschädigungen und Unfälle bei der Schifffahrt und da, wo dasselbe von Beschädigungen bei Eisenbahnen redet, hat dasselbe nur solche im Auge, die an Gütern, welche der Eisenbahn zur Beförderung übergeben waren, stattfanden, wie dies die Art. 421, 395, 400 und 401 ergeben.

5. Es fragt sich daher weiter, ob § 1 oder § 2 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 den vorliegenden Fall unter sich begreift. Diese Frage dürfte jedoch gewiss zu verneinen sein. Keiner dieser beiden §§ möchte mit Recht auf den in der Klage näher bezeichneten Unfall angewendet werden können.

Zunächst ist hervorzuheben, dass das erwähnte Reichsgesetz als ein Ausnahmegesetz, als ein Nothgesetz erscheint, welches strikt auszulegen und genau für diejenigen Fälle anzuwenden ist, für die es erlassen wurde.

6. Was zunächst den § 1 dieses Gesetzes anlangt, so erklärt er die Betriebsunternehmer der Eisenbahnen als für den Schaden haftbar, welcher dadurch entsteht, dass bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, sofern nicht höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten erwiesen wird. Nach dieser Bestimmung wird daher im Schadensfalle ein Verschulden des Eisenbahnbetriebs vermutet. Der Gesetzgeber hat in der richtigen Erkenntniß, dass der Grösse der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahr und dem Vertrauen, mit dem das Publikum auf die Einrichtungen und Anordnungen der Eisenbahnverwaltung sich zu verlassen genöthigt ist, auch das höchste Maass der Verantwortlichkeit des Unternehmers einer Eisenbahn entsprechen müsse, diese im allgemeinen Rechte so sehr abweichende, umfassende Haftpflicht angeordnet, wie sich aus den Motiven ergibt, mit welchen das fragliche Gesetz dem Reichstage vorgelegt wurde. Allein diese Haftpflicht wurde auch wieder beschränkt, indem sie nach den Worten und dem Geiste dieses Gesetzes nicht auf alle, bei dem Eisenbahnunternehmen vorkommende Unglücksfälle sondern nur dann Anwendung leidet, wenn bei dem Betrieb einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder verletzt wird.

Die Motive heben namentlich hervor, dass durch die Anwendung des Ausdrucks „Betrieb“ die Haftpflicht aus § 1 auf Unfälle bei Bauten bei dem Betrieb von Maschinenwerkstätten und ähnlichen Anlagen, wie sie bei Eisenbahnen vorkommen, nicht habe übertragen werden sollen und ergibt sich dieses noch deutlicher aus den Reichstagsverhandlungen.

Hierach ist eine Eisenbahnmaschine, welche als reparaturbedürftig vom Wagenzug losgemacht und in das Heizhaus gebracht wird, um daselbst ausgebessert zu werden. sollte sie auch noch so heiss sein, nicht mehr als im „Betrieb“ befindlich anzusehen. Sie ist vielmehr ausser Betrieb gesetzt und kann erst dann, wenn die Reparatur stattgefunden hat, zum Eisenbahnbetrieb im obenerwähnten engeren Sinne, also zur Beförderung von Personen und Gütern, wieder verwendet werden. Ebenso ist die Reparatur einer Eisenbahn dampfmaschine nur als Ausübung des Gewerbes eines Maschinenschlossers, nicht aber als Ausübung des Eisenbahngewerbes im eigentlichen Sinne, zu betrachten, weil die Maschinenreparatur mit der Beförderung von Gütern und Personen unmittelbar nichts zu thun hat. Wenn daher, wie im Fragefalle, ein Maschinenschlosser, welcher im Auftrage eines Eisenbahnbeamten, im Eisenbahnheizhaus eine Eisenbahnmaschine ausbessert, in dem wie hier, bei Einschlagen eines Stahldornes in die Siederohrringe der Maschine zum Zwecke deren Reparatur mitwirkt, durch Abspringen eines Eisensplitters beschädigt wird, so ist diese Beschädigung nicht bei dem Betriebe einer Eisenbahn im obigen engeren Sinne, sondern bei dem Betriebe seines Maschinenschlosser-Gewerbes erfolgt. Das Abspringen eines Eisensplitters beim Einschlagen von Stahldornen ist eine Gefahr, wie sie dem Maschinenschlosser-Gewerbe eigentlichlich ist, nicht aber eine solche, wie sie die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern durch die Eisenbahn enthält resp. herbeiführt. Die hier fragliche Beschädigung des Klägers ist daher als eine bei dem Betriebe einer Eisenbahn erfolgte im Sinne des erwähnten Gesetzes nicht zu betrachten und kann sonach der § 1 dieses Gesetzes dem Kläger nicht zu Statthen kommen, wie solches auch schon von dem Beklagten ausgeführt wurde.

7. Gleiches gilt aber auch von dem § 2 dieses Gesetzes. Derselbe würde nur dann im Fragefalle zur Anwendung

kommen, wenn der Beklagte, indem ihr Maschinenmeister Becker eine Eisenbahnmaschine im Heizhause durch einen Maschinenschlosser repariren liess, als eine „Fabrikbetreibend“ betrachtet werden könnte.

Der § 2 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 spricht nämlich nur von Tötung oder Körperverletzung bei dem Betrieb eines Bergwerks, eines Steinbruchs oder einer Gräberei (Grube) oder einer Fabrik.

Keiner dieser Fälle liegt aber vor. Indem Maschinenschlosser Schnauber im Auftrag des Maschinenmeister Becker die Siederöhre einer Eisenbahnmaschine im Heizhause stemmte und mit einem anderen Arbeiter einen Stahldorn einsetzte resp. einschlug, übte Schnauber nur sein Maschinenschlosser-Gewerbe aus, wie bereits oben hervorgehoben, und die Eisenbahn direction betrieb dadurch, dass ihr Maschinenmeister Becker den Kläger mit Vornahme dieser Reparatur beauftragte, gewiss noch keine Fabrik. Kläger ist daher nicht beim Betriebe einer der Beklagten gehörigen „Fabrik“, sondern bei Ausübung seines Gewerbes als Maschinenschlosser und in Folge der mit diesem Gewerbe verbundenen Gefahr verletzt worden. So lange das Einschlagen von Stahldornen in Eisenringe bei der Maschinenschlosserei vorkommt, so lange ist auch für die Maschinenschlosser die Gefahr vorhanden, dass beim Einschlagen ein Eisensplitter abspringt und denselben beschädigt, ihm möglicherweise ins Auge fährt und sein Gesicht zerstört.

8. Ueberdies ist ein Verschulden des Maschinenmeisters Becker, wie es § 2 voraussetzt, wohl von Kläger allgemein behauptet worden, allein die von ihm angegebenen Thatsachen documentieren ein solches Verschulden ebensowenig, als ein Causalzusammenhang zwischen diesem Verschulden und der Beschädigung des Klägers nach dem Klagevorbringen ersichtlich ist.

Dass nach technischen Regeln, oder nach reglementären Bestimmungen das Einstemmen der Siederöhre resp. das Einschlagen eines Stahldornes in die Siederohrringe zum Zwecke der Reparatur einer Eisenbahnmaschine nicht hätte angeordnet oder vorgenommen werden dürfen, so lange die Maschine noch heiss war, dass sie ferner nicht hätte geschehen dürfen im Heizhause, dass sie endlich nicht an einem Sonntage hätte vorgenommen werden dürfen, hat Kläger in der Klage nicht behauptet.

Jedenfalls fehlt zwischen den Thatsachen, dass die Reparatur an einer heissen Maschine und im Heizhause vorgenommen und bis in den Sonntag hinein daran gearbeitet wurde, und zwischen der hier eingetretenen Beschädigung jeder Causalnexus, weil beim Einschlagen eines Stahldornes in die Siederohrringe ein Eisensplitter ebensogut abspringen und in das Auge des Arbeiters eindringen konnte, wenn die Maschine gänzlich erkaltet gewesen wäre.

(Z. d. V. D. E.) Gr. Stadtgericht Darmstadt.

\* \* \*

**Marc Seguin.** Le doyen des Ingénieurs civils français, Marc Seguin, vient de s'éteindre à l'âge de 89 ans.

Marc Seguin a été l'un des hommes qui ont le plus puissamment contribué aux progrès des chemins de fer. Il est l'auteur d'une des inventions capitales de ce siècle, la chaudière tubulaire, qui, avec le tirage par jet de vapeur, dû à Stephenson, a permis, comme on sait, l'emploi des locomotives à grande vitesse.

Mais l'industrie des chemins de fer ne fut pas la première qui attira son attention; ce furent la construction des ponts suspendus et les problèmes de la navigation à vapeur sur les fleuves qui la sollicitèrent tout d'abord.

Né à Annonay, le 20 avril 1786, neveu et élève de Montgolfier, il débuta en 1820 par la construction du pont suspendu de Tournon; il s'occupa ensuite de questions de navigation à vapeur, puis créa le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon où il appliqua le premier la chaudière tubulaire.

Au milieu de ses études pratiques, il écrivit plusieurs ouvrages, notamment: „Mémoires sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon; de l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire“ (1839), et un très-remarquable „Mémoire sur la théorie mécanique de la chaleur“.

Plus récemment, il avait contribué à la fondation d'un journal scientifique, le Cosmos, qui, grâce à la savante direction de l'un des maîtres de la presse scientifique, M. l'abbé Moigno, exerça une influence considérable sur la vulgarisation des progrès et des découvertes de la science moderne.

Marc Seguin conserva jusque dans l'âge le plus avancé l'activité d'esprit, le dévouement à toutes les idées nouvelles qui en avaient fait l'un des hommes considérables de l'industrie de son époque,

(A. I.)