

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

**Nachruf:** Seguin, Marc

#### **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:** 22.02.2026

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

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.)