

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 21

Artikel: Rechtsfall
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3795>

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>

aus denselben abgeleiteten Folgerungen finden in bereits längst festgestellten Theorien ihre unwiderlegbare Begründung; wir haben es daher blos mit einer Bereicherung der Zahl der in Bezug auf den Magnetismus vorliegenden bekannten Beobachtungen durch ein neues, allerdings überraschendes Experiment zu thun.

Ob und in welcher Richtung sich aus dieser neuen Erfahrung technische Folgerungen überhaupt ergeben werden, lässt sich bei dem raschen Fortschreiten der Wissenschaft schwer vorher sagen. So viel wage ich jedoch zu behaupten, dass so lange das gegenwärtige, allgemein verbreitete Oberbausystem beibehalten wird, der Magnetismus der Eisenbahnschienen auf den Betrieb der Eisenbahnen weder von schädlichem noch von nützlichem Einflusse sein wird.

Paszlo, am 25. April 1875.

Edmund Herzogh,

(D. B.) Oberingenieur d. Kön. Ungar. Staatsbahnen.

Rechtsfall. Tod eines Eisenbahnarbeiters in Folge seines instructionswidrigen Handelns. Letzteres als eigenes Verschulden des Gestöteten befreit den Betriebsunternehmer vom Schadenersatz dann nicht, wenn unter der Zulassung der Arbeitervorgesetzten der betr. Dienstinstruction regelmässig zu widergehandelt wurde.

Urtheil des R.-O.-H.-G. vom 24 November 1874 in Sachen Schmidt c. Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft.

Aus den Gründen:

„Der Vater des Klägers ist am 1. Nov. 1872 auf dem Eisenbahnhofe der Verklagten zu Halle a. S. verunglückt. Bei Ausübung seines Dienstes als Wagenkuppler im Begriffe, zwei noch in Bewegung befindliche Waggons zu koppeln und zu dem Ende, in den Zwischenraum beider Wagen tretend, geriet er zwischen die Puffer, die ihn bei dem Zusammenstoss zerquetschten. Nach dem unstreitigen Sachverhalte würde er unleugbar nicht verunglückt sein, wenn er, wie die von dem Directorium der Verklagten erlassene, ihm zur Befolgung besonders bekannt gemachte „Anweisung zur Vermeidung von Unglücksfällen“ in nachdrücklichster Weise vorschreibt, das Koppeln nicht zu früh unternommen hätte, bevor nämlich die Wagen zusammengeführt waren und still standen. Hieraus folgerte aber die Verklagte mit Unrecht, unter Berufung auf § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1874, ihre Befreiung von der Haftung für die Folgen des Unfalls, indem sie geltend machte, dasselbe sei durch eigenes Verschulden des Verunglückten verursacht. Wird von einem Bediensteten der Eisenbahn eine ihm ertheilte Dienstanweisung verletzt, und hat die Verletzung für ihn einen Unfall zur Folge, welchen die Anweisung gerade zu verhüten bezwecke, und der erweislich nicht eingetreten sein würde, wäre die Anweisung befolgt worden, so wird freilich regelmässig eine die Haftung des Betriebsunternehmers für den Schaden nach § 1. a. a. O. ausschliessende Verschuldung des Verunglückten anzunehmen sein. Allein die Regel unterliegt gewissen Ausnahmen. Eine Ausnahme wird einleuchtend im Allgemeinen zunächst dann gelten, wenn die Anweisung unausführbar ist. Eine zweite Ausnahme muss die Regel aher auch dann erleiden, wenn die in einer allgemeinen Instruction der höchsten Instanz den untergeordneten Eisenbahnbediensteten ertheilte Anweisung unter den Augen und mit stillschweigender Billigung desjenigen höhern Beamten, welchem die Ueberwachung des einschlagenden Dienstzweiges obliegt und der für dessen Ordnungsmässigkeit verantwortlich ist, im Interesse des Eisenbahndienstes fortwährend verletzt worden ist, und ein ihr zuwiderlaufendes Verfahren sich entwickelt und seit geraumer Zeit eingebürgert hat. In einem solchen Falle darf der untergeordnete Bedienstete von der Voraussetzung ausgehen, die Anweisung habe Kraft und Geltung verloren, gleichviel, ob der höhere Beamte befugt war, ohne Genehmigung der höchsten Instanz die von diesen erlassene Vorschrift aufzuheben oder nicht; dass er die Competenzfrage nicht der Prüfung unterzieht, darin lässt sich unmöglich ein Versehen finden, und dies um so weniger, je untergeordneter die Stellung ist, die er einnimmt, und je höher der Dienstrang des Vorgesetzten ist, um dessen Verhalten ihm gegenüber es sich handelt. Zur Befreiung von der in § 1. a. a. O. den Betriebsunternehmern den Angestellten niedern Rangs gegenüber auferlegten Haftpflicht kann er nicht genügen, dass er dieselben in einer allgemeinen Dienstinstruction zur Verhütung von Unfällen mit strengen Anweisungen vorsieht. Ihm liegt zugleich die Pflicht ob, durch geeignete Massnahmen vorzusehen, dass die höhern Beamten, welche zur Leitung des ein-

schlagenden Dienstes berufen sind, auf die Befolgung der Anweisungen halten und nicht deren Vernachlässigung zur Förderung des Dienstes dergestalt zur Gewohnheit werden lassen, dass ihre Billigung der Nichtbefolgung angenommen werden muss.

Der von beiden Theilen als Zeuge laudirte Bahnhofinspector L. S., also der Beamte, welcher dem Bahnhof vorgesetzt ist, auf dem der Unfall sich zugetragen hat, und in dessen Gegenwart das Unglück geschah, hat zunächst bekundet: Die betreffende Anweisung werde nie befolgt werden; er sei 18 Jahre im Dienst und wisse, dass während dieser ganzen Zeit das Kopeln und Entkoppeln vorgenommen worden sei, während die Wagen sich im Gange befunden haben.

Immerhin mag es bedenklich sein, auf Grund dieses Zeugnisses die Unaufführbarkeit der Befolgung der Vorschrift für dargethan zu erachten, weil keine ausreichenden Gründe dafür weder angegeben noch sonst ersichtlich sind.

Aber der Zeuge bekundet mehr als jene Unaufführbarkeit, aus der mitgetheilten Aussage, und demjenigen, was er noch hinzugefügt hat, ergibt sich zugleich, dass die Vorschrift schon geraume Zeit vor dem Unfalle durchweg unbefolgt geblieben ist, dass im Interesse des Dienstes die Nichtbefolgung zur Regel geworden war, dass der Zeuge hievon Kenntniß hatte, und die ausnahmslose Nichtbefolgung duldet, woraus auf stillschweigende Billigung des zur Regel gewordenen, höhern Orts nicht inhibirten Verfahrens geschlossen werden muss. Hat der Verunglückte, der nur den untergeordneten Dienst eines Kopplers versah, auch seinerseits eine in der allgemeinen Anweisung enthaltene Vorschrift nicht befolgt, die der ihm vorgesetzte Bahnhofinspector durch sein Benehmen für unbedacht erklärt, so gebriicht es an einem zureichenden Grunde, ihm die Verletzung der Vorschrift als Verschulden anzurechnen. Die von der Verklagten geltend gemachte Incompetenz des Zeugen S., die Vorschrift ausser Kraft zu setzen, ist nach dem Obigen unerheblich, ebenso der Vorwurf, der Verunglückte hätte nach der gedachten Anweisung unter die Puffer sich bückend hindurchkriechen müssen. S. bezeugte, der Verunglückte habe sich allerdings gebückt, dass das Bücken — und ein mehreres konnte doch nach dem einmal bestehenden Verfahren nicht geschehen — nicht genügt hat, kann ohne Weiteres als ein Verschulden nicht gelten. Denn der Grund, weshalb es unzureichend blieb, ist nicht aufgeklärt, und nach der Meinung des Zeugen S. in einem Zufalle zu suchen.“

Personelles. Wir entnehmen dem soeben erschienenen Staats-Kalender der schweizerischen Eidgenossenschaft die Namen der mit dem Bau- und Eisenbahnen betrauten Beamten:

Departement des Innern.

Chef:

Bundesrath Knüsel, Melchior Joseph Martin (geb. 1817), von Luzern.

Stellvertreter:

Bundesrath Schenk.

Secretär: Dr. Jahn, Albert, von Twann (Bern).

Registrar und Bibliothekar: Gurtner, Daniel, von Seftigen (Bern).

Bauwesen.

Eidg. Oberbauinspector:

v. Salis, Adolf, Oberingenieur, von Chur.

Adjunct: Flückiger, Arnold, Ingenieur, von Huttwyl.

Secretär: Frey, Conrad, von Niederwyl (Thurgau).

Copist: Fischer, Isidor, von Triengen (Luzern).

Eisenbahn- und Handelsdepartement.

Chef:

Bundesrath Schenk, Carl (geb. 1823) von Signau (Bern).

Stellvertreter:

Bundespräsident Scherer, Joh. Jak. (geb. 1825) von Winterthur (Zürich).

Eisenbahnwesen.

Technisches Inspectorat.

Technischer Inspector:

Blonitzki, Leopold, von Genf.

Gotthard-Inspector:

Koller, Gottlieb, von Winterthur.

Büreau-Gehilfe des technischen Inspectors:

Feller, Joh. Christian, von Uetendorf (Bern).