

Zeitschrift:	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber:	A. Waldner
Band:	2/3 (1875)
Heft:	8
Artikel:	Die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-3862

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: 10.01.2026

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

doch die Schweiz, wenn nicht an sich sehr grossartige Bauten, so doch Werke aufzuweisen hat, die, verglichen mit den zu Gebote stehenden Mitteln eines kleinen Landes, als ein ehrenvolles Zeugniß der Thätigkeit seiner Bewohner vorgeführt zu werden verdienen. Wir hoffen um so eher, dass alle Cantone, Städte, Gesellschaften und deren Ingenieure ohne Ausnahme mit Freuden mitwirken werden, als es nicht nur gilt, ein ganzes zusammenzubringen, sondern eine Arbeit zu liefern, welche, auch abgesehen von der Weltausstellung in Philadelphia, allen Beteiligten zum Nutzen gereichen muss und für die Schweiz von bleibendem Werthe sein wird.

Wir ersuchen Sie, Tit., uns beförderlich mittheilen zu wollen, in welcher Weise Sie sich an unserer Collectivausstellung zu betheiligen gedenken und benutzen den Anlass Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, im August 1875.

Der Chef der Departements-Commission D

für die

internationale Ausstellung in Philadelphia von 1876:

H. SIEGFRIED, Oberst.

Chef des Eidgenössischen Staatsbüro.

PROGRAMM

für

A B T H E I L U N G a.

Ingenieurwesen und öffentliche Arbeiten.

Strassen . . . Historisch statistische Uebersicht der Entwicklung des schweiz. Strassennetzes, Landstrassen, Alpenstrassen (einige Normalquerprofile, Längenprofile), Militärstrassen, Kosten des Baues, des Unterhaltes mit Rücksicht auf Schottermaterial und Stärke des Verkehrs.

Eisenbahnen . . . Statistik der Schweiz. Eisenbahnen, Auszüge aus Geschäftsberichten.
Studien der Alpenbahnen.
Unterbau, Erdbauten (mit Rücksicht auf Entwässerungen), Tunnelbauten.
Auswahl characteristischer Längenprofile, Normalien.
Oberbausysteme.
Hochbau, Bahnhofspläne.
Betriebsmaterial, Betriebsstatistik.

Brücken . . . Strassen und Eisenbahnbrücken aus Holz, Stein, und Eisen.
Sammlung von Zeichnungen und Photographien der bedeutendern Bauwerke, mit kurzen Erläuterungen, in geschichtlicher und technischer Beziehung.

Wasserbau . . . Wildbäche.
Gebirgsflüsse.
Seeregulirungen.
Flusscorrectionen.
Canalanlagen, Wasserkräfte der Schweiz und deren Ausnutzung.
Bewässerungen.

Sanitäts- und Luxusbau . . . Cloaken, Wasser-, Gas-Versorgungen.—Städteentwicklung und Vergrösserung.
Verschiedenes . . . Ingenieurschule im Eidgenössischen Polytechnikum.—Studiengang.
Baumaterialien-Statistik, Qualität in Bezug auf chemische und physicalische Eigenschaften, Preise derselben.
Baumaschinewesen.

Zur genaueren Orientirung wird für jeden der 6 Punkte ein detailirtes Programm ausgegeben, wovon wir unsren Lesern nächstens Kenntniss geben können.

* * *

Die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen.

(Bundesgesetz vom 1. Februar 1875.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Mai 1874,

beschliesst:

Art. 1. Wenn beim Bau einer Eisenbahn durch irgend welche Verschuldung der concessionirten Unternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet dieselbe für den dadurch entstandenen Schaden.

Art. 2. Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiffahrt-Unternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch

entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch Verschen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen (Art. 3) ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, oder durch die Schuld des Getöteten oder Verletzten selbst verursacht worden ist.

Art. 3. Die Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen haften sowohl für ihre Angestellten, als für andere Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes, beziehungsweise zum Bau der Bahn bedienen. Es bleibt ihnen jedoch in Fällen von Verschuldung diesen Personen gegenüber das Rückgriffsrecht vorbehalten.

Art. 4. Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getötete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, so kann kein Schadenersatz im Sinne der Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes gefordert werden, selbst wenn der Unfall auch ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte.

Art. 5. Im Falle der Tötung ist Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheiles zu leisten, welchen der Getötete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

War der Getötete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

Im Falle einer Körperverletzung ist Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils zu leisten, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Art. 6. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, je nach dem Ermessen des Gerichtes, entweder eine Capitalsumme, oder eine jährliche Rente zuzusprechen.

Wenn im Momente der Urheilsfällung die Folgen einer Körperverletzung noch nicht genügend klar vorliegen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten eine spätere Rectificirung des Urheils vorbehalten.

Art. 7. Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt kann dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten, auch ganz abgesehen vom Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

Art. 8. Sind bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, für welche die Transportanstalt nach den obigen Bestimmungen verantwortlich ist, und im Zusammenhange mit dem betreffenden Unfälle Sachen, welche der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, ganz oder theilweise beschädigt worden oder abhanden gekommen, so ist auch dafür Schadenersatz zu leisten.

Ausserdem ist für Abhandenkommen, Zerstörung oder Beschädigung von Sachen, welche der Transportanstalt weder als Frachtgut noch als Reisegepäck anvertraut worden sind, nur Schadenersatz zu leisten, wenn ein Verschulden der Transportanstalt nachgewiesen wird.

Art. 9. In den Fällen des Art. 8 ist der Schadensberechnung der wirkliche Werth der abhanden gekommenen, zerstörten oder beschädigten Sache zu Grunde zu legen, ein weiteres Interesse dagegen nur bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt zu ersetzen.

Art. 10. Die in diesem Gesetze gewährten Schadenersatzansprüche verjähren in zwei Jahren von dem Tage an, an welchem die Tötung, Verletzung, Zerstörung oder Beschädigung, beziehungsweise das Abhandenkommen (Art. 8) stattgefunden hat. Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reclamation bei der Direction der betreffenden Anstalt unterbrochen, in der Meinung, dass, so lange die Reclamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden kann.

Ergeht hierauf ein abschlägiger Bescheid, so beginnt vom Empfange desselben eine neue zweijährige Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reclamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Art. 11. Bei Streitigkeiten über die aus diesem Gesetze entspringenden Schadenersatzansprüche hat das Gericht über die Höhe des Schadenersatzes und die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach freier Würdigung des gesamten Inhaltes der Verhandlungen zu entscheiden, ohne an die Beweisgrundsätze der einschlagenden Processgesetze gebunden zu sein.

Art. 12. Reglemente, Publicationen oder specielle Vereinbarungen, durch welche die Schadenersatzverbindlichkeit nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zum voraus wegbedungen oder beschränkt wird, haben keine rechtliche Wirkung.

Art. 13. Alle bundesgesetzlichen, cantonalgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publicationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, sind aufgehoben.

Art. 14. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Brachmonat 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Publication dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit derselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 29. Brachmonat 1875.

Die Schutzzölle und die Eisenbahnen.

Seit den von der Catastrophe des Jahres 1870-71 datirenden Handels- und Industriekrisen wird in den interessirten Kreisen mit grossem Eifer die Frage ventilirt: Schutzzölle oder Handelsfreiheit? Von dem Bestreben getragen, den darnieder liegenden heimischen Geschäften wieder aufzuhelfen oder von der Furcht geängstigt, die Concurrenz nicht bestehen zu können, stürmen in Oesterreich Fabricanten und sogar Arbeitercongresse auf das Ministerium ein, durch Einführung von Schutzzöllen die der Industrie geschlagenen Wunden zu heilen. Nicht minder bekämpft man in Deutschland die Aufhebung der Zölle auf Roheisen, etc. und in den Reichslanden erhofft man vielerseits einen materiellen Aufschwung gerade vom Gegentheil dessen, wodurch die elsässische Manufatur unter dem Kaiserreiche gross geworden ist: von der Einschränkung des Princips, welches bei Abschluss der Handelsverträge in den 60er Jahren mit das leitende gewesen war, und das die französischen Handelskammern, einsichtiger als die in Oesterreich, mit aller Entschiedenheit verfechten.

Man sucht in der Regel das Uebel da, wo es nicht sitzt, oder weiss die Mittel zu seiner Beseitigung nicht zu finden, auch wenn sie noch so klar zu Tage liegen. Die verderbliche Krachperiode der letzten Jahre hat ihren Grund keineswegs in der Tendenz der Beseitigung der Schutzzölle, sondern in den politischen Ereignissen der letzten Jahre, in der theilweisen Entwertung des Geldes, in der plan- und sinnlosen Productionsmanier, in der dadurch geförderten Speculationswuth, in dem Bank-, Börsen-, Actien- und sonstigen Gründungsschwindel. Leider ist auch für einen grossen Theil unseres materialistischen Geschlechtes die Geschichte nur dazu da, um Nichts aus ihr zu lernen. Wir in der Schweiz, die von den Krisen, welche um uns her ihre verheerenden Wirkungen ausüben, nicht sehr empfindlich berührten, sollten uns von Rechts wegen unsere Einsicht in die Ursachen der beregten Erscheinungen nicht haben trüben lassen. Gleichwohl agitiren diejenigen nicht ganz ohne Erfolg, welche für den „Schutz der vaterländischen Arbeit“ mittelst Jeremiaden und Vorführung bald des einen bald des andern Popanz Proselyten zu gewinnen suchen. Was mit dem ausgeworfenen Körder, „Schutz der vaterländischen Arbeit“ beabsichtigt wird, liegt auf platter Hand. Wir kennen diese Sirenenstimmen des kurzsichtigsten Egoismus zur Genüge. Soeben hat auch der schweiz. Handels- und Industrieverein in richtiger Würdigung der Sachlage eine Preisschrift des Herrn Schmidlin in Basel neu aufgelegt — eine treffliche Apologie der Handelsfreiheit gegen die Schutzzöllner. Was aber hat der Schutzzoll in einer Fachzeitschrift für Eisenbahnwesen zu thun? Gerade genug! Wir befassen uns mit dieser Angelegenheit, weil wir von dem Bewusstsein durchdrungen sind, dass ein Obsiegen des Systems der Schutzzölle nicht bloss dem Handel und der Industrie im Allgemeinen schwere Nachtheile bereiten, sondern speciell unser Eisenbahnwesen in der ärgsten Weise schädigen wird. Wir verzichten darauf, die Wechselbeziehungen zwischen der Industrie und den grossen Transportanstalten zu erörtern; über dieses Thema ist ja eine ganze Bibliothek der allerbesten Schriften vorhanden. Von der Blüthe der Industrie und dem freien Verkehr ist hauptsächlich die Wohlfahrt der Eisenbahnen bedingt; wo das Geschäft lahm und der Handel darnieder liegt, da leidet das Eisenbahnwesen. Darum kann es uns nicht gleichgültig sein, wer in diesem Kampfe Sieger bleibt.

Einer einsichtsvollen Regierung sollte daran gelegen sein, für das Volk so viele gute Dinge zu erhalten, als möglich ist, unbekümmert darum, wo diese Dinge herkommen. Dagegen denken Staatsmänner, welche noch in einem voröconomicischen Zustande der Entwicklung sich befinden, Männer sogar wie Thiers und seine Nachbeter an allen Orten weniger an die Consumenten als vielmehr an die Producanten. Sie

wollen nicht, dass viele Bürger recht viele Güter besitzen und geniessen, sondern dass dieselben viele Güter erzeugen. Sie wollen stets die Schuster glücklich machen, aber das Volk, das die Schuhe trägt, kümmert sie nicht. In Frankreich, in Oesterreich, in Italien, in Deutschland will man, dass das Ausland recht viele Waaren kaufe, dagegen scheint man es verhindern zu wollen, dass das Inland vom ausländischen Markt beziehe. In der Schweiz fehlt es an derartigen absurdum Leuten gleichfalls nicht; haben sie es doch um so leichter, weil sie sich auf den „grossen Republikaner“ Thiers berufen können, der den Tarif für den besten hält, welcher bewirkt, dass die Franzosen nur inländisches Fabricat kaufen, anstatt es ihnen zu überlassen, ihre Waaren zu kaufen, wo sie gut und billig sind, ohne vorerst für deren Heimathschein eine Steuer entrichten zu müssen.

Handel ist Tausch, und der Import ist die Bezahlung für das, was wir aushingeben, was wir exportiren. Die Spanier wollten ihr americanisches Gold im Lande behalten; sie verboten die Ausfuhr desselben; man hütete die Goldtruhen und das Land wurde arm. Unter der Herrschaft des Schutzzolls und der Prohibition von 1827 bis 1846 betrug die zwischen England und Frankreich stattgefundene Ein- und Ausfuhr nicht über 72 Millionen Franken jährlich; als 1860 die gegenseitigen Zollschanzen gefallen, hob sich dieselbe auf 1800 Millionen. Der nordamericanische Staatsschatzcommissär Wells schildert uns die verderblichen Folgen, welche die nach dem Bürgerkriege in der Union adoptierte Massregel, zum Zwecke der Schuldentilgung „das Geld im Lande zu behalten“, gehabt hat. Seit 1860, sagt Wells, ist die Bevölkerung der Vereinigten Staaten um beinahe 8 Millionen gestiegen, das Land hat seit jener Zeit um 25000 Meilen Eisenbahnen mehr, das Klima ist ebenso günstig, der Boden ebenso fruchtbar, die Ernten ebenso reich, die Staatsschuld dagegen beträgt die Hälfte von derjenigen Englands und die Regierung ist weniger kostspielig als die englische. Dem gegenüber wird Niemand glauben, dass die Vereinigten Staaten gegenwärtig ärmer, weniger gut situiert oder weniger fähig wären mit den anderen Nationen zu rivalisiren, als sie es 1860 waren. Die Zunahme der Bevölkerung, die industriellen Verbesserungen, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, die dadurch bedingte Billigkeit der Transporte konnten nicht verhindern, dass die 38 Millionen Menschen heute weniger besitzen und weniger geniessen als damals, wo es nur 30 Millionen waren. Aber nicht nur kaufen sie weniger im Inlande, sondern sie exportiren auch weniger als früher, und überdies benützen sie für ihren Export hauptsächlich fremde Schiffe. Der Werth der Ausfuhr hat um mehr als eine Milliarde Franken, dazu hat der Seehandel und sogar der Fischfang trotz des Monopols abgenommen.

So schrieb Wells vor vier Jahren. Und wie sieht's heute aus? Blos ein Blick auf den Curszettel der bestituirten amerikanischen Eisenbahnen lehrt uns die Folgen eines verkehrten Steuersystems, mit dem verschrobene Köpfe und hartgesottene Egoisten auch die Schweiz beglücken möchten, von welcher der berühmte Statistiker Friedrich Kolb sagt:

„Im Einklange mit den politischen Zuständen herrscht in der Schweiz in mercantiler Beziehung das Freihandelsystem. Mit welchem Erfolge? Die Eidgenossenschaft, höchst ungünstig gelegen, weit vom Meere, von den wichtigsten Bezugsquellen entfernt; rings umgeben von Staaten mit Schutzzöllen, sonach von deren Märkten mehr oder minder ausgeschlossen; dazu bei sehr hohen Tagelöhnen, und ohne die wichtigen Steinkohlen, — hat dennoch alle jene Schutzzollstaaten mit ihrer Industrie überflügelt!“ —

Handel ist Tausch, sagten wir, und die Höhe des Importes hängt von dem Werthe des Exportes ab. Mit dem Wachsthum der Production und der Ausfuhr steigt notwendig der Import. Die Eisenbahnen, welche diesen Tausch vermitteln, gewinnen umso mehr an Bedeutung, je mehr Ein- und Ausfuhr sich vergrössern. Durch die Schutzzölle soll aber der Import erschwert werden; mit dieser Massregel wird aber auch der Export notwendig verringert. Also um dem einen oder anderen Industriezweige, der vielleicht ohne Schutzzölle der Concurrenz des Auslandes erliegen wird, aufzuhelfen, soll die colossale Summe von privaten, socialen und nationalen Interessen, die sich in der gesamten anderen Production und Consumption, namentlich aber in den Eisenbahnen vereinigen, einer unnatürlichen Reduction unterzogen werden!

Der Reichthum unseres Volkes wird keine Einbusse erleiden, wenn wir z. B. billigeres Material für unsere Schuhe von Auswärts beziehen können; mag dāran die heimische Lederfabrication schwer betroffen werden, mag sie selbst zu Grunde gehen, so wird unser Volk mit der ihm innenwohnenden schaffenden und erfindenden Kraft ein anderes Erwerbsgebiet aufthun; das