

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Das System der Verantwortlichkeit der Eisenbahnbeamten  
**Autor:** Steinmann-Bucher  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4715>

### **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:** 19.04.2026

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

commerce avait procuré à nos artistes une honorable aisance et de loisirs qui leur permettait de discuter toutes les questions religieuses, civiles et politiques, et de lire les publications littéraires et politiques de l'époque.

En 1790 la population de la Chaux-de-Fonds dont le nombre ascendait au commencement du siècle à 1200 environ, avait dépassé le chiffre de 4000. N'oublions pas de dire que l'architecture économique et utilitaire du XVIII<sup>e</sup> siècle ne s'accommodait plus des traditions des temps anciens; l'industrie horlogère exigeait des chambres spacieuses et bien éclairées. On fit alors subir de nombreuses modifications au plan primitif; les maisons de cette époque sont plus élevée, elles ont ordinairement un étage sur le rez-de-chaussée. Les voûtes de la cuisine sont supprimées, la grande cheminée est encore en usage, mais on commence à lui substituer la cheminée à tuyau portée par un mur épais. Les murs latéraux de la maison sont prolongés outre la façade du pignon, et la partie hors d'œuvre porte le nom de brise-vent. La façade est percée d'un plus grand nombre de fenêtres, et vers le milieu du siècle passé, le type primitif était complètement modifié. Les enfants du pays ayant abandonné la culture des terres vers la fin du siècle pour se livrer exclusivement à l'horlogerie, la caserne industrielle a été dès lors substituée aux anciennes demeures de nos pères.

Le 5 mai 1794, une effroyable incendie détruisit les  $\frac{3}{4}$  du village et laissa sans abri près de 3000 habitants. L'église, construite à neuf en 1757, sur l'emplacement de l'ancienne, ainsi que le clocher, fut détruite de fond en comble. Dans cette nuit funeste, le feu ruina les édifices publics et particuliers et causa une perte de 1,500,000 livres de Neuchâtel. La grandeur du désastre avait frappé de vertige la population, et ce que le feu avait épargné, fut brisé ou pollué.

Les dons en faveur des incendiés furent nombreux et quoique la population nationale diminua dès 1704 à 1802, de manière à faire craindre pour l'avenir de la localité, la Chaux-de-Fonds, grâce au patriotisme obligeant et généreux de nos pères, s'est relevée insensiblement de ses ruines, plus grande et mieux construite. Ce n'est plus le village de bois à l'aspect agricole et industriel, mais c'est la Chaux-de-Fonds, construite d'après un plan d'alignement régulier, adopté en 1794 par les intéressés, avec des rues et places larges et spacieuses, permettant au soleil d'éclairer et de chauffer les habitations, et à l'air de se renouveler constamment; c'est la Chaux-de-Fonds construite en pierre avec 2 ou 3 étages sur le rez-de-chaussée et des couvertures en tuiles ou en ardoises, et pourtant c'est toujours la vieille Chaux-de-Fonds, la cité ouvrière, active, laborieuse et dévouée.

Il est vrai que l'aspect des maisons ne trahit pas beaucoup de goût pour l'architecture et le beau style de la part des constructeurs; les façades sont assez simples, les encadrements des fenêtres et portes en roc et unis, mais par contre les constructions sont solides et le plan montre généralement des dispositions intérieures convenables et commodes avec des appartements bien éclairés et sains. Le plan d'alignement, renouvelé et complété en 1841 et 1875 y contribue pour sa part; il prévoit surtout pour les nouveaux quartiers des rues de 15 mètres de largeur; en outre la manière de construire est différent de celle employée dans les grandes villes en ce que l'on ne voit guère de longues files de maisons sans interruption mais que par contre elles sont presque toujours séparées les unes des autres par des jardins et autres dégagements, fait qui au point de vue de la santé publique et du climat, place la Chaux-de-Fonds dans un des premiers rangs de toutes les localités.

Bien qu'ensuite du sinistre mentionné ci-dessus, la population de la Chaux-de-Fonds ait diminué pendant plusieurs années, elle a repris une progression ascendante dès le commencement du siècle actuel et en 1825 elle arrivait déjà au chiffre de 5775. Depuis cette époque là, elle s'est plus que quadruplée, grâce à la bonne marche de l'industrie horlogère. Les chiffres suivants donnent les meilleurs renseignements sur le développement rapide de cette ville pendant les 50 dernières années.

En 1825 la Chaux-de-Fonds comptait 5 775 habitants.

|      |   |   |        |   |
|------|---|---|--------|---|
| 1835 | " | " | 7 471  | " |
| 1840 | " | " | 9 169  | " |
| 1848 | " | " | 12 122 | " |
| 1855 | " | " | 14 567 | " |
| 1865 | " | " | 17 426 | " |
| 1869 | " | " | 18 542 | " |
| 1875 | " | " | 20 757 | " |

Plus de la moitié des habitants de la Chaux-de-Fonds ne sont pas d'origine neuchâteloise, mais ce sont des émigrants venus des autres cantons de la Confédération Suisse et des pays

étrangers pour gagner leur vie, soit comme horlogers, soit comme agriculteurs ou artisans.

En jetant un coup-d'œil sur les plans de situation de notre village, plans dressés à différentes époques, on est surpris encore d'avantage du développement considérable de notre localité. Tandis qu'après l'incendie du 5 mai 1794 le nombre total des maisons de notre cité montagnarde n'était plus que d'une trentaine, ce nombre dépasse aujourd'hui le chiffre de 1000 pour le village restreint et celui de 1400 pour la Municipalité tout entière.

Aujourd'hui, le plan d'alignement de notre village comprend une surface de plus de 2 kilomètres de longueur sur 1 kilomètre de largeur et c'est surtout dans la direction Ouest, c'est-à-dire du côté de la gare que le village s'étend.

Mentionnons ici quelques édifices publics de ce village assez remarquable: Le Temple français, construit en 1796, vaste édifice d'un plan ovale et exécuté très-favorablement pour l'accoustique; l'Hôtel de Ville, élevé en 1803; le Temple allemand, commencé en 1853, le Casino avec le Théâtre, l'Etablissement de travail, la Chapelle catholique, l'Hôpital, la Préfecture, l'Hôtel des postes et enfin les quatre grands collèges qui non-seulement comptent parmi les plus beaux monuments que possède notre localité, mais qui font honneur à cette population laborieuse et dévouée au progrès, population qui ne recule devant aucun sacrifice quand il s'agit de travailler et de faire des dépenses pour l'instruction de la jeunesse. L'ancien Collège a été construit en 1833, le Juventuti en 1845, le Nouveau Collège en 1860 et bientôt le quatrième de ces édifices, le Collège Industriel, sera terminé. Près de 4000 enfants fréquentent ces écoles pour y recevoir leur instruction primaire, secondaire et industrielle.

Actuellement l'Etat de Neuchâtel est en voie de doter notre ville d'un nouveau et grand monument qui est destiné aux services publics.

Les bureaux des postes y trouveront la place qui leur est nécessaire pour desservir cette localité grande et industrielle. Le Télégraphe, la Préfecture et les bureaux de la Municipalité y seront également transportés dès que ce nouvel édifice sera terminé.

La Paroisse indépendante fait élever au nord de nos deux grands collèges situés à la rue du Progrès un nouveau Temple qui comptera parmi les plus beaux monuments de notre localité.

En général, le bon goût pour les constructions commence à se développer aussi bien de la part de la Municipalité que de celle des propriétaires; on met la main à l'œuvre pour l'établissement de promenades, jardins, etc., partout on tâche d'améliorer et de perfectionner.

Bien que la Municipalité ait depuis 1857 à sa charge l'amortissement de l'emprunt qu'elle dut contracter pour subventionner la construction du chemin de fer qui relie notre village avec la capitale du canton et qui a donné à notre industrie une impulsion nouvelle, elle dépense néanmoins chaque année une somme de 160 000 à 170 000 frs. pour l'instruction publique. Ce fait caractérise les tendances de notre population, et il nous garantit la prospérité de cette localité, qui par suite de sa situation élevée est dépourvue d'une quantité d'avantages dont jouissent les villes situées dans des climats plus doux.

\* \* \*

### Das System der Verantwortlichkeit der Eisenbahnbeamten.

Bei so grossen Unternehmungen, wie die modernen Verkehrsanstalten, muss die Verantwortlichkeit der verschiedenen Beamten-categorien — so wird Jedermann erwarten — in ein ausgebildetes System verarbeitet werden; es soll die Ausübung der einzelnen Functionen, welche gegen Bezahlung an die Angestellten vergeben werden, möglichst in ihren Fehlern corrigirt und die durch solche Mängel entstehenden Nachtheile durch eine Gegenleistung ausgeglichen werden: die Verantwortlichkeit findet somit ihren Ausdruck in einem fein zugespitzten System des Schadenersatzes und in Begleit desselben in einem wologanisirten Bürgschaftswesen. Die Directionen von Eisenbahnen insbesondere sind hierin sehr scrupulös! Durch diese Verantwortlichkeit ist schon manches Sümchen gerettet worden, und diese Sorgfalt bis in's kleine Detail der Geschäftsführung wirft ausserdem ein angenehmes Licht auf das Streben der Verwaltung. Es ist ja gewiss beruhigend für den Actionär, zu wissen, dass jedes Kuppelisen, welches irgend verloren geht, wieder Ersatz findet durch die Schadenersatzleistung des Zugmeisters, dass jedes einem Gepäckconductor fehlende Gepäckstück durch ihn ersetzt werden muss, sofern er

der Uebnahme desselben überwiesen ist. Es mag den Actionär befriedigen, dass dies Alles nicht aus seiner eigenen Tasche bezahlt wird, dass er vielmehr versichert sein kann, es werde im Kleinen gespart und es suchen die Verwaltungen, für die kleinen Schäden einen Ersatz zu erlangen. Um so tröstlicher mag das sein, als nahezu kein Fall denkbar ist, wo nicht ein solcher Rückgriff möglich wäre oder wo die Verwaltung den Begriff der Verantwortlichkeit nicht in genehmer Weise auslegen könnte. So wird bei jedem irgend fehlbaren Beamten irgend etwas zu holen sein, und ist er zahlungsunfähig, so lässt sich ja der Betrag „nach und nach von der Gage abziehen“, oder die Verwaltung hat den Bürgschein in der Hand mit zwei beglaubigten soliden Unterschriften.

Bald ist es der Begriff der Solidarität des ganzen Beamten-états, der zu Hülfe genommen wird, um in einem Falle, wo nicht mit Bestimmtheit auf einen Einzelnen geschlossen werden kann, wenigstens unter mehreren Unschuldigen den Fehlbaren zu treffen; bald wird einem gewissen Kreise von Angestellten — wenn der wirklich Fehlbare in ihrer Mitte sich befindet — die Absicht der Verheimlichung supponirt, und das bildet natürlich einen Grund, die „ganze Sippe“ zu „verdonnern“; bald soll ein Beispiel statuirt werden und auf diese Weise der Zorn der Verwaltung sich auf einen Einzelnen entladen: Das Abschreckungsprincip! Und daneben verwirklichen sich in dieser Buss- und Strafordnung — denn zu einer solchen hat sich hier die Verantwortlichkeit zugleich entwickelt — je nach der Convenienz des concreten Falles alle übrigen Strafprincipien: Das Besserungsprincip, wobei man dem Angestellten zu verstehen gibt, dass er nur zahlen müsse, weil sich die Verwaltung für seine Entwicklung interessire; das Princip der Prävention hinwieder beabsichtigt durch ganz hohe Strafbeträge zu verhindern, dass für die Zukunft Straffälle vorkommen, während dasjenige des psychologischen Zwanges dem Angestellten klar machen soll, dass das Uebel, welches ihm in Form eines Schadenersatzes erwächst grösser sei, als die Lust oder die Bequemlichkeit vorschriftswidrig zu handeln. Immerhin scheint, dass das Princip des Ersatzes es eigentlich ist, zu welchem sich die Verwaltungen im Grossen und Ganzen doch bekennen, denn die Eisenbahnen sind wirtschaftliche Unternehmungen, und die guten Grundsätze des wirtschaftlichen Gebahrens verlangen, dass gerade auch in kleinen Dingen für Deckung zu erwartender Ausfälle gesorgt werde, dass jeweilen einem eintretenden Verluste gegenüber Deckung möglich sei. Das System der Verantwortung ist sonach eine einfache kalte Berechnung, ein finanzielles Manöver, welches die Deckung eines Theiles der durch den ordentlichen Betrieb in Verlust gerathenen Betriebsvorrichtungen, Ausrüstungsgegenstände, Waaren u. s. w. beabsichtigt. Selbst dann, wenn der Schadenersatzbetrag ein höherer ist, als der Werth des in Verlust gerathenen Gegenstandes, liegt weit öfter eine finanzielle Berechnung zu Grunde, als irgend ein Abschreckungs- oder Besserungsprincip. Wir unterdrücken beispielsweise nicht, dass eine uns bekannte Verwaltung regelmässig den doppelten Betrag für beschädigte oder in Verlust gerathene Wagenteile oder Wagenausrüstungsgegenstände von den fehlbaren Angestellten beansprucht.

Die Verwaltung umgibt sich mit dem Heiligenschein, es geschehe diese hohe Anrechnung in erzieherischen Absichten, oder aber sie bildet sich ein, der Angestellte nehme an, es entspreche der beanspruchte Schadenersatz dem wirklichen Werthbetrag des zu ersetzenden Gegenstandes.

Solche Manöver bringen den Verwaltungen für sie unmerkliche Sümmechen ein, welche dagegen auf den zahlungspflichtigen Angestellten als erdrückende Bürde lasten.

Eine kurze Zeichnung des Systems der Verantwortlichkeit wollen wir hienach folgen lassen.

Ausserordentlich schwer lastet die Verantwortung auf dem Zugsbegleitungs-personale; denn durch die Organisation des Betriebsdienstes wird demselben gerade derjenige Theil des Betriebes übergeben, welcher die grösste Beweglichkeit und somit auch die grösste Veränderung des seiner Aufsicht unterstellten Materiales bedingt. Die Aufsicht über den Zugsdienst wird daher ausserordentlich schwierig und oft nur durchführbar auf Anfangs- und Endstationen und auf solchen Halteplätzen, wo ein längerer Aufenthalt genommen wird. Auf den Zwischenstationen dagegen, also auf der Mehrzahl der Stationen wird die Aufsicht und die Ausübung der Dienstvorschriften überhaupt nahezu unmöglich, da der Umlad, der Ein- und Auslad von Vieh und Waaren, sowie die Beförderung der Passagiere so ziemlich die kurze Zeit des Aufenthaltes, der oft nur eine Minute dauert, in Anspruch nehmen, und sowohl den Stationsvorsteher als den Zugführer vollauf beschäftigen. Durch die

Uebung bringt der Letztere es zwar oft so weit, dass er trotzdem noch eine flüchtige Controlle vornehmen kann; allein mit Sicherheit kann er sich gegen allfällig vorhandene Mängel nicht schützen; er kann nicht mit Bestimmtheit untersuchen, ob die neu angehängten Wagen mit allen erforderlichen Wagenausrüstungsgegenständen versehen, ob dieselben in defectem Zustande oder nicht, ob die Wagen bereits gehörig geschmiert und die Bremsvorrichtungen dienstfähig, ob die Tragfedern nicht überlastet, ob die Wagendecken sicher befestigt, ob alle Wagenthüren ordnungsgemäss verschlossen, die Ladungen der Wagen vor Schaden hinreichend geschützt, ob Vieh und Equipagen, welche sich in den neu eingereichten Wagen befinden, schon bei Uebnahme gut befestigt und keinerlei Gefahr ausgesetzt seien. Und doch — wenn der Zugführer ein Versehen sich hat zu Schulden kommen lassen, so kann dies für ihn sehr fühlbare Folgen haben. Nehmen wir an, derselbe habe auf der Station A einen Wagen übernommen, von welchem der Rapport dieser Station berichtet, er habe dieselbe in gutem Zustande verlassen, so wird der Zugführer, wenn er in seinem Rapport nichts Fehlerhaftes über diesen Wagen berichtet, sich über die Unregelmässigkeit zu verantworten haben, welche auf der Bestimmungs- oder Uebergangstation B durch den dortigen besonders functionirenden Wagencontroleur constatirt wird, vorausgesetzt, dass der Wagen bis zur Station B von demselben Zugführer begleitet worden ist. Es gilt also der Grundsatz, dass der Zugführer, sobald er den Zug oder einzelne Wagen übernommen hat, für alle Beschädigungen, welche an den Wagen oder deren Ladungen bis zu der Wiederabgabe derselben am Bestimmungsorte durch Vernachlässigung seiner Dienstobliegenheiten entstehen sollten, persönlich verantwortlich ist, und dass er von allen Beschädigungen, welche dem Zuge während der Fahrt zustossen, genaue Rechenschaft zu geben hat. Dies ist die Grundlage der Verantwortung: Status des Wagens bei Uebnahme, Status desselben bei Abgabe, die Differenz beider bildet den Gegenstand der Verantwortung; in Folge dessen Controlle bei Uebnahme durch den Zugführer und Stationsvorstand, und Controlle bei Abgabe wieder durch dieselben. Formell ein durchaus vollendetes System, das nur in der Wirklichkeit etwas anders aussieht und in der Ausführung eine Reihe von Willkürlichkeiten und grossen Härten möglich macht.

Ganz ähnlich haftet der Gepäckconductor. Er übernimmt das von dem Gepäck- und dem Eilgutbureau behandelte Reisegepäck resp. Eilgut, die zu spedirenden Geldsendungen, die Dienstcorrespondenzen, sowie die ihm allfällig für gewisse Bahnstrecken speciell übergebenen Postbrieffsäcke und bleibt für deren richtige Ueberlieferung am Bestimmungsort resp. auf der Uebergangstation haftbar. Durch unbeanstandete Uebnahme der Verladungsliste anerkennt der Conductor die Richtigkeit der ihm übergebenen Stücke und ist für dieselben verantwortlich.

Eine wesentliche Verschiedenheit von dieser Haftung im Expeditions- und Transportdienste liegt in derjenigen des Zugkraft- und des Bahndienstes. Dort tritt in den Vordergrund das transportirte Gut und die Absicht auf Vervollkommnung der Beförderung desselben mit Rücksicht auf möglichst genaue Ausführung, hier handelt es sich um die Haftung für die technische Sicherheit der Beförderung.

So sind auf den Bahnhöfen und Stationen jedem Bahnwärter die Weichen und Kreuzungen, welche er in tadellosem Zustande zu erhalten hat, speciell zugewiesen. Er ist für deren guten und stets dienstfähigen Zustand verantwortlich. Er haftet aber nicht nur in dieser Richtung mit seiner Bürgschaft, sondern auch für die Ueberwachung des Bahngbietes, für die Arbeiten der Hilfsbahnwärter, für die Untersuchung der Bahn vor Ankunft der Züge, die Instandhaltung des Unterbaues, des Oberbaues, der Bauobjecte und Einfriedungen, für sein Verhalten bei ausserordentlichen Vorfällen und allfällige besondere Verrichtungen auf Stationsplätzen, für die Wahrnehmung der Sicherheitsmassregeln für den Verkehr der Züge, die genaue Kenntniss der Fahrordnung, den Signaldienst, die Beaufsichtigung der Telegraphenleitung, die Handhabung der polizeilichen Vorschriften u. s. w. u. s. w.

Was der Bahnwärter im Verkehr auf der Linie bedeutet, das vereinigt sich beim Manövrirdienst der Stationen auf dem Wagenwärter. Er sorgt für die gehörige Unterhaltung und möglichst schonende Behandlung der Personen- und Güterwagen und deren Ausrüstung. Im Besondern soll er die Wagen sowol bei ihrem Einlaufen in den Bahnhof, wie vor ihrer Einrangirung in die Züge gehörig untersuchen und prüfen, ob dieselben in allen Theilen vollkommen gut beschaffen sind und ohne Gefahr dem Dienst übergeben werden können. Die Wagenwärter besorgen überdiess die Zusammenstellung und die Ver-

stellung der Züge gemäss den hierüber bestehenden besonders Vorschriften. Den Wagenwärtern liegt ferner ob: das Schmieren der Wagen nach Bedarf, die Reinigung derselben, die Beleuchtung sowie die Heizung der Personenwagen.

Dieser schwierige Dienst sowol der Wagenwärter als der Bahnwärter wird noch dadurch verantwortungsvoller gemacht, dass die Bestimmungen über die Arbeitszeit derselben sehr drückend sind. Den Wagenwärtern kann eine bestimmte Arbeitszeit nicht vorgeschrieben werden. Sie beginnt in der Regel mindestens 1/2 Stunde vor der Abfahrt des ersten Bahnzuges am Morgen, spätestens aber um 6 Uhr früh und endigt nach der Abfahrt oder nach dem Eintreffen des letzten Bahnzuges am Abend. Auf den Hauptstationen findet hinsichtlich des Früh- und Spätdienstes so weit möglich ein angemessener Wechsel dieses Personales statt.

Die Bahnwärter können ausserdem nöthigenfalls auch während der Nachtzeit zur Arbeit angehalten werden.

Eine erhöhte Bedeutung erhält die Verantwortlichkeit derjenigen Beamten, welche gleichzeitig dem Expeditions- und Transportdienste und dem Bahnaufsichtsdienste vorstehen: somit der Stations- und Bahnhofsvorsteher. Auch hier ein ausserordentlich weites Feld der Verantwortung, die sich jedoch nicht bloss auf die Thätigkeit der eigenen Person, sondern auch auf das dienstliche Gebahren einer oft sehr grossen Anzahl von Untergebenen erstreckt; allein nirgends ist die Grenze der Verantwortlichkeit schwankender, als gerade bei dieser Stufe von Beamten, eben wegen der verschieden bemessenen Anforderungen, welche jene oder diese Verwaltung an die Umsicht dieser Leute stellt. Wie unsicher sind z. B. die Anschauungen über die Frage, inwiefern ein Stationsvorstand für die Stellung der Weichen seiner Station persönlich verantwortlich gemacht, inwiefern von ihm verlangt werden kann, dass er die Signalisirung der Züge, die Besorgung des Dienstes bei denselben während des Aufenthaltes auf der Station, die Gepäckexpedition u. s. w. persönlich überwache.

Es liesse sich eine weitläufige Casuistik ausspinnen, welche eine Fülle von Beweisen brächte, wie sehr unsicher und verschieden der Begriff der Verantwortlichkeit sämtlicher Dienstfunctionen ausgelegt wird, wie sehr den Verwaltungen ein freier Spielraum gewährt ist zwischen einer milden und einer überaus schroffen Auffassung. Während vielfach diese Haftung als ein billiges Recht erscheint, muss man sich anderseits oft über die Stirne wundern, mit welcher einzelne Verwaltungen auf diesem selbstverfertigten, von ihnen selbst gehandhabten und in schonungsloser Willkür zurecht gelegten Modus der Haftbarmachung des Betriebspersonales pochen.

Das Unfertige der Haftpflicht der Angestellten liegt also darin, dass wir noch keine Rechtsgrundsätze besitzen, welche dieselbe in ihre bestimmten und unumstösslichen Grenzen zurückweisen, dass die Grundsätze des gemeinen Rechtes hier nicht mehr ausreichen, weil die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebsdienstes eine Manigfaltigkeit von neuen Verhältnissen geschaffen, welche jenes noch nicht in sich aufgenommen hat, dass in Folge dessen der Entscheid und die Rechtsprechung in der Hand einer Parthei liegt, welche sich die Rechtsnormen schlechterdings selbst schaffen muss, und auch in ihrem Sinne schafft, während die andere Parthei, der belangte Angestellte, thatsächlich nie die Macht und die Mittel besitzt, seine Stellung vertheidigen zu können. Ein noch patriarchalischer Rechtszustand, das Recht des Stärkeren! Es fehlt ein unpartheiischer Richter!

Diesen Zustand zu constatiren, dürfte es allmählig an der Zeit sein; allein wir wollen hiebei nicht verbleiben, sondern gleichzeitig untersuchen, wie er zum Bessern geführt werden kann.

Eine erste Aufgabe wird unzweifelhaft durch die Eisenbahnen selbst zu lösen sein, in der Weise, dass die Verwaltungen auf ihre autonome Stellung im Haftungswesen verzichten und für jede Betriebsgruppe scheidungsrichterliche Körper schaffen, welche jeweilen über die einzelnen Fälle der Haftbarmachung von Angestellten und Beamten berathen und Beschluss fassen. Diese Körper würden je nach dem besonderen Falle theils aus Beamten der Centralverwaltung, theils desjenigen Dienstzweiges zusammengesetzt sein, welchem der betreffende Fall gerade entsprungen ist. Durch eine solche Einrichtung würde ein Doppeltes erreicht: eine grössere Gerechtigkeit einerseits und ein tieferes Vertrauen der zur Haftung verurtheilten Angestellten in die Urtheilssprechung. Es entstünde

ein ähnliches Verhältniss, wie es im Unterstützungswesen bereits meistens geltend geworden ist.

Eine zweite Aufgabe dagegen liegt der Gesetzgebung ob. Dieselbe hätte die Grundsätze der Haftpflicht der Eisenbahnangestellten in ähnlicher Weise festzustellen, wie sie die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber dem Publikum bereits normirt hat. Es genügen die Grundsätze des Civilcodex hier keineswegs: es muss ein förmlich neues Recht geschaffen werden.

Das Cautionswesen, welches bisher der Autonomie der einzelnen Gesellschaften überlassen war, soll durch die Gesetzgebung geordnet, dessen Grundsätze allgemein festgestellt und dabei namentlich die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes in volle Berücksichtigung gezogen werden. Während die Haftpflicht bis jetzt nur in der allgemeinsten Form in den Reglementen festgesetzt war, und die Caution allgemein „für getreue und gewissenhafte Erfüllung der obliegenden Verpflichtungen, sowie für das anvertraute Gut Sicherheit leisten“ soll, dürfte die Gesetzgebung sich die Aufgabe auferlegen, etwas näher auf die reiche Casuistik dieser Haftpflicht einzutreten, die natürlichen Grenzen derselben festzustellen und die Ausbeutung des Angestellten durch die Verwaltungen zu verhindern.

Ohne gegenwärtig zu versuchen, die Grundsätze, welche auf diese Weise gewonnen werden sollten, erschöpfend darzustellen, soll immerhin in folgenden Thesen ein Anhalt geboten werden, wie etwa eine Einschränkung der Haftpflicht auf das Mass der Billigkeit gedacht werden müsste:

1. Ein Angestellter kann für einen Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn der letztere die Folge körperlicher oder geistiger Ueberanstrengung und Ausnutzung im Dienste ist;
  2. Ein Angestellter kann für einen Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn derselbe die Folge der Zuweisung eines so weiten Geschäftskreises ist, dass dieser von einem sorgfältigen und umsichtigen Angestellten nach gewöhnlicher Annahme nicht bewältigt werden kann;
  3. Kein Angestellter kann haftbar gemacht werden für eine Art und Weise von dienstlichen Verrichtungen, welche von Seite übergeordneter Dienststellen wissenschaftlich geduldet ist;
  4. Ein Angestellter, welchem Functionen übertragen werden, welche ihrer Natur nach eine längere Uebung erfordern, kann — sofern er diese Functionen in guten Treuen ausübt — für Dienstfehler nicht verantwortlich gemacht werden, wenn dieselben Folgen mangelnder Uebung oder dienstlicher Unfähigkeit für die betreffende Function sind;
  5. Für Dienstfehler, welche lediglich zum Zwecke der Verhinderung eines grössern Fehlers oder zur Verhütung eines Unfalles begangen worden sind, haftet kein Angestellter, sofern der grössere Fehler oder der Unfall nicht ohne Zuwiderhandeln gegen die Dienstvorschriften verhütet werden können.
- Indem wir hiemit diese Thesen der öffentlichen Discussion übergeben, behalten wir uns den Commentar zu denselben noch vor.

Zürich, im Januar 1875.

Steinmann-Bucher.

\* \* \*

### De l'institution des concours en architecture.

L'institution des concours en architecture, très-ancienne, cherche à se répandre chaque jour davantage. Cette institution favorable à celui qui édifie, autant qu'à l'architecte, répond du reste à la tendance générale de notre époque qui aime la discussion publique de toutes les entreprises grandes ou importantes.

L'usage des concours présente entre autres les résultats suivants:

L'émulation entre concurrents, produisant une grande variation dans l'étude du programme proposé.

La constatation de talents existants ou naissants.

L'extinction du népotisme et l'abolition du monopole en matière d'architecture.

On attend d'un concours qu'il produise sinon la perfection puisqu'il est convenu qu'on ne peut y atteindre, du moins ce que l'époque peut produire de mieux.

S'il arrive souvent que cette attente soit déçue, il faut l'attribuer en grande partie au peu de penchant que manifeste un grand nombre d'architectes pour les concours, tels qu'ils sont souvent présentés.

Il faut donc, si l'on veut que l'excellente institution des concours subsiste et réponde à ce que l'on est en droit d'en