

Haftpflicht der Eisenbahnen für Tötungen und Verletzungen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 7

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1969>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 11. August 1874.

No. 7.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Dienstag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. *Ausland:* Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreich. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. *Etranger:* fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich. Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Haftpflicht der Eisenbahnen für Tödtungen und Verletzungen III. — Die aargauische Seethalbahn. — Länge und Maximalsteigung der schweizerischen Linien. — Statistik des Betriebsmaterials der schweizerischen Eisenbahnen pro Ende Juni 1873. — Die Pulverramme. — Ventilation. — Schmalspurbahnen. — Neue Personenwagen der Nordostbahn. — Chiasso-Camerlata. — Prismoidale Ein-Schienen-Eisenbahn. — Signaux. — Crampton's Ofen. — Berichtigung. — Correspondenzen: Wien; Prag. — Chronik. — Unfälle. — Literatur. — Zinszahlungen. — Ausgeschriebene Stellen. — Eisen- und Kohlenpreise. — Courszettel. — Eingegangene Drucksachen. — Inhalt der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 62 u. 63. — Inserate.

Haftpflicht der Eisenbahnen für Tödtungen und Verletzungen.

III. Wenn wir im vorigen Artikel die Bestimmungen des neuen schweiz. Gesetzesentwurfes bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber Passagieren für zu streng erachteten, so müssen wir im Gegentheil diese Bestimmungen mit Bezug auf die eigenen Angestellten und Arbeiter der Eisenbahn als nicht genügend bezeichnen. Allerdings macht der Entwurf einen gewissen Unterschied zwischen Fremden und den eigenen Leuten der Bahn. Der Entwurf schliesst im Schlusssatze zu § 2 die Einrede der höhern Gewalt aus, wenn der Unfall den Angestellten im Dienst oder während der Arbeit betroffen hat; und diese Bestimmung ist, gerade deswegen, weil sie gegen alles bisherige „Recht“ verstösst, als ein nicht zu unterschätzender Fortschritt anzuschlagen. Wenn hienach ein Arbeiter auf dem Bahnhof bei irgend einer Arbeit vom Blitze erschlagen wird, wenn ihn durch Böswilligkeit, durch Nachlässigkeit eines Dritten, auch eines Fremden, der Tod im Dienste ereilt, so hat die Bahnverwaltung Schadenersatz zu leisten.

Im Weitern bestimmt der Entwurf, dass, wenn ein Dritter in unbefugter Weise sich in den Bereich der Bahn begibt und dabei umkommt, die Bahnverwaltung von aller Haftpflicht befreit ist; dass aber, wenn der Getödtete oder Verletzte ein Beamter, Angestellter oder Arbeiter der Bahn ist, die Haftpflicht der Bahn nur dann wegfällt, wenn der Unfall in unmittelbarem Zusammenhange mit einer Uebertretung der polizeilichen Vorschriften stand; und auch diess ist eine kleine Verbesserung.

Aber das genügt nicht. Das „eigene Verschulden“ bleibt immer noch im Entwurf und das muss herausgeworfen werden, bevor wir uns mit diesem Entwurfe einverstanden erklären können.

Wir haben seiner Zeit in der Einleitung zu der Zusammenstellung der Unfälle auf schweizerischen Bahnen in Nr. 3 einige bemerkenswerthe Aeusserungen des Freiherrn v. Weber angeführt, welche zeigten, wie sehr relativ der Begriff der eigenen Verschuldung ist; wir haben damals gesagt und wiederholen es, dass ein Gesetz, welches nicht radical den Artikel der „eigenen“ Verschuldung ausschliesst, ein Wisch Papier bleibt und dem Arbeiter und Angestellten nie den nöthigen Schutz gewähren kann. Wenn das Gesetz die Ueberschreitung polizeilicher Vorschriften als Bedingung für den Eintritt der Haftbarkeit aufstellt,

gut, so macht man eben derart polizeiliche Vorschriften, dass sie der Angestellte überschreiten muss, wie es z. B. letzthin eine deutsche Bahn machte, welche vorschrieb, dass die Schaffner die Billets während der Halte der Züge coupiren sollten, und nicht während des Laufes den Trittbrettern nachgehend. Wenn aber auf einer Station auch nur einigermaassen viele Passagiere einsteigen, so ist gar keine Möglichkeit, das Coupiren während des Haltes vollenden zu können und bleibt dem Schaffner nur die Alternative, entweder wegen Nicht-Coupirens bestraft, vielleicht sogar entlassen zu werden, oder während des Laufes seine Arbeit zu vollenden, dabei riskirend, dass er im Verunglückungsfall die Bahn von aller Haftpflicht entbindet, da ja die Verunglückung in „directer Ueberschreitung polizeilicher Vorschriften, welche mit dem Unfälle in unmittelbarem Zusammenhange stehen“, geschah.

Hierher gehört auch noch folgendes Musterchen, das sich auf eine schweizerische Bahn bezieht (aus der Zeitschrift für Locomotivführer). Bei dieser Eisenbahngesellschaft bestehen nämlich so schroffe Vorschriften, welche nicht nur darauf hinweisen, die Coursfahrten genau innezuhalten, sondern vom Führer bei Strafe verlangen, selbst noch diejenige verlorne Zeit durch rascheres Fahren einzuholen, welche auf einer Station durch irgend einen Umstand verloren ging; Bestrafungen nach dieser Richtung sind dort schon vorgekommen. Wir heben diess hervor, weil wir wissen, dass im Gegensatze hierzu sogar auf vielen Bahnen streng verboten ist, schneller als allgemein vorgeschrieben zu fahren. Kommt es nun zwar überall, und man kann sagen fast täglich vor, dass verlorne Zeit, die nicht durch Verschulden des Führers entstand, wieder eingeholt wird, — auch jeder achtsame Führer macht sich eine Ehre daraus, wenn er durch Einfahren von Verspätungen, die den Betrieb etwa stören könnten, etwas beizutragen vermag, diess zu vermeiden, — dass diess aber oft beim besten Willen aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist, weiss jeder Fachmann; aber wir glauben, es gibt nur wenige Bahnverwaltungen, wo der Führer unbedingt für Nichteinholung der durch ihn unverschuldet entstandenen Fahrverluste bestraft wird. Auf besagter Bahn kommen fast nur Steigungen und Gefälle, nur sehr wenig horizontale Strecken vor; auf Steigungen ist nicht wohl möglich, etwas einzuholen, da hier die vorgeschriebene Fahrzeit schon fast alle Kraft der Maschine erfordert, und in Gefällen sollte doch eher langsamer als schneller gefahren werden. Wie steht nun der Locomotivführer da, wenn er vor sich durch zu rasches Fahren Unsicherheit und hinter sich durch normale Schnelligkeit unnachsichtliche Strafe sieht? — Unlängst hatte ein Locomotivführer derselben Bahn auf einer Station planmässig mit einem Zuge zu kreuzen; es war ein so starker Nebel, dass man kaum zehn Schritt weit sehen konnte. Der Führer vermochte aber nicht zu sehen, ob die Ausweichung richtig stand, bis er bereits dabei war; als er jedoch die richtige Stellung bemerkte, fuhr er sehr vorsichtig und vorschriftsgemäss langsam in die Kreuzungsstation ein, verlor hiebei aber eine Minute, sage Eine Minute, wofür er dann unnachsichtlich gestraft wurde! — man sieht auch hier wieder sehr deutlich die schwierige Stellung des Locomotivführers. Bei jedem Unfälle sucht man Alles hervor, um herauszufinden, ob er sich nicht einen Fehler gegen irgend einen Buchstaben seiner Instruction habe zu Schulden kommen lassen. Wollte jedoch ein Locomotivführer sich immer streng nach seinen Vorschriften richten, so würde diess gewiss nur auf Kosten der Sicherheit des Verkehrs geschehen.“

So lange die Bahnverwaltungen Entschädigungen an Angestellte bei Verunglückung als ihnen durch das Gesetz abgezungene Strafen ansehen, werden sie jede Möglichkeit benutzen, sich dieser unangenehmen Last zu entziehen, und es wird ihnen in vielen Fällen nicht an Vorwänden fehlen, um diess Ziel zu erreichen — um so mehr als der arme Teufel von Angestelltem sich in der Regel nicht in einen langen Process einlassen kann, und die Mitangestellten oft nicht wagen werden, richtiges Zeugnis zu geben, aus Furcht, selber ihrer Stellung verlustig zu gehen.

Es fällt uns auch nicht ein, den Bahnverwaltungen aus solchem Vorgehen einen Vorwurf zu machen. In der That, man preist jene Verwaltungen, welche grosse Dividende zahlen, als die besten, und urtheilt gering über jene, welche nicht im Stande sind, einen ordentlichen Zins für das Anlagekapital herauszubringen. Das Publikum selber schon, in diesem Urtheil, stellt an die Verwaltung die Anforderung möglichst Sparsens; und noch viel mehr thun diess die Actionäre. Diese werden ganz richtig sagen: unser Unternehmen ist ein Erwerbsunternehmen und kein gemeinnütziges; wir haben unser Geld hineingegeben in der Meinung, dass wir bei dieser Anlage einen höhern Zins damit erzielen als bei anderer Anlage. Und ihr, die wir euch in die Verwaltung, in die Direction gewählt haben, habt den Auftrag und die Pflicht, in den Ausgaben möglichst euch einzuschränken, nur zu zahlen, was ihr zahlen müsst und euch aller Acte der sogenannten Billigkeit oder Grossmuth aus unserm Sacke zu enthalten.

Dazu kommt freilich dann oft noch der Kitzel, die Macht, die man hat, auch Andere fühlen zu lassen; und Macht haben ja unsere Directionen. Den Behörden und dem Gericht impoirt ja schon das Ansehen der Gesellschaft, mit dem sie den armen Geschädigten erdrückt; die Gesellschaft hat Geld, Advocaten zu werben und Processe durch alle Instanzen zu ziehen. Was nützt die Macht, wenn man sie nicht verwerthet!

Es gibt nur ein Mittel, welches allen diesen unangenehmen Affairen radical hilft, und das besteht darin, dass bei Verletzung oder Tödtung von Beamten, Angestellten oder Arbeitern im Dienst oder während der Arbeit keinerlei Einrede die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften aufhebe oder auch nur vermindere.

Und damit gewinnt das ganze Gesetz einen andern Boden und nimmt den Character der Versicherung an. Die Sache liegt jetzt so: Der Unternehmer betreibt ein besonders gefährliches Gewerbe; er deckt aber seine Angestellten und Arbeiter gegen diese besondere Gefahr dadurch, dass er in allen Fällen, wo ein Angestellter oder Arbeiter sich verletzt oder verunglückt, denselben, resp. seine Familie, materiell schadlos hält. Dadurch steigen zwar seine Ausgaben und er wird angewiesen sein, diesen Ausfall auf den Einnahmen einzubringen. Es ist aber auch nichts als billig, dass Derjenige, welcher eine solche Anstalt benutzt und daraus den ersten Vortheil zieht, für diese Benutzung so viel bezahle, um diejenigen, deren Aufopferung er allein diese Vortheile zu danken hat, im Verunglückungsfall zu entschädigen. Wenn die Sache nicht einmal so viel werth ist, dann stelle man sie ganz ein. Die nöthigen Zuschläge, um die Entschädigungen zahlen zu können, wären zudem minim. Ich habe zwar schon einmal Gelegenheit gehabt, anzudeuten, dass ich die eidgenössische Unfallstatistik nicht gerade für lückenlos halte, sie wird auch nicht vollständig werden, bis man durch Einführung vollster Oeffentlichkeit das Publikum mehr dabei betheiligt. Stützen wir uns aber für diessmal auf die eidgenössische Statistik, so finden wir, dass im Jahre 1868 26 Bahnbeamte und Arbeiter beschädigt, 15 solcher getödtet wurden. Die Einnahmen sämtlicher schweizerischen Bahnen in diesem Jahre betrugen 31 Mill. Franken; und es zeigt die blosse Nebeneinanderstellung dieser Zahlen, wie gering solche Entschädigungen in's Gewicht fallen würden.

Wir müssen, nachdem wir einmal so weit sind, noch einen Schritt weiter gehen. Die besondern Gefahren der Eisenbahn äussern sich nicht nur in Unfällen, sondern auch in Krankheiten. Wie mancher von Gesundheit strotzende junge Mann geht als Führer oder Heizer auf die Locomotive, und nach kurzer Zeit ist seine Gesundheit geknickt und er eilt dem nahen Tode entgegen. Die heisse Mittagssonne und die Hitze seiner Maschine bringen ihn in Schweiß; es überfällt ihn auf der Bahn ein Gewitter und durchnässt ihn. Auf der Bestimmungsstation angekommen, hat er keine Zeit seine Kleider zu wechseln; nur wieder weiter in seinem nassen Gewand. Das Gewitter hat die Luft abgekühlt, der Abend wird frisch, vielleicht noch ein kleiner Wind — und wenn unser Führer von der Locomotive steigt, so trägt er Siechthum und den Keim des baldigen Todes in sich. Und wenn er keinem solchen Zufall erliegt, so untergraben das Rütteln der Maschine, die Hitze, welcher seine untern Extremitäten ausgesetzt sind, Wind und Wetter, die er über sich ergehen lassen muss, immer seine Gesundheit und bereiten ihm ein beschwerliches und frühes Alter. Die Versicherungsanstalt wird nur mit Widerstreben Locomotivführer zur Versicherung auf Todesfall aufnehmen und in der Regel lässt sie sich von denselben die doppelte Prämie zahlen, wie von andern Leuten. Sind das nicht auch besondere Gefährdungen, welche dem Betriebe eigenthümlich sind und für welche die Unternehmung von Rechts wegen aufzukommen hat?

Man wird nun zwar auf die gegenseitigen Unterstützungs- und Kranken-Kassen hinweisen wollen, welche bei allen derartigen

Instituten bestehen, und es ist mir wol bekannt, mit welchem Aufwand von Phrasen man diese Institutionen in gewissen Kreisen zu preisen beliebt. Ich will mich an diesem Orte nicht auf eine Kritik derselben einlassen; und nur sagen, dass mir dieselben nach der Art ihrer Anlage, Verwaltung und Wirksamkeit nicht gefallen und ich es für viel richtiger halten würde, wenn das Gesetz den Bahnunternehmungen ohne Weiteres auch die Unterstützungspflicht in Krankheitsfällen auferlegte, ohne dass dieselbe dafür aus dem Lohne ihrer Angestellten eine eigene Krankenkasse bilden dürfte.

Würde die Eisenbahngesellschaft, würde das Publikum dabei verlieren? Ich denke, im Gegentheil würden alle Betheiligten dabei besser fahren. Mit einer ganz unbedeutenden Erhöhung der Tarife könnten den Aktien immer noch dieselben Dividenden bezahlt werden. Unter dieser neuen Ordnung aber würde der Bahnangestellte, der jetzt in allen solchen Fällen die Direction als Feind gegen sich hat, die ihm von seinem geringen Lohn noch eine Quote für die Krankenkassen abzwickt, die im Verunglückungsfall alle Ränke sucht, um ihm keinerlei Unterstützungen auszahlen zu müssen, vielmehr in der Verwaltung einen guten Versorger, einen Freund finden, der zwar von ihm mancherlei Aufopferung verlangt, aber auch bereit ist, ihn für alle Unbilden, die ihm dabei in den Weg kommen, zu entschädigen. Und man schlage dies Gefühl, mit dem der Angestellte an die Arbeit geht, nicht zu gering an. Ich bin überzeugt, dass da, wo die Direction auf diese Weise die Berufsfreudigkeit weckt und den Angestellten gegen alle Wechselfälle sicher stellt, sie sich Tausende spart und doch das Publikum besser und sicherer bedient ist, als unter dem gegenwärtigen Regime.

* * *

Die aargauische Seethalbahn. (Correspondenz. Schluss.)

IV. Gestützt auf die äusserst günstige Anlage, sind natürlicherweise die Anlagekosten verhältnissmässig billig. Herr Rottensteiner berechnet die Kosten für Lenzburg-Mosen pr. Kilom. auf Fr. 146,600 und für Mosen-Emmenbrücke resp. Einmündung in die C. B. pr. Kilom. Fr. 151,000. Da die Linie Lenzburg-Mosen 16,61 Kilom. hat und die Linie Mosen-Emmenbrücke 24,04 Kilom., so betragen die Baukosten in runder Summe 6,100,000 Fr. Herr Dietler kommt in seinem Rentabilitätsgutachten etwas höher; für die Strecke Lenzburg-Mosen pr. Kilom. um 12,400, für Mosen-Emmenbrücke pr. Kilom. 12,000 Fr., so dass nach seiner Berechnung die Linie 6,600,000 Fr. kosten würde.

Die Unterschiede sind in 3 Punkten zu suchen:

1. Für Verwaltung berechnet Rottensteiner pr. Kilom. für die Linie Lenzburg-Mosen Fr. 3800, Dietler aber 8000 Fr., ebenso gleich für die Linie Mosen-Emmenbrücke.

2. Für Bauzinse berechnet Rottensteiner für die ganze Linie pr. Kilom. Fr. 5000, Dietler 8000 Fr.

3. Für Unvorhergesehenes setzt Rottensteiner keine besondern Ansätze in die Rechnung, sondern berechnete diess bei den einzelnen Posten. Dietler berechnet aber diese Rubrik für Mosen-Lenzburg auf Fr. 5200 und für Mosen-Emmenbrücke auf Fr. 4800.

Zur Orientirung der Ansätze des Hrn. Rottensteiner führen wir an:

„Die Baukosten werden, an Handen der Pläne des Herrn Ingenieur Bächli, nachdem die jetzigen Preise überall eingesetzt wurden, pr. Kilom. wie folgend berechnet.

a) Auf der Strecke Lenzburg-Mosen:

1. Für allgemeine Verwaltung u. Vorarbeiten	Fr. 3,800
2. „ Grunderwerbungs	20,000
3. „ Erdarbeiten	36,130
4. „ Brücken und Durchlässe	6,160
5. „ Stütz- und Futtermauern, Steinböschungen und Pfästerungen	1,100
6. „ Strassen- und Wegbauten	800
7. „ Beschotterung der Bahn u. Stationen	6,000
8. „ Oberbau	36,000
9. „ Hochbau	10,000
10. „ Telegraphen und Signale	870
11. „ Abschlüsse und Pflanzungen	1,790
12. „ Fahrbetriebsmittel	18,000
13. „ Ausrüstung der Bahn und Stationen	950
14. „ Beschaffung und Verzinsung des Bau- capitals	5,000
	Fr. 146,600.