Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 3 (1936-1937)

Heft: 9

Artikel: Die Haftung für Massnahmen des passiven Luftschutzes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-362553

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: 01.08.2025

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

Juli 1937

PROTAR

3. Jahrgang, No. 9

Schweizerische Monatsschrift für den Luftschutz der Zivilbevölkerung + Revue mensuelle suisse pour la protection aérienne de la population civile + Rivista mensile svizzera per la protezione aerea della popolazione civile

Redaktion: Dr. K. REBER, BERN, Neubrückstr. 122 - Druck, Administration und Inseraten-Regie: Buchdruckerei VOGT-SCHILD A. G., SOLOTHURN

Ständige Mitarbeiter: Dr. L. BENDEL, Ing., Luzern; Dr. M. CORDONE, Ing., Lausanne; Dr. med. VON FISCHER, Zentralsekretär des Schweiz. Roten Kreuzes; M. HÖRIGER, Sanitätskommissär, Basel; M. KOENIG, Dipl.-Ing., Sektionschef der Abteilung für passiven Luftschutz, Bern; Dr. H. LABHARDT, Chemiker, Kreuzlingen, Postfach 136; E. NAEF, rédacteur, Lausanne; Dr. L. M. SANDOZ, ing.-chim., Troinex-Genève; G. SCHINDLER, Ing., Zürich; P.-D. Dr. med. F. SCHWARZ, Oberarzt am Gerichtl.-med. Institut der Universität Zürich; A. SPEZIALI, Comandante Croce Verde, Bellinzona; Dr. J. THOMANN, Oberst, Eidg. Armee-Apotheker, Bern.

Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 8.—, Ausland Fr. 12.—, Einzelnummer 75 Cts. — Postcheckkonto No. Va 4 - Telephon 22.155

Inhalt — Sommaire

	Seite		Page
Die Haftung für Massnahmen des passiven Luftschutzes	155	Die Gefährlichkeit versäumter oder unzureichender Luftschutzvorkehrungen	164
Baulicher Luftschutz in Spanien. Von Dr. L. Bendel	159	Der Schutz gegen Gaskampfstoffe	165
Les exercices d'obscurcissement à Genève, les résultats obtenus et la réaction de la population	160	Aus Berichten über bauliche Luftschutzmassnahmen. Von Dr. L. Bendel	167
La menace de l'air	162	Literatur und Zeitschriftenschau	168
Verdunkelungsaufnahmen	163	Ausland-Rundschau	169

Die Haftung für Massnahmen des passiven Luftschutzes*)

I.

Die Massnahmen des passiven Luftschutzes erstrecken sich nicht nur auf die Luftschutzorganisationen, sondern auch auf die Verhältnisse allgemeiner Art. Dies gilt namentlich für die Verdunkelung. Je weitere Kreise der Bevölkerung durch die Massnahmen erfasst werden, desto mehr ist die Möglichkeit vorhanden, dass Unfälle eintreten. Die Frage entsteht daher, wer für deren Folgen aufzukommen hat. Es ist erwünscht, die Grundsätze klarzulegen, nach welchen die Haftung bei Massnahmen des passiven Luftschutzes sich richtet.

Zunächst ist festzustellen, dass besondere, im Rahmen des passiven Luftschutzes erlassene Rechtssätze hierüber nicht bestehen. Der Bundesbeschluss betreffend den passiven Luftschutz der Zivilbevölkerung vom 29. September 1934 hat allerdings den Bundesrat in Art. 3, Abs. 2, uneingeschränkt ermächtigt, die erforderlichen Vorschriften auf dem Verordnungswege aufzustellen. In allen den Fällen, in denen der Bundesrat von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht hat, sind indessen Grundsätze über die Haftung bei Unfällen infolge von Massnahmen des passiven Luftschutzes nicht geschaffen worden. Darin liegt nicht etwa ein Versehen, sondern es wurde davon ausgegangen, dass die *Frage der Haftung nach Massgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden sei,* selbstverständlich unter Berücksichtigung der für den passiven Luftschutz neu erlassenen Vorschriften und der im Zusammenhange mit ihnen eintretenden Aenderungen der tatsächlichen Verhältnisse.

Den Sachverhalt zu würdigen, wird jeweilen die Aufgabe der Gerichte sein. Auch mit den folgenden Ausführungen soll die Zuständigkeit der Gerichte so wenig berührt werden wie ihre Pflicht, die Entscheidungen unter Berücksichtigung der Vorschriften für den passiven Luftschutz und der hiermit zusammenhängenden tatsächlichen Verhältnisse zu treffen.

Eine *einheitliche* besondere Ordnung der Haftungsfragen für den passiven Luftschutz hätte unter keinen Umständen in Betracht kommen können. Die Haftung wird in den bestehenden Bundesgesetzen sehr verschieden geregelt und es wäre schlechthin ausgeschlossen, für den passiven Luftschutz Grundsätze aufzustellen, welche diese Abweichungen ausser acht lassen würden. Auch dies sprach von Anfang an und spricht heute dafür, nicht eine besondere einheitliche Regelung der Haftung bei Massnahmen des passiven Luftschutzes zu treffen.

II.

Der passive Luftschutz dient der äussern und der innern Sicherheit des Landes. Er gehört in dem Sinne zur *Landesverteidigung,* wie der Inhalt dieses Begriffes infolge der modernen Kriegsführung erweitert worden ist.

Als Massnahmen der Landesverteidigung sind die Vorkehrungen des passiven Luftschutzes in erster Linie für den Kriegsfall bestimmt. Sie müssen jedoch unbedingt im Frieden vorbereitet und erprobt werden. Um letzteres zu erreichen, sind Uebungen unerlässlich, die den Umständen des Ernstfalles nach Möglichkeit Rechnung tragen.

Von diesen Erwägungen ausgehend, wurde beispielsweise in der Verordnung betreffend Verdunkelung im Luftschutz, vom 3. Juli 1936, in Art. 10 vorgesehen, dass im Frieden zu Uebungszwecken für bestimmte Gebiete die Massnahmen der Verdunkelung vorübergehend angeordnet werden

*) Le texte français sera publié prochainement.

können. Es leuchtet ein, dass es ausgeschlossen wäre, ohne Vorbereitungen, Uebungen und Kontrollen die Verdunkelung im Ernstfalle wirksam durchzuführen. Die Vorschriften müssen aber auch deshalb im einzelnen zum voraus angewendet werden, damit ihre Zweckmässigkeit überprüft werden kann. Während dies für einfache Verhältnisse, wie etwa bezüglich der Wohngebäude kleiner Siedelungen, ohne erhebliche Schwierigkeiten möglich ist, bedarf es umso genauerer und eingehenderer Vorbereitungen, je verwickelter und technisch komplizierter die Verhältnisse sind. Dies gilt z. B. für die Abwicklung des Strassenverkehrs in grossen Ortschaften. In der am 17. Februar 1937 über diesen Gegenstand vom Eidg. Militärdepartement erlassenen Verfügung ist daher in Art. 1, Abs. 3, absichtlich bestimmt worden, dass sie auch bei Verdunkelungsübungen Anwendung findet. *Die ganze Regelung muss schon im Frieden ausprobiert werden,* wenn sie im Ernstfalle ihren Zweck erreichen soll.

Die Uebungen des passiven Luftschutzes werden dadurch gekennzeichnet, dass sie ihre Wirkungen auf fast *alle Verhältnisse des täglichen Lebens* ausdehnen. In diesem Umstande liegt eine deutliche Abweichung von den militärischen Uebungen, die im wesentlichen nur die an ihnen beteiligten Truppen berühren, mögen sich auch Einquartierungen, Landschäden usw. gelegentlich weitern Kreisen gegenüber bemerkbar machen. Letzteres sind jedoch nur Nebenwirkungen, während gewisse Massnahmen des passiven Luftschutzes bestimmungsgemäss und unmittelbar von der ganzen Bevölkerung getroffen werden müssen.

In diesem Zusammenhange ist hervorzuheben, dass die Massnahmen des passiven Luftschutzes wohl zur Landesverteidigung gehören, dass sie aber nicht unter den engern Begriff der militärischen Uebungen fallen. Dies lässt sich übrigens schon aus der rechtlichen Grundlage des Bundesbeschlusses vom 29. September 1934 ersehen, indem er sich lediglich auf Art. 85, Ziff. 6 und 7 BV stützt, das heisst die äussere und innere Sicherheit geltend macht, während Art. 20 betreffend die Gesetzgebung über das Heerwesen oder andere Militärartikel der Bundesverfassung nicht angerufen worden sind.

Diese Feststellung führt für die Frage der *Haftung bei Uebungen* zum Schlusse, dass *keineswegs die Militärorganisation* angerufen werden könnte, wenn bei Massnahmen des passiven Luftschutzes Unfälle eintreten. Insbesondere sind demnach Art. 27 MO (Tötung oder Verletzung von Zivilpersonen infolge militärischer Uebungen) und Art. 28 (Sachbeschädigungen bei militärischen Uebungen) nicht anwendbar.

III.

Wie schon angedeutet, kommen für die Haftung bei Unfällen, die im Zusammenhange mit Massnahmen des passiven Luftschutzes eintreten, verschiedene Gesetze in Betracht. Für alle gilt, dass bei der Entscheidung die Vorschriften des passiven Luftschutzes und die besondern Umstände zu würdigen sind. Im folgenden werden die wichtigsten Grundsätze hervorgehoben, ohne dass damit eine irgendwie abschliessende Darstellung geboten werden soll.

1. Allgemeine Haftpflicht nach OR.

Nach Art. 41 OR wird zum Ersatze verpflichtet, wer einem andern widerrechtlich Schaden zufügt, sei es mit Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit. Gemäss Art. 42 OR hat derjenige, welcher Schadenersatz beansprucht, den Schaden zu beweisen. Die Haftung kommt somit nur dann in Betracht, wenn ein Schaden, der einem andern widerrechtlich und schuldhaft zugefügt worden ist, von dem Betroffenen nachgewiesen werden kann.

Wer Vorschriften des passiven Luftschutzes befolgt, handelt damit auf Grund eines an ihn ergangenen Gebotes rechtmässig, und es *fehlt* somit schon die Voraussetzung der *Widerrechtlichkeit.* Aber auch die Voraussetzung des Verschuldens wird sich nicht nachweisen lassen, soweit die Vorschriften genau und den Umständen angemessen eingehalten worden sind.

Sollte ein Verschulden in Betracht kommen, so wäre besonders zu prüfen, durch welche Tatsachen der Unfall verursacht wurde. Es sind zahlreiche Fälle denkbar, in denen der Kausalzusammenhang mit der Verdunkelung fehlt und andere Ursachen als die Verdunkelung zum Unfall geführt haben.

2. Haftung des Werkeigentümers.

Nach Art. 58 OR haftet der Eigentümer eines Gebäudes oder eines andern Werkes für dessen fehlerhafte Anlage oder Herstellung und für dessen mangelhafte Unterhaltung. Zu den Unterhaltungsmassnahmen gehört, was sich auf den Zustand des Werkes an sich bezieht, doch kann auch dessen Beleuchtung in Betracht kommen.

Nach den Ausführungsbestimmungen über die Verdunkelung im Luftschutz, vom 22. Juli 1936, kann die Beleuchtung im Innern von Häusern beibehalten werden, doch sind Vorkehrungen dafür zu treffen, dass keine Lichtstrahlen nach aussen treten. Es wird somit nicht etwa die Verdunkelung der Räume selbst vorgeschrieben, sondern es ist Sache der einzelnen, die Beleuchtung im Innern richtig zu gestalten und hierbei Vorsorge zu treffen, dass kein Licht nach aussen dringt. Im Hinblick auf Unfälle ist vor allem die Beleuchtung in Treppenhäusern von Bedeutung. Die Regelung hierfür ist in den erwähnten Ausführungsbestimmungen enthalten, indem Ziff. 22 bestimmt:

> Treppenhäuser sollen zur Verhütung von Unfällen beleuchtet sein, müssen jedoch nach aussen sorgfältig abgeschirmt werden. Kann dies nicht in einwandfreier Weise erreicht werden, so ist abgeschirmte blaue Hilfsbeleuchtung vorzusehen.

Die Haftung des Hauseigentümers besteht nicht, wenn er sich diesen Bestimmungen gemäss

verhält. Er handelt vorschriftsgemäss und haftet nicht, weil sein Verhalten nicht als «mangelhafte Unterhaltung» im Sinne von Art. 58 OR angesehen werden kann. Im übrigen gilt selbstverständlich auch hier, dass die Umstände jedes Einzelfalles gewürdigt werden müssen, indem z. B. zwar vorschriftsmässige Beleuchtung, aber schadhafte Treppenstufen oder -geländer vorhanden sein könnten.

3. Haftung des Halters von Motorfahrzeugen.

Nach Art. 37 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, vom 15. März 1932, haftet der Halter, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird. Er wird im allgemeinen nur dann von der Ersatzpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist, ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft.

Gegenüber der allgemeinen Ordnung nach Art. 41 f. OR besteht somit ein wesentlicher Unterschied. Während es dort ausgesprochen auf das Verschulden ankommt und derjenige den Schaden beweisen muss, der Schadenersatz beansprucht, wird hier nicht in erster Linie auf das Verschulden, sondern auf die Verursachung abgestellt. Ist dort das sogenannte Kulpaprinzip massgebend, so besteht hier nun zunächst *Kausalhaftung*. Dementsprechend ist dann auch die Beweislast eine ganz andere. Wenn die Verursachung gegeben ist, so muss der grundsätzlich Haftende den Entlastungsbeweis führen.

Nach dem erwähnten Art. 37 des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 kann die Entlastung namentlich darin liegen, dass grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten nachgewiesen wird. Es spielen die Umstände des einzelnen Falles und das Verhalten der sämtlichen Beteiligten eine überaus grosse Rolle. Gerade deswegen ist es wichtig, nachzuprüfen, ob die Vorschriften des passiven Luftschutzes befolgt worden sind. Soweit Verdunkelungsmassnahmen in Betracht fallen, ist vor allem auf Art. 8 der Verfügung betreffend die Regelung des Strassenverkehrs im Luftschutz, vom 17. Februar 1937, hinzuweisen. Er lautet:

Innerorts ist die Geschwindigkeit auf 20 km/Std. beschränkt.

Jeder Führer hat überdies die Pflicht, die Geschwindigkeit so zu mässigen, dass er sein Fahrzeug auf kürzeste Distanz anhalten kann.

Das Ueberholen von Motorfahrzeugen ist verboten.

Radfahrer dürfen haltende Motorfahrzeuge nur zu Fuss überholen.

Im Ueberlandverkehr ist die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anzupassen.

Sind im einzelnen Falle diese Vorschriften *nicht* beobachtet worden, so ist es klar, dass dem verantwortlichen Halter sein Entlastungsbeweis misslingt. Hat er dagegen die Vorschriften innegehalten, so ist weiterhin zu prüfen, ob sein Verhalten sonstwie ein Verschulden darstellt.

Gleichzeitig muss aber auch das Benehmen des Geschädigten oder der in Betracht fallenden Dritten genau geprüft werden. Hierbei ist von den besondern Umständen auszugehen, die mit dem Verdunkelungsfalle gegeben sind. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Massnahmen der Verdunkelung *allen* Strassenbenützern besondere Pflichten auferlegen. Auch die Fussgänger sind zu angemessener Sorgfalt verpflichtet; sie sollen vor allem nur die Trottoirs benützen und beim Ueberschreiten der Fahrbahn die grösste Vorsicht verwenden. Jeder Verstoss in dieser Hinsicht kann ein grobes Verschulden im Sinne von Art. 37, Abs. 2, darstellen und damit die Möglichkeit bieten, den Entlastungsbeweis des Fahrzeughalters als gelungen anzusehen.

4. Haftung der Transportunternehmungen.

Grundlegend ist das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen und der Post, vom 28. März 1905. Art. 1 stellt den Grundsatz der *Kausalhaftung* auf. Der Inhaber der Unternehmung haftet, wenn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, für den daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde. Die scharfe Gestaltung der Haftpflicht ist darauf zurückzuführen, dass die mit dem Betriebe verbundenen eigentümlichen Gefahren berücksichtigt werden sollen.

Unter den vom Gesetze für Eisenbahnen besonders hervorgehobenen Fällen der Haftung steht bei Massnahmen des passiven Luftschutzes derjenige des Betriebes (im Gegensatz zum Bau) im Vordergrunde. Zum Betriebe wird üblicherweise nicht bloss die Beförderung auf Schienengeleisen gerechnet, sondern auch deren unmittelbare Vorbereitung und ihr Abschluss, wie z. B. Ein- und Aussteigen. In Betracht kommen überdies Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Betriebes verbunden ist.

Dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz sind nicht bloss eigentliche Eisenbahnen unterstellt, die ausschliesslich eigene Anlagen benützen, sondern auch Strassenbahnen und Ueberlandstrassenbahnen, deren Verkehr sich ganz oder zum grössten Teil auf öffentlichen Strassen vollzieht. Die Massnahmen des passiven Luftschutzes, vor allem der Verdunkelung, kommen für beide Kategorien wie auch für die übrigen dem Gesetze unterworfenen Transportanstalten zur Anwendung.

Allgemein gilt, dass beim Exkulpationsbeweis die infolge der Verdunkelungsvorschriften eintretenden Umstände berücksichtigt werden müssen. Namentlich ist auch hier zu würdigen, dass dem einzelnen, sei er getötet oder verletzt worden, oder

komme er als Dritter in Betracht, eine viel höhere Sorgfalt zugemutet werden muss als bei normalen Verhältnissen.

Die kriegsgemässe Beteiligung der Transportunternehmungen an *Uebungen* stösst auf Schwierigkeiten, weil sie grundsätzlich die *konzessionsmässigen Verpflichtungen* zu erfüllen haben. Dies verlangt, dass die Kurse fahrplanmässig durchgeführt werden.

Für die *eigentlichen Eisenbahnen*, die den Verkehr von Ortschaft zu Ortschaft vermitteln und die Anschlüsse an andere in- sowie an ausländische Bahnen herstellen müssen, ist es nicht möglich, vorübergehend den Fahrplan abzuändern. Dies muss bei den Uebungen durch Erleichterungen berücksichtigt werden, die an sich für die Verdunkelung nicht erwünscht sind. Die Erleichterungen können indessen mehr und mehr herabgesetzt werden, indem die technischen Lösungen sich finden und erproben lassen, welche die Verdunkelung möglichst weitgehend erlauben.

Die *Strassenbahnen* sind in einer ganz andern Lage als die eigentlichen Eisenbahnen, da sie sich öffentlicher Strassen bedienen, die Ortschaften andauernd und mit vielen Kursen befahren. Die Verdunkelung einer grössern Ortschaft ohne strikte Teilnahme der Strassenbahnen wäre ein Widerspruch in sich selbst.

Müssen derart die Strassenbahnen an der Verdunkelung möglichst vollständig teilnehmen, so wird dadurch die Gefahr von Unfällen gesteigert. Es sind deshalb Aushilfsmittel nötig, um einerseits die Verdunkelung vorzunehmen, andererseits aber die Unfallgefahr zu vermindern. Im Kreisschreiben des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes vom 16. März 1937 ist bereits verfügt worden, in welcher Weise dieses Ziel erreicht werden kann. Es heisst daselbst unter II, 1. lit. p:

> Für die Sicherheit des Verkehrs ist durch besondere Anordnungen, wie Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit, Beschränkung der Zahl der Züge, vermehrte Abgabe akustischer Signale etc., zu sorgen.

Schon aus dieser Weisung ergibt sich, dass die Strassenbahnen, wie übrigens auch die Ueberlandstrassenbahnen, von gewissen konzessionsmässigen Verpflichtungen entbunden sind. Eine solche Erleichterung konnte umso eher gewährt werden, als die Zahl der Kurse immer noch verhältnismässig gross bleiben kann, ganz anders als im eigentlichen Eisenbahnverkehr.

Werden die erwähnten *Sicherheitsmassnahmen* getroffen, so wird hierdurch die Unfallgefahr stark herabgesetzt. Ausserdem ist auch in diesem Zusammenhange nochmals hervorzuheben, dass die sämtlichen Strassenbenützer zu grösster Vorsicht verpflichtet sind. Es müsste demgemäss bei Unfällen das zur Entlastung der Transportunternehmung führende Verschulden des Getöteten oder Verletzten oder Dritter nachdrücklich gewürdigt werden.

IV.

Die *Frage* ist gelegentlich aufgeworfen worden, ob es für Unfälle, welche im Zusammenhange mit Massnahmen des passiven Luftschutzes eintreten, *Regressansprüche gegen die Eidgenossenschaft* gebe. Zu diesem Punkte sei gleich vorweg festgestellt, dass für den Rückgriff auf den Bund *keine rechtlichen Anhaltspunkte* bestehen.

Im übrigen ist vor allem darauf hinzuweisen, dass der Bund Grundsätze darüber aufstellt, *welche* Massnahmen im passiven Luftschutz vorzubereiten und zu treffen sind. Er erlässt auch Sätze darüber, *wie* gewisse Massnahmen angeordnet werden sollen. Auch dies sind abstrakte Regeln und nicht etwa Verfügungen für die einzelnen konkreten Fälle. Die Bedingungen für Unfälle werden erst durch die Anordnung und namentlich die Ausführung der Vorschriften im einzelnen Falle gesetzt. So wird z. B. in der bereits erwähnten Regelung des Strassenverkehrs vorgeschrieben, dass zur Kennzeichnung wichtiger Strassenkreuzungen und Strasseneinmündungen die Randsteine mit weisser Farbe anzustreichen seien. Wo diese Massnahme im einzelnen zu treffen ist, muss indessen selbstverständlich von den örtlichen Behörden verfügt werden, und es sind die Anstriche dementsprechend vorzunehmen. Würden sie in zu geringer Zahl oder zu undeutlich angebracht, so wäre dieser Umstand jedenfalls nicht auf die vom Bunde aufgestellten Vorschriften zurückzuführen.

Es sei hier nochmals betont, dass die *Uebungen möglichst kriegsgemäss* durchgeführt werden sollen und dass demgemäss von allen Beteiligten besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt verlangt werden kann. Dies gilt namentlich für den gesamten Strassenverkehr.

Im Ernstfalle wäre die Lage die, dass die Motorfahrzeuge zu einem grossen Teile für militärische Zwecke mit Beschlag belegt wären. Die übrigbleibenden Motorfahrzeuge müssten den Verkehr mit Rücksicht auf die stark eingeschränkten Triebstoffe auf ein Mindestmass herabsetzen. Demgemäss würde der Verkehr mit Motorfahrzeugen, abgesehen von militärischen, nur noch ein geringer sein. Schon um derart zu kriegsgemässen Uebungen zu gelangen, ist es geboten, dass private Motorfahrzeuge während Verdunkelungsübungen so wenig als möglich zirkulieren. Dies liegt aber auch im Interesse der Halter von Motorfahrzeugen. Soweit sie nicht beruflich gezwungen sind, während der Verdunkelungszeit zu fahren (wie Aerzte und Hebammen), sollen sie vom Verkehr absehen. Sie sind weder konzessionsmässig noch sonst irgendwie aus öffentlichrechtlichen Gründen verpflichtet, Fahrten zu unternehmen und sich so dem Risiko von Unfällen auszusetzen. Es liegt somit in ihrer eigenen Hand, die Gefahr durch Einstellen oder Parkieren der Fahrzeuge gänzlich zu vermeiden.

Schon um diese Tendenz zu fördern, ist es notwendig, *Regressansprüche der Halter von Motor-*

fahrzeugen grundsätzlich und mit Nachdruck abzulehnen. Eine rechtliche Basis, um den Rückgriff gegenüber dem Bunde deshalb geltend zu machen, weil er selbst öffentlichrechtliche Sätze für ein bestimmtes Verhalten aufgestellt hat, besteht aber auch grundsätzlich nicht. Das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr insbesondere enthält keine Anhaltspunkte hierfür.

Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz sieht den *Rückgriff der Eisenbahnunternehmung* nur gegenüber Personen vor, die durch ihr Verschulden einen Unfall verursacht haben (Art. 18). Der Bund befindet sich keineswegs in der Rolle solcher Personen, wenn er Verhaltungsmassregeln aufstellt. Eine andere Möglichkeit des Rückgriffes von Transportunternehmungen wird im Gesetze nicht erwähnt. Es fehlt auch hier an einer rechtlichen Grundlage, um Regressansprüche gegenüber dem Bunde geltend zu machen.

Zum Schlusse sei festgestellt, dass das Bundesgericht bereits mehrfach Gelegenheit hatte, sich allgemein mit der Frage zu befassen, ob der Staat auch ohne positive Vorschrift für die Folgen seiner Gesetzgebung hafte. Einen solchen Grundsatz anzuerkennen, hat das Bundesgericht stets abgelehnt (vgl. BGE 49, II, 298). Es könnte somit auch in den Vorschriften über den passiven Luftschutz keinesfalls etwa an sich schon ein Grund der Haftung oder der Regresspflicht des Bundes erblickt werden.

17. Juni 1937.

Eidg. Militärdepartement
Abteilung für passiven Luftschutz.

Baulicher Luftschutz in Spanien

Von Dr. L. Bendel

Aus Schilderungen in spanischen Zeitungen, nach Berichten von Augenzeugen, auf Grund von Photographien und eigenen Bauerfahrungen in Spanien können einige Ergebnisse über den baulichen Luftschutz in Spanien wie folgt zusammengefasst werden:

Vielfach wurde die Verstärkung der Kellerdecken nicht fachmännisch vorgenommen, sondern nach Gutdünken der Hauseinwohner. Folgenschwer war namentlich, dass die Längswände der Schutzräume zu wenig durch Abstützungen unterteilt waren, so dass schon bei Nahtreffern die Mauern einstürzten oder wesentliche Risse zeigten. Bei Gasangriffen wäre dies ein sehr gefährlicher Zustand.

Die Schutzräume dürfen nicht zu weit vom hauptsächlichen Aufenthaltsort der Menschen sein, weil bei den zahlreichen, in kurzen Zeitabständen sich wiederholenden Luftangriffen sonst viel wertvolle Zeit unnütz verstreicht oder die Schutzräume nicht mehr innert nützlicher Frist erreicht werden können.

Ein ganz besonderes Augenmerk muss den entstehenden Bautrümmern zugewendet werden; praktisch ergab sich, dass 50 und mehr Prozent der Bauteile auf die Strasse zu liegen kommen und in den Strassen meterhohe Trümmerhaufen bilden. Um diese fortzuschaffen braucht es viel zähe Menschenkraft und motorische Traktionsmittel. Beides ist aber schwer innert nützlicher Frist aufzutreiben. Um der Lahmlegung des Verkehrs durch Trümmer vorzubeugen, wurden in dicht bewohnten Häuserquartieren Löcher in die Brandmauern ausgehauen und durchgehende Fussgängerstreifen und Transportwege durch die Häuser im ersten, wo angängig auch im zweiten Stockwerk errichtet.

Praktisch hat sich ergeben, dass durch *eine* Schutzraumtüre höchstens hundert Personen innert nützlicher Frist durchgeschleust werden können; daher sind auch die Gasschutzräume für 200 und mehr Personen nachträglich mit zwei Türen versehen worden. Jede Stauung des Andranges ist zu vermeiden. In den Zeitungen wurden Fälle gemeldet, wo Frauen im Gedränge Beckenbrüche erlitten; namentlich, weil sie an scharfe Mauerkanten gedrückt wurden.

Eine besondere Gefahrenquelle bildet jeder Treppentritt; verschiedentlich sind Frauen, die hohe Absätze trugen, zu Fall gekommen, wurden totgetreten und der Zugang zum Schutzraum wurde gesperrt.

Als unzweckmässig werden gewundene Treppenläufe zu den Schutzräumen erklärt, da in denselben die Bewegungsfreiheit für den Transport von Verletzten auf Sanitätsbahren oft verunmöglicht wurde.

Der Erbauer von Schutzräumen muss sich Rechenschaft geben, ob in der Nähe des Schutzraumes sich Benzintanks, Wasserleitungen, Behälter von brennbaren Flüssigkeiten usw. befinden. Verluste von Menschenleben wurden infolge Nichtbeachtung dieser scheinbar primitiven Verhaltungsmassregel in verschiedenen Städten beklagt.

Ebenso waren oft die Rückstauklappen bei den in Kellern sich befindenden Wasserabzugskanälen nicht vorhanden. Bei den zahlreichen Wasserleitungsbrüchen sind Ueberflutungen der Kanalisationsstränge vorgekommen und, damit verbunden, Wasserrückstauungen in den Luftschutzräumen.

Vielfach wird über die schlechte Luft in den Luftschutzräumen geklagt. Die Luft verschlechtert sich in den Luftschutzräumen bedeutend rascher als schlechterdings angenommen wird; denn die Leute kommen oft mit durchnässten Kleidern in die Luftschutzräume, wodurch eine Uebersättigung der Luft mit Feuchtigkeit eintritt. Uebelkeit, Erbre-