

# Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tötungen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1942>

## **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.

gericht in einem Spezialfalle, der vom Handelsgericht zu Elberfeld in andern Sinne entschieden worden war, folgendermassen aus:

„In Erwägung, dass es sich im vorliegenden Falle nur um das Interesse der verspäteten Lieferung handelt und der behauptete Schaden in der durch letztere herbeigeführten Werthverminderung, nicht in dem Verluste oder der Beschädigung des Frachtgutes an sich besteht; dass eine Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung festgestellt werden nicht erfolgt ist und daher der von der Eisenbahn zu leistende Ersatz nur in dem Betrag der Fracht besteht; dass endlich auch festgestellt ist, dass der Eisenbahnverwaltung eine bössliche Handlungsweise nicht zur Last fällt und dass, wenn nun dennoch das Handelsgericht der Eisenbahnverwaltung die Bezugnahme auf die reglementmässige Beschränkung versagt und dieselbe neben dem Frachtverluste zum Ersatz eines Werthverlustes, ohne dafür die Voraussetzungen eines vertragsmässigen oder sonstigen Verpflichtungsgrundes festzustellen, lediglich weil die Expedienten einen solchen als vorhanden angenommen haben, für schuldig erklärt, — dasselbe damit einen Grundsatz zur Geltung bringt, welcher mit den den Umfang und die rechtlichen Wirkungen der den Eisenbahnen gestatteten Beschränkung ihrer Haftpflicht regelnden Vorschriften des Art. 427, Ziffer 2 des H. G. B. in Widerspruch steht.“ — (Urtheil des R. O. H. G. vom 29. Jan. 1874 i. S. Bergisch-Märkische Eisenbahn c. Bäcker).

\* \* \*

**Haftpflicht der Eisenbahnen für Verletzungen und Tötungen.** I. Der Artikel 38 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Christmonat 1872, lautet:

Die Bundesgesetzgebung wird die erforderlichen Bestimmungen aufstellen:

1) über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen, Posten) und

2) über die Verbindlichkeiten der genannten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen.

In Folge dieser Bestimmung ertheilte am 10. Mai 1873 das Departement des Innern die nöthigen Aufträge, um für die beiden in diesem Artikel 38 in Aussicht genommenen Bundesgesetze vorläufige Entwürfe und Motive dazu auszuarbeiten zu lassen.

Die in Folge dieser Aufträge verfassten Entwürfe wurden schon durch Kreisschreiben vom 1. Juli 1873 den sämtlichen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, sowie dem schweizer. Handels- und Industrievereine, und theils durch dessen Vermittlung, theils direct an verschiedene Organe des Handelsstandes und Privaten zur Prüfung und Vernehmlassung mitgetheilt.

Es wird nicht berichtet, dass man diese Entwürfe auch den ebenso sehr beteiligten Kreisen der Arbeiter und Angestellten zur Vernehmlassung mitgetheilt habe; ja es scheint, dass mit Ausnahme der wenigen Eingeweihten jene Entwürfe überhaupt Niemandem zugänglich waren, in sonderbarem Widerspruch mit dem Verfahren im deutschen Kaiserreich, wo lange Zeit vor der Beschlussfassung die Entwürfe zum neuen Eisenbahngesetz sammt Motiven Jedermann zugänglich gemacht wurden.

Von den Eingaben, welche in Folge jener „Publication“ eingingen, datiren nahezu alle aus eisenbahnlichen und kaufmännischen Kreisen; wir dürfen annehmen, dass dieselben sich vornehmlich mit dem ersten der oben erwähnten Gesetze befassen oder das zweite wenigstens ausschliesslich vom Standpunkte der (wohl oder übel verstandenen) Interessen der Gesellschaften aus behandeln und dass höchstens die Eingabe der Polizeidirection des Cantons Aargau von einem entgegengesetzten Gesichtspunkte ausgegangen sein mag.

Die Eingaben wurden von einer Commission durchberathen, in welcher wiederum der eine der beiden Interessenten, der Arbeiterstand, nicht vertreten war; und es unterlag der von der Commission festgesetzte Entwurf hernach noch der Berathung des Bundesrathes, welcher unterm 26. Mai dieses Jahres den Entwurf zu dem hier in Rede stehenden Gesetz sammt bezüglicher Botschaft im Bundesblatt veröffentlichte.

Dieser neue schweizerische Entwurf ist mit wenigen Aenderungen dem deutschen Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 nachgebildet. Es ist dies zu bedauern. Wenn bezüglich der Haftpflicht für Beschädigungen der Waaren beim Transport, für Verspätung der Lieferung, überhaupt bezüglich der Verhältnisse

des Frachtverkehrs es wol höchst wünschenswerth ist, dass in allen Ländern möglichst gleiche gesetzliche Bestimmungen bestehen, und wir ganz damit einverstanden sind, dass man sich im ersten Gesetze möglichst mit der Gesetzgebung des deutschen Reiches in's Einverständnis setzte, so scheint uns in Bezug auf die Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen, wo stets nur eine einzige Bahn in Frage kommt, eine derartige Uebereinstimmung in keiner Hinsicht erforderlich, und wir hätten gern vernommen, warum der Bundesrath glaubte, sich nur aus dringenden, in der Sache liegenden Gründen von dem deutschen Vorbild entfernen zu dürfen, und warum er es für nöthig hielt, da, wo er den Inhalt billigte, sich möglichst sogar in der Form an dieselbe anschliessen zu sollen — anerkennen doch die Motive zu dem deutschen Gesetze selbst, dass es im Hinblick auf die in gleichem Verhältniss mit der Entwicklung industrieller Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle die Aufgabe der Reichsgesetzgebung sei, der körperlichen Unverletzlichkeit einen erhöhten Rechtsschutz zu verleihen, dass eine generelle Reform der Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadenersatz anzustreben sei, und dass nur deren derzeitige Durchführung wegen anderer zur Zeit in Deutschland bestehender Verhältnisse nicht thunlich sei. Wir sehen nicht recht ein, warum der schweiz. Entwurf nun trotzdem dieselben Grundlagen wie das deutsche Gesetz adoptiren musste.

Der schweiz. Entwurf lautet folgendermassen:

Art. 1.

Verletzung oder Tötung von Menschen.

Wenn beim Betriebe einer vom Bunde concedirten Transportanstalt oder beim Baue einer Eisenbahn ein Mensch getödtet 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 eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

In Beziehung auf die Frage, was als Verschulden der Transportanstalt, oder doch jedenfalls nicht als höhere Gewalt anzusehen sei, kommen auch hier die Art. 38 und 39 des Gesetzes betreffend den Frachtverkehr der Eisenbahnen u. s. w. zur Anwendung.

Art. 2.

Inwiefern die Art und Weise, wie der Getödtete oder Verletzte mit dem Bau und Betrieb in Berührung gekommen ist, von Einfluss sei?

Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getödtete oder Verletzte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung, z. B. durch Einschleichen in die Transporträume, um die Transportanstalt um das Fahrgeld zu betrügen, oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat, so kann derselbe im Sinne des Artikels 1 dieses Gesetzes keinen Schadenersatz fordern, wenn auch der Unfall selbst ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte.

Wenn der Getödtete oder Verletzte ein Beamter, Angestellter oder Arbeiter der Transportanstalt ist, so wird durch eine Uebertretung polizeilicher Vorschriften, welche mit dem Unfälle in keinem unmittelbaren Zusammenhange steht, die Verpflichtung der Transportanstalt zum Schadenersatz nicht ausgeschlossen. Auch wird, wenn ihn der Unfall im Dienste oder während der Arbeit betroffen hat, die Einrede der höhern Gewalt nicht zugelassen.

Art. 3.

Feststellung des Schadens bei Tötung oder Körperverletzung.

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

War der Getödtete 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 Vermögensnachtheiles zu leisten, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Art. 4.

Anrechnung von Beiträgen zu Versicherungsanstalten und dergl.

War der Getödtete oder Verletzte — unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch die Transportanstalt — bei einer Versicherungsanstalt, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert und betragt diese Mitleistung der Transportanstalt nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung an die Versicherungsanstalt u. s. w., so ist das, was der Entschädigungsberechtigte von einer solchen Versicherungsanstalt u. s. w. bezieht, auf die Entschädigung der Transportanstalt einzurechnen.

Art. 5.

Schadenersatz durch Jahresrenten.

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

Wird die Abfindung in einer Rente zugesprochen, so kann die verpflichtete Transportanstalt jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind.

Ebenso kann der Rentenberechtigte jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maassgebend waren, wesentlich verändert sind.

Art. 6.

Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt (vergl. Art. 38 des Gesetzes betreffend den Frachtverkehr) kann dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten, auch ganz abgesehen vom Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

Art 7 und 8 handeln vom Schadenersatz für Beschädigung von Sachen bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen.

Art. 9.

Verjährung der Klagen und Einreden.

Die in diesem Gesetze gewährten Schadenersatzansprüche verjähren in einem Jahre von dem Tage an, wo die Tödtung, Verletzung, Zerstörung oder Beschädigung, beziehungsweise das Abhandenkommen (Art. 7) stattgefunden hat.

Für Unterbrechung der Verjährung der Klagen und für Verjährung der Einreden gelten die Bestimmungen des Art. 35 des Gesetzes betreffend den Frachtverkehr der Eisenbahnen etc.

Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt (vergl. Art. 38 des Gesetzes betreffend Frachtverkehr) kann dieselbe auch noch nach Ablauf dieser einjährigen Verjährungsfrist nach den einschlagenden Verjährungsbestimmungen des sonst geltenden Rechtes in Anspruch genommen werden.

Art. 10.

Freies richterliches Ermessen.

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

Art. 11.

Unstatthaftigkeit der Wegbedingung oder Beschränkung der Haftbarkeit.

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. 12.

Alle bundesgesetzlichen, kantonalgeseztlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publicationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, treten mit dem Tage der Publication dieses Gesetzes ausser Kraft.

Der Bundesgesetzgebung bleibt vorbehalten, zu bestimmen, in welcher Weise behufs einheitlicher Anwendung dieses Gesetzes ein Weiterzug von den Urtheilen oder Verfügungen der cantonalen Gerichte an das Bundesgericht stattfinden solle.

Die bundesrätliche Botschaft that sich ziemlich darauf zu gut, dass der schweizer. Entwurf nicht nur den Betrieb der Eisenbahnen umfasse, wie das deutsche Gesetz, sondern sowol den Bau als den Betrieb der Eisenbahnen und den Betrieb sowol der Eisenbahnen als anderer vom Bunde concedirter Transportanstalten. Was den letzten Umstand betrifft, so sind durch den Gesetzesentwurf betreffend Postregal die Posten dem Eisenbahngesetze wieder entzogen worden, so dass diese grosse Neuerung nur noch die Dampfschiffe umfasst. Unfälle auf Dampfschiffen sind aber so selten, dass jene bedeutende Erweiterung in Wirklichkeit stark zusammenschumpft, und werden wir jene Ausdehnung auf Bergwerke, Steinbrüche, Gräbereien und Fabriken, wie sie das deutsche Gesetz hat, für die viel werthvollere halten. Ja noch weiter, wir werden hierin das deutsche Gesetz als consequent, den schweizerischen Entwurf als inconsequent erkennen.

Specialgesetze dieser Art können sich nur dann rechtfertigen, wenn irgend ein Gewerbe eine besondere Gefahr des Verunglückens in sich birgt; und in diesem Falle hat das Gesetz zweierlei Bedeutung. Erstens wird immer in Gewerben, deren Betrieb besondere Gefahren darbietet, durch bessere Einrichtungen, Schutzvorrichtungen, hinlängliche Instruction, zweckmässige Dienstetheilung etc. die Gefahr theilweise vermindert werden können; und das Gesetz übt durch die Strafen, die es für Ausserachtlassung solcher Maassregeln verfügt, einen heilsamen Druck auf die Administration aus, die bald findet, es sei besser, unter zwei Uebeln das kleinere zu wählen, und lieber die Ausgabe für die Verbesserungen wagt, als noch viel bedeutendere Schadenzahlungen oder sogar Gefängniss riskirt. In zweiter Linie aber darf man, wie die deutschen Motive sehr richtig hervorheben, nicht übersehen, dass bei der Ausdehnung, welche die Anwendung der Dampfkraft im industriellen Betriebe erlangt hat, es nicht mehr in der Hand des Arbeiters liegt, in minder gefährlichen Unternehmungen Beschäftigung zu suchen, und dass man nicht behaupten darf, es enthalte der Arbeitslohn schon eine Prämie für die Gefahren. Wenn aber der Arbeiter auf Beschäftigung unter erhöhter Gefahr angewiesen ist, so folgt wol von selbst, dass der Unternehmer in solchen Fällen auch erhöhte Verantwortlichkeit im Verunglückungsfalle tragen muss, und dass da die Bestimmungen des gemeinen Rechtes lange nicht mehr hinreichend sein können.

Solche Unternehmungen mit erhöhter Gefahr sind aber nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch verschiedene Arten von Fabriken, Bergwerke, Steinbrüche etc. Ein derartiges Specialgesetz sollte also, um gerecht zu sein, nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch alle diese andern Unternehmungen mit erhöhter Gefahr in sich schliessen, wie es das deutsche Gesetz thut. Nach dem schweizer. Entwürfe wird eine ganze Classe von Unternehmern schlechter gestellt, als andere, die ebenso gefährliche oder noch gefährlichere Gewerbe betreiben. Man wird einwenden, dass es bei uns nicht möglich war, dem Gesetze eine so grosse Ausdehnung zu geben. Ich fühle mich nicht competent, über diesen Punkt zu urtheilen, aber wenn man zur Zeit der Abfassung des ersten Entwurfs auf Kompetenz-Schwierigkeiten gestossen wäre, so hätte doch wol der Art. 34

der neuen Verfassung hinlänglichen Anhalt zu solcher Erweiterung gegeben, da derselbe ein solches Gesetz nicht nur zu erlauben, sondern sogar zu fordern scheint.

Und wenn man sich nur für berechtigt hielt, für die Eisenbahnen ein besonderes Gesetz zu machen, so hätte man doch nicht übersehen sollen, dass nur der Betrieb den Eisenbahnen eigenthümliche Gefahren auflädt, und hätte man nicht die weitere Inconsequenz begehen sollen, auch den Bau hineinzuziehen. In der That, was für Gefahren kommen denn beim Bau der Eisenbahnen vor, die nicht ebenso gut bei irgend anderen Bauten vorkommen können? Ist der Bergwerksarbeiter besser daran als der Tunnelarbeiter; der Erdarbeiter bei grossen Strassen- und Quaubauten weniger Gefahren ausgesetzt als beim Bau einer Bahnlinie; ist der Bau einer Brücke, eines Hauses nicht ganz derselbe, ob dasselbe einer Bahngesellschaft oder andern Zwecken diene? Warum denn für die Einen strengere Haftbarkeit als für die Andern? Die sämmtlichen Arbeiter der Werkstätten der Bahn stehen ausser des Haftpflichtgesetzes; sie gehören weder zum Bau noch zum Betriebe, in dem Sinne, wie das Gesetz ihn nimmt, während sie doch wohl ebenso viel Verletzungen ausgesetzt sind, als gewisse Categorien der Bauarbeiter. Wollte man also das Gesetz über Schadenersatz auch auf den Bau der Eisenbahnen ausdehnen, dann müsste man nothwendig auch alle andern Arten von Bau mit einschliessen, wenn man nicht dem Grundsätze, dass alle Bürger vor dem Gesetze gleich sein sollen, geradezu entgegenhandeln will.

Diese Erwägungen bringen uns zu dem Resultate, dass das deutsche Gesetz viel consequenter ist als der schweiz. Entwurf. Wenn man sich keine weitem Competenzen zutraut, als über die vom Staate concedirten Transportanstalten, gut — so mache man ein Gesetz über erhöhte Haftpflicht für die speciell mit dem Betriebe der Eisenbahnen zusammenhängenden Gefährdungen und lasse den Bau draussen. Noch besser aber wird es sein, wenn der Bund seine ganze Machtfülle, die ihm nach der neuen Verfassung zukommt, ausnützt, und ein solches Gesetz nicht für die Eisenbahnen allein abfasst, sondern über alle Unternehmungen, deren Betrieb besondere Gefahren darbietet — ja nicht nur auf diese, sondern auf alle gewerblichen Unternehmungen, Fabriken, überhaupt ausdehnt; wie die deutschen Motive treffend sagen, ist die Einbeziehung auch der minder gefährlichen Fabriken eben wegen des Mangels an Unglücksfällen in denselben ohne Bedeutung für dieselben, während sie den grossen Vortheil bietet, dass damit die ziemlich schwierige Ausscheidung der einzelnen Fabriken nach bestimmten Gefährdungsmomenten umgangen ist.

\* \* \*

Schmalspurbahnen. II. (Fortsetzung.) *Voitures à voyageurs.*

L'ordonnance française du 15 Novembre 1846 fixe pour les dimensions de la place affectée à chaque voyageur les minima suivants: largeur 0<sup>m</sup>,45, profondeur 0<sup>m</sup>,65, hauteur 1<sup>m</sup>,45. Les Compagnies ont depuis considérablement augmenté ces dimensions afin de rendre leurs voitures de plus en plus confortables, surtout en vue des longs voyages, mais on conçoit que les chemins de fer d'intérêt local puissent s'en rapprocher de nouveau sans inconvénient.

Une dimension forcément limitée dans les voitures c'est leur largeur, car la stabilité diminue avec le porte à faux. Généralement la largeur extérieure à la ceinture des wagons de la voie large ne dépasse pas 2<sup>m</sup>,80, laquelle réduite proportionnellement à l'écartement des rails serait de 1<sup>m</sup>,96, pour la voie de 1<sup>m</sup>,00, mais qui, en tenant compte de la moindre vitesse des trains, peut être notablement augmentée ainsi que cela a été fait sur le chemin à 1<sup>m</sup>,00 d'écartement de Lagny où elle a été portée à 2<sup>m</sup>,31; d'ailleurs il ne faut pas perdre de vue que la largeur des voitures de la voie large est due bien plutôt à l'exiguité de l'entrevoie qu'à toute autre considération. Cependant, la largeur de 1<sup>m</sup>,96 permet déjà de placer quatre voyageurs par banquette, en donnant 0<sup>m</sup>,45 à chacun; avec des bancs longitudinaux comme dans les omnibus, la largeur des voitures peut être réduite à 1<sup>m</sup>,80 et même à 1<sup>m</sup>,70.

Quant à la largeur de la caisse, 4<sup>m</sup>,75 peuvent suffire pour installer trois compartiments rembourrés et 5<sup>m</sup>,35 pour en établir quatre non garnis. Avec le système des omnibus une longueur de 5<sup>m</sup>,10 permettrait de placer onze voyageurs sur chacune des deux banquettes, en réservant toujours une largeur de 0<sup>m</sup>,45 par personne.

Enfin, la hauteur intérieure moyenne que l'on fait généralement égale à 1<sup>m</sup>,75 dans le grand matériel, peut être réduite sans inconvénient à 1<sup>m</sup>,65, chiffre admis dans les voitures à deux étages de l'Est français et qui n'est pas même atteint sur la