

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 7

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

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 abgezogene 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.