

Schweizerisches Bundesblatt.

32. Jahrgang. IV. Nr. 53. 11. Dezember 1880.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Haft-
pflicht aus Fabrikbetrieb.

(Vom 26. November 1880.)

Tit.

Der Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 23. März 1877, betreffend
die Arbeit in den Fabriken, bestimmt :

„Ueber die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb wird ein Bundes-
gesetz das Erforderliche verfügen.

„In der Zwischenzeit gelten immerhin für den urtheilenden
Richter nachfolgende Grundsätze :

- „a. Der Fabrikant haftet für den entstandenen Schaden, wenn
ein Mandatar, Repräsentant, Leiter oder Aufseher der Fabrik
durch ein Verschulden in Ausübung der Dienstverrichtung
Verletzung oder Tod eines Angestellten oder Arbeiters her-
beiführt.
- „b. Der Fabrikant haftet gleichfalls, wenn, auch ohne ein solches
spezielles Verschulden, durch den Betrieb der Fabrik Körper-
verletzung oder Tod eines Arbeiters oder Angestellten herbei-
geführt wird, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch
höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten oder
Getödteten erfolgt ist. Fällt dem Verletzten oder Getödteten
eine Mitschuld zur Last, so wird dadurch die Ersazpflicht
des Fabrikanten angemessen reduziert.

- „c. Obige Ersazansprüche verjähren in zwei Jahren von dem Tage an, an welchem die Verletzung oder Tödtung stattgefunden hat.
- „d. Der Bundesrath wird überdies diejenigen Industrien bezeichnen, die erwiesenermaßen und ausschließlich bestimmte gefährliche Krankheiten erzeugen, auf welche die Haftpflicht auszu dehnen ist.

Im Uebrigen urtheilt, bis nach Erlaß des eingangs erwähnten Gesezes, der kompetente Richter über die Schadenersazfrage, unter Würdigung aller Verhältnisse, nach freiem Ermessen.“

Diese allgemeinen Grundsätze sind von den Gerichten verschiedentlich aufgefaßt und angewendet worden. Während einige Richter bei der Festsetzung des Schadenersazes sich zurückhaltend gezeigt haben, haben andere von dem Spielraum, den ihnen das Gesez einräumt, einen weitgehenden Gebrauch gemacht. Es folgte daraus eine große Ungleichheit in der Behandlung und eine sowohl für den Arbeiter als den Fabrikanten bemühende Unsicherheit. Zu einer einheitlichen, diese bedeutenden Uebelstände beseitigenden Praxis zu gelangen, ist in jedem Lande eine langsame und schwierige Arbeit, namentlich aber in der Schweiz, wo die Rechtsregeln und das Prozeßverfahren je nach den Kantonen verschieden sind. Deßhalb wird auch die Ausführung des ersten Alinea des oben zitierten Artikels 5, d. h. der möglichst baldige Erlaß eines Gesezes dringlichst verlangt, das dem Richter genauere Direktion geben und so eine größere Gleichheit in der Behandlung der Materie erzielen soll.

Im Allgemeinen ist der Grundsatz der Haftpflicht der Fabrikanten bei Unfällen, die durch den industriellen Betrieb verursacht worden sind, als dem Begriffe der Gerechtigkeit und einem Gefühle der Humanität entsprechend anerkannt. Dieser Grundsatz ist in die Geseze und in die Rechtspraxis mehrerer Staaten übergegangen, und man kann diese Thatsache als einen der glücklichsten Fortschritte der Jurisprudenz in der neueren Zeit betrachten.

Diese Anschauung hat namentlich in den letzten Jahren an Verbreitung gewonnen, und das englische Parlament hat ihr vor kurzer Zeit die Sanktion ertheilt, indem es im August dieses Jahres die Bill über die „employers liability“ erließ, welche an die Stelle des veralteten Prinzips des „common employment“, d. h. der Nichtverantwortlichkeit des Arbeitgebers gegenüber seinen Angeestellten trat.

Die schweizerischen Industriellen sind weit davon entfernt, den Grundsatz der Haftpflicht nicht anzuerkennen, verlangen jedoch, daß dieselbe genau bestimmt und inner gewisser Grenzen gehalten werde. Diejenigen unter ihnen, die nicht über bedeutende Geldmittel verfügen — und dies sind ohne Zweifel die meisten — können nicht ohne eine gewisse Aengstlichkeit an die fatalen Folgen denken, die gewisse Unfälle von etwelcher Bedeutung für ihre finanzielle Situation hätten, wenn der Richter bei der Festsetzung des Schadenersatzes zu weit gehen würde. Es ist allerdings selten, daß eine Geldsumme dem Beschädigten das zugestoßene Uebel je völlig kompensirt, und ein Gefühl des Mitleids kann gar leicht den Richter dahin führen, viel zuzusprechen. Wenn aber der Grundsatz des Schadenersatzes an und für sich auch gerecht ist, so darf derselbe doch nicht zu den äußersten Konsequenzen getrieben werden. Man darf eben nicht vergessen, daß das, was man die Fatalität nennt, bei den Unfällen immer eine wichtige Rolle spielt. Der Mensch hat ebensowenig die Macht, alle Uebel vor auszusehen, als diejenige, sie alle zu heilen, und das dem Arbeiter zugestoßene Unglück soll, nachdem der Fabrikant alle passenden Vorsichtsmaßnahmen, um demselben vorzubeugen, getroffen hat, billigerweise die Verantwortlichkeit des Arbeitgebers nur in beschränkter Weise engagiren. Andernfalls käme man raschen Wegs zur Unbilligkeit und ad absurdum. Der Fabrikant, in dessen Etablissement ein bedeutender Unfall stattgefunden und der mehrere Betroffene zu entschädigen hätte, könnte leicht in Konkurs gerathen, was für die Beschädigten und die übrigen Arbeiter nicht weniger nachtheilig sein würde als für ihn. Da das Unglück der Einen in der Regel auch das Unglück des Anderen ist, so würde eben die Folge der bis zum äußersten getriebenen Haftpflicht das Unglück Beider sein. Ein solches Resultat aber ist unzulässig.

Zwar hat man bezüglich des Betriebs von Eisenbahnen in der Schweiz und in Deutschland der Haftpflicht der Gesellschaften in Bezug auf die zu entrichtenden Entschädigungen keine Grenzen gesetzt. Da aber die Verhältnisse einer Eisenbahngesellschaft in so vielen Beziehungen von denjenigen eines Fabrikanten verschieden sind, so rechtfertigt es sich, letztere in Bezug auf die Haftpflicht auch anders zu behandeln. Insbesondere ist daran zu erinnern, daß die Fortschritte der technischen Wissenschaften es ermöglichen, die großen Unfälle beim Eisenbahnbetriebe viel leichter zu vermeiden als die in den Fabriken, wo so viele gefährliche Werkzeuge, explosible, entzündbare oder giftige Stoffe verwendet werden und wo der Arbeiter im Allgemeinen an den Verrichtungen einen größeren und direkteren persönlichen Antheil nimmt.

Diese Erwägungen haben den deutschen Reichstag bestimmt, in seinem Gesetze vom 7. Juni 1871 einen grundsätzlichen Unterschied zwischen den beiden Unternehmungsarten zu machen und für die Fabriken, Bergwerke und Steinbrüche nur eine auf diejenigen Fälle beschränkte Haftpflicht aufzustellen, in denen ein Verschulden des Vertreters oder Mandatars des Fabrikanten vorliegt (Art. 2), während für die Eisenbahn die Haftpflicht, ausgenommen einzig die Fälle von höherer Gewalt oder des Verschuldens des Verletzten (Art. 1), eine unbedingte ist. Das neuere englische Gesetz stellt diesen Unterschied nicht auf, aber es zieht dafür andere sehr enge Grenzen für die Haftpflicht (Art. 1 und 2) und gestattet nicht, daß in irgend einem Falle die Entschädigung den dreifachen Jahresverdienst des Verunglückten übersteige (Art. 3).

Der Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeit in den Fabriken geht also viel weiter als die beiden vorerwähnten Gesetze, indem er die Haftpflicht des Fabrikanten nur im Falle des Vorhandenseins höherer Gewalt oder Verschuldens des Verletzten oder Getödteten ausschließt und indem er für den Schadenersatz kein Maximum aufstellt. Man begreift, daß eine so ausgedehnte Haftpflicht unsere Fabrikanten in Schrecken versetzt und daß sie, um die Milderung derselben zu verlangen, auf das Beispiel Deutschlands und Englands verweisen. Dieses Beispiel an und für sich darf uns indessen nicht veranlassen, die Verantwortlichkeit der Fabrikanten einzuschränken. Bekanntlich lassen sich in den Kämpfen um partikuläre Interessen die Parlamente bisweilen von zu egoistischen Einflüssen leiten; jedes Land hat übrigens seine besonderen Verhältnisse, denen sich die Gesetzgebung mehr oder weniger anbequemen muß, und deßhalb dürfen wir die in ausländischen Gesetzen angenommenen Grundsätze erst dann selbst annehmen, nachdem wir sie des genauesten in Bezug auf ihre Vernünftigkeit und das natürliche Recht untersucht und geprüft haben.

Was man jedoch von vornherein festhalten muß, ist, daß in den beiden Ländern, von denen wir gesprochen haben, die Gesetze über die Haftpflicht, welche nach oft sehr lebhaften Diskussionen angenommen worden sind, seitens der Regierungen wenigstens das Ergebnis des Bestrebens sind, die berechtigten Interessen der Fabrikanten, die an dem alten Prinzip festhielten, mit denen der Arbeiter, deren Ansprüche oft sehr weit gingen, in Einklang zu bringen. Die Bestimmungen des deutschen Gesetzes, die Haftpflicht betreffend, sind gewissermaßen versuchsweise eingeführt worden, da die Anhaltspunkte fehlten, um die Tragweite derselben zu bemessen, während in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb man die in mehreren deutschen Staaten und besonders in Preußen gemachte Erfahrung hinter sich hatte, in welch' letzterem Staate

seit 1838 die Grundsätze einer sehr ausgedehnten Haftpflicht angewendet wurden. Das englische, für die Eisenbahnen weniger strenge, aber für die Fabriken strengere Gesetz als das deutsche hat sich in dieser letzteren Beziehung auf einen Boden gestellt, der die Mitte hält zwischen dem Art. 2 des deutschen Gesetzes und der französischen Praxis in ihren strengsten Urtheilen. In der That ist zu bemerken, daß Frankreich kein spezielles Gesetz über die Haftpflicht besitzt, sondern daß daselbst die Bestimmungen des gemeinen Rechts Anwendung finden. Der Code civil enthält in den Art. 1382, 1383 und 1384 folgende Vorschriften:

„Art. 1382. Jede Handlung irgend welcher Art eines Menschen, durch die einem anderen ein Schaden zugefügt wird, verpflichtet denjenigen, durch dessen Verschulden der Schaden entstanden ist, diesen zu ersetzen.

„Art. 1383. Jedermann ist für den Schaden verantwortlich, den er durch sein Thun, oder auch nur durch seine Fahrlässigkeit oder seine Unvorsichtigkeit verursacht hat.

„Art. 1384. Man ist nicht nur für den Schaden verantwortlich, den man durch seine eigene Handlung verursacht, sondern auch für denjenigen, der durch die Handlung von Personen entsteht, für die man einzustehen, oder durch Sachen, die man unter seiner Obhut hat, etc.“

Während langer Zeit haben die französischen Gerichte diese Rechtssätze im Sinne des „common employment“ angewendet; aber schon vor etwa vierzig Jahren hat der Kassationshof den Satz aufgestellt, daß der Arbeitgeber nicht nur Dritten, sondern auch seinen Angestellten gegenüber für die Unfälle verantwortlich sei, die bei der Ausführung einer von ihm angeordneten Handlung sich ereignen.

Der schweizerische Gesetzgeber hat sonach den Vortheil, die in diesen drei großen industriellen Staaten gemachten Erfahrungen zu Rathe ziehen zu können, seine Aufgabe bleibt jedoch nichtsdestoweniger eine schwierige.

In erster Linie hat man sich zu fragen, ob es nicht genüge, in der Schweiz, wie es in Frankreich geschieht, das gemeine Recht auf die Unfälle in den Fabriken anzuwenden, oder ob nicht wenigstens das Inkrafttreten des Obligationenrechts abzuwarten sei, ehe man diejenigen Punkte genauer bestimme, in Betreff welcher ein Spezialgesetz von den allgemeinen Regeln desselben abzuweichen habe.

Diese beiden Fragen müssen wir aus folgenden Gründen verneinend beantworten.

Das gemeine Recht, selbst wenn es für die ganze Schweiz einheitlich gemacht würde, kann nicht vollständig ein Spezialgesetz ersetzen. Sobald man geglaubt hat, die Arbeit in den Fabriken einem besonderen Regime unterwerfen zu sollen, mußten auch Verpflichtungen eigener Art entstehen. Es sind Handlungen einer bestimmten Gattung in Erwägung zu ziehen und gesetzliche Präsumptionen *sui generis* aufzustellen. Daraus ergibt sich die Nothwendigkeit eines Spezialgesetzes, welche schon anläßlich der Diskussion über das Gesetz betreffend die Arbeit in den Fabriken anerkannt worden ist.

Es wäre allerdings wünschenswerther, bevor auf die Materie eingetreten würde, ein einheitliches Recht zu besitzen, und besonders ein Recht, über das schon Erfahrungen vorliegen. Man hätte dadurch den großen Vortheil, dieselben Begriffe mit denselben Worten ausdrücken zu können, oder da, wo es nöthig erscheint, verschiedene Ausdrücke zu gebrauchen, genau diese Verschiedenheit motiviren zu können. Aber dieser Vortheil tritt in den Hintergrund gegenüber den Rücksichten der Dringlichkeit. Das Gesetz über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb wird inständigst verlangt und das Bedürfniß eines solchen wird lebhaft anerkannt. Andererseits kann der Zeitpunkt, in welchem das Obligationenrecht in Kraft treten wird, in diesem Augenblick nicht mit voller Sicherheit bestimmt werden. Uebrigens könnte es sehr verhängnißvoll werden, unsere Fabrikindustrie in der gegenwärtigen Situation zu belassen. Uebrigens ist es leicht, den Text des Spezialgesetzes mit demjenigen des Entwurfes zum Obligationenrecht, wie solcher von einem der Rätthe und der Kommission des anderen Rathes schon festgestellt worden, in Einklang zu bringen, so daß keine anderen wesentlichen Verschiedenheiten darin sich finden würden, als diejenigen, welche man absichtlich gewollt hat.

Eine weitere Frage, die aufgeworfen werden muß und bereits von mehreren Seiten, unter andern auch von den Regierungen der Kantone Bern und Basellandschaft, aufgeworfen worden ist (siehe deren Schreiben vom 25. August, resp. 22. September, betreffend die Revision des Fabrikgesetzes), ist die, ob ein zu erlassendes Haftpflichtgesetz nicht die verschiedenen gefährlichen und gesundheitschädlichen Industrien oder sogar sämmtliche Gewerbe überhaupt umfassen sollte. Die Kompetenz des Bundes wäre nicht zu bestreiten, sie ist in Art. 64 der Bundesverfassung, wo von dem Obligationenrecht die Rede ist, enthalten. Ohne Zweifel würde eine solche Ausdehnung viele Vortheile haben; sie würde dem Vorwurf der Inkonsequenz und der Ungerechtigkeit, den man einem Ausnahmsgesetze, wie das Fabrikgesetz, immer machen wird, die Spitze abbrechen. Man muß zugeben, daß der natürliche juristische Sinn

sich an der Thatsache stößt, daß Arbeiter, welche sehr großen Gefahren ausgesetzt sind, wie z. B. die im Bauhandwerk und in der Ausbeutung von Bergwerken und Steinbrüchen beschäftigten, nicht unter den speziellen Schutz des Gesetzes gestellt werden, während andere zu weniger gefährlichen Verrichtungen verwendete Arbeiter einen solchen Schutz genießen, weil ihre Beschäftigung zufällig in einer Fabrik stattfindet.

Nichtsdestoweniger ist, für den Augenblick wenigstens, nicht daran zu denken, ein Haftpflichtgesetz zu erlassen, das auf alle Gewerbe anwendbar wäre. Die Untersuchung der Verhältnisse der Fabrikindustrie ist, obwohl man sich seit Jahren damit befaßt, kaum ausreichend, um die spezielle Haftpflicht zu bestimmen; die Verhältnisse der übrigen Industrien sind noch gar nicht untersucht worden, da sich die Gelegenheit dazu nicht geboten hat. Für jede dieser letztern den Umfang der Haftpflicht zu bestimmen, wäre in kurzer Zeit nicht möglich. Einige allgemeine, auf alle Verhältnisse anzuwendende Formeln würden weder die Interessen der Fabrikanten noch die der Fabrikarbeiter befriedigen; es bleibt somit keine weitere Alternative, wenn man auf eine sichere und rasche Weise vorgehen will, als die, die Haftpflicht für die Fabrikindustrie, weil am besten bekannt, zu regeln, unter dem Vorbehalt, ein Gleiches für die übrigen Industrien zu thun, sobald die Bedürfnisse und die Verhältnisse derselben zur Genüge untersucht worden sind.

Von diesen allgemeinen Erwägungen ausgehend hat unser Handels- und Landwirthschaftsdepartement die Ausarbeitung eines ersten Entwurfes zu einem Gesetze über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb an die Hand genommen. Dieser erste Entwurf ist sodann von den Fabrikinspektoren und in zweiter Linie von einer vorberathenden, aus den Herren Bundesrichter Roguin in Lausanne, Nationalrath Künzli in Ryken, Nationalrath Moser-Näf in Niederuzwyl, Nationalrath Dr. Sulzer in Winterthur, Ständerath Rieter in Winterthur, Dr. Guillaume in Neuenburg und Fabrikinspektor Klein in Basel bestehenden Kommission in drei Sitzungen geprüft worden. Das Resultat dieser sorgfältigen Prüfung haben wir unter Anbringung einer Anzahl Abänderungen, welche in diesem Berichte angegeben sind, als Geszentwurf angenommen.

A. Die erste Frage, die das Gesetz zu beantworten hat, ist die: auf wem lastet die Haftpflicht? Das Gesetz vom 23. März 1877 gebraucht im deutschen Text das Wort „Fabrikbesizer“, das im Französischen bald mit „propriétaire de fabrique“ (Art. 3, 4 und 5), bald mit „fabricant“ (Art. 6 u. ff.) übersezt worden ist. Dieser zwiefache Ausdruck ist fatal, denn er gibt der Vermuthung Raum, man habe verschiedene Personen im Auge gehabt, was nicht der Fall ist. Der deutsche Ausdruck „Fabrikbesizer“ ist von den Re-

daktoren des Gesezes als gleichbedeutend mit den Worten „wer eine Fabrik betreibt“ („celui qui exploite une fabrique“), möge der eine Fabrik betreibende nun Besizer derselben sein oder nicht, betrachtet worden. Der Begriff „Besiz“ („possession“) ist in der That verschieden von dem Begriff „Eigenthum“ („propriété“), aber die französische Uebersetzung trägt dieser Verschiedenheit in den Artikeln 3 bis 6 keine Rechnung, während sie in den folgenden Artikeln das Wort „fabricant“ gebraucht, das dem deutschen Ausdruck besser entspricht. Der Richter kann durch diese verschiedenen oder der wünschbaren Genauigkeit entbehrenden Ausdrücke kaum in Irrthum gerathen, denn der einfache Menschenverstand wird ihm sagen, daß das Gesez Denjenigen meint, dessen Beruf es ist, eine Fabrik zu betreiben, Denjenigen, auf dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb stattfindet, und nicht Denjenigen, der etwa nur Besizer der Fabrik ist, ohne in Wirklichkeit und auf seine Rechnung dieselbe zu betreiben. Da jedoch ein Gesez so viel als möglich Zweideutigkeit in den Ausdrücken vermeiden soll, glauben wir, daß es angezeigt sei, den Art. 1 folgenderweise zu fassen: „Wer eine Fabrik betreibt, haftet etc.“

Es mag überflüssig erscheinen, zu bemerken, daß unter diesen Ausdrücken nicht nur die physischen, sondern auch die juristischen Personen begriffen sind.

Dagegen muß hervorgehoben werden, daß das Gesez nicht nur auf die in die amtliche Liste eingetragenen Fabrikanten, sondern auch auf Diejenigen Anwendung findet, welche in derselben figuriren sollten. Die Aufsicht der Behörde kann nicht so strenge und umfassend sein, daß bei der Aufstellung der Fabriklisten keine Auslassung vorkommen kann. Vielmehr ist anzunehmen, daß, sei es in Ermanglung von Mittheilungen, sei es dadurch, daß die Behörde von Seiten einiger Fabrikanten selbst nur unrichtige Mittheilungen erhält, letztere immer nur mehr oder weniger unvollkommene Listen besitzt. Es kann aus dem Umstande, daß ein Etablissement aus Irrthum oder Unkenntniß der wirklichen Verhältnisse nicht in die Listen eingetragen worden ist, für den betreffenden Fabrikanten nicht die Befreiung von der Haftpflicht abgeleitet werden. Es findet hier vielmehr das zweite Alinea des ersten Artikels des Bundesgesezes vom 23. März 1877 Anwendung. Dieses Alinea lautet folgendermaßen: „Wenn Zweifel waltet, ob eine industrielle Anstalt als Fabrik zu betrachten sei, so steht darüber, nach Einholung eines Berichtes der Kantonsregierung, der endgültige Entscheid dem Bundesrathe zu.“

Der Art. 13 vorliegenden Gesezes hat den Zweck, keine Unbestimmtheit in dieser Hinsicht aufkommen zu lassen.

B. Wer hat das Recht, die Wohlthat des Gesetzes für sich in Anspruch zu nehmen? Offenbar diejenigen Personen, die der Art. 34, Alinea 1, der Bundesverfassung und das in Gemäßheit desselben erlassene Gesetz vom 23. März 1877 hat beschützen wollen: die Fabrikarbeiter. Dieser allgemeine Ausdruck aber läßt verschiedene Auffassungen, die einen im erweiternden, die andern im beschränkenden Sinne, zu. Wir wollen dieselben näher untersuchen.

Man hat sich gefragt, ob nicht jeder Schwierigkeit in der Interpretation am einfachsten dadurch vorgebeugt werden könnte, daß man im Gesetz bestimme, als Fabrikarbeiter sollen diejenigen Personen betrachtet werden, die in dem in Art. 6 des Gesetzes über die Arbeit in den Fabriken vorgeschriebenen Nominativetät figuriren oder figuriren sollten. So einfach diese Lösung scheint, ist sie dennoch nicht praktisch. Sie geht einer Schwierigkeit aus dem Wege, um auf eine andere zu stoßen. Allerdings haben nach dem erwähnten Art. 6 die Fabrikbesizer „über die in ihren Anstalten beschäftigten Arbeiter ein Verzeichniß nach einem vom Bundesrath aufzustellenden Formular zu führen“, aber bis heute besteht dieses Formular in einem allgemeinen Schema ohne Vorschriften bezüglich der Kategorien von Personen, die auf der Liste zu figuriren haben. Der Umstand, daß ein Fabrikant seine Liste nicht auf dem Laufenden hält oder nur in unvollständiger Weise führt, kann gegenwärtig die Rechte des Arbeiters, der auf derselben figuriren sollte, nicht abschwächen. Wenn dagegen der Bundesrath Vorschriften darüber erließe, welches die Personen sind, welche eingeschrieben werden müssen, und diese Einschreibung erforderlich wäre, damit der Arbeiter die Wohlthat des Haftpflichtgesetzes für sich in Anspruch nehmen kann, so wäre es bei der Mannigfaltigkeit unserer Industrien leicht möglich, daß in der Aufzählung des Fabrikarbeiterpersonals Lücken gemacht werden, und es müßten hieraus Ungerechtigkeiten entstehen. Das Beste ist also, hierüber nichts Bestimmtes festzusetzen, sondern es dem Richter zu überlassen, in zweifelhaften Fällen die Verhältnisse, in denen sich die Person in Bezug auf die Fabrikarbeit befindet, zu würdigen.

Indessen mag es von Nutzen sein, hier im Allgemeinen die Bedeutung anzugeben, die wir mit dem Ausdruck „Fabrikarbeiter“ verbinden. Nach unserm Dafürhalten findet dieser Ausdruck auf alle diejenigen Anwendung, welche in der Fabrik, d. h. bei dem industriellen Betriebe, dafür da sind, die Befehle des Fabrikanten selbst oder des Fabrikdirektors, eines Ingenieurs oder Chemikers u. s. w. entgegenzunehmen oder auszuführen; auf die Stellung, den Titel oder den Lohn kommt es dabei nicht an. Wir verstehen also darunter,

außer den eigentlichen Fabrikarbeitern, auch die Aufseher, die Contre-Maitres sowohl als die Mechaniker, Heizer etc., und wir sind der Ansicht, daß dies ohne Zweifel die Kategorien von Personen sind, welche das Gesez vom 23. März 1877 im Auge gehabt hat da, wo es die Worte „Angestellten oder Arbeiters“ gebraucht (Art. 5, litt. a und b).

Das deutsche Gesez vom Jahr 1871 geht weiter als das unsere, denn nach Art. 2 desselben ist der Fabrikant nicht nur gegenüber den Angestellten und Arbeitern, sondern in allen Fällen haftbar, wo der Betrieb den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen überhaupt herbeigeführt hat. Da der Art. 34 der Bundesverfassung, auf den unser Gesez basirt ist, nur von dem Schuze der Fabrikarbeiter spricht, so haben wir uns auch einzig mit diesen zu befassen. Die Verantwortlichkeit des Fabrikanten gegenüber dritten Personen muß nach dem gemeinen Recht behandelt werden.

In einer Fabrik gibt es aber außer dem mit den Handarbeiten, mit der Ueberwachung der Maschinen etc. beschäftigten Personal noch Angestellte und Arbeiter anderer Art, in Betreff welcher die Frage aufgeworfen werden kann, ob sie ebenfalls an der Wohlthat des Gesezes Antheil haben. Soll ein Fabrikdirektor, ein Ingenieur oder ein Chemiker, der im Solde des Fabrikanten steht, durch das Spezialgesez oder nur durch das gemeine Recht geschützt werden? Es läßt sich hierüber streiten; man kann geltend machen, daß diese Personen Befehle zu geben, nicht aber auszuführen haben, und daß die Besoldung, die sie beziehen, hoch genug sei, um es ihnen zu ermöglichen, sich gegen die Unfälle zu versichern. Wir sprechen uns indessen für die erstere Alternative aus und zwar deßhalb, weil

- 1) es sich um Angestellte handelt, die durch ihre Verrichtungen oft denselben und bisweilen noch größern Gefahren ausgesetzt sind, als die Arbeiter,
- 2) es schwierig wäre, in der Rangordnung des Personals einer Fabrik die Grenze festzusetzen, jenseits welcher die spezielle Haftbarkeit des Fabrikanten aufhören soll

Es kommt häufig vor, daß sich im Fabrikgebäude die Bureaux für das Geschäfts- und Rechnungswesen befinden. Findet nun das Gesez auch auf die Angestellten dieser Bureaux Anwendung? Diese Frage ist zu bejahen in allen Fällen, wo der Unfall die unvermeidliche Folge der speziellen Gefahren des Betriebs ist, so in dem Fall, wo einer jener Angestellten in Ausführung seiner Obliegenheiten in die Nähe einer gefährlichen Maschine kommen muß; ferner, wenn er in seinem Bureau oder an einem andern Orte, wo er etwas zu thun hatte, z. B. von der Explosion eines Dampfkessels betroffen würde.

Es sind auch noch andere Kategorien von Arbeitern zu erwähnen, und zwar solche, denen Verrichtungen gemischter Natur, d. h. in der Fabrik und außerhalb derselben, obliegen. Wenn der Unfall die unmittelbare Folge des Betriebs ist, so müssen sie wie „Arbeiter“ behandelt werden.

Wir könnten noch mehr Beispiele anführen, glauben jedoch, genugsam die Bedeutung auseinandergesetzt zu haben, die wir den Worten „Angestellte oder Arbeiter“ geben.

C. Wir gehen über zur Untersuchung der Verhältnisse des Ortes und der Causalität, welche vorliegen müssen, wenn die Haftpflicht des Fabrikanten engagirt sein soll.

1) Der Unfall muß in der Fabrik stattgefunden haben.

Der Art. 1 des Gesetzes vom 23. März 1877 bezeichnet als Fabrik „jede industrielle Anstalt, in welcher gleichzeitig und regelmäßig eine Mehrzahl von Arbeitern außerhalb ihrer Wohnungen in geschlossenen Räumen beschäftigt wird.“ Diese Definition schließt gewisse Arbeiten aus, die, obwohl in direktem Zusammenhange mit dem Fabrikbetrieb stehend, doch nicht in der Anstalt selbst verrichtet werden; so die Aufrichtungsarbeiten (Montirung) im Freien. Es könnte dies inkonsequent erscheinen, da viele dieser Arbeiten gefährlicher sind, als die in der Fabrik verrichteten; z. B. setzt die Aufrichtung einer Eisenbrücke die Arbeiter größerer Gefahr aus, als die Fabrikation der Brücke selbst. Aber die Größe der Gefahr ist nicht das bei der Haftpflicht Anwendung findende Kriterium, denn sonst müßte die Wohlthat des Gesetzes auf alle diejenigen Arbeiter ausgedehnt werden, die sich in denselben Verhältnissen wie die bei Aufrichtungsarbeiten beschäftigten Fabrikarbeiter befinden. Ist die Fondirung der Pfeiler einer eisernen Brücke oder der Widerlager nicht ebenso gefährlich als die Legung der Brücke? Warum sollen bei einer Arbeit, die ein Ganzes bildet, die Mauerarbeiter von der Wohlthat des Schadenersatzes ausgeschlossen werden, während die Arbeiter in den Werkstätten diese Wohlthat genießen? Wir wollen nicht bestreiten, daß ein allgemeines Gesetz über die Haftpflicht der Arbeitgeber, ähnlich der „employers liability bill“, von Gutem wäre. Aber ein solches Gesetz haben wir Ihnen nicht vorzulegen. Die Bundesverfassung hat einen speziellen Schutz den Fabrikarbeitern angedeihen lassen; der Sinn des Wortes „Fabrik“ ist im Gesetze vom 23. März 1877 definnirt und an diese Definition hat sich das Haftpflichtgesetz zu halten.

Was den im Gesetze vom 23. März 1877 gebrauchten Ausdruck „geschlossene Räume“ anbelangt, so darf derselbe nicht in einem zu engen Sinne aufgefaßt werden; man muß vielmehr zugeben, daß dieser Ausdruck das ganze industrielle Etablissement, Häuser, Höfe und Nebengebäulichkeiten, kurz alle Räumlichkeiten umfaßt, in denen der Betrieb der Fabrik stattfindet.

2) Der Unfall muß die Folge des Betriebs der Fabrik sein.

Dieses Wort „Betrieb“ läßt eine ausgedehnte und eine mehr einschränkende Interpretation zu.

Im ersteren Falle umfaßt der Betrieb der Fabrik sämtliche Arbeiten irgend welcher Art, die industriellen, geschäftlichen und mit der Hand verrichteten, die haupt- und nebensächlichen Arbeiten, die in den Gebäulichkeiten der Fabrik und deren Dependenzen ausgeführt werden und zusammen, wenn auch einzeln in einer mehr oder weniger direkten Weise, das Fabrikationsunternehmen ausmachen.

Im andern Falle umfaßt der Betrieb der Fabrik nur diejenigen speziellen gewerblichen Arbeiten, die in den Räumlichkeiten der Fabrik von den Angestellten und Arbeitern ausgeführt werden und die nach Art. 1 des Gesetzes vom 23. März 1877 einzig eine den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gewerblichen Anstalt ausmachen.

Die voraufgegangenen Erwägungen zeigen zur Genüge, daß wir nur die letztere Interpretation des Wortes „Betrieb“ als zulässig erachten. Es mag indessen gut sein, die Gründe hierfür noch weiter zu entwickeln, so daß kein Zweifel über die Absicht des Gesetzes (*ratio legis*) entstehen kann.

Eine Materie, welche die größte Aehnlichkeit mit der uns vorliegenden hat, ist die Haftpflicht aus Eisenbahnbetrieb. Deutschland und England haben die Haftpflicht der Eisenbahnen und die der Fabrikanten in einem Gesetze vereinigt. Wir in der Schweiz haben seit dem 1. Juli 1875 ein Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen, dessen wesentliche Bestimmungen dem deutschen Gesetze vom Jahr 1871 entnommen sind und das in seinem Art. 2, wie das deutsche Gesetz, die Worte „beim Betriebe“ gebraucht. Hierbei ist die Untersuchung der Frage, wie in der Praxis dieser Ausdruck in Bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahnen interpretirt worden ist, von Wichtigkeit.

In dieser Beziehung mag es interessant sein, in den Specialwerken der juristischen Literatur und in den Zusammenstellungen

der Entscheidungen der deutschen Gerichte nachzulesen, zu welchen Kontroversen und Interpretationsschwierigkeiten in der Praxis die Bestimmung der Grenzen jenes Betriebs und der Fälle Veranlassung gegeben hat, in denen das Spezialgesetz, das so tiefgehende Abweichungen vom gemeinen Rechte enthält, zu Gunsten von Getödteten, Verwundeten und deren Rechtsnachfolgern anwendbar ist.

Das deutsche Gesetz vom Jahr 1871 folgte selbst, wie wir bereits erwähnt haben, einem preußischen Gesetze vom Jahre 1838, das die Worte „bei dem Betriebe“ nicht gebraucht, sondern (Art. 25) „bei der Beförderung auf der Bahn“, und anlässlich der Diskussion im Reichstag versuchten die Vertreter der Regierung und hervorragende Abgeordnete, die Bedeutung der Worte „bei dem Betriebe“ zu präzisiren; aber man kann nicht behaupten, daß ihre Bemühungen von etwelchem Erfolge begleitet gewesen wären.

Die Rechtsprechung hat sonach die Aufgabe erhalten, den Umfang jenes Ausdrucks in seiner Anwendung auf die Eisenbahnen zu bestimmen; sie hat es gethan *in casu* und unter den verschiedenen und mannigfaltigen Umständen, die ihr unterbreitet worden sind, und ihre Urtheile haben folgenden, vom Reichsgericht zu Leipzig anerkannten und seit mehreren Jahren unverändert gebliebenen Satz aufgestellt:

Die Worte „bei dem Betrieb“ umfassen nicht nur die Beförderung der Reisenden und Güter und den Fahrdienst, jene Hauptoperationen, welche die vorbereitende, durchführende und abschließende Ausführung des Eisenbahngewerbes als Vermittler des Verkehrs auf Schienen ausmachen, sondern auch alle Handlungen, welche in unmittelbarem Zusammenhange mit den gefährlichen, dieser Industrie eigenthümlichen Aktionsmitteln stehen. Es fallen somit unter die Herrschaft der Ausnahmsbestimmungen des Gesetzes zu Gunsten der Getödteten und Verletzten nur die Unfälle, welche in einem direkten Causalzusammenhang mit den speziellen Verrichtungen und den ausnahmsweisen Gefahren stehen, die aus der Beförderung auf einem Schienenwege mittelst der Lokomotive erfolgen.

Die Rechtsprechung hat demgemäß erkannt, die Wohlthat des Ausnahmegesetzes sei auf folgende Fälle nicht anzuwenden, dieselben seien somit unter der Herrschaft der allgemeinen Rechtsregeln zu belassen:

- a. Die Körperbeschädigungen, welche bei der Be- oder Entladung eines am Ziel angekommenen und auf einem Aufsteigeleise oder bei einer Güterrampe stationirenden Waggons erfolgt sind.

- b. die Körperverletzungen, die auf einem Perron, in einem Wartesaal oder selbst in einem Waggon durch das Herabfallen eines Ziegels, einer Zinkplatte, das Umfallen eines Laternenpfahls, eines Gepäckstückes, die gewaltsame Handlung eines anderen Reisenden oder Angestellten erfolgt sind; die Körperverletzungen, die in Folge eines Krahnbruches, durch Herausfallen eines Steines aus einem Viadukt, bei der Wiedererhebung eines entgleisten Waggons auf die Schienen, in Folge Herabfallens von der Treppe eines stillstehenden Wagens u. s. w. u. s. w. entstanden sind;
- c. die Körperverletzungen, die bei der Unterhaltung der Bahn, bei der Legung und Erneuerung der Schienen und Schwellen und anderen Materials, bei der Legung und Leitung der Eisenbahntelegraphen, bei der Expedition und Entgegennahme der Güter und der Abgabe von Billeten entstanden sind; die Körperverletzungen, die bei einem Uebergang auf gleicher Höhe durch schlechte Stellung der Fangschienen, beim Umfallen eines Wagens oder sonstwie erfolgt sind, wenn der Unfall nicht durch das Vorbeifahren eines Zuges, einer Lokomotive oder durch eine andere Betriebshandlung verursacht ist;
- d. die Körperverletzungen, die bei den Konstruktions- und Reparationsarbeiten, in den Werkstätten, die Nebengebäude der Eisenbahn bilden, bei den Arbeiten zur Reparation einer Wasserstation für Lokomotiven etc. entstanden sind.

Zur Motivirung dieser Entscheidungen führen die Urtheile an, daß die Unfälle während der Konstruktion und in den Reparations- und Maschinenwerkstätten unter die in Art. 2 des Gesetzes (Haftpflicht des Eigenthümers in Fällen des Verschuldens seiner Angestellten und Arbeiter) vorgesehene Kategorie gehören, da die ausnahmsweise Haftpflicht von Art. 1 nur dann Anwendung finde, wo spezielle, der Natur des Eisenbahnbetriebs innewohnende Gefahren vorhanden sind.

Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 hat sich auf denselben Standpunkt gestellt, wie der deutsche Gesetzgeber; es geht dies am deutlichsten hervor aus dem Bericht der nationalrätlichen Kommission (Bundesbl. 1874, III, 277). Die Tendenz dieser Kommission wird klar ersichtlich bei Art. 1, wo sie ihre Ansicht dahin ausspricht, daß beim Bau die konzessionirte Gesellschaft für je irgend welche Verschuldung haftbar ist und daß sie eine solche Verschuldung durch ihre Repräsentanten, Angestellten, Arbeits-

unternehmer, sogar durch die Arbeiter selbst gegenüber anderen Arbeitern begehen kann, denen sie eine Entschädigung zu bezahlen haben wird, wenn das Verschulden vom Richter als bewiesen anerkannt worden ist.

In Betreff des beim Betriebe verursachten Schadens hat jenes Gesez einfach den Text des deutschen Gesezes beibehalten (einige unbedeutende Modifikationen ausgenommen), und der Bericht der Kommission sagt (Seite 280): „Das Motiv liegt in der eigenthümlichen Natur dieses Eisenbahn- und Dampfschiffbetriebs. In der Dampfkraft ist von den Unternehmungen dieser Art ein Arbeiter eingestellt worden, der einer ganz ausnahmsweisen Behandlung bedarf. Der Passagier, der sich einer solchen Transportanstalt übergibt, wird sozusagen willen- und machtlos, weiter für sich selbst zu sorgen. Er wird im geschlossenen Wagen mit einer ganz außerordentlichen Kraft vorwärts geschleudert etc.“

In der That hat denn auch das Bundesgericht denselben Unterschied gemacht wie die deutschen Gerichte zwischen dem Betriebe im engeren Sinne, der einzig die Anwendung des Art. 2 des Bundesgesezes und der in diesem Artikel vorgesehenen Präsumpcion der Haftbarkeit zuläßt, und den übrigen Diensthandlungen des Unternehmens, die unter den Begriff „Betrieb“ im allgemeinen Sinne fallen, aber mit Rücksicht darauf, daß sie allen Handels-Gewerben- und Unternehmungen gemeinsam sind, in Bezug auf die Haftpflicht dem gemeinen Recht unterworfen sind.

Wir besitzen noch nicht sehr viele bundesgerichtliche Urtheile über diese Materie, aber eines derselben ist bezeichnend, nämlich das vom 27. April 1878 in Sachen Chaubert contra S. O. Es geht daraps hervor, daß eine Verletzung, welche den Verlust eines Auges im Gefolge hatte und sich durch Zufall während einer Arbeit zur Unterhaltung oder Reparation des Geleises außerhalb des eigentlichen Betriebes ereignete, der Haftpflicht im Art. 2 des Bundesgesezes nicht unterworfen ist und daß, wenn die Gesellschaft haftbar sein soll, der Beweis eines Verschuldens seitens derer vorliegen muß, für die sie zu haften hat (Art. 3); (siehe auch Urtheile vom 23. November 1878).

Art. 2 des deutschen Gesezes, das sich auf Bergwerke, Steinbrüche und Fabriken bezieht, sagt: „Wer eine Fabrik betreibt.“ Die Bedeutung dieses Wortes „betreibt“ scheint nicht zu denselben Schwierigkeiten der Interpretation Veranlassung gegeben zu haben, wie der auf die Eisenbahnen angewendete Ausdruck „bei dem Betriebe“, wenigstens erwähnt der von Dr. Eger herausgegebene und

die deutsche Rechtsprechung enthaltende Kommentar (Breslau 1876) kein Urtheil, das auf die Interpretation dieses Wortes Bezug hätte. Dafür faßt er (auf Seite 176 und 177) die allgemein geltende Auffassung in folgenden Sätzen zusammen:

Unter „Betrieb“ sind nur diejenigen Funktionen des Fabrikbetriebes zu verstehen, welche demselben die ihm eigenthümliche Gefährlichkeit verleihen; unter „Verletzungen, beziehungsweise Dienstverrichtungen“ nur solche, welche mit derartigen Funktionen in causalem Zusammenhang stehen.

Es folgt daraus:

I. „Verletzungen bei solchen Funktionen, welche auch alle anderen gewerblichen Anlagen bei ihrem Betriebe in gleicher Weise und mit demselben Grade von Gefährlichkeit erfordern oder ermöglichen, fallen nicht unter § 2 des Reichsgesetzes.

II. „Nur Verletzungen bei solchen Funktionen des Betriebes, welche demselben im Vergleich mit dem Betriebe aller anderen gewerblichen Anstalten die ihm eigenthümliche Gefährlichkeit verleihen und somit bei letzteren nicht in gleicher Weise vorkommen können, fallen unter § 2 des Reichsgesetzes.

III. „Verletzungen bei solchen Betriebsarten, welche für die eigentliche Aufgabe des Fabrikbetriebes nicht unbedingt nothwendig und daher nicht wesentlich sind (z. B. der Transport des Rohmaterials), sondern nur als Nebengewerbe, wenn auch regelmäßig, aus Zweckmäßigkeitsgründen dem Gewerbe hinzutreten, fallen nicht unter § 2 des Reichsgesetzes.“

Obwohl der Inhalt dieser Sätze in mancher Beziehung zu wünschen übrig läßt, so zeigen sie doch die Tendenz des Art. 2 des deutschen Gesetzes. Aber man darf nicht aus dem Auge verlieren, daß dieses Gesetz nicht so einschränkend ist als das schweizerische Gesetz vom 23. März 1877, soweit es sich um die Person des von einem Unfall Betroffenen handelt. Dieses letztere Gesetz beschränkt nämlich in Art. 5 die Haftpflicht auf die Person des Angestellten oder Arbeiters, während das deutsche Gesetz von einem Menschen im Allgemeinen spricht. Unser Gesetz macht es dadurch leichter, die Worte „bei dem Betriebe“ zu erklären, daß man sie mit der Person des Verletzten oder Getödteten, die ein Angestellter oder Arbeiter sein muß, in Beziehung bringt. Es muß ferner der Unfall in einer Fabrik vorgekommen sein, was das deutsche Gesetz nicht vorschreibt. Mit Hilfe dieser verschiedenen Merkmale wird der Richter ohne Schwierigkeit die zweifelhaften Fälle erledigen können.

Einige Beispiele mögen hier wohl am Plaze sein. Eine Fabrik hat eine Anzahl Lastträger, die ausschließlich damit beschäftigt sind, vom Bahnhofe die Rohstoffe wegzuführen, sie in der Fabrik abzuladen, die fabrizirten Produkte aufzuladen, nach der Bahn zu bringen und in die Waggons zu schaffen. Wenn bei diesen Beschäftigungen sich ein Unfall ereignet, so muß die Haftbarkeit des Fabrikanten nach dem allgemeinen Recht geregelt werden und nicht nach dem Spezialrecht, selbst wenn der Unfall in der Fabrik stattgefunden hat, da diese Lastträger nicht zu den eigentlichen Fabrikarbeitern gehören, sondern Dienste verrichten, die sie auch bei einem von einer Fabrik unabhängigen Speditionsgeschäfte verrichten müßten. Wenn jedoch die Thätigkeit des Auf- und Abladens in der Fabrik sie einer der Natur des Betriebes innewohnenden Gefahr aussetzt, so sind sie als Fabrikarbeiter zu betrachten und demgemäß in den Fällen, wo ein Unfall aus dieser besondern Gefahr entstanden ist, zu behandeln. Das Haftpflichtgesetz findet dagegen keine Anwendung, wenn einer der Arbeiter z. B. von einem Pferde getroffen wird im Innern einer Fabrik oder außerhalb derselben, denn in diesem Falle ist es nicht der industrielle Betrieb, der den Unfall verursacht hat. Zu Gunsten von gewöhnlichen, der Fabrik nicht beigegebenen Camionnageangestellten könnte das Spezialgesetz niemals angerufen werden, sondern nur das allgemeine Recht.

Ueberhaupt halten wir dafür, daß Personen, welche im Lohne eines Fabrikanten solche Dienste verrichten, die sie mit dem Fabrikbetriebe in, wenn auch nur vorübergehende, Berührung bringen, wenn ihnen ein Unfall in der Fabrik oder in Folge des Fabrikbetriebes zustößt, Anspruch darauf haben, in Bezug auf die Entschädigung den Fabrikarbeitern gleichgehalten zu werden.

Ein weiteres Beispiel. Eine Fracht Eisenstangen wird in eine Fabrik gebracht und die gewöhnlichen Fabrikarbeiter sollen das Abladen bewerkstelligen. Es entsteht ein Unfall. Wir glauben, daß das Gesetz über die Haftpflicht auch in einem solchen Falle Anwendung finde, weil man in endlose Subtilitäten hineinkäme, wenn man zu viel Unterscheidungen in Bezug auf die eigentlichen Arbeiter aufstellen würde.

Viele Unfälle können sich in einer Fabrik zutragen (z. B. Sturz, Brandwunden), ohne daß sie nothwendig die Folge des industriellen Betriebes sind, da sie in jedem anderen Etablissement ebenfalls vorkommen können. Der Richter wird allerdings bisweilen in Verlegenheit kommen, wenn er entscheiden soll, ob das Spezialgesetz seine Anwendung finde oder nicht. Darin liegt eben das den Ausnahmegesetzen Eigenthümliche, daß ihre Interpretation und Vollziehung Schwierigkeiten verursacht. Aber eine vernünftige Würdigung der ursächlichen Umstände und das genaue Verständniß der *ratio*

legis werden dem Richter mehr helfen als noch so viele Beispiele. Wir wollen daher diese Kasuistik nicht fortsetzen, das Vorausgegangene mag genügen zum Verständniß des leitenden Gedankens.

Art. 5, lit. d, des Gesetzes vom 23. März 1877 sagt:

„Der Bundesrath wird überdies diejenigen Industrien bezeichnen, die erwiesenermaßen und ausschließlich bestimmte gefährliche Krankheiten erzeugen, auf welche die Haftpflicht auszudehnen ist.“

Bis anhin hat diese Bestimmung keine Vollziehung gefunden, da die nöthige Enquête noch nicht abgeschlossen ist. Wenn der Bundesrath diese Industrien bezeichnet hat, so wird die Frage, ob die Krankheit, für welche eine Entschädigung verlangt wird, wirklich in dem industriellen Betriebe ihre Haupt- und einzige Ursache hat, Gegenstand einer gerichtlich-medizinischen Untersuchung sein. Der Richter wird in dieser Beziehung auf weniger Schwierigkeiten stoßen, als dies bei anderen Arten von Unfällen vorkommen wird.

3. Der Unfall muß durch das Verschulden des Fabrikanten oder eines seiner Repräsentanten in der Ausübung seiner Dienstverrichtungen oder auch durch Zufall erfolgt sein.

Das deutsche Gesetz macht einen wesentlichen Unterschied zwischen der Haftbarkeit der Eisenbahnunternehmungen, welche als eine *obligatio ex lege* behandelt wird, und der Haftbarkeit des Fabrikanten, welche nur eine *obligatio quasi ex delicto* ist. Die Eisenbahnen sind danach in der That für jeden Unfall haftbar, sofern sie nicht beweisen, daß derselbe durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Betroffenen verursacht ist; die Fabrikunternehmer dagegen sind nur dann haftbar, wenn der Unfall durch das Verschulden eines Mandatars sich ereignet hat, und der Beweis hiefür muß vom Kläger erbracht werden.

Das englische Gesetz macht aus der Haftbarkeit der „employers“ ebenfalls eine *obligatio quasi ex delicto*, unterscheidet sich jedoch von dem deutschen Gesetze dadurch, daß es die Haftbarkeit ausdrücklich ebensowohl aus der mangelhaften Beschaffenheit der Einrichtungen (Art. 1, Ziff. 1) und der Handlung eines Arbeitsgenossen (ibid. Ziff. 3), als aus dem Verschulden eines mit der Ertheilung von Befehlen oder mit der Ueberwachung der Ausführung von solchen beauftragten Mandatars entstehen läßt (ibid. Ziff. 2 und 4). Was den Zufall anbelangt, so ist derselbe durch Art. 2, Ziff. 1 und 2, ausgeschlossen und die Erbringung des Beweises hat nach den allgemeinen Rechtsregeln zu erfolgen.

Art. 5 des Bundesgesetzes vom 23. März 1877 ist viel strenger als die beiden vorerwähnten Gesetze und behandelt die Haftpflicht des Fabrikanten als eine *obligatio ex lege*. Die Kommission des Ständerathes hat jene Gesetzesbestimmung folgendermaßen motivirt (Bundesblatt 1876, IV, 212):

„Als zweiten Hauptsatz (Art. 5 b) nehmen wir in Uebereinstimmung mit dem Nationalrath die ökonomische Verantwortlichkeit des Unternehmers einer Fabrik gegenüber den Arbeitern auf, für jede Körperverletzung der letztern, die durch den Betrieb der Fabrik entstanden ist, und schützen den Arbeiter durch eine in der Sachlage begründete Beweis-Präsumtion, welche selbstverständlich durch Gegenbeweis zerstört werden kann. Dies ist ein Rechtssatz, der im Gesetze über Haftpflicht der Eisenbahnen noch strenger im Detail durchgeführt ist. Gegen denselben scheinen einige Industrielle Bedenken zu haben. Wir glauben mit Unrecht. Es ist in der That nicht ein Ausnahmsgesetz, das wir der Industrie aufzulegen gedenken; auch nicht ein Privilegium, durch das wir den Arbeiterstand ausnahmsweise begünstigen wollen. Nach unserer Ueberzeugung ist es die aus dem Sachverhältniß, aus dem innersten Wesen der hier bestehenden thatsächlichen Verhältnisse geschöpfte Rechtsdoktrin. Wenn innerhalb der durch die Unternehmung gegebenen lokalen Verhältnisse und aller ebenfalls gegebenen Beziehungen zu Maschinen u. s. w., überhaupt zu dem durch den Betrieb geschaffenen thatsächlichen Zustande, wie ja der Artikel besagt, „durch den Betrieb der Fabrik“ die Körperverletzungen von Arbeitern entstehen, so wäre es unbillig, den Beweis, daß diese Verhältnisse schuld seien, daß er, der Verletzte, also nicht schuldig sei, dem verletzten Arbeiter zu überbinden. Als Regel ist doch da billigerweise zu präsumiren, daß die Art und Natur des Fabrikbetriebes die Verletzung gebracht hat. Der Fabrikant mit allem Hilfspersonal in seiner Fabrik wird in der That eher im Stande sein, dem Richter nachzuweisen, ob im Spezialfall etwas Ungehörliches, Außergewöhnliches begegnet ist, das ganz oder theilweise dem Verletzten selbst oder einem Dritten, für den der Unternehmer gar nicht verantwortlich ist, die Schuld der Verletzung aufbürdet und ihn selbst ganz oder theilweise der Haftpflicht entlastet. — Dieser Grundsatz, wenn er aufgenommen wird, ist denn auch keineswegs etwa ein singuläres Recht der Schweiz; vielmehr hat er sich längst auch anderwärts gültige Bedeutung erworben. Daß wir uns mit dieser Rechtsnorm auch, nach der Auffassung einsichtiger Industrieller selbst, auf dem Boden des Rechts befinden, dafür mag der Umstand zeugen, daß sogar in den Abänderungsvorschlägen des schweiz. Handels- und Industrievereins zu dem Entwurfe der

Expertenkommission der von uns adoptirte Satz und die aufgestellte Beweisdoctrin wörtlich aufgenommen ist. (Vide die zitierte, mit Begleitschreiben vom 27. Juli 1875 dem Eisenbahn- und Handelsdepartement zugestellte Drukschrift. Abänderungsvorschlag zu § 4, Seite 4.) Gegen die Folgen solcher Haftpflicht können sich die Industriellen ja auch in der Hauptsache mittelst Verträgen mit Unfallversicherungsgesellschaften durch relativ nicht sehr ins Gewicht fallende Prämien deken.“

Eine große Anzahl Industrieller hat sich mit der bezüglichen Gesezesbestimmung nicht befreunden können. Sie würde es lieber sehen, wenn man sich an das im deutschen Geseze aufgestellte Prinzip hielte oder doch sich auf den Standpunkt des englischen Gesezgebers stellen würde.

Wir können uns grundsätzlich dieser Anschauungsweise nicht anschließen. Was in erster Linie das deutsche Gesez anbetrifft, das den Fabrikanten nur in Fällen des Verschuldens Seitens eines mit der Ertheilung von Befehlen und mit der Ueberwachung der Ausführung derselben beauftragten Mandatars haftbar erklärt, so ist dasselbe auf halbem Wege in der Anwendung eines Grundsazes stehen geblieben, der, wenn er als gerecht anerkannt ist, weiter geführt werden kann und muß, ohne daß von einer Uebertreibung die Rede sein kann. Recht und billig ist, daß, da der Arbeiter in den Händen seines Vorgesetzten ein gefügiges Werkzeug ist, wenn ihm ein Unglück in der Ausführung der erhaltenen Weisungen zustoßt, der Fabrikant dafür hafte. Aber, kann des Fernern gefragt werden, warum soll der Arbeiter bloß gegen das Verschulden seines Vorgesetzten und nicht auch gegen den von seinen Genossen in der gemeinschaftlichen Ausführung der erhaltenen Befehle begangenen Fehler geschützt werden? Der Arbeiter ist ebensowenig frei in der Wahl der einen wie der anderen. Die Fabrikarbeit erfordert eine gewisse Disciplin nicht nur gegen die Vorgesetzten, sondern auch unter den Kameraden; der Arbeiter ist nur der Theil eines Ganzen, der zur Erstellung eines bestimmten Objectes mitzuwirken hat. Wenn sich bei der Bethätigung dieses Ganzen ein Unfall ereignet, so ist nach unserm Dafürhalten die Haftpflicht des Fabrikanten engagirt, welches auch immer die Rangordnung Desjenigen sein mag, durch den der Unfall verursacht ist.

Gegen diese Schlußfolgerung kann man den Einwand erheben, daß die Arbeiter sich gegenseitig zu überwachen haben, und daß, wenn man den Fabrikanten haftbar erkläre, wo ein Verschulden des Arbeiters vorliege, ein Nachlassen im Eifer der gegenseitigen Ueberwachung eintreten werde. Wohl liegt etwas Wahres herein; da aber diese gegenseitige Ueberwachung weder immer möglich ist,

noch immer wirksam sein kann, so ist es nicht billig, auf dem Arbeiter die Folgen von Unfällen lasten zu lassen, die zu vermeiden nicht in seiner individuellen Gewalt liegt.

Mehrere Staaten (z. B. Preußen in Art. 73 seines Gesetzes über den Betrieb von Bergwerken) haben als Grundsatz aufgestellt, daß der Fabrikant nur dann haftbar sei, wenn ihm ein Verschulden in der Auswahl seiner Leute (*culpa in eligendo*) oder in der Ueberwachung des Betriebs (*culpa in inspiciendo*) beigemessen werden kann. Der Beweis für dieses Verschulden ist aber offenbar sehr schwer zu leisten, und in den meisten Fällen hat diese Schwierigkeit die Negation der Haftpflicht zur Folge.

Das im englischen Gesetze befolgte System nähert sich unserer Auffassungsweise mehr, aber es ist wieder wesentlich darin von letzterer verschieden, daß es den Zufall ausschließt. Nun kommt es aber bei einem industriellen Betriebe häufig vor, daß, ohne daß einem Menschen ein besonderes Verschulden zur Last gelegt werden kann und ohne daß ein Fall höherer Gewalt vorliegt, Unfälle sich ereignen eben durch die gefährliche Beschaffenheit des Betriebs. In diesen Fällen hat die Haftbarkeit des Fabrikanten grundsätzlich ebenso wohl einzutreten, als man dies für den Betrieb der Eisenbahnen anerkannt hat (siehe übrigens den im Artikel 5 des nachfolgenden Gesetzentwurfes gemachten Vorbehalt).

Wir halten somit den Standpunkt der einstimmigen Kommission des Ständerathes in dieser Hinsicht aufrecht. Verhält sich dies nun ebenso hinsichtlich der Beweislast?

Wenn, wie im deutschen oder englischen Gesetze, die Haftpflicht als eine *obligatio quasi ex delicto* aufgefaßt wäre, so würde es der Natur der Sache entsprechen, wenn der Kläger den Beweis der unerlaubten Handlung, unter Vorbehalt des Gegenbeweises, zu erbringen hätte. Indessen ist zu bemerken, daß der Entwurf zum schweizerischen Obligationenrecht die Erbringung des Beweises in allen Fällen zu Lasten der haftbaren Person legt.

Art. 69. „Ein Geschäftsherr haftet für den Schaden, welchen seine Arbeiter oder Angestellten in Ausübung ihrer geschäftlichen Verrichtungen verursacht haben, wenn er nicht nachweist, daß er alle erforderliche Sorgfalt angewendet habe, um eine solche Schädigung zu verhüten.

„Diese Verantwortlichkeit trifft auch juristische Personen, wenn sie ein Gewerbe betreiben.“ (Siehe auch die Art. 68 und 72.)

Um so mehr muß da, wo die Haftpflicht als *obligatio ex lege* behandelt wird und die Zufälle, ausgenommen die Fälle höherer

Gewalt, umfaßt, die Last der Beweisführung dem auferlegt werden, der sich von der Haftpflicht befreien will; also kann man auch in dieser Beziehung nur der Kommission des Ständerathes beistimmen.

D. Von den Einreden, die der Fabrikant geltend machen kann.

1) Die höhere Gewalt. Es ist bekannt, daß sich eine abstrakte und genaue Definition dieses Begriffes nicht geben läßt, sondern daß die jeweiligen Umstände zeigen müssen, ob ein Fall von höherer Gewalt vorliege. Die englischen Juristen haben den Begriff präzisiren wollen, indem sie sagten: Die höhere Gewalt erfolgt allein aus einer Handlung Gottes (*act of God, vis divina*) oder aus der Einwirkung der Feinde des Königs. Aber diese Definition umfaßt den ganzen Inhalt des Begriffes nicht, und es gibt Fälle, die als höhere Gewalt aufgefaßt werden können, aber sich weder in die eine noch in die andere Kategorie einreihen lassen. Im Allgemeinen läßt sich sagen, daß ein Fall von höherer Gewalt vorliegt, wenn der Fabrikant, um den Unfall abzuwenden, alle diejenigen Vorsichtsmaßregeln ergriffen hat, die nach dem Stande der Technik als geeignet gehalten werden und die man vernünftigerweise von ihm erwarten konnte, und wenn, nachdem das Ereigniß nichtsdestoweniger eingetreten ist, es nicht in der menschlichen Gewalt lag, dessen Einwirkungen Widerstand zu leisten oder dessen Folgen zu verhindern (*casus, cui infirmitas humana resistere non potest*).

In den Berathungen, Diskussionen und Kommentaren, zu denen in Deutschland die Annahme des Gesezes vom Jahr 1871 über die Haftpflicht der Eisenbahnen Veranlassung gegeben hat, wurde der Begriff der höhern Gewalt sehr einläßlich erörtert; aber, wie dies natürlich war, man suchte die Beispiele und Belegstellen in den von der Wissenschaft anerkannten Grundsätzen für die Haftpflicht der Transportanstalten (Beförderung von Menschen und Frachtgütern); so diskutirte man die juristischen Regeln vom *receptum nautarum* im römischen Rechte. Nach vielen Schwankungen gelangte man zu der Erklärung, daß die in Art. 1 des genannten Gesezes erwähnte höhere Gewalt nicht nur die *vis divina*, d. h. ein Ereigniß, dem der Mensch nicht zu entgehen vermag (Bliz, Erdbeben, Ueberschwemmung), sein solle, sondern daß sie auch die Handlung eines Menschen sein könne, insofern das Ereigniß der Art ist, daß ihm nach menschlicher Voraussicht nicht ausgewichen und nicht entgangen werden konnte.

Ferner hat man die höhere Gewalt defintirt als eine äußere Macht oder als ein unvermeidliches Naturereigniß oder als ein aus einer menschlichen Handlung hervorgegangener Zufall, dem die menschlichen Kräfte nicht Widerstand zu leisten vermögen, der nicht vorhergesehen werden kann und dessen Folgen durch irgend mögliche Vorsichtsmaßnahmen nicht vermieden werden können.

Es ist sonach der Satz aufgestellt worden, daß der Transportunternehmer (Recipient) unbedingt haftet für den Unterhalt und die Funktionen seiner Betriebsmittel und für die Handlungen seiner Angestellten und bloß theilweise für die Handlungen dritter Personen, so daß er für diese Handlungen nur dann einzutreten hat, wenn bewiesen ist, daß er durch Umsicht, Sorgfalt, durch vernünftigerweise denkbare Vorsichtsmaßnahmen den verursachten Schaden hätte abwenden können.

So wurde der Fall angenommen, der Blitz tödte den Lokomotivführer und es erfolge darauf eine Entgleisung. Ein solches Ereigniß kann nicht als höhere Gewalt angesehen werden, denn es mußte ein Heizer zugegen sein, der die Noth- und Haltsignale zu geben hatte. Die Gesellschaft ist somit verantwortlich für die Fahrlässigkeit oder Unfähigkeit dieses Angestellten. Wenn aber Beide, der Lokomotivführer und der Heizer, vom Blitze erschlagen werden, dann liegt ein Fall von höherer Gewalt vor.

So nehmen die deutschen Autoren ferner als höhere Gewalt an: einen durch den Krieg verursachten Unfall, den Einsturz eines Tunnels, die Handlung eines Wahnsinnigen, der sich im Augenblicke, wo der Zug herannaht, auf das Geleise stürzt. Die Haftpflicht tritt in diesen Fällen nicht ein, wenn die Eisenbahnunternehmung alle Sorgfalt darauf verwendet und alle reglementarisch vorgeschriebenen und möglichen Vorsichtsmaßnahmen, den Unfall abzuwenden, ergriffen hat, oder durch eine genügende und umsichtige Ueberwachung demselben vorzubeugen suchte.

Der Ausdruck „höhere Gewalt“, der in unserm Entwurf ebenfalls gebraucht ist, wird auch bei uns zu Diskussionen und Kontroversen ähnlicher Art Veranlassung geben. Es ist dies unvermeidlich und man muß sich deshalb von vorneherein darauf gefaßt machen.

Diese Diskussionen werden indessen durch die Präzision beschränkt werden, mit welcher das Gesetz den Umfang der Haftpflicht aus Fabrikbetrieb bestimmen wird.

- 2) Ein Verbrechen oder Vergehen, dessen sich ein anderer Arbeiter oder eine dritte Person schuldig gemacht hat.

Es gibt Vergehen, die unbestrittenermaßen die Haftpflicht des Fabrikanten nicht zur Folge haben können, z. B. wenn ein Ange-

steller oder Arbeiter einen andern Angestellten oder Arbeiter erschlägt, wenn eine dritte Person von außen her einen Stein in das Fabrikgebäude wirft, durch den ein Angestellter oder Arbeiter verwundet wird. Mögen sich auch solche Vorkommnisse in der Fabrik zutragen, mit dem Betriebe selbst stehen sie in keinem Zusammenhange.

Die Frage wird streitig, wenn die verbrecherische Handlung mit dem Betriebe in etwelcher Beziehung steht, derart, daß der daraus erfolgte Tod oder die erfolgte Körperverletzung nur wegen der gefährlichen Natur des Betriebes hat eintreten können. Das deutsche Gesez sieht zwar die Einrede für solche beim Eisenbahnbetriebe sich ereignende Fälle nicht ausdrücklich vor, aber die deutschen Autoren anerkennen, daß die Haftpflicht immer begründet ist, wenn die Handlungen von Eisenbahnangestellten und auch von dritten Personen herrühren, wofern die Gesellschaft nicht beweisen kann, daß in letzterm Falle höhere Gewalt vorliegt. (Eger, S. 116, 117 und 118.)

Das Bundesgesez vom 1. Juli 1875, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen, enthält in Bezug auf die Angestellten denselben Grundsatz (Art. 3), weicht aber von dem deutschen Geseze wieder darin ab, daß es in Bezug auf die Handlungen dritter Personen den Beweis zuläßt, daß der Unfall „durch Versehen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen, ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, verursacht worden ist.“ (Art. 2.)

Die Kommission des Ständerathes hat sich in ihrem bereits erwähnten Berichte über das Gesez betreffend die Arbeit in den Fabriken mit dieser Frage befaßt. Der Nationalrath hatte in Art. 5 folgenden Satz aufgenommen: „Wenn der Unfall durch Verschulden eines Dritten verursacht worden ist, so steht dem Fabrikbesizer Regreß auf denselben zu.“ Die ständeräthliche Kommission hat diese Bestimmung mit Motiven angegriffen, die wir hier anführen zu sollen glauben.

„Dieser Zwischensatz sezt somit nach seinem Wortlaute voraus, daß der Fabrikant für jede Handlung Dritter in einer Fabrik dem Verletzten in erster Linie hafte. Der selbstverständliche Rückgriff, der ihm auf den wirklich Schuldigen gegeben wird, ist unter Umständen ein leerer Trost. Vielleicht ist die Verantwortlichkeit, welche wir sub a dem Fabrikanten für alle seine Repräsentanten und Angestellten überbinden, der Hauptinhalt dessen, was dieser Zwischensatz in der nationalräthlichen

Schlußnahme sagen will? Soll er mehr besagen, nämlich, daß Alles, was da in einer Fabrik von Dritten Strafbares geschehen kann, stetsfort der Fabrikant ökonomisch zu verantworten habe, so wäre damit, wie uns scheint, doch eine höchst ausnahmsweise, wirklich abschreckende Verantwortlichkeitslast auf jeden Gewerbsunternehmer gelegt — eine Verantwortlichkeit, die wir nicht im Recht begründet finden können. Sezen wir, es sei dieser Dritte nicht ein eingedrungener Fremder (denn da wäre die Verantwortlichkeit doch zu gesucht), sondern ein Mitarbeiter, der z. B. aus persönlichem Haß absichtlich die Gelegenheit erlaueret, seinen Feind z. B. in ein Rad zu stoßen oder zu werfen, und es sei dies erstellt, so können wir für den Fabrikanten die erste und nächste Verantwortlichkeit nicht rechtlich herausfinden. Die Kommission glaubte sich deßhalb in Rücksicht auf Verantwortlichkeit für Dritte in diesem Interimsgesetz auf das sub lit. a Gesagte beschränken zu müssen.⁴

Diese Motive sind nicht ganz klar und die Tendenz selbst ist nicht genügend angedeutet. Art. 5 des Gesetzes vom 23. März 1877 spricht in erster Linie von dem Verschulden eines Mandatars, Repräsentanten, Leiters oder Aufsehers der Fabrik (lit. a), in zweiter Linie von jedem beliebigen Unfall, der durch den Betrieb der Fabrik verursacht worden ist (lit. b). Die verbrecherische Handlung eines Arbeiters oder einer dritten, mit der Fabrik in keiner Beziehung stehenden Person ist nirgends als Einredegrund aufgeführt, und aus diesem Stillschweigen kann man schließen, daß, insofern der Unfall eine Folge des Betriebes ist, der Fabrikant immer haftet, wobei ihm der auf dem gemeinen Rechte begründete Regreß auf den Urheber des Verschuldens oder der verbrecherischen Handlung vorbehalten bleibt. Die ständeräthliche Kommission scheint die Sache nicht so aufgefaßt zu haben, aber die Beispiele, die sie anführt, haben keine Beweiskraft. Denn, wenn z. B. eine dritte Person sich heimlich in die Fabrik einschleicht und daselbst eine verbrecherische Handlung begeht, aus der ein Unfall entsteht, so soll dem Fabrikanten die Einrede der höhern Gewalt zur Seite stehen, wenn es in Wirklichkeit unmöglich gewesen ist, die verbrecherische Handlung zu verhindern oder deren Folgen abzuwenden. Wenn ein Arbeiter boshafter Weise seinen Kameraden zwischen die Räder der Maschinen wirft, so liegt ein Verbrechen vor, das unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafrechtes fällt. Die Kommission des Ständerathes hätte die Frage enger fassen und untersuchen sollen, ob in Gemäßheit von Art. 5, lit. b des Gesetzes, mit dessen Prüfung sie betraut war, in den Fällen, wo die höhere Gewalt nicht bewiesen werden kann, der Fabrikant nicht haftbar werde für die Folgen des Verbrechens eines Dritten, wenn die gefährliche Natur

des Betriebs Unfälle verursacht hat, und für die schlimmen Folgen, welche das Verbrechen eines Arbeiters gegen seinen Feind für andere Arbeitsgenossen nach Maßgabe der gefährlichen Natur des Betriebs gehabt hat.

Nach unserm Dafürhalten muß diese Frage auf eine Art und Weise erledigt werden, die allen spätern Streitigkeiten vorbeugt. Wir theilen die Ansicht der ständeräthlichen Kommission, daß man in der Ausdehnung der Haftpflicht nicht zu weit gehen dürfe. Wir wollen deßhalb in das Gesez die Bestimmung aufnehmen, daß der Fabrikant sich durch die Einrede, daß der Unfall durch das Verbrechen irgend einer Person, ausgenommen indessen seiner Mandatare, Repräsentanten, Leiter oder Fabrikaufseher, verursacht worden sei, von der Haftpflicht befreien kann. Diese Leztern haben von dem Fabrikanten einen Vertrauensposten erhalten, die Arbeiter stehen zu ihnen in einem untergeordneten Verhältniß und können sie weder kontroliren noch strafen. Wenn eine verbrecherische oder wahnsinnige Handlung von den Vorgesetzten begangen wird, so hat der Fabrikant die Folgen zu tragen; es bleibt ihm jedoch das Regreßrecht ausdrücklich vorbehalten.

Die verbrecherische (oder wahnsinnige) Handlung eines Arbeiters, durch die nach Maßgabe der gefährlichen Natur des Betriebs ein Unfall verursacht wird, könnte mit einigem Recht der verbrecherischen Handlung eines Mandatars des Fabrikanten gleichgestellt werden. Wenn wir es nicht thun, so geschieht es, 1) um die Last der Haftpflicht zu verringern, 2) weil überhaupt die Arbeiter nicht unbekümmert um das sein sollen, was um sie her vorgeht, und 3) weil das Gefühl der Rache bei den Arbeitern nicht durch die Aussicht erweckt und bestärkt werden soll, daß der Fabrikant zu zahlen hat, wenn ein bedeutender Unfall sich ereignet.

Auch die verbrecherische Handlung einer mit dem Fabrikbetriebe nicht in Beziehung stehenden Person soll von der Haftpflicht entbinden, ohne daß erst der Beweis der höhern Gewalt erbracht werden muß; höchstens könnte man, wie in Art. 2 des Bundesgesezes vom 1. Juli 1875, noch sagen, sofern der Unfall „ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt“ verursacht worden ist.

3) Das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten.

Diese Einrede muß näher untersucht werden, als es von vornherein nöthig scheinen mag. Derselbe Ausdruck findet sich im Art. 1 des deutschen Gesezes, wo von der Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer die Rede, ist aber nicht enthalten im zweiten

Artikel, der sich auf die Fabriken bezieht, und nach dem die Haftpflicht prinzipiell nur da als begründet erklärt wird, wo der Unfall durch ein Verschulden eines Vorgesetzten der Fabrik verursacht worden ist. Auch das englische Gesetz kennt diese Einrede nicht, indem es alle Fälle, in denen die Haftpflicht einzutreten hat, genau bestimmt. Dagegen finden wir sie im Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 (Art. 2) und in demjenigen vom 23. März 1877 (Art. 5, lit. b).

Die Einrede von dem eigenen Verschulden des Verletzten ist unbestritten eine gerechterweise zulässige; um aber den Schwierigkeiten zu begegnen, mit denen der Gebrauch dieser Einrede verbunden ist, muß erstens angegeben werden, von welchem Umfange sie ist, und zweitens zwischen den Fällen unterschieden werden, wo der Unfall einzig und allein durch das Verschulden des Betroffenen herbeigeführt ist, und denjenigen, wo Verschulden des Verletzten und einer dritten Person gleichzeitig Ursache des Unfalls sind (konkurrirendes Verschulden).

Das Wort „Verschulden“ umfaßt alle Grade der culpa und macht keinen Unterschied zwischen Verschulden mit Absicht, aus bloßer Fahrlässigkeit oder Unvorsichtigkeit (*culpa lata, culpa levis*). Der Fabrikant hat einzig zu beweisen, daß der Unfall aus dem Verschulden entstanden ist, d. h. daß die kulpose Handlung die Ursache des Unfalles ist; den Beweis, daß das Verschulden ein vorbedachtes, ein doloses etc. war, braucht der Fabrikant nicht auch zu leisten. Das Verschulden ist somit ganz allgemein aufzufassen, und die Frage, ob eine Handlung als Verschulden aufgefaßt werden soll, muß nach dem Grade von natürlicher Sorgfalt beurtheilt werden, den man von jedem vernünftigen Menschen erwarten kann. Auf die individuelle und subjektive Beurtheilung (*diligentia quam quis in suis rebus adhibere solet*) wird keine Rücksicht genommen, sondern es muß für die Beurtheilung, ob ein Verschulden vorliegt, der Grad von Vernünftigkeit, Intelligenz, Erfahrung und Aufmerksamkeit maßgebend sein, den man bei Jedermann bei Vornahme seiner Handlungen voraussetzen muß (*diligens paterfamilias*).

Bei der Arbeit in den Fabriken gibt es jedoch Gefahren, die mit dem bloßen gesunden Verstande nicht vorausgesehen werden und selbst sehr einsichtsvollen und gebildeten Menschen unbekannt sein können, wofern dieselben nicht speziell darauf aufmerksam gemacht worden sind. Die Arbeiter müssen deshalb von diesen Gefahren unterrichtet worden sein, wenn der Fabrikant sich durch die Einrede von dem eigenen Verschulden des Verletzten von der Haftpflicht befreien will. Für diesen Zweck sollten die erforderlichen Vorschriften in der Regel entweder im Fabrikreglement oder in speziellen Verordnungen enthalten sein, die soweit

als möglich an den Stellen anzuschlagen wären, in deren Nähe die Gefahr existirt. Jedenfalls kann überall da ohne Schwierigkeit ein **Verschulden** des Arbeiters angenommen werden, wo Verbote oder bestimmte Weisungen schriftlich oder mündlich gegeben worden sind.

Die vorberathende Kommission hatte uns eine genaue Definition des Begriffes „eigenes Verschulden des Verletzten oder Getödteten“ in folgender Fassung vorgeschlagen: „Daß ein Unfall (oder eine Krankheit im Sinne von Art. 3) durch eigenes Verschulden erfolgt sei, wird dann angenommen, wenn derselbe lediglich durch die Fahrlässigkeit des Geschädigten oder aus Nichtbeachtung von Vorschriften oder Verboten von seiner Seite erfolgt ist.“ Diese Definition ist aber nach unserem Dafürhalten zu eng gefaßt, um alle Fälle in sich zu begreifen; sie liegt ferner weder im Interesse des Betriebsunternehmers noch in dem des Arbeiters. Fahrlässigkeit und Nichtbeachtung von Vorschriften oder Verboten sind so augenscheinlich Merkmale des Verschuldens, daß es nicht nöthig erscheint, es noch ausdrücklich zu sagen. Die Entscheidung, was als eigenes Verschulden beträcht werden muß, ist somit dem Ermessen des Richters anheimzustellen. Wir haben daher die vorgeschlagene Definition nicht angenommen.

Außer diesen Fällen, in denen die Uebertretung der aufgestellten Vorschriften leicht zu konstatiren ist, gibt es noch andere, in denen das Verschulden des Arbeiters nicht in einer bewußten und wirklich beabsichtigten Handlung oder in einer tadelnswerthen Nachlässigkeit, sondern in einer vorübergehenden Unachtsamkeit oder einer unerwarteten Ungeschiktheit besteht, die bei der Unvollkommenheit des menschlichen Organismus nur zu wohl sich erklären lassen. Das Verschulden ist dabei ein so geringes, daß es gewissermaßen mit dem Zufall verwechselt werden kann. In solchen Fällen kann der Richter die Einrede des Fabrikanten nicht zulässig erklären, ebenso wenig, wie wenn sie von einer Unfallversicherungsgesellschaft erhoben wird. Eine Minute Unachtsamkeit oder Zerstreuung soll den Arbeiter nicht der Wohlthat des Gesetzes verlustig machen. Wenn er hundert-, fünfhundert-, tausendmal vielleicht während des Tages dieselbe Bewegung zu machen, seine Hand in die Nähe derselben gefährlichen Maschine zu bringen, oder wenn er häufig mit entzündbaren oder explosibeln Stoffen zu verkehren hat, so darf ihm gewiß ein unerwartet eingetretener Unfall nicht als Verschulden angerechnet werden, es sei denn, daß er sich einer fortgesetzten Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit schuldig gemacht hat. Nur in diesem Sinne fassen wir die Bestimmung des Gesetzes auf; jede andere Interpretation wäre gehässig und der *ratio legis* entgegen.

Das Verschulden, dem eine Absicht oder eine Fahrlässigkeit oder fortgesetzte Unvorsichtigkeit zu Grunde liegt, kann gehörig konstatiert sein, und es kann gleichzeitig bewiesen sein, daß dasselbe allein, ohne daß ein Verschulden dritter Personen mitgewirkt hat, den Unfall nicht oder nicht in demselben Umfange hätte herbeiführen können. Für diesen Fall stellt das gemeine deutsche Recht den Grundsatz auf: Die Verbindlichkeit zur Entschädigung fällt, wenn die Schuld des Beschädigten konkurriert. Jedoch hat die deutsche Gesetzgebung diesen Grundsatz in Bezug auf die Haftpflicht der Eisenbahnen nicht unbedingt anerkannt. (Eger, 134 u. ff.) Das schweizerische Gesetz vom 1. Juli 1875 spricht nicht ausdrücklich von diesem konkurrierenden Verschulden, scheint aber in Art. 4 *in fine* anzudeuten, daß wenn ein solches Konkurriren stattfindet, die Eisenbahnunternehmung von der Haftpflicht nur durch den Beweis befreit wird, daß der Getödtete oder Verletzte eine verbrecherische oder unredliche Handlung begangen oder wissentlich polizeiliche Vorschriften übertreten hat. Das Bundesgesetz vom 23. März 1877 dagegen erklärt ausdrücklich, daß konkurrierendes Verschulden die Haftpflicht des Fabrikanten verringere. „Fällt“, heißt es in Art. 5, lit. b, „dem Verletzten oder Getödteten eine Mitschuld zur Last, so wird dadurch die Ersatzpflicht des Fabrikanten angemessen reduziert.“

Es scheint uns dies ein der Billigkeit entsprechender Grundsatz zu sein, und wir haben ihn deßhalb auch in den vorliegenden Entwurf aufgenommen (Art. 5, lit. b).

Das englische Gesetz (Art. 2, Ziff. 3) macht den Arbeiter verantwortlich „in allen Fällen, wo die Unvollkommenheit oder die Fahrlässigkeit, durch welche die Verletzung verursacht worden ist, ihm bekannt war und wo er in angemessener Frist es versäumt hat, dem Fabrikanten oder seinen Vorgesetzten davon Mittheilung zu machen, es sei denn, daß er gewußt habe, daß dem Fabrikanten oder einem seiner Vorgesetzten jene Unvollkommenheit oder Fahrlässigkeit bereits bekannt war.“ Diese Bestimmung hat den Zweck, die Arbeiter zur Aufmerksamkeit anzuspornen, und zur Folge, dem Fabrikanten eine ihn von der Haftpflicht entbindende Einrede zu verschaffen. Wir halten dafür, es sei eine derartige Bestimmung nur bei den Unfällen in Anwendung zu bringen, wo ein konkurrierendes Verschulden vorliegt. Der Betriebsunternehmer und die von demselben eingesetzten Leiter der Fabrik haben in erster Linie die Pflicht, die sämtlichen Fabrikeinrichtungen zu überwachen. Dem Arbeiter kann nicht immer die nöthige Fähigkeit zugetraut werden, den Grad der Gefährlichkeit einer von ihm bemerkten Mangelhaftigkeit zu ermessen. Wenn er es unterlassen, derartige

Vorkommnisse zur Anzeige zu bringen, so kann man ihm nur einen Theil der Haftbarkeit aufbürden. Es handelt sich um einen jener Fälle, in denen dem Betriebsunternehmer die Einrede vom theilweisen Verschulden des Beschädigten zur Seite steht (Art. 5, lit. b).

Wenn das eigene Verschulden des Verletzten oder Getödteten den Unfall allein verursacht hat, so ist es auch, wie in dem Fall, wo der Unfall durch ein konkurrirendes Verschulden entstanden ist, der Verletzte oder Getödtete allein, der den Anspruch auf Entschädigung verliert und zwar gänzlich im ersten Falle und theilweise im zweiten. Dritten Personen aber, und den übrigen verletzten Arbeitern bleiben ihre Rechte gegenüber dem Fabrikanten, der nur dem oder den Urhebern des Unfalls gegenüber ganz oder theilweise von der Haftpflicht befreit wird, gewahrt.

E. Das Recht des Rückgriffs des Fabrikanten auf die schuldigen Personen, seien es seine Angestellten oder dritte Personen, bleibt nach Maßgabe des deutschen Gesetzes in der Kompetenz der Gesetzgebung der einzelnen Staaten. Es ist jedoch einleuchtend, daß der Unternehmer den Beschädigten nicht auf die Verantwortlichkeit des Urhebers des Unfalls verweisen kann, sondern daß er primär oder principaliter haftet und dem Richter zu antworten hat, und daß sein Rückgriffsrecht nur subsidiär und eventuell ist.

In demselben Sinne gibt auch unser Entwurf dem Fabrikanten das Recht, auf seinen Mandatar, Stellvertreter, Leiter, Aufseher oder auf dritte Personen (die Arbeiter nicht ausgeschlossen) zurückzugreifen.

F. Von der Art und der Höhe des Schadenersatzes.

Wir sind bei einem der wichtigsten Punkte des Gesetzes angelangt, in Betreff dessen wir geglaubt haben, den allgemeinen Reklamationen der Fabrikanten billige Rechnung tragen zu sollen.

Bekanntlich verfügen Letztere nicht über so bedeutende Hilfsmittel, wie die Eisenbahnunternehmungen. Für diese repräsentiren die finanziellen Folgen eines selbst größern Unfalls nur einen unbedeutenden Theil der zu ihrem Betriebe nöthigen Summen. Einem kleinen Fabrikanten aber, dessen Kapitalumsatz nur einige zehntausend Franken beträgt und der aus seinem Unternehmen höchstens die zu seinem und seiner Familie Lebensunterhalt nöthigen Mittel zieht, können ein oder zwei Unglücksfälle den ganzen Verdienst seiner Arbeit entziehen und sogar den Konkurs zur Folge haben. Es ist deßhalb nöthig, hier Rücksichten walten zu lassen.

Man kann hiegegen einwenden, daß der Fabrikant sich gegen sein Risiko durch eine Unfallversicherung, deren Prämien ziemlich

mäßig sind, deken kann. Das ist allerdings theilweise richtig, und es kann jedem Fabrikanten nicht genug empfohlen werden, diesen Weg einzuschlagen, denn nur Wenige mögen ein Interesse daran haben, selber an die Stelle des Versicherers zu treten. Aber nichts desto weniger werden auch die zu bezahlenden Prämien den Zins eines Kapitals repräsentiren, das um so größer ist, als die Haftpflicht in ihren finanziellen Folgen unbeschränkt ist. Es bleibt dem Fabrikanten kein anderes Mittel, sich aus der Nothlage zu ziehen, wenn das Risiko zu groß wird, als die Preise seiner Produkte zu erhöhen, was oft wegen der Konkurrenz nicht möglich ist, oder die Arbeitslöhne entsprechend zu reduzieren, was von nachtheiligen Folgen ist.

Nach den Berechnungen, die wir auf unser Ansuchen von mehreren Fabrikanten erhalten haben, variiren die von ihnen für ihre Arbeiter bezahlten Versicherungsprämien zwischen 2 bis 30 pro Mille der versicherten Summe. Bei den Unternehmungen, in denen der Fabrikationsgewinn äußerst gering ist, kann somit die zur Dekung der Haftpflicht nöthige Summe doch verhältnißmäßig sehr hoch sein. Man begreift es daher, daß viele Fabrikanten es vorziehen, ihre eigenen Versicherer zu sein.

Man kann ferner einwenden, daß für den Verletzten oder Getödteten das Unglück nicht weniger groß sei, ob der Unfall in einer Fabrik oder beim Betriebe einer Eisenbahn stattgefunden hat. Auch dies ist richtig, sowie das, daß das Geld fast niemals den Verlust eines Gliedes für ein Individuum oder den Verlust einer Stütze für eine Familie aufwiegen kann. Auf diesem Gebiete, das, weil es sich um eine Frage der Humanität handelt, so delikat ist, darf man sich indessen nicht allein von seinem Herzen, sondern muß sich auch von dem nüchternen Verstande leiten lassen.

Nun haben in dieser Beziehung auch die andern Staaten dem Fabrikanten nicht eine unbegrenzte Haftpflicht auferlegen zu sollen geglaubt. Wie wir gesehen haben, ist im deutschen Geseze eine Schadenersatzleistung nur im Fall eines Verschuldens des Mandatars des Fabrikanten vorgeschrieben und wie im englischen Geseze, die Haftpflicht bei Zufällen ausgeschlossen, und fixirt dieses letztere, unter andern Beschränkungen, die wir nicht angenommen haben, das Maximum der Entschädigung auf den dreifachen Betrag des Jahreslohns des Verletzten oder Getödteten.

In allen diesen Richtungen ist unser Gesezentwurf viel liberaler für den Arbeiter. Wir stellen die Haftpflicht nicht nur für diejenigen Fälle auf, wo ein Verschulden des Fabrikanten oder seines Mandatars vorliegt, sondern auch für diejenigen, wo ein Verschulden des Arbeiters vorliegt, und insbesondere für den Zufall.

Zwar kann in diesen verschiedenen Fällen die Haftbarkeit nicht als in gleichem Grade vorhanden betrachtet werden. Sie ist es gänzlich, wenn der Unfall durch ein Verschulden des Fabrikanten oder seines Mandatars verursacht ist, weil dies Personen sind, die Befehle zu ertheilen und deren Vollziehung zu überwachen gaben. Wenn aber der Unfall durch ein Verschulden eines Arbeitsgenossen des Beschädigten erfolgt ist, und in keiner Weise gleichzeitig die Folge von ungenügenden Weisungen oder von mangelhafter Ueberwachung sein kann, so darf die Haftpflicht billigerweise nicht als in gleichem Grade engagirt angesehen werden. Ebenso verhält es sich mit den Zufällen, die weder dem Fabrikanten noch dem Verletzten zur Last gelegt werden können, sondern das Resultat fataler, nicht vorherzusehender Umstände sind (abgesehen von den, gewissen Beschäftigungen eigenthümlichen Krankheiten, welche die Folge des Fabrikbetriebes sind). Wir haben bereits in Betreff des konkurrirenden Verschuldens unsere Ansicht dahin ausgesprochen, daß demselben eine Verminderung der Haftpflicht entsprechen solle.

Hat der Verletzte oder Getödtete schon früher eine Verletzung erlitten, die den durch die jüngste körperliche Beschädigung herbeigeführten Zustand verschlimmert, derart, daß ohne jene Verletzung entweder der zweite Unfall sich nicht ereignet hätte, oder nicht von so schlimmen Folgen gewesen wäre, so ist es nur billig, daß der Fabrikant nicht im gleichen Maße hafte, wie wenn der Arbeiter zum ersten Male betroffen worden wäre. Der Arbeiter kann ja seit der ersten Verletzung die Fabrik gewechselt haben. Wenn der neue Prinzipal vollständig haftbar erklärt würde, während der Arbeiter schon früher theilweise verletzt worden ist, so würde ersterer ihn sicherlich nicht anstellen. Es liegt also Art. 5, lit. c, wie wir ihn vorschlagen, im wohlverstandenen Interesse der beiden Parteien. (Vergl. den von der kaufmännischen Gesellschaft des Kantons Zürich in ihrem Berichte vom Monat September über die Revision des Fabrikgesetzes zitierten Fall.)

In Berücksichtigung dieser Grundsätze der Billigkeit haben wir einen Artikel 5 angenommen, der theilweise von den Anträgen der vorberathenden Kommission abweicht. In dem Ihnen vorgelegten Entwurfe haben wir folgende Stufen der Haftpflicht angenommen:

Vollständige Haftbarkeit bei Verschulden, inbegriffen Verbrechen oder Vergehen, des Fabrikanten oder seines Mandatars.

Je nach den Umständen verringerte Haftpflicht bei Verschulden auf beiden Seiten, bei Zufall und in Fällen wo schon früher Verletzung oder Erschütterung der Gesundheit stattgefunden hat.

Befreiung von der Haftpflicht bei Fällen höherer Gewalt, Verbrechen oder Vergehen einer dritten Person, ausschließlichem Verschulden des Beschädigten.

Für die Begrenzung der Haftpflicht in Bezug auf den Schadensersatz schlagen wir vor, das englische Gesetz zur Grundlage zu nehmen, das uns gerecht scheint, aber darin weiter zu gehen als dasselbe, daß wir das Maximum der Entschädigung auf den sechsfachen Betrag des Jahreslohns des Verletzten oder Getödteten festsetzen, jedoch so, daß dieses Maximum die Summe von Fr. 8000 nicht überschreiten darf. (Dagegen sollen in diesem Maximum die Kosten der Verpflegung und Heilung, sowie diejenigen für die Bestattung, nicht inbegriffen sein.)

Diese Berechnung ist derjenigen ähnlich, die bei Verträgen zwischen Industriellen und Versicherungsgesellschaften gebräuchlich ist; in der Regel aber wird die Versicherungssumme nicht höher angesetzt, als der zwei- oder dreifache Jahreslohn beträgt (die Fälle ausgenommen, wo der Fabrikant sich auch gegen alle Folgen der Haftpflicht versichert). Das Maximum von Fr. 8000 repräsentirt einen Jahreslohn von nahezu Fr. 1500 oder einen täglichen Lohn von Fr. 5, was ungefähr dem Gehalte eines Contre-maitre entspricht. Den Leitern, Ingenieuren, Chemikern etc., die eine höhere Besoldung beziehen, gestattet es diese, sich für die Differenz zwischen dem gesetzlichen Maximum und der Summe, die sie sich oder ihren Rechtsnachfolgern ausbezahlt wissen wollen, zu versichern.

Art. 6 hat die Absicht, dem Richter zu zeigen, wie er die verschiedenen Höhen der Entschädigung je nach der Größe des Unfalls, bei Todesfall, bei bleibend-vollständiger oder bloß-theilweiser Arbeitsunfähigkeit, bei der Unfähigkeit, weiter auf dem Berufe zu arbeiten, oder bei zeitweiliger Arbeitsunfähigkeit, festzusetzen hat. Die Tarife der Versicherungsgesellschaften stellen die Entschädigungen je nach dem einen oder andern Fall mit großer Sorgfalt fest; der Richter hat ein Gleiches zu thun, wenn er nach beiden Seiten hin gleich gerecht sein will.

Das deutsche Gesetz (Art. 5, letztes Alinea) überläßt es der richterlichen Kompetenz, zu ermessen, ob der Schadensersatz in einer Rente oder in einem Kapital zuzusprechen ist. Das englische Gesetz enthält in dieser Beziehung keine Vorschrift. Die französischen Gerichte sprechen sich eher für die Rente aus, welche indessen in den meisten Fällen kapitalisirt werden kann. Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 hat die Bestimmung des deutschen Gesetzes angenommen. Art. 5 des Bundesgesetzes vom 23. März 1877 enthält keine Bestimmung über diesen Punkt.

Unser Entwurf schreibt vor, daß die Entschädigung als Kapital geleistet werden muß und nur, wenn beide Parteien einig sind, in Form einer Rente. Dieses System ist für den Arbeiter sowohl als für den Fabrikanten viel vortheilhafter. Die Rente setzt den Arbeiter viel eher der Gefahr aus, in Schaden zu kommen, als das Kapital. Die Verhältnisse des Fabrikanten können zerrüttet werden, die Gesellschaft der Unternehmer kann sich auflösen oder der Tod des Berechtigten der Familie die Subsistenzmittel entziehen etc. Der wohlberathene Arbeiter kann aus einem Kapital weit eher Nutzen ziehen, als aus einer Rente. Aber auch die Fabrikanten und Versicherungsgesellschaften werden dieses System vorziehen, da es die ganze Angelegenheit mit einem Male erledigt.

Außer der Hauptentschädigung hat der Richter auch in Betreff der Bezahlung der durch die Krankheit verursachten Kosten und im Todesfalle über die Entrichtung der Bestattungskosten zu statuiren. Wenn aber die Krankheit langwierig und eine wenigstens relative Heilung im Moment der Urtheilssprechung noch nicht eingetreten ist, so muß ausdrücklich bestimmt werden, daß die Hauptentschädigung die fernern Kosten, die durch die Krankheit verursacht werden, in sich begreife. Dieser Fall ist im Art. 6 vorgesehen.

Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1875 enthält in dieser Beziehung folgende Bestimmung: „Wenn im Momente der Urtheilsfällung die Folgen einer Körperverletzung noch nicht genügend klar vorliegen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten eine spätere Rektifizirung des Urtheils vorbehalten.“

Wir sind der Ansicht, daß derselbe Vorbehalt in das Gesetz betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb aufzunehmen sei, aber mit der entsprechenden Ergänzung, daß, wenn die Präsumptionen, auf denen das provisorische Urtheil basirte, sich nicht verwirklichen, sondern eine merkliche Besserung in dem Zustande des Kranken eintritt, auch der Fabrikant oder die an Stelle des Fabrikanten getretene Versicherungsgesellschaft die Revision des Urtheils im Sinne einer Milderung desselben verlangen kann (Art. 7).

G. Die im Folgenden zu behandelnde Frage ist schwierig und sehr kontrovers; sie betrifft die gemeinschaftliche Versicherung seitens des Arbeitgebers und Arbeitnehmers.

In vielen industriellen Etablissements gibt es Versicherungskassen (Krankenkassen etc.), welche zum Theil von den Beiträgen

der Arbeiter, zum Theil von Zuschüssen der Unternehmer geöfnet werden. Diese Kassen zahlen den Versicherungsgesellschaften die Prämien der Arbeiter und empfangen die Entschädigungen, auf welche Letztere bei Unfällen Anspruch haben. Diese Kassen bieten sehr werthvolle Vortheile, indem sie 1) eine Solidarität zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer herstellen; 2) den Arbeitern nahe bei der Hand sind und Bedürfnissen entsprechen, die weder durch die schützenden Bestimmungen des Gesezes, noch auch durch die Versicherungsgesellschaften befriedigt werden können.

Man darf in der That nicht vergessen, daß das Gesez von dem Arbeiter erst in Fällen von etwelcher Bedeutung angerufen werden kann. Bei allen geringern Unfällen aber, die weit öfter vorkommen und eine Arbeitsunfähigkeit von drei, acht, zehn, vierzehn Tagen im Gefolge haben, denkt der Arbeiter nicht daran, dem Fabrikanten den Prozeß zu machen, wenn derselbe nicht auf gütlichem Wege die Sache abmachen will. Die Versicherungs- und Hilfskassen haben den Vortheil, daß sie dem Arbeiter Entschädigungen gewähren, zu deren Bezug er berechtigt ist, und daß sie allen Streitigkeiten mit dem Fabrikanten vorbeugen. Sie treffen mit den Versicherungsgesellschaften das Abkommen, zufolge welchem letztere den Arbeiter jedesmal zu entschädigen haben, wenn die Arbeitsunfähigkeit beispielsweise länger als drei Tage dauert, während bei Arbeitsunfähigkeit von geringerer Dauer die Entschädigung von den Versicherungskassen geleistet wird.

Wie man hieraus ersieht, sind letztere für den Arbeiter und wohl auch für den Fabrikanten von großem Nutzen. Dem Gesezgeber kann es nur recht und lieb sein, wenn diese Institutionen, die die Vollziehung des Gesezes erleichtern, immer allgemeiner werden. Er kann natürlich nicht die Verpflichtung aufstellen, solche Kassen zu errichten, sondern nur dazu ermutigen.

In dieser Absicht hat das deutsche Gesez vom Jahr 1871, sowohl zu Gunsten der Fabrikanten als der Eisenbahngesellschaften, die Bestimmung aufgenommen, daß, wenn der Betriebsunternehmer wenigstens einen Drittel der jährlichen Beiträge zu leisten übernommen hat, die Summe, welche der Arbeiter von der Versicherungsgesellschaft oder Hilfskasse erhält, von der Entschädigung, welche der Fabrikant in Folge der gesezlichen Haftpflicht zu leisten hat, in Abzug zu bringen ist. Diese zu Gunsten der Fabrikanten lautende Vorschrift ist vom Reichstag erst nach langwierigen Debatten und euer eingehenden, in jeder Hinsicht interessanten Diskussion und mit der Absicht angenommen worden, die Fabrikanten zu veranlassen, Versicherungen zu Gunsten ihrer Arbeiter und gemeinschaftlich mit denselben abzuschließen und so sämt-

liche kooperative Institutionen, wie Hülfskassen u. s. w., die in sozialer und ökonomischer Hinsicht von so großem Nutzen sind, zu fördern.

Die meisten deutschen Kommentatoren und die Rechtsprechung selbst sind noch weiter gegangen; sie haben den Satz aufgestellt, daß der Betrag der gesetzlichen Entschädigung verhältnißmäßig reduziert werden solle, wenn der Arbeiter irgendwo her (von einer dritten Person, als Geschenk u. s. w.), und ohne durch Beiträge darauf Anspruch erlangt zu haben, die Summe, welche als hinreichend geschätzt wird, den aus dem Unfall ihm erwachsenen Schaden zu deken, ganz oder theilweise erhält.

Die Gründe, welche für diese Anschauung vorgebracht werden, scheinen uns nicht besonders stichhaltig zu sein.

Von sämtlichen Vortheilen, die dem Beschädigten durch eine dritte Person zufließen, soll dem Fabrikanten nichts zu Gute kommen, da er dazu nichts beigetragen hat; der Richter einzig kann je nach den Umständen und der gewonnenen Ueberzeugung die sämtlichen thatsächlichen Verhältnisse des Arbeiters nach dem Unfall in Berücksichtigung ziehen und darauf gestützt die Höhe der vom Fabrikanten zu leistenden Entschädigung bestimmen.

Ueber diesen Punkt gehen die Ansichten in Deutschland noch weit aus einander. Was die mit öffentlichen Aemtern verbundenen Pensionen anbetrifft, so werden dieselben nicht in Abzug gebracht, da sie einen Bestandtheil der Besoldung des Beamten ausmachen und der Anspruch auf den Genuß derselben daher gewissermaßen durch dessen Beiträge erworben worden ist. Indessen haben die deutschen Gerichte sehr widersprechende Urtheile in dieser Frage gefällt.

In seinem Gesezentwurfe vom 26. Mai 1874 über die Haftpflicht der Eisenbahnen hatte der Bundesrath die Bestimmung des deutschen Gesezes mit einer unbedeutenden Modifikation aufgenommen. Aber es ergab sich zwischen dem Ständerath und dem Nationalrath in Betreff dieser Bestimmung eine Differenz, und da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, wurde die Bestimmung fallen gelassen. Der Bericht des Hrn. Dubs im Nationalrath (Bundesblatt 1874, III, 277) gibt über diesen Zwischenfall folgenden Aufschluß:

„Die Kommission beantragt Ihnen, in Art. 4 auf den vom Bundesrathe gemachten Antrag zurückzugehen und diesen im Gegensatz zum ständeräthlichen Antrag unverändert anzunehmen. Es handelt sich um die Frage, wie sich die Entschädigungspflicht einer Assekuranzanstalt und die Entschädigungspflicht der Transportanstalt zu einander verhalten sollen. Der Bundesrath schlug

nun im Einklang mit dem deutschen Reichsgesetze vor, es sei für den Fall, als die Mitleistung der Transportanstalt nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung an die Versicherungsanstalt betragen habe, Alles, was der Entschädigungsberechtigte von einer solchen Versicherungsanstalt beziehe, auf die Entschädigung der Transportanstalt einzurechnen. Der Ständerath will dagegen auf die Entschädigung der Transportanstalt nur eine mit ihrem Beitrag im Verhältniß stehende Quote einrechnen lassen. Man ist im ersten Augenblick geneigt, diesen letztern Beschluß als der strengen Gerechtigkeit entsprechend zu betrachten; allein bei näherer Betrachtung hält diese Ansicht nicht Stand. Nach Art. 3 steht im Grundsatz fest, daß ein Verletzter nur im Verhältniß seines erlittenen Schadens entschädigt werden soll. Wer diese Entschädigung leisten solle, das kann im Grunde dem Staate, sowie dem Verletzten, völlig gleichgültig sein, und es wäre aus diesem Gesichtspunkte am natürlichsten, über diese Frage gar nichts im Gesetze zu sagen. Da nicht anzunehmen ist, daß man dem Verletzten mehr als den Schadenersatz gewähren wolle, so könnte die Schlußnahme des Ständerathes nur die Wirkung haben, die Assekuranstalt auf Kosten der Transportanstalt zu entlasten, was kaum beabsichtigt wird.

„Dagegen hat die Bestimmung des deutschen Gesetzes, resp. der Antrag des Bundesrathes eine andere Tendenz. Man will damit die Transportanstalten ermuntern, an der Versicherung ihres Personals zu participiren, und zwar mit mindestens einem Drittel der Versicherungsprämie. Diese Tendenz ist nur zu billigen, obgleich solches bisher auch ohne Gesetz schon geschehen ist. Damit wird dann auch indirekt der Zweck erreicht, den der Ständerath mit dem von uns bekämpften zweiten Satze des Art. 2 angestrebt hat, und zwar in durchaus gerechtfertigter Weise: Die Transportanstalten participiren damit im Wege der Freiwilligkeit an Unglücksfällen, die durch höhere Gewalt entstanden sind. Unter diesem Gesichtspunkte kann auch die Kommission einem solchen, allerdings nicht absolut nothwendigen, auch im ursprünglichen deutschen Entwurfe fehlenden Artikel beipflichten.“

Die Streichung dieser Bestimmung aus dem Geszentwurf betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen konnte vielleicht ohne bedeutende Inkonvenienzen erfolgen; aber es ist wahrscheinlich, daß bei der Haftpflicht aus Fabrikbetrieb die Weglassung einer solchen Bestimmung nicht ohne üble Folgen wäre. Fabrikanten, Arbeiter und Richter haben ein Interesse daran, genau zu wissen, in welcher Beziehung die Versicherungen bei Unfällen zu den in Gemäßheit des Gesetzes zu leistenden Entschädigungen stehen, ob sie von letztern ab-

gezogen werden dürfen und, bejahenden Falls, unter welchen Bedingungen und in welchem Verhältniß. Nach unserm Dafürhalten wird eine solche Frage nicht durch Stillschweigen gelöst, sondern muß durch einen genauen und klaren Gesezestext die Antwort erhalten.

Die Divergenz, welche zwischen der Ansicht des Nationalrathes und derjenigen des Ständerathes in dieser Beziehung im Jahr 1875 waltete, scheint die Folge einer unrichtigen oder mindestens unvollständigen Auffassung der Frage gewesen zu sein. Der Ständerath scheint insofern Recht gehabt zu haben, als er behauptete, daß von der zu bezahlenden Entschädigung nur der Theil der Versicherungssumme abzuziehen sei, der den von der Eisenbahnunternehmung eingezahlten Beiträgen entspreche. Dagegen ließ er außer Acht, daß die Unternehmer nicht für alle Arten von Unfällen haftbar sind, während die Versicherungsgesellschaften eine viel ausgedehntere Haftbarkeit übernehmen; die Beiträge der Unternehmer brauchen daher nicht die Gesamtheit der Versicherungsprämien auszumachen, sondern nur den Theil der Haftbarkeit zu repräsentiren, der auf den Unternehmern lastet. Was das Verhältniß anbetrifft, in welchem diese Beiträge die Berechtigung des Abzugs der ganzen versicherten Summe gewähren, so handelt es sich um eine Frage, die je nach der Verschiedenheit der Sachlage verschieden gelöst werden kann. Das deutsche Gesez hat diesen Theil der Beiträge auf den einheitlichen Satz von einem Drittel fixirt und damit ohne Zweifel die richtige Mitte einhalten wollen zwischen den Eisenbahngesellschaften, die in einem bedeutendern Umfang haftbar sind (Art. 1 dieses Gesezes), und den Fabrikanten, deren Haftpflicht viel weniger ausgedehnt ist (Art. 2). Dieses Verhältniß hätte auch auf andere Weise gerecht festgestellt werden können.

Zieht man in Berücksichtigung, daß unser Gesez über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb darin weiter geht als das deutsche, daß es auch beim Verschulden des Arbeiters und bei Zufällen die Haftbarkeit des Fabrikanten aufstellt, so kann man gar wohl den Theil der Beiträge, den der Fabrikant geleistet haben muß, um den Abzug der ganzen versicherten Summe verlangen zu können, auf die Hälfte ansetzen. Die andere Hälfte, welche zu Lasten des Arbeiters verbleibt, repräsentirt für diesen die Versicherung gegen alle die Fälle, in denen er nicht vor den Richter gelangen mag (kleinere Unfälle) und in denen die Versicherungsgesellschaft sich verpflichtet, zu bezahlen, wenn das Gesez den Fabrikanten entbindet (in gewissen Fällen höherer Gewalt, beim Verschulden des Verletzten oder Getödteten). Der Arbeiter findet in der Versicherung namentlich den großen Vortheil, keinen Prozeß führen zu müssen, weil

die Versicherungsgesellschaften im Interesse ihres Rufes gewöhnlich Streitigkeiten zu vermeiden suchen. Ferner haben Arbeitgeber und Arbeitnehmer den unschätzbaren moralischen Vortheil, sich beim Erwerb des Anspruchs auf Schadensersatzleistung als gemeinschaftlich betheiligte zu empfinden, was beide Theile anspornt, ihr Möglichstes zur Verhütung des Schadens zu thun (Art. 8, Alinea 1).

Es kann vorkommen, daß der Fabrikant es vorzieht, an den Beiträgen nicht, wie es im Geseze vorgesehen ist, die Hälfte zu bezahlen. Für diesen Fall und um die gemeinschaftliche Versicherung zu fördern, haben wir die Bestimmung aufgestellt, daß die Beiträge des Fabrikanten in dem Verhältniß in Betracht gezogen werden sollen, in welchem sie immer geleistet worden sind. Ohne diese Bestimmung hätte kein Fabrikant mehr ein Interesse daran, an die Versicherungskassen Beiträge zu leisten, die geringer sind als die Hälfte der Prämien (Art. 8, Alinea 2).

Wenn der Arbeiter die Versicherungsprämien allein bezahlt hat, so kann gerechterweise die von der Versicherung auszu-bezahlende Summe von der gesezmäßigen Entschädigung nicht abgezogen werden. Gegen diesen Grundsatz läßt sich zwar das einwenden, daß auf diese Weise der erlittene Schaden doppelt ersetzt zu werden scheint, einmal durch die Versicherung und einmal durch den Fabrikanten; eine solche Bereicherung könnte als ungerecht bezeichnet werden. Aber es kann doch anderseits dem Arbeiter nicht die Freiheit bestritten werden, sich wie jeder beliebige Andere zu versichern, und wenn er dies aus seinen eigenen Mitteln thut, um seine oder der Seinigen Zukunft auf noch bessere Weise sicherzustellen, warum soll ihm das nicht einen größern Vortheil verschaffen dürfen, als wenn er dem Beispiel derjenigen unter seinen Genossen gefolgt wäre, die sich einzig auf die gesetzliche Haftpflicht ihres Prinzipals verlassen. Wir glauben vielmehr, der Arbeiter müsse ermuntert werden, Vorsorge zu treffen, selbst auf die Gefahr hin, daß dieselbe in Bereicherung ausarte. Uebrigens hat ja, nach unserm Entwurfe, der Fabrikant es in seiner Gewalt, diesem Uebelstand in den meisten Fällen zu begegnen; er braucht nur an die vom Arbeiter zu bezahlenden Versicherungsprämien die Hälfte beizutragen.

Wir legen einen großen Werth darauf, daß der Art. 8 so, wie wir ihn vorgeschlagen haben, angenommen werde. Es enthält derselbe gleichzeitig ein Korrektiv und eine Ergänzung. Ein Korrektiv und zwar einerseits für den Fabrikanten, indem es ihn veranlaßt, sich in guten Zeiten gegen eine allzu drückende Mitnahme durch die Folgen der Haftpflicht zu schützen; andererseits für den Arbeiter, indem es ihm gestattet, die Kosten der Versicherung in

Voraussicht der zahlreichen Fälle, in denen das Gesez ihm keine große Hülfe zu gewähren vermag, leichter zu tragen. Eine Ergänzung, indem es sich über einen Punkt, der zu wichtigen juristischen Kontroversen Veranlassung geben könnte, bestimmt ausspricht, über die Frage nämlich, ob bei der Festsetzung der Entschädigung die von der Versicherung bezahlte Summe, sowie die vom Fabrikanten geleisteten Versicherungsbeiträge in Betracht zu kommen haben.

H. Art. 9 enthält eine allgemeine Bestimmung, die zur Erreichung des Zweckes, der mit dem Geseze verfolgt wird, nothwendig ist. Wir finden eine ähnliche Vorschrift im deutschen Geseze. Es ist nach den allgemeinen Rechtsregeln unstatthaft, in einem Vertrage zu stipuliren, daß der eine oder andere Theil oder alle beide sich im Falle von dolus oder bei Verschulden des Kontrahenten selbst durch die Bestimmungen des Gesezes nicht gebunden crachten. Das Gesez muß vielmehr einen absoluten Charakter haben, und zwar nicht nur in dieser Hinsicht, sondern auch bei den Zufällen, die sonst nach dem gemeinen Recht den Kontrahenten von der Pflicht entbinden können.

Wir glauben uns hier auf die Ausführungen beziehen zu können, die wir zur Begründung der Haftpflicht bei Zufällen angeführt haben (vergl. auch Art. 12 des Bundesgesezes vom 1. Juli 1875).

Indessen wird eine Ausnahme von der allgemeinen Regel verlangt; sie bezieht sich auf die Reverse, welche zu diesem Zwecke ermächtigte Gemeindebehörden dem Fabrikanten ausstellen können, um ihn gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber ihren Ortsangehörigen sicherzustellen. Dieses Verlangen hat seinen Grund in der Thatsache, daß viele Gemeinden es als eine ihnen erwiesene große Wohlthat betrachten, daß die Fabriken Personen beschäftigen, die wegen körperlicher oder geistiger Schwächen (oder Laster, wie Trägheit, Trunksucht u. a.) nicht anderswo angestellt werden können. In den Fabriken werden solchen Leuten Arbeiten zugewiesen, die ihren geistigen und physischen Kräften angemessen sind; es ereignen sich aber durch deren Anstellung viel eher Unfälle als durch die Beschäftigung von an Körper und Geist gesunden Arbeitern. Seitdem die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb in einem solchen Umfange durch das Gesez vom 23. März 1877 aufgestellt worden ist, haben viele Fabrikanten keine Gebrechlichen mehr ohne einen von der Heimatgemeinde derselben auszustellenden Revers beschäftigen wollen. Der Bundesrath aber war der Ansicht, daß diese Art und Weise, sich der Haftpflicht zu entledigen, dem Zwecke des Gesezes nicht entspreche, indem der Fabrikant in jenem Falle kein

Interesse mehr daran habe, Maßnahmen zum Schutze seiner Arbeiter zu treffen (Beschluß vom 18. April 1879). Seither haben sich viele Gemeinden hierüber beschwert. Wir haben nicht geglaubt, auf diesen Beschluß zurückkommen zu sollen und sind der Ansicht, daß solche Abkommnisse auch fürderhin ungiltig zu betrachten sind.

J. Die Redaktion von Art. 11 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1875, welcher das Verfahren bei Streitigkeiten vor Gericht beschlägt, scheint uns nicht sehr glücklich zu sein. In diesem Artikel heißt es nämlich: „Bei Streitigkeiten über die aus diesem Geseze entspringenden Schadenersazansprüche hat das Gericht über die Höhe des Schadenersazes und die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach freier Würdigung des gesammten Inhaltes der Verhandlungen zu entscheiden, ohne an die Beweisgrundsätze der einschlagenden Prozeßgeseze gebunden zu sein.

Es könnte scheinen, als ob man mit dieser Bestimmung hätte sagen wollen, daß die Richter nicht an die von den Prozeßgesezen über die Beweise aufgestellten Grundsätze gebunden seien, z. B. daß etwas als wahr angesehen werden könne, wenn auch die Parteien eingestehen, daß es falsch sei, auch wenn ein Eid auferlegt worden ist, u. s. w.

Gesagt wollte mit Art. 11 vielmehr werden, daß die Gerichte und insbesondere das Bundesgericht die Streitsache nach dem gesammten Inhalt der Verhandlungen würdigen und über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach ihrem freien Ermessen entscheiden sollen.

Wir schlagen eine neue Redaktion vor, welche besser als Art. 11 des Gesezes vom 1. Juli 1875 dem entspricht, was man wirklich beabsichtigt hat. (Art. 10.)

K. Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875, sowie dasjenige vom 23. März 1877, sezen die Verjährungsfrist auf zwei Jahre fest. Gleichweise ist dies auch im Entwurfe zum Obligationenrecht für Ansprüche aus unerlaubten Handlungen geschehen (Art. 77). Diese Frist ist viel länger als die in den fremden Gesezgebungen aufgestellte. Das deutsche Gesez sieht ein Jahr vor, das französische Civilgesezbuch ebenfalls ein Jahr. Das englische Gesez bestimmt noch kürzere Fristen (6 Wochen für die Anzeige des Unfalls und 6 Monate für die Anbringung der Entschädigungsklage, Art. 4). Sollen wir aus sachlichen Gründen eine so lange Frist beibehalten? Wir glauben diese Frage mit Nein beantworten zu sollen. Es ist eine bewiesene Thatsache, daß gewisse Kläger mit der Anbringung der Klage so lange als möglich zuwarten, um die Mittel zur Be-

weisführung, die dem Beklagten alsbald nach dem Unfall viel leichter zu Gebote stehen, zu benehmen oder wenigstens abzuschwächen. Dieser Uebelstand ist anlässlich der Berathung über das Gesez vom 1 Juli 1875 angeführt worden, und die Mißbräuche, welche man damals voraussah (s. Bundesbl. 1874, III, 277—285), haben sich in der That eingestellt. Es kann sich noch fragen, ob wir im vorliegenden Geseze die Verjährungsfrist von zwei Jahren der Gleichmäßigkeit unserer Gesezgebung halber aufrecht erhalten sollen. Auch diesen Grund halten wir nicht für stichhaltig, und wir schlagen vielmehr vor, jene Frist, wie in Deutschland und Frankreich, auf ein Jahr anzusezen. Ferner glauben wir, daß eine Bestimmung in das Gesez aufzunehmen sei, der zufolge allen Parteien das Recht zustehen soll, die thatsächlichen Umstände, unter welchen der Unfall erfolgt ist, vor der Anbringung der Entschädigungsklage gerichtlich feststellen zu lassen. Eine solche Bestimmung wird es möglich machen, die Beweismittel festzuhalten, die sonst der Gefahr ausgesetzt wären, verloren zu gehen (Art. 11).

L. Im Schoße der vorberathenden Kommission war eine Bestimmung vorgeschlagen worden betreffend die Festsezung der Fristen, innerhalb welcher die erheblichen Unfälle zur Anzeige gebracht worden sein müssen (vergl. das englische Gesez). Der Wortlaut dieser Bestimmung war folgender :

„Als erhebliche Körperverletzungen, von welchen nach Art. 4 des Fabrikgesezes Anzeige zu machen ist, gelten diejenigen, von welchen entweder der Arzt erklärt, daß sie einen bleibenden Nachtheil bringen werden, oder welche eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 14 Tagen zur Folge haben.“

Nach Prüfung und Diskussion wurde diese Bestimmung wieder fallen gelassen, weil man dafür hielt, daß sie mit dem Haftpflichtgeseze nicht in engem Zusammenhange stehe, und weil der Bundesrath die Kompetenz hat, eine solche Vorschrift in Vollziehung des Bundesgesezes betreffend die Arbeit in den Fabriken vom 23. März 1877 aufzustellen.

M. Die Regierung des Kantons Glarus hatte folgenden Wunsch ausgesprochen :

Bei der Anlage eines Gesezes über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb sollten die Strafbestimmungen in Art. 19 des Gesezes vom 23. März 1877 in der Weise gemildert werden, daß der Fabrikant nicht in allen Fällen, wo persönliche Nachlässigkeit oder absichtliche Umgehung des Gesezes durch seine Untergebenen vorliegt, verantwortlich gemacht werde, namentlich nicht bei größern Vergehen seiner Untergebenen, wo Gefängnißstrafe einzutreten habe.

Da das vorliegende Gesetz nur die civilrechtliche Haftpflicht zu regeln bestimmt ist, so glaubten wir nicht, daß es thunlich sei, in dasselbe eine Milderung der Strafbestimmungen des Fabrikgesetzes einzuführen.

Diese eingehende Darlegung der Motive mag von der Sorgfalt Zeugniß ablegen, mit welcher die Frage nach allen Richtungen hin geprüft worden ist, sowie von dem ernststen Bestreben, ein Gesetz ins Leben zu rufen, das von den Uebertreibungen auf der einen und auf der andern Seite gleich weit entfernt ist und dazu beitragen soll, die Interessen unserer Industrien mit dem berechtigten Schutze, den wir dem Fabrikarbeiter angedeihen zu lassen haben, in Einklang zu bringen.

Schließlich empfehlen wir Ihnen den nachfolgenden Gesetzesentwurf zur Genehmigung und ergreifen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. November 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesgesetz
betreffend
die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
mit Hinsicht auf Art. 34 der Bundesverfassung und in
Ausführung von Art. 5 des Bundesgesetzes über die Arbeit
in den Fabriken, vom 23. März 1877;
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom
26. Wintermonat 1880,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Wer eine Fabrik betreibt, haftet, wenn in den Räumlichkeiten seiner Fabrik und durch den Betrieb derselben ein Angestellter oder ein Arbeiter getödtet oder körperlich verletzt wird, innerhalb den Bestimmungen dieses Gesetzes für den entstandenen Schaden, sofern er selbst oder ein Mandatar, Repräsentant, Leiter oder Aufseher der Fabrik durch ein Verschulden in Ausübung der Dienstverrichtungen die Verletzung oder den Tod herbeigeführt hat.

Art. 2. Der Betriebsunternehmer haftet gleichfalls, wenn auch ohne ein solches Verschulden in den Räumlichkeiten seiner Fabrik und durch den Betrieb derselben eine Körperverletzung oder der Tod eines Angestellten oder eines Arbeiters herbeigeführt wird, insofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verbrechen oder

Vergehen dritter Personen, welche nicht in Art. 1 aufgezählt sind, oder durch eigenes Verschulden des Verletzten oder Getödteten erfolgt ist.

Art. 3. In denjenigen Industrien, welche der Bundesrath in Ausführung von Art. 5 d des Fabrikgesetzes als solche bezeichnet, die gefährliche Krankheiten erzeugen, haftet der Betriebsunternehmer auch für den durch Krankheit eines Angestellten oder eines Arbeiters entstandenen Schaden, wenn die Erkrankung erwiesenermaßen und ausschließlich durch den Betrieb der Fabrik erfolgt ist.

Art. 4. Der Betriebsunternehmer hat das Rückgriffsrecht auf diejenigen Personen, für deren Verschulden er haftbar ist.

Art. 5. Die Ersatzpflicht des Betriebsunternehmers wird in billiger Weise reduzirt:

- a. wenn die Tödtung oder die Verletzung (die in Art. 3 erwähnten Fälle nicht inbegriffen) aus Zufall eingetreten ist;
- b. wenn dem Geschädigten ein Theil der Schuld an dem Unfall (oder an der Krankheit im Sinne von Art. 3) zufällt, insbesondere wenn der Geschädigte als Angestellter oder Arbeiter einen Mangel an den Einrichtungen, durch welchen der Unfall (oder die Krankheit) herbei geführt worden ist, entdeckt hat, ohne davon einem seiner Vorgesetzten oder dem Betriebsunternehmer selbst Kenntniß gegeben zu haben;
- c. wenn des Geschädigten früher erlittene Verletzungen auf die letzte und deren Folgen Einfluß haben oder wenn die Gesundheit des Erkrankten durch seine frühere Gewerbsausübung bereits geschwächt war.

Art. 6. Der zu leistende Schadenersatz umfaßt:

- a. Im Todesfalle:

die Kosten einer versuchten Heilung; den Schaden, welchen der Getödtete oder Verstorbene während der Krankheit durch gänzliche oder theilweise Erwerbsunfähigkeit erlitten hat; die Beerdigungskosten; den

Schaden, welchen die Hinterlassenen eines Getödteten oder Verstorbenen erleiden, wenn derselbe durch Gesez zu ihrem Unterhalt verpflichtet war.

b. Im Falle von Verletzung oder Erkrankung :

alle Heilungs- und Verpflegungskosten, sowie den Schaden, welchen der Verlezte oder Erkrankte infolge gänzlicher oder theilweiser, dauernder oder vorübergehender Erwerbsunfähigkeit erlitten hat.

Der Richter wird mit Berücksichtigung aller Umstände eine Entschädigungssumme festsetzen, welche jedoch in den schwersten Fällen (Art. 1 und 3) weder den sechsfachen Jahresverdienst des Betreffenden, noch die Summe von Fr. 8000 übersteigen soll.

Immerhin sind die Kosten für Heilung und Beerdigung in diesem Maximum nicht inbegriffen.

Mit Zustimmung aller Betheiligten kann der Richter auch an die Stelle einer Aversalsumme eine Rente von entsprechender Höhe treten lassen.

Mit dem Tage, an welchem ein Urtheilsspruch in Kraft tritt, erlöscht für den Betriebsunternehmer jede Verpflichtung für die Zahlung allfälliger weiterer Heilungskosten.

Art. 7. Wenn bei der Urtheilsfällung die Folgen einer Körperverletzung oder Erkrankung noch nicht genügend klar vorliegen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des erfolgenden Todes oder einer wesentlichen Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verlezten oder Erkrankten die Festsetzung einer größern Entschädigung vorbehalten. Immerhin darf die Gesamtsumme der zuerkannten Entschädigungen die in Art. 5 und 6 festgesetzten Grenzen nicht überschreiten.

In diesem Falle hat, bis das definitive Urtheil ausgefällt ist, auch der verpflichtete Betriebsunternehmer das Recht, Ermäßigung der als Schadenersatz zuerkannten Summe zu verlangen, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder die Höhe der Summe bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind.

Art. 8. Wenn der Getödtete, Verlezte oder Erkrankte bei einer Unfallversicherung, Unterstützungskasse, Krankenkasse oder einer ähnlichen Anstalt versichert war, und wenn der Betriebsunternehmer durch Prämien oder andere Beiträge bei dieser Versicherung mitgewirkt hat, so sind die von jenen Anstalten dem Verlezten, Erkrankten oder den Rechtsnachfolgern des Getödteten bezahlten Beträge von der Entschädigung ganz in Abzug zu bringen, sofern der Betriebsunternehmer nicht weniger als die Hälfte an die bezahlten Prämien und andere Beiträge geleistet hat.

Beträgt die Mitleistung des Betriebsunternehmers dagegen weniger als die Hälfte, so wird von der Entschädigung nur jene Summe abgezogen, welche im Verhältniß zu den von ihm geleisteten Beiträgen steht.

Art. 9. Die Betriebsunternehmer sind nicht befugt, die in diesem Gesetze enthaltenen Bestimmungen über die Haftpflicht mittelst Reglementen, Publikationen oder durch besondere Uebereinkunft mit ihren Angestellten, Arbeitern oder mit Dritten (ausgenommen der in Art. 8 vorgesehene Fall) im Voraus zu beschränken oder auszuschließen. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegen stehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Art. 10. Bei Streitigkeiten über die aus diesem Gesetze entspringenden Schadenersatzansprüche entscheiden die kantonalen Gerichte und in letzter Linie das Bundesgericht über die Zuerkennung einer Entschädigungssumme, die Höhe derselben, die Art und Weise ihrer Bezahlung und im Falle eine jährliche Rente festgesetzt wird, die für die Bezahlung derselben zu leistende Sicherheit, nach freier Würdigung aller Thatsachen und der gesammten Verhandlungen; dabei ist das höhere Gericht an die Entscheidungen der unteren Gerichte über streitige Thatsachen nicht gebunden.

Art. 11. Die in diesem Gesetze gewährten Schadenersatzansprüche verjähren nach einem Jahre von dem Tage an, an welchem die Tödtung oder Verletzung erfolgt ist,

oder an welchem die Krankheit als eine spezifische Berufskrankheit erkannt worden ist. Immerhin steht den Beteiligten das Recht zu, bei einem Unfälle oder einer Erkrankung, auch bevor eine Schadenersatzklage anhängig gemacht wird, die auf den Unfall oder Krankheit bezüglichen thatsächlichen Verhältnisse gerichtlich konstatiren zu lassen.

Art. 12. Die Verjährungsfrist von einem Jahre findet auch auf die in Art. 7 vorgesehenen Klagen Anwendung; sie läuft von dem Tage an, an dem das Urtheil, in welchem die Festsetzung einer höhern Entschädigung vorbehalten ist, ausgefällt wird.

Art. 13. Wenn Zweifel waltet, ob eine industrielle Anstalt, die nicht auf dem Fabrikenverzeichnisse sich befindet, in dasselbe hätte eingetragen werden sollen und ob somit auf einen in derselben vorgekommenen Unfall oder Krankheit das gegenwärtige Gesez Anwendung finde, so wird nach Vorschrift des Art. 1, Absatz 2 des erwähnten Bundesgesezes vom 23. März 1877 verfahren.

Art. 14. Artikel 5 des Bundesgesezes betreffend die Arbeit in den Fabriken vom 23. März 1877, mit Ausnahme der Litt. d desselben, ist aufgehoben und ebenso alle Bestimmungen kantonaler Geseze und Verordnungen, welche dem gegenwärtigen Geseze widersprechen.

Art. 15. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesezes vom 17. Brachmonat 1874 (A. S. n. F. I, 116), betreffend die Volksabstimmung über Bundesgeseze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Gesezes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusezen.



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den Entwurf zu einem Bundesgesez über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb. (Vom 26. November 1880.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1880
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1880
Date	
Data	
Seite	541-588
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 917

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.