

BGE 31 II 221

Bundesgericht (BGE), 1905-03-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_31_II_221

FR: ATF 31 II 221

IT: DTF 31 II 221

Volltext

34. Arteil vom 21. Juni 1905 in Sachen Jäger, Kl. u. Ber.=Kl., gegen Hürlimann, Bekl. u. Ber.=Bekl. Haftpflicht für einen Unfall, der sich auf einem Verbindungsgeleise (Anschlussgeleise einer Fabrik) ereignet. Anwendbarkeit des EHG, des FHG, oder beider Gesetze? Art. 13 BG über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise, vom 19. Dezember 1874. A. Durch Urteil vom 14. März 1905 hat die I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich über die Streitfrage: st der Beklagte verpflichtet, an den Kläger als Haftpflicht „entschädigung für erlittenen Unfall den Betrag von 4000 Fr. „zu bezahlen? in Bestätigung des Urteils des Bezirksgerichts Zürich vom 31. Januar 1905 erkannt: Die Klage wird abgewiesen. B. Gegen dieses Urteil hat der Kläger die Berufung ans Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag: Es sei die Klage vollen Umfange gutzuheissen. Eventuell es seien die Akten an die Vorinstanz zurückzuweisen behufs Abnahme der vom Kläger an gebotenen Beweise. C. In der heutigen Hauptverhandlung vor Bundesgericht hat der Vertreter des Klägers diese Anträge begründet. Der Vertreter des Beklagten hat auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils angetragen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Kläger Josef Jäger erlitt am 13. Dezember 1902 in dem der Fabrikhaftpflicht unterstehenden Bierbrauereigeschäft des Beklagten, wo er als Handlanger angestellt ist, einen Unfall. Er war mit andern Arbeitern damit beschäftigt, drei auf dem Anschlußgeleise der Brauerei stehende Bahnbierwagen vor die sogen. Spedition zu stoßen, und zwar schob er mit einem Nebenarbeiter speziell den vordersten Wagen. Hiebei wurde er, während er noch am Puffer stand, von dem nachfolgenden Wagen, der etwas schneller fuhr, getroffen, und am Brustkorb und linken Oberarm verletzt. Nach dem behandelnden Arzt betrug die voraussichtliche Arbeitsunfähigkeit des Klägers 2—3 Wochen und war nachher vollständige Heilung zu erwarten. Der Kläger nahm denn auch die Arbeit am 23. Dezember 1902 wieder auf. Für die vorübergehende Arbeitsunfähigkeit und die Heilungskosten ist er entschädigt. Am 26. Januar 1903 erstattete der Beklagte die Anzeige (B) über den Ausgang des Unfalls mit folgenden hier in Betracht kommenden Angaben: „Arbeitsunfähigkeit vom 13. Dezember bis und mit 22. Dezember 1902. Bleibender Nachteil: keiner.“ Der Kläger hat seit Wiederaufnahme der Arbeit stets beim Beklagten gearbeitet zum selben Lohn von 5 Fr. wie vor dem Unfall. Der Unfall ereignete sich auf dem Verbindungsgeleise, das von der Brauerei des Beklagten zum Gemeinschaftsgeleise der Utlibergbahn und Sihltalbahn und zum Bahnhof Gießhübel führt. Aus dem Vertrag zwischen dem Beklagten und der Sihltalbahnsgesellschaft über die Erstellung und den Betrieb dieses Anschlußgeleises vom 22. April 1898 ist folgendes hervorzuheben: Das Verbringen und Abholen der für die Brauerei bestimmten Wagen geschieht durch die Lokomotiven der Sihltalbahn zwischen 11 Uhr 15 und 11 Uhr 45 vormittags. Die Sihltalbahn verpflichtet sich, dem Beklagten so viel leere Wagen zur Verfügung zu stellen, als verlangt werden. Der Beklagte übernimmt die Haftpflicht für alle Unfälle, die durch sein Personal, und die Bahn diejenigen, die durch das Bahnpersonal

„verschuldet“ werden. 2. Mit Klage, eingeleitet am 9. November 1904, belangte der Kläger den Beklagten auf Zahlung einer Entschädigung von 4000 Fr. aus Eisenbahn= eventuell Fabrikhaftpflicht. Er behauptete, gestützt auf ärztliche Zeugnisse, daß infolge des Unfalls vom 13. Dezember 1902 seine Erwerbsfähigkeit dauernd um 20% vermindert sei, was vom Beklagten bestritten wurde. Der auf 12 FHG gestützten Verjährungseinrede des Beklagten gegenüber machte der Kläger für den Fall, daß das FHG zur Anwendung kommen sollte, geltend, daß die Verjährung nicht habe ablaufen können nach Art. 8 Abs. 4 der Novelle zum FHG, weil die Unfallanzeige B vom 26. Januar 1903 objektiv unrichtig gewesen sei, und weil der Beklagte noch vor Ablauf der Verjährungsfrist hiervon Kenntnis erhalten und trotzdem keine berichtigte Anzeige gemacht habe. Beide kantonalen Instanzen gingen davon aus, daß der Unfall unter die Fabrikhaftpflicht und nicht unter die Eisenbahnhaftpflicht falle, das Obergericht mit folgender wesentlicher Begründung: Zwar könne auch eine Fabrik Eisenbahnunternehmung oder Transportanstalt im Sinne von Art. 1—4 EHG sein, z. B. dann, wenn sie auf dem konzessionierten Verbindungsgeleise den Betrieb des Rollmaterials von und nach der Station zwar unter einer gewissen Oberaufsicht der Eisenbahnunternehmung, aber auf eigene Rechnung und Gefahr mit eigenen Lokomotiven ausführe. Dabei wäre der Umstand bedeutungslos, daß nur eigene Waren und Personen des Etablissements befördert würden. Aus dem Vertrag des Beklagten mit der Sihltalbahn ergebe sich aber, daß die letztere den gesamten Betrieb auf dem Verbindungsgeleise zwischen der Station Gießhübel und der Brauerei übernommen habe. Die letztere sei also keine Transportanstalt im Sinne des EHG und werde es auch dadurch nicht, daß sie durch ihre Angeestellten die mit Dampfkraft herbeigeschafften Güterwagen von den Rampen zurechtstellen, beladen, entladen und wieder zur Abholung bereitstellen lasse. Denn nicht jede Manipulation, die, von den Angestellten einer Transportunternehmung vorgenommen, als zum Bahnbetriebe gehörig erscheine, sei dies auch dann, wenn sie im Betriebe eines nicht unter dem EHG stehenden Unternehmens ausgeführt werde. Die Klage aus FHG sodann wurde von beiden Instanzen wegen Verjährung abgewiesen, weil die Schlußanzeige des Beklagten vom 26. Januar 1903 den gesetzlichen Anforderungen entsprochen habe. Das Gesetz enthalte keine Anhaltspunkte, so führt das Obergericht aus, daß die Schlußanzeige als nicht erfolgt und rechtlich unwirksam zu betrachten wäre, wenn sich später herausstelle, daß die Unfallfolgen schwerere gewesen seien, als bei Erstattung der Anzeige angenommen worden sei. Als nicht rechtsverbindlich sei die Schlußanzeige nur dann zu betrachten, wenn sie dem im Zeitpunkte der Abgabe festgestellten oder leicht feststellbaren Krankheitszustand des Klägers widerspreche. Eine absolute Vollständigkeit und unumstößliche Richtigkeit des Inhaltes könne aber der Natur der Sache nach nicht gefordert werden, und es liege dies auch nicht im Sinne der vom Gesetze verlangten raschen Abwicklung der Haftpflichtfälle und der damit im Zusammenhang stehenden Vorschrift (Art. 8 Abs. 2), daß die Schlußanzeige spätestens neun Monate nach dem Unfall zu erstatten sei. 3. Die kantonalen Gerichte sind mit Recht davon ausgegangen, daß, wenn das FHG auf den Unfall des Klägers Anwendung findet, die Klage nach dessen Art. 12 verjährt ist, weil der Beklagte rechtzeitig eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Schlußanzeige nach Formular B erstattet hat (Art. 8 Abs. 4 d. Novelle zum FHG). Es genügt in dieser Beziehung auf die zutreffende Begründung der Vorinstanz zu verweisen; die darin entwickelte Auffassung über die Erfordernisse einer genügenden Unfallanzeige B deckt sich mit den Ausführungen des Bundesgerichts im Falle Kindler gegen Möri (Amtl. Samml. XXX, 2. Teil, Nr. 2 Kommt dagegen, wie der Kläger in erster Linie behauptet, das EHG zur Anwendung, so ist die Klage nicht verjährt, weil sie innert der zweijährigen Frist

des Art. 10 Abs. 2 seit dem Unfall angebracht ist. Die Frage, ob man es, eventuell neben der Fabrikhaftpflicht, dem Beklagten gegenüber mit einem Falle der Eisenbahnhaftpflicht zu tun habe, bedarf daher der Erörterung. 4. Nach Art. 13 des BG über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise vom 19. Dezember 1874 finden die bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anlagen Anwendung, welche Vorschrift offenbar auf der Erwägung beruht, daß der Transport auf einem Verbindungsgeleise im wesentlichen die nämliche Eigenartigkeit aufweist und namentlich mit denselben oder ähnlichen Gefahren verbunden ist, wie der auf den Hauptgeleiseanlagen sich vollziehende Eisenbahntransport. Es entspricht daher nicht nur dem Wortlaut jener Norm, die objektiv den Betrieb auf den Verbindungsgeleisen der Eisenbahnhaftpflicht unterstellt, sondern vor allem auch ihrem Zweck, daß alle bei diesem Betrieb sich ereignenden Unfälle die Eisenbahnhaftpflicht begründen, gleichgültig wer Betriebsunternehmer ist, d. h. wer in eigenem Interesse und auf eigene Kosten den Transport auf dem Geleise besorgt, ob die Bahn oder der Besitzer des Anschlußgeleises. Und da nun als haftpflichtiges Subjekt stets nur der Betriebsunternehmer in Betracht kommen kann, so ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, daß auch der Besitzer des Verbindungsgeleises, sofern er den Betrieb des letztern ganz oder teilweise selber besorgt, in dieser Beziehung der Eisenbahnhaftpflicht unterstellt ist, obgleich er keine Transportanstalt oder Eisenbahnunternehmung im Sinne des Art. 2 und 3 EHG darstellt. Nur kann hiebei die Einschränkung der Vorinstanz, daß Lokomotivbetrieb vorliegen müsse, nicht zugelassen werden; denn die eigentümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes beruht zu einem wesentlichen Teil auf der Bewegung schwerer Wagen auf Eisenbahnschienen, mag diese Bewegung durch Dampfkraft, tierische oder menschliche Muskelkraft bewirkt sein, und es steht denn auch in der Praxis fest, daß die Beförderung der Wagen auf der Schienenanlage allgemein und ohne Rücksicht auf die Art der treibenden Kraft zum Eisenbahnbetrieb im Sinne des EHG gehört (siehe Amtl. Samml. XVI, S. 124, Erw. 4). Sobald aber der Besitzer des Verbindungsgeleises Betriebsunternehmer in Bezug auf das letztere oder einen Teil davon ist, was das erwähnte BG von 1874 (Art. 6) als Regel vorsieht, und als solcher der Eisenbahnhaftpflicht unterliegt, so ist es möglich, daß, indem Eisenbahn- und Fabrikbetrieb ineinandergreifen, derselbe Unfall eines Arbeiters oder Angestellten den Tatbestand der Eisenbahn- und der Fabrikhaftpflicht erfüllt, und in einem solchen Falle wäre, weil weder aus positiven Gesetzesvorschriften, noch aus der Natur der Rechtsverhältnisse etwas anderes folgt, anzunehmen, daß dem Betroffenen zwei verschiedene Haftpflichtansprüche erwachsen, für deren gegenseitiges Verhältnis die Grundsätze über Klagenkonkurrenz maßgebend wären. Frägt es sich daher, ob der Kläger bei dem vom Beklagten als Unternehmer besorgten Betrieb des Verbindungsgeleises verunglückt sei, so kommt in Betracht: Der Unfall hat sich nicht beim Transport der Wagen von der Brauerei zum Anschlußpunkt, worin in erster Linie die bestimmungs- und zweckgemäße Benutzung des Verbindungsgeleises liegt, ereignet. In Bezug auf diesen Transport wäre zudem der Beklagte nicht Betriebsunternehmer, weil er nach dem Vertrag mit der Bahn der letztern oblag und aus den Akten nicht ersichtlich ist, daß der Vertrag in diesem Punkte nicht beobachtet worden wäre. Die Arbeit, bei welcher der Kläger verunglückte, bestand vielmehr darin, daß die von der Bahn herangebrachten und zum Be- und Entladen hingestellten Wagen etwas verschoben wurden. Ob und inwieweit nun ein derartiges, unabhängig vom Transport von und zum Anschlußpunkt sich vollziehendes

Hin- und Herschieben der Wagen in der Fabrik durch deren Arbeiter, insofern es regelmäßig geschieht und notwendig ist, damit die Wagen zum Be- und Entladen zurecht- und zur Ab- holung bereitgestellt werden, mit zur zweck- und bestimmungs- gemäßen Benützung der Verbindungsgeleise und damit zum eisen- bahnartigen und eisenbahnhaftpflichtigen Betrieb der letzteren zu rechnen ist, braucht hier nicht näher erörtert zu werden; denn auf ein bloß gelegentliches Verrücken der Wagen über geringe Raum- strecken, das nur vereinzelt, nicht regelmäßig, aus momentanen Bedürfnissen vorgenommen wird, trifft diese Qualifikation einer bestimmungs- und zweckgemäßen Benützung des Geleises jedenfalls nicht zu, und nach den Akten liegt nun nichts dafür vor, daß man es bei der kritischen Bewegung mit einem regelmäßig vor- genommenen Manöver und nicht bloß mit einem vereinzelt und gelegentlichen Verschieben der Wagen im Interesse der augenblick- lichen Bedürfnisse des Fabrikbetriebs zu tun habe. Das Urteil der Vorinstanz ermangelt zwar in dieser Beziehung einer besondern Feststellung, doch ergibt sich das Nötige aus den Akten ohne weiteres. Denn der Kläger, dem die Beweislast in Bezug auf den behaupteten Eisenbahnbetriebsunfall oblag, hat vor erster Instanz gar keine näheren Angaben über die Art und Weise, wie das Geleise in der Brauerei beim Ein- und Ausladen benützt wird, gemacht und nicht behauptet, daß hierbei jeweilen ein regelmäßiges Verschieben und Zurechtstellen der Wagen stattfindet, das sich zu einem eigentlichen Betrieb des Geleises im angegebenen Sinn zu- sammenschließen würde. Auch aus der Darstellung, welche die Parteien vom Unfall geben, ist in dieser Beziehung kein näherer Aufschluß zu gewinnen. Die Behauptung sodann, die der kläge- rische Anwalt vor der zweiten Instanz neu aufgestellt hat, daß die Arbeiter des Beklagten die Wagen bis an das Bahngleise herangebracht hätten, ist vom Beklagten bestritten und vom Ober- gericht, offenbar weil als novum prozessualisch unzulässig, nicht gewürdigt worden; sie steht auch im Widerspruch mit dem Ver- trag des Beklagten mit der Bahn, ganz abgesehen davon, daß ja der Kläger offenbar nicht bei einem solchen Transport der Wagen nach dem Anschlußpunkt, sondern bei einem Verschieben innerhalb der Brauerei sich verletzt hat. Sind somit die Voraussetzungen eines unter das EHG fallenden Betriebsunfalles vorliegend nicht erstellt, so muß die Klage, weil der Anspruch aus Fabrikhaftpflicht nach dem gesagten verjährt ist, mit der Vorinstanz ohne weitere materielle Prüfung abgewiesen werden. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil der I. Appel- lationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 14. März 1905 bestätigt. erkannt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.