

Frage auf ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden einer Aufsichtsperson zurückzuführen ist. Bei der Schadensberechnung der Vorinstanz ist nun aber übersehen, daß die Alimentationspflicht des Verstorbenen noch nicht praktisch war, weil die Eltern zur Zeit noch arbeitsfähig sind und es aller Voraussicht nach noch eine Reihe von Jahren sein werden und daß deren Unterstützungsbefähigung zudem erst nach Aufzehrung ihres Nettovermögens von rund 4500 Fr. wirklich eintreten wird. Auch kann ernstlich nicht die Rede davon sein, daß der Verunglückte bei seinem kleinen Verdienst, auch wenn sein Lohn in der Folge etwas gestiegen wäre, auf die Dauer einen sichern Beitrag von 185 Fr. hätte leisten können. Vielmehr muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß er durch Begründung einer eigenen Familie außer Stand gesetzt worden wäre, seine Eltern noch irgendwie wesentlich zu unterstützen. Berücksichtigt man diese von der Vorinstanz nicht gewürdigten Momente, so rechtfertigt es sich, die Entschädigung nach freiem richterlichem Ermessen auf 1200 Fr. herabzusetzen, welcher Betrag dann ungefähr dem entspricht, was vom Bundesgericht in ähnlichen Fällen gesprochen worden ist.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird als teilweise begründet erklärt und das Urteil des Obergerichts des Kantons Schaffhausen vom 18. Februar 1905 dahin abgeändert, daß die Beklagte verurteilt wird, dem Kläger eine Entschädigung von 1200 Fr. nebst 5 % Zins seit 19. August 1903 zu bezahlen.

### 34. Urteil vom 21. Juni 1905 in Sachen

Jäger, Kl. u. Ber.-Kl., gegen Sürlimann, Bekl. u. Ber.-Bekl.

*Haftpflicht für einen Unfall, der sich auf einem Verbindungsgleise (Anschlussgleise einer Fabrik) ereignet. Anwendbarkeit des EHG, des FHG, oder beider Gesetze? Art. 13 BG über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgleise, vom 19. Dezember 1874.*

A. Durch Urteil vom 14. März 1905 hat die I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich über die Streiffrage:

„Ist 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 im vollen Umfange gutzuheissen. Eventuell es seien die Akten an die Vorinstanz zurückzuweisen behufs Abnahme der vom Kläger angebotenen 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 Anschlußgleise der Brauerei stehende Bahnbierwagen vor die sogenannten Speidition zu stoßen, und zwar schob er mit einem Nebenarbeiter speziell den vordersten Wagen. Hierbei wurde er, während er noch am Puffer stand, von dem nachfolgenden Wagen, der etwas schneller fuhr, getroffen, und am Brustkorb und linken Oberarm

verlezt. Nach dem behandelnden Arzt betrug die voraussetzliche 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 Utlbergbahn und Sihltalbahn und zum Bahnhof Gießhübel führt. Aus dem Vertrag zwischen dem Beklagten und der Sihltalbahn-Gesellschaft 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 Art. 12 ZHG gestützten Verjährungseinrede des Beklagten gegenüber machte der Kläger für den Fall, daß das ZHG zur Anwendung kommen sollte, geltend, daß die Verjährung nicht habe ablaufen können nach Art. 8 Abs. 4 der Novelle zum ZHG, weil die Unfallanzeige B vom 26. Januar 1903 objektiv unrichtig gewesen sei, und weil der Beklagte noch vor Ablauf der

Verjährungsfrist hievon 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 ZHG sein, z. B. dann, wenn sie auf dem konzessionierten Verbindungsgeleise den Betrieb des Rollmaterials von und nach der Station zwar unter einer gewissen Obergewalt 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 ZHG und werde es auch dadurch nicht, daß sie durch ihre Angestellten 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 ZHG stehenden Unternehmens ausgeführt werde. Die Klage aus ZHG 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 ge-

fordert 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 ZHG 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 ZHG). 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 Kändler gegen Möbri (Amtl. Samml. XXX, 2. Teil, Nr. 29).

Kommt dagegen, wie der Kläger in erster Linie behauptet, das ZHG 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 Eörungen und Verletzungen auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten 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 ZHG darstellt. Nur kann hierbei 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 ZHG 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 Trans-

port 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, unabhängiges vom Transport von und zum Anschließpunkt 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 Abholung bereitgestellt werden, mit zur zweck- und bestimmungsgemäßen Benützung der Verbindungsgeleise und damit zum eisenbahnartigen 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 Raumstrecken, 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 vorgenommenen Manöver und nicht bloß mit einem vereinzelt und gelegentlichen Verschieben der Wagen im Interesse der augenblicklichen 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 nähern Angaben über die Art und Weise, wie das Geleise in der Brauerei beim Ein- und Ausladen benützt wird, gemacht und nicht behauptet, daß hiebei jeweilen ein regelmäßiges Verschieben und Zurechtstellen der Wagen stattfindet, das sich zu einem eigentlichen Betrieb des Geleises im angegebenen Sinn zusammenschließen 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 klägerische 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 Obergericht, offenbar weil als novum prozessualisch unzulässig, nicht gewürdigt worden; sie steht auch im Widerspruch mit dem Vertrag 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 verfahren ist, mit der Vorinstanz ohne weitere materielle Prüfung abgewiesen werden.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil der I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 14. März 1905 bestätigt.

### 35. Urteil vom 22. Juni 1905

in Sachen **Hanser & Cie.**, Bekl. u. Hauptber.-Kl., gegen  
**Sängst**, Kl., Beruf.-Bekl. u. Anschlber.-Kl.

*Haftpflicht für Bruchaustritt. — Kausalzusammenhang zwischen Unfallereignis und Bruchaustritt; Unfallnatur des Bruchaustrittes. — Umfang des durch den Bruchaustritt bewirkten Schadens.*

A. Durch Urteil vom 25. März 1905 hat das Obergericht des Kantons Zürich über die Streitfrage:

„Ist die Beklagte schuldig, dem Kläger aus Unfall 2700 Fr. „zu bezahlen?“  
erkannt:

Die Beklagte ist pflichtig, dem Kläger 600 Fr. nebst Verzugszinsen zu 5% seit dem 9. Mai 1904 zu bezahlen. Die Mehrforderung wird abgewiesen.