

**4. Haftpflicht der Eisenbahn- und  
Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post.  
Responsabilité civile des entreprises de chemins  
de fer et de bateaux à vapeur et des postes.**

**19. Urteil der II. Zivilabteilung vom 5. März 1913  
in Sachen Sihltalbahngesellschaft, Bell. u. Ber.-Kl.,  
gegen Schweizer, Kl. u. Ber.-Bell.**

*Eisenbahnhaftpflicht, Begriff des Betriebsunfalls: Das Aufladen von Kohlen auf die geheizt auf den Geleisen stehende Lokomotive ist Eisenbahnbetriebsarbeit (unmittelbare Vorbereitung des Transportdienstes).*

A. — Durch Urteil vom 6. November 1912 hat das Obergericht des Kantons Zürich erkannt:

Die Beklagte ist verpflichtet, an den Kläger außer den bereits bezahlten Beträgen noch weitere 8000 Fr. zu bezahlen.

B. — Gegen dieses den Parteien am 7. Dezember 1912 mitgeteilte Urteil hat die Beklagte am 24. Dezember 1912 die Berufung an das Bundesgericht ergriffen, mit dem Antrag:

„1. Es sei die Berufung als begründet zu erklären, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Klage abzuweisen.

2. Eventuell: es seien in Begründeterklärung der Berufung die Akten an die kantonale Instanz zur Abnahme des offerierten Beweises zurückzuweisen, daß der Kläger die in Frage stehende Arbeit, bei welcher er den Unfall erlitten, in aller Ruhe und ohne daß er sich dabei besonderer Eile habe befleißigen müssen, verrichtet habe.“

C. — In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter der Beklagten diese Anträge erneuert. Der Vertreter des Klägers hat auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils geschlossen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — Der Kläger war bei der Beklagten als Schlosser und Reservebeizer angestellt. Ein Teil seiner Tätigkeit bestand darin

daß er jeden Morgen im Maschinenhaus der Beklagten im Gießhübel in Zürich III die Lokomotive für den Frühzug zu reinigen, anzuheizen und in betriebsfertigen Zustand zu stellen hatte. Dazu gehörte auch, daß der Kläger den Tagesbedarf an Kohlen vom Kohlenlager auf die Maschine schaffte. Für diese Verrichtungen standen ihm die Zeit von 5 Uhr 20 bis 6 Uhr 30 morgens zur Verfügung. Mit dieser Arbeit war der Kläger auch am 17. Oktober 1910 morgens früh beschäftigt. Nach der unbestrittenen Darstellung des Klägers, entfernte er zuerst die ausgebrannten Kohlen vom Tage vorher aus dem Heizkörper der Lokomotive; dann heizte er die Maschine an und begann mit den Reinigungsarbeiten. Darauf fuhr der Kläger mit der Lokomotive zum Kohlenlager, um sie mit Kohlen zu beladen. Beim Kohlenfassen rißte er sich zwischen dem ersten und zweiten Gliede des rechten Ringfingers. Er wusch die blutende Wunde aus und versah seinen Dienst weiter; am Nachmittag überklebte er sie mit Leukoplast. Am dritten Tag schwellte die Hand zufolge einer schweren Phlegmone stark an. Der Kläger wurde zweimal operiert. Nach der Heilung blieb der rechte Ringfinger in der maximalen Beugstellung und hakenförmig in die Hohlhand eingeschlagen fixiert. Die vier andern Finger können aktiv nicht gebeugt werden; leichte Bewegungen sind in den Grundgelenken möglich; in den andern Gelenken dagegen können die Finger auch bei starker Anstrengung nicht zum Beugen gebracht werden. Infolgedessen ist die Faustbildung unmöglich, so daß der Kläger mit der rechten Hand nichts anfassen kann. Die sich für ihn ergebende bleibende Erwerbsseinbuße schätzt Dr. Monnier in seinem Gutachten vom 24. Februar 1911 auf 40—50 %.

In der Folge betraute der Kläger den Arbeitersekretär Nieder mit der Wahrung seiner Haftpflichtansprüche gegen die Beklagte. Am 29. März 1911 bescheinigte Nieder den Empfang einer Haftpflichtentschädigung von 4500 Fr. von der Beklagten und erklärte sich für die „gegenwärtigen und zukünftigen Folgen“ des Unfalles als abgefunden. Daneben hatte der Kläger noch 900 Fr. Lohnausfall bezogen. Mit der vorliegenden Klage verlangt er nun unter Berufung auf Art. 17 CHG und mit der Behauptung, daß er durch den Vergleich vom 29. März 1911 eine ungenügende Entschädigung erhalten habe, eine weitere Entschädigung von 8000 Fr.

2. — Streittig ist nur noch, ob der Unfall des Klägers unter das Eisenbahn- oder Fabrikhaftpflichtgesetz falle. Nach Art. 1 EHG haftet die Beklagte, wenn sich der Unfall des Klägers beim Betrieb der Eisenbahn oder bei einer Hilfsarbeit ereignete, mit der die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war. Auf Grund der vom Bundesgericht ausgebildeten Praxis ist unter dem Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes nicht der gewerbliche Betrieb einer Eisenbahnunternehmung überhaupt zu verstehen, sondern nur der Betrieb der Eisenbahn im technischen Sinne, d. h. die Beförderung von Personen und Sachen auf Schienengeleisen, sowie deren unmittelbare Vorbereitung und Abschluß. Es fragt sich nun in erster Linie, ob die Arbeit, bei der der Kläger verunfallt ist, als Hilfsarbeit zu betrachten sei oder ob sie zum Betrieb gehöre. Im ersteren Falle bedarf es, damit der Kläger sich auf das EHG berufen kann, des Nachweises, daß die Hilfsarbeit mit der besondern Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war. Im letzteren Fall haftet die Beklagte gemäß EHG ohne Rücksicht darauf, ob die betreffende Einrichtung, bei der die Verletzung erfolgte, der besondern Gefahr des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt war oder nicht. Zwar beruht die verschärfte Haftpflicht, der die Eisenbahnunternehmungen unterstellt sind, zweifellos auf dem Gedanken, daß der Eisenbahnbetrieb wegen der ihm eigentümlichen Betriebskräfte und der dadurch bedingten besondern Art des Betriebes erhöhte Gefahr für Leib und Leben der mit ihm in Berührung kommenden Personen in sich birgt. Dem Gesetzgeber konnte auch nicht entgehen, daß unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes tatsächlich auch solche Arbeiten fallen, die keine anderen, namentlich keine größeren Gefahren aufweisen, als die Arbeiten gleicher Art bei anderen Unternehmungen. Trotzdem stellt das Gesetz für die Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes einzig darauf ab, ob die Arbeit zum eigentlichen Betrieb gehöre. Ist dies der Fall, so greift die verschärfte Haftpflicht Platz, ohne daß im einzelnen Fall zu untersuchen ist, ob die Voraussetzungen, von denen der Gesetzgeber bei Aufstellung der verschärften Eisenbahnhaftpflicht ausging (die besondere Gefährlichkeit) wirklich zutreffen.

3. — Nach der bereits erwähnten Praxis des Bundesgerichtes gehört zum Betrieb nicht nur die Beförderung von Personen und

Sachen auf Schienen, sondern auch die unmittelbare Vorbereitung dazu. Es fragt sich daher, ob im vorliegenden Fall das Beladen der Maschine mit Kohle als unmittelbare Vorbereitung des Beförderungsdienstes aufzufassen, oder ob darin lediglich eine Hilfsarbeit zu erblicken sei. Zur Abgrenzung des Begriffes der unmittelbaren Vorbereitung gegenüber dem Begriff der Hilfsarbeit kann nach dem oben Gesagten aber nicht darauf abgestellt werden, ob eine Arbeit zur Kategorie derjenigen Einrichtungen gehöre, die mit der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr verbunden sind oder nicht. Auch wenn dies nicht zutrifft, kann eine Arbeit gleichwohl zu den Vorbereitungsarbeiten zu zählen sein. Ebenso wenig darf — im Gegensatz zur Vorinstanz — davon ausgegangen werden, daß das Beladen der Maschine mit Kohle eine Einrichtung war, ohne die der ordentliche und richtige Betrieb der Eisenbahn nicht denkbar sei, da ohne Kohle kein Dampf und ohne Dampf kein Fahren möglich sei. Deswegen ist die Arbeit noch nicht als unmittelbare Vorbereitung aufzufassen, indem ein Abstellen auf den Kausalzusammenhang in dieser Richtung zu unhaltbaren Konsequenzen führen würde. Der richtige Maßstab für die Abgrenzung der zum Betrieb gehörenden unmittelbaren Vorbereitungsarbeit von der Hilfsarbeit ergibt sich vielmehr aus der rein technischen Beziehung der Vorbereitungsarbeit zum Betrieb. Wie das Gesetz die Eisenbahnhaftpflicht mit der Benützung der Schienenanlage zum Zwecke der Beförderung von Personen und Sachen verknüpft und damit den technischen Vorgang des Betriebes als für die Eisenbahnhaftpflicht entscheidend in den Vordergrund stellt, so ist auch hier vorzugehen. Die charakteristische Beziehung der Lokomotive zum Bahnbetrieb liegt nun in dem Befahren des Geleises vermittelt Dampfkraft oder elektrischer Energie. Der Betrieb im Sinne des Gesetzes beginnt jedenfalls in dem Moment, wo die geheizte Maschine das Geleise befährt. Was sofort darauf folgt, gehört zur unmittelbaren Vorbereitung des Betriebes, so das Fahren der Maschine aus dem Maschinenhaus zum Kohlendepot, so speziell das Beladen der Maschine mit Kohlen. Diese Auffassung stimmt denn auch mit der bundesgerichtlichen Judikatur überein. Insbesondere steht sie nicht im Widerspruche mit der Entscheidung des Bundesgerichtes NS 10 S. 125, wo das Reinigen

einer kaltgestellten Maschine als nicht zum Betrieb gehörig bezeichnet wurde. Damit steht auch die deutsche Praxis im Einklang (vergl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, III Nr. 237; V Nr. 141 und Nr. 55; XIII Nr. 36 usw.).

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 6. November 1912 bestätigt.

### 5. Haftpflicht für elektrische Anlagen.

#### Responsabilité civile en matière d'installations électriques.

#### 20. Arrêt de la II<sup>e</sup> section civile du 6 mars 1913

*dans la cause Oberson, dem. et rec., contre*

**Société des Usines hydro-électriques de Montbovon, déf. et int.**

**Responsabilité** des accidents causés par l'exploitation d'une installation électrique. S'agissant d'un accident causé par la foudre, le moyen tiré de la **force majeure** doit être écarté s'il est constant que l'entreprise d'électricité avait à sa disposition des moyens propres à empêcher le dommage et alors même que, sans faute de sa part, ces moyens lui étaient inconnus.

A. — A la suite du décès de Célestin Allaman survenu accidentellement le 23 juillet 1906 dans des conditions relatives dans un arrêt rendu par le Tribunal fédéral le 8 février 1911 — auquel on se réfère — la sœur du défunt, agissant en son nom personnel et comme héritière de sa mère, a ouvert action à la Société des Usines hydro-électriques de Montbovon en paiement d'une indemnité de 8000 fr.

Par arrêt du 27 juin 1910, la Cour d'appel du canton de Fribourg, accueillant l'exception de force majeure soulevée par la défenderesse, a écarté les conclusions de la demanderesse. Par l'arrêt susmentionné du 8 février 1911, le Tribu-

nal fédéral a annulé la décision cantonale et a renvoyé la cause à la Cour d'appel pour statuer à nouveau après avoir ordonné une nouvelle expertise destinée à fixer: si, étant donné l'état des connaissances techniques lors de l'accident du 23 juillet 1906 et en présence notamment des dispositions des § 22 et 38 des « Prescriptions de sécurité de l'association suisse des électriciens concernant l'établissement et l'exploitation des installations électriques à courant fort » de mai 1900, la mesure de prudence consistant à établir deux plaques de terre séparées, l'une pour le réseau primaire, l'autre pour le réseau secondaire, était indiquée.

La nouvelle expertise portera également sur la question de savoir si réglementairement la plaque de terre, par le fait qu'elle était commune aux deux réseaux, devait avoir une surface de 1 m<sup>2</sup> ou si cette surface pouvait être réduite à 1/4 m<sup>2</sup> (Prescriptions du Conseil fédéral de 1899, art. 49). Au cas où ils estimeraient que la plaque de terre aurait dû avoir 1 m<sup>2</sup>, ils diront si, à leur avis, avec une plaque de cette surface l'accident aurait été évité.

B. — La Cour d'appel a soumis ces questions à deux commissions d'experts successives.

Sur la première question — celle de savoir si l'emploi de deux plaques de terre séparées était indiqué — les premiers experts ont exposé ce qui suit:

Les dispositions prises à Mézières étaient de nature à empêcher l'irruption du courant à haute tension dans le réseau de basse tension, mais seulement pour autant que cette irruption aurait lieu par la voie en quelque sorte habituelle, c'est-à-dire par le transformateur. Mais elles ont été insuffisantes pour empêcher l'accident, car la voie qu'a suivie la haute tension lors de cet accident peut être taxée d'extraordinaire. Par contre, l'emploi d'une plaque de terre spéciale au réseau secondaire et placée à une distance de 5 m. de la plaque du primaire aurait empêché l'irruption du primaire dans le secondaire et par conséquent l'accident. Le § 38 des Prescriptions de l'A. S. E. indique que les parafoudres de conduites de diverses tensions doivent être munis de lignes de terre sépa-