

29. Urteil vom 16. Februar 1894 in Sachen  
Bülach gegen Nordostbahn.

A. Durch Urteil vom 28. November 1893 hat die Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich erkannt: Die Klage wird abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil ergriff die Klagepartei den Weiterzug an das Bundesgericht und beantragte:

a. Aufhebung des angefochtenen Urteils und Verpflichtung der Beklagten zur Bezahlung der in der Streitfrage geforderten Beträge; eventuell

b. Bervollständigung der Akten durch Anordnung einer Oberexpertise im Sinne der Eingabe vom 6. Juli 1893 und der in der Appellationsverhandlung gestellten Anträge;

c. Aufhebung resp. Abänderung der zweitinstanzlichen Begründung, insofern die Verpflichtung der Bahngesellschaften zur Bezahlung von Schadenersatz für allfälligen Brandschaden in Folge Funkenwurfs von einem Verschulden derselben oder deren Angestellten abhängig gemacht werden will.

In der heutigen Verhandlung wiederholte der klägerische Vertreter diese schriftlich gestellten Anträge mit der Einschränkung, daß er die in dem Rechtsbegehren unter litt. c und d geforderten Posten: 300 Fr. Auslagen für die Feuerwehr Bülach und Höri und 100 Fr. Auslagen für die Hülfeleistung dieser Feuerwehren anlässlich eines Waldbrandes vom 26. Mai 1892 bei der Station Glattfelden fallen ließ.

Der Vertreter der Beklagten beantragte, unter Behaftung der Gegenpartei bei diesem teilweisen Klagerückzug, die Abweisung des Rekurses.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 20. Mai 1892, nachmittags um 2 1/2 Uhr, brach in der Bülacher Gemeindswaldung im Höhragen Feuer aus. Der Brand vernichtete circa 2 1/2 Hektaren 16- bis 20jährige Föhren und Fichten ganz oder teilweise. Die Brandstelle befindet sich etwa 15 Meter von dem erhöhten, westlich davon gelegenen

Bahndamm der Nordostbahn entfernt, zwischen Kilometer 18,8 und 18,9. Das Feuer kam zum Ausbruch am Waldrand, auf der Seite gegen den Damm zu. Gleichzeitig brannte es auch bei Kilometer 19 und 19,1 im Einschnitt an der südlichen Bahnböschung; dieser letztere Brand erlosch aber kurze Zeit nachher von selbst wieder. Bei der Brandstelle fällt die Bahn etwas in der Richtung gegen Niederglatt. Es herrschte zu dieser Zeit ein sturmartiger Wind.

Um 2 Uhr 35 Minuten war der Personenzug Nr. 200 (mit Lokomotive Nr. 238) in Bülach abgefahren und erreichte Niederglatt um 2 Uhr 44 Minuten. Er hatte eine Belastung von 18 Achsen (9 Wagen) und 92 Tonnen. Personenzug Nr. 545 war von Niederglatt um 2 Uhr 44 Minuten in der Richtung nach Bülach abgefahren.

Wegen dieses Brandes wurde vom Statthalteramt Bülach eine Strafuntersuchung eingeleitet. Nachdem mehrere Zeugen, die beim Brandausbruch in der Nähe gewesen, einvernommen und eine Vermessung der Brandfläche und Schätzung des Schadens durch Forstmeister Drelli angeordnet worden war, sistierte das Statthalteramt die Untersuchung mit der Begründung, es sei durch dieselbe mit ziemlicher Sicherheit festgestellt, daß ein Vergehen nicht vorliege, sondern daß der Brand durch einen bei starkem Winde vorüberfahrenden Eisenbahnzug der Nordostbahn verursacht worden sei.

Am 26. Mai 1892 war auf der Linie Bülach-Glattfelden ebenfalls ein Brand an der Bahnböschung ausgebrochen; auf diesen Brand bezog sich die heute fallen gelassene Forderung von 100 Fr. für Hülfeleistung durch die Feuerwehr Bülach.

2. Die Gemeinde Bülach, von der Annahme ausgehend, der Waldbrand im Höhragen sei durch die Bahn verursacht worden, erhob nunmehr Zivilklage gegen die Nordostbahngesellschaft und stellte neben den heute fallen gelassenen Posten folgende Forderung: 3500 Fr. Minderverwert des am 20. Mai 1892 abgebrannten Waldkomplexes im Höhragen und 1000 Fr. Kosten der Wiederbepflanzung desselben. Sie führte zur Begründung ihrer Klage vor erster Instanz an: Der Brand sei unmittelbar nach der Durchfahrt des Zuges Nr. 200 und genau an der äußersten und

nächsten Stelle zum Bahndamm ausgebrochen. Bei Kilometer 18,8 sei an jenem Nachmittag Schlacke aufgefunden worden, und zwar in einem solchen Zustande, daß zu schließen gewesen sei, sie sei vor wenigen Stunden noch glühend gewesen. An der betreffenden Stelle werde jeweils mit voller Dampfkraft gefahren. Der Brand müsse durch Funkenwurf aus der Lokomotive verursacht worden sei. Eine andere Verursachung des Waldbrandes sei ausgeschlossen. Sämtliche Kinder der Gemeinde Hörli seien um jene Zeit in der Schule gewesen. Der Wind habe damals so heftig geweht, daß es unmöglich gewesen wäre, den Brand mit einem Zündhölzchen zu legen. In rechtlicher Beziehung werde die Klage auf Art. 16 Ziff. 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 gestützt. Auf Art. 50 D.-R. könne sich Klägerin nicht berufen, da sie nicht wisse, welche Handlungen des Maschinenpersonals als unerlaubt zu taxieren seien.

Die Beklagte bestritt, daß der Waldbrand durch Funkenwurf oder Schlacken von dem Zuge Nr. 200 entstanden sei. Durch das Kamin könne keine Schlacke ausgeworfen werden. Ebenso sei es unmöglich, daß der Heizer Schlacke auf die Distanz von 9 Meter hätte auswerfen können. Überhaupt werde bestritten, daß die aufgefundene Schlacke vom Zuge Nr. 200 herrühre. Bei der geringen Belastung des Zuges und in Anbetracht, daß die Linie in der Richtung von Bülach nach Niederglatt falle und nachher nur eine Steigung von 1‰ zu überwinden habe, sei keine starke Zugwirkung und daher auch keine Feuerung und dadurch notwendig gewordene Reinigung der Lokomotive von Schlacken auf dieser Strecke erforderlich gewesen. Das Feuer sei jeweilen, und so auch am 20. Mai, beim Wasserfassen auf der Station Bülach gereinigt worden. Zug Nr. 200 sei mit äußerst schwach vorgelegter Steuerung und mit geschlossenem Regulator gefahren, so daß auch ein Funkenwurf unmöglich gewesen sei.

Der Lokomotivführer und der Heizer des Zuges Nr. 200 behaupten, daß die Reinigung des Feuers nicht auf der Strecke, sondern in Bülach stattgefunden habe, und daß keine Schlacke ausgeworfen worden sei. Der Lokomotivführer behauptet ferner, er sei mit der vordern Aschenkastenklappe gefahren, die hintere sei geschlossen gewesen, was jedoch der Heizer nicht mehr genau an-

zugeben wußte. Der Letztere gab zu, es sei möglich, daß Kohlenbestandteile aus dem Kamin geworfen worden, aber dies sei auf dieser Linie weniger der Fall, sondern nur bei großer Belastung und starker Steigung. Bahnwärter Schmied gab vor Statthalteramt an, als der Zürcherzug schon Niederglatt zugefahren sei, habe er den Rudolf Derrer von Endhöri rufen hören, es brenne am Dammbaum und am Höhragen oben. Er selbst habe, als der Zürcherzug vorbeigefahren sei, am Bahndamm auf der Südseite Rauch gesehen, am Bahnbord habe es etwa 10 Minuten lang gebrannt. Das Gras habe unbedingt vom vorbeifahrenden Zug her Feuer gefangen; denn es sei Niemand an Ort und Stelle gewesen, er hätte es von seinem Standort aus unbedingt sehen müssen. Derrer behauptete, er habe dem Zürcherzug zugehört, Rauch sei damals am Waldbrande nicht zu sehen gewesen, sondern erst als der Zug Niederglatt zugefahren sei. Im Einschnitt müsse das Feuer unbedingt vom Zug her entstanden sein; denn er habe von seinem Standort her auf jene Stelle gesehen, es seien weder Erwachsene noch Kinder um den Weg gewesen. Die übrigen als Zeugen abgehörten Personen waren erst nachher auf den Platz gekommen; verschiedene derselben gaben an, auf dem Brandplatz Schlacken gefunden zu haben. Der von der ersten Instanz bestellte Experte erklärte, in Anbetracht der geringen Steigung bei der Waldbrandstelle sei nicht anzunehmen, daß der fragliche Waldbrand durch Auswerfen von Funken aus der Rauchkammer der Lokomotive Nr. 238 entstanden sei; noch viel weniger könne derselbe von glühenden Schlacken, aus der Rauchkammer herrührend, verursacht worden sein. Auch angenommen, der Führer sei an jener Stelle etwas rasch gefahren, so daß etwa ein Löschfunken aus dem Kamine geflogen wäre, so hätten doch solche Funken jeden Gegenstand als tot berühren müssen. Da das Feuer vor der Abfahrt gereinigt worden sei, erscheine ein Auswerfen von Schlacke seitens des Heizers auf dieser Strecke ausgeschlossen, und es sei auch nicht anzunehmen, daß hier schon mit dem Feuerhaken manipuliert worden sei. Aus dem Aschenkasten haben kaum Kohlenlutabfälle sich entfernen können, indem nach dem Zeugnis des Führers nur die vordere Aschenkastenklappe offen gewesen sei. Wenn wirklich fraglicher Brand unmittelbar nach dem Passieren

des Zuges Nr. 200 entstanden sei, so erkläre sich das nur dadurch, daß von einem Passagier eine brennende Cigarre geworfen worden sei, die bei so starkem Wind leicht die Entfernung von 9 Meter mochte erreicht haben.

3. Die erste Instanz hat die Klage wegen mangelnden Nachweises des Kausalzusammenhanges sowie deswegen abgewiesen, weil ein Verschulden der Beklagten, das zur Begründung ihrer Haftpflicht erforderlich sei, nicht vorliege. Die Appellationskammer trat auf die Frage des Kausalzusammenhanges gar nicht ein, weil es keinen Rechtsatz gebe, der die Eisenbahnunternehmungen in der Schweiz verpflichten würde, für allen Schaden aufzukommen, der dem Eigentum Dritter mit ihnen in keinen vertraglichen Beziehungen stehender Personen entstehe, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden vorliege, und weil ein Verschulden von der Klägerin nicht nachgewiesen, ja nicht einmal behauptet worden sei, da der klägerische Vertreter sogar vor erster Instanz offen erklärt habe, daß sie sich von einer Berufung auf den Art. 50 D.-R. keinen Erfolg hätte versprechen können.

4. In erster Linie muß die Frage entschieden werden, ob die Klägerschaft den Nachweis zu erbringen habe, daß die beklagte Eisenbahngesellschaft, vorausgesetzt, der entstandene Waldbrand sei durch ihren Betrieb verursacht worden, ein Verschulden treffe. Denn wird die Frage bejaht, so fällt der Klageanspruch dahin, indem der klägerische Vertreter vor den kantonalen Instanzen ausgeführt, Art. 50 D.-R. könne keine Anwendung finden, und heute ausdrücklich erklärt hat, von einem Verschulden könne man hier entschieden nicht sprechen, es sei absolut nicht möglich, ein Verschulden nachzuweisen. Die Klägerschaft behauptet, die Beklagte sei nach allgemeinen rechtlichen Grundsätzen haftbar. Nun ist gemäß allgemeinem Rechtsgrundsatz zur Entstehung der Schadenerersatzpflicht nicht bloß ein objektiver Eingriff in fremdes Recht, sondern im Weiteren noch das subjektive Moment des Verschuldens notwendig. Allerdings wird dieser Grundsatz auf einzelnen Rechtsgebieten mehrfach durchbrochen und die zivilrechtliche Verantwortlichkeit schon an die objektive Tatsache der Schädigung geknüpft. Diese Folge gilt aber nur da, wo sie gesetzlich ausgesprochen ist. Es fragt sich also, ob eine eidgenössische Gesetzesbestimmung be-

stehe, die, abweichend von dem im eidgenössischen Obligationenrecht ausgesprochenen Grundsatz über die Haftung für widerrechtliche Schadenszufügung, die Eisenbahnen schlechthin für Sachbeschädigungen, die bei ihrem Betriebe vorkommen, verantwortlich mache. Die Klagepartei hat sich diesfalls auf Art. 16 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 berufen, allein mit Unrecht. Absatz 1 dieses Artikels verpflichtet allerdings die Eisenbahngesellschaften, während des Baues alle Vorkehrungen zu treffen, damit an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde, und erklärt die Gesellschaft ohne Einschränkung für nicht abzuwendende Beschädigungen ersatzpflichtig. Dieser Absatz bezieht sich jedoch, wie aus seinem Wortlaut hervorgeht, nicht auf den Betrieb, sondern nur auf den Bau der Eisenbahnen. In Absatz 2, wo gesagt ist, die Eisenbahngesellschaft habe überhaupt alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, „welche jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit notwendig befunden werden,“ wird zwar ihre Diligenzpflicht näher bestimmt, nicht aber etwa der Satz ausgesprochen, daß sie wegen der Gefährlichkeit des Betriebes über ein Verschulden hinaus zu haften habe. Art. 8 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes spricht nun freilich eine Haftung nicht nur für Verletzung von Personen, sondern in gewissem Umfange auch für Beschädigung an Sachen aus, ohne dabei den Nachweis eines Verschuldens zu fordern, aber diese erweiterte Haftbarkeit besteht nur insoweit, als bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, für welche die Transportanstalt nach diesem Gesetze verantwortlich ist, und im Zusammenhang mit dem betreffenden Unfall Sachen beschädigt oder abhanden gekommen sind, die der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte. Außerdem haftet die Eisenbahngesellschaft nach Absatz 2 dieses Artikels für Zerstörung und Beschädigung von Sachen Dritter nur beim Nachweis eines Verschuldens.

5. Ein Verschulden der Bahngesellschaft kann nun aber nicht bloß in der Anwendung ungeeigneten Materials, in unzeitiger oder übermäßiger Heizung und ähnlichen Betriebs-handlungen gefunden werden. Vielmehr ist zu bemerken: Der Betrieb einer Eisenbahn mit Lokomotiven ist erfahrungsgemäß, auch wenn bei

demselben alle erforderliche Sorgfalt angewendet wird, ein für das nachbarliche Eigentum, insbesondere gerade wegen des Funkenwurfs gefährlicher. Die Bahngesellschaften sind daher verpflichtet, nicht nur beim Betriebe, sondern schon bei der Anlage der Bahn hierauf Rücksicht zu nehmen. Läßt sich beim Baue der Bahn bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit voraussehen, daß der, auch ordnungsmäßige, Betrieb bei Ereignissen, welche im ordentlichen Laufe der Dinge zeitweise einzutreten pflegen, wie heftiger Sturmwind, u. dgl., der Anlage der Bahn nach leicht zu Zerstörung nachbarlichen Eigentums zufolge Funkenwurfs führen könne, so ist die Bahn verpflichtet, alle Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die Nachbarn gegen solche Schädigungen wirksam zu sichern; sie hat an den gefährdeten Stellen Land zu Anlage sog. Schutzstreifen in der gehörigen Ausdehnung zu erwerben, oder besondere Feuerwachen aufzustellen, u. dgl. Unterläßt sie dies, sei es aus Mangel an Voraussicht, sei es aus Ersparungsrücksichten, so verfährt sie schuldhaft und die Unterlassung geht auf ihre Gefahr. Allein im vorliegenden Falle kann nun auf einen derartigen Mangel in der Bahnanlage nicht abgestellt werden, da die Klägerin gar keine dahinzielenden Behauptungen aufgestellt, im Gegenteil ganz ausdrücklich erklärt hat, daß von einem Verschulden der Beklagten nicht die Rede sein könne.

Die vorliegende Klage erscheint daher, da zu ihrem Fundament notwendig ein Verschulden der Beklagten gehört und von der Klägerschaft Nichts vorgebracht worden ist, woraus ein solches Verschulden abgeleitet werden könnte, als unbegründet.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Weiterziehung wird als unbegründet erklärt und das Urteil der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 28. November 1893 in allen Teilen bestätigt.

30. Arrêt du 23 Février 1894 dans la cause Mosoni  
contre « La Nation. »

Par contrat du 16 Juin 1884 la Compagnie d'assurances « La Nation » avec siège à Paris, représentée par M. Fournier, son agent général à Genève, assurait pour dix ans à dater du 17 Juin 1884, contre les incendies, l'hôtel du Weisshorn et son mobilier, propriété des frères François et Pierre Mosoni, sis à Luc (Vallée d'Anniviers), moyennant une prime annuelle de 120 francs payable d'avance chaque année au domicile de la Compagnie à Paris, ou au domicile de son agent à Genève.

L'art. 6 des conditions générales de la police porte entre autres :

« Les primes des années autres que la première doivent être acquittées à l'échéance fixée par la police, ou au plus tard dans les quinze jours qui suivent.

» A défaut de paiement dans ce délai, l'effet de l'assurance est suspendu, sans qu'il soit besoin d'aucune demande ou mise en demeure, et l'assuré, en cas de sinistre, n'a droit à aucune indemnité.

» Le recouvrement des primes antérieures, que la Compagnie aurait fait opérer officieusement au domicile des assurés, ne peut lui être opposé comme une renonciation aux dispositions précédentes, et ce, par dérogation expresse à toute jurisprudence contraire.

» L'assurance reste suspendue même pendant les poursuites exercées par la Compagnie pour le recouvrement de la prime échue. Mais la police reprend son effet, dans tous les cas, le lendemain à midi du jour où le paiement de la prime arriérée et des frais, s'il y a lieu, a été fait à la Compagnie et accepté par elle.

» Il est bien entendu que le paiement de la prime échue, effectué pendant ou après le sinistre, ne donne à l'assuré aucun droit à aucune indemnité.