

34. Urteil vom 1. Juni 1911 in Sachen

**Schlumpf-Heer und Schlumpf, Kl. u. Ver.=Kl., gegen
Burgdorf-Thun-Bahn, A.-G., Bekl. u. Ver.=Bekl.**

Art. 1 EHG. Begriff der «besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebes», welche die Haftpflicht für die Hilfsarbeiten bedingt: Gefahr zufolge der Natur des Bahnbetriebes (rasche Fortbewegung schwerer Massen auf Schienengelesen u. mit besonderer Eile) u. Gefahr zufolge der Betriebsmittel (der zum Betriebe verwendeten Kraft). — Nichtverwirklichung einer dieser Gefahren im gegebenen Falle (Unfall, verursacht durch den zum Bahnbetriebe verwendeten elektrischen Strom, anlässlich der Reparatur einer Lokomotive, während der elektrische Strom in der Reparaturwerkstätte lediglich zu Heizungs- und Beleuchtungszwecken diente). Anwendbarkeit der Fabrikhaftpflicht.

Das Bundesgericht hat
auf Grund folgender Prozeßlage:

A. — Durch Urteil vom 10. März 1911 hat der Appellationshof des Kantons Bern über die Rechtsbegehren:

a) der Klagepartei:

„Es sei zu erkennen, die Beklagte sei schuldig und zu verurteilen, den Klägern für allen Schaden Ersatz zu leisten, der ihnen dadurch entstanden ist, daß am 30. Dezember 1908 ihr Versorger in der Person des Monteurs Wilhelm Schlumpf bei der Arbeit, im Dienst, bezw. beim elektrischen Betrieb der Burgdorf-Thun-Bahn, verunglückt und gestorben ist.“

b) der Beklagtschaft:

„Die Kläger seien mit ihrem Rechtsbegehren, soweit mehr als die anerkannten 5400 Fr. verlangt werden, abzuweisen;“ —
erkannt:

„Der Klägerschaft ist ihr Klagsbegehren zugesprochen für einen Betrag von 400 Fr. nebst Zins davon zu 5 % seit 30. Dezember 1908“.

B. — Gegen dieses Urteil haben die Klägerinnen rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag auf Gutheißung der Klage im ganzen Umfange.

C. — Die Beklagte hat Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils beantragt; —

in Erwägung:

1. — Der am 28. Mai 1876 geborene Ghemann und Vater der Klägerinnen, Witwe Schlumpf-Heer und Tochter Martha Schlumpf, war bei der Beklagten als Monteur und Kleinmechaniker mit Jahresgehalt angestellt. Am 30. Dezember 1908 hatte er zusammen mit dem Vorarbeiter Fries und dem Reserveführer Glauser die schadhaften Widerstandsbänder einer elektrischen Lokomotive zu ersetzen, eine Reparatur, die durchschnittlich einmal per Monat vorgenommen werden mußte und jeweilen einige Stunden in Anspruch nahm. Zum Zwecke dieser Reparatur wurde die fragliche Lokomotive am genannten Tage abends 4 Uhr in den Vorraum des Maschinendepots gebracht; am andern Morgen (6 Uhr) mußte sie wieder in betriebsfähigem Zustande sein, wenn verhindert werden wollte, daß die Requisition einer Dampflokomotive von der Emmentalbahn nötig werde. Die Arbeit wurde um 4 Uhr begonnen, und die mutmaßliche Dauer der Reparatur auf 4—5 Stunden geschätzt. Um 6 Uhr beschlossen die Arbeiter, die Arbeit zu unterbrechen und sie um 7 Uhr wieder aufzunehmen. Die Lokomotive befand sich auf den Schienen, und die Bügel waren mit der elektrischen Leitung in Berührung; indessen war das eigentliche Arbeitsfeld stromlos, und es diente der Strom lediglich zur Beheizung und Beleuchtung des Maschinenraums. Aus diesem waren die Sicherungen, durch die der Betriebsstrom abgegeben wird, herausgenommen; ebenso die Widerstandsbänder.

Gegen 9 Uhr waren Fries und Glauser mit der Wiedereinschaltung der „mittleren Widerstandsreihe“ beschäftigt, während Schlumpf ihnen zu diesem Behufe mit einer, in der linken Hand gehaltenen elektrischen Handlampe an langem Metallschlauch „leuchtete“. Plötzlich glitt er auf der eisernen Plattform der Lokomotive aus und erfaßte dabei instinktiv mit der rechten Hand das isolierte Einführungskabel beim Blitzschutzapparat an der Decke der Lokomotive, Durch den kräftigen Ruck des im Fallen begriffenen Schlumpf, eines großen und schweren Mannes, brach jedoch die Isolation an der Biegungsseite der Kabelschuhe, sodaß die Hand mit dem blanken, stromführenden Metallbraht in Berührung kam, was bei der vor-

handenen Spannung von 750—900 Volt (gleich der vollen Betriebsspannung der Beklagten) den sofortigen Tod des Schlumpf bewirkte.

Über den Grad der Gefährlichkeit des bei der Beklagten zur Verwendung gelangenden elektrischen Stromes haben sich die gerichtlich bestellten Experten folgendermaßen geäußert: Bei gewöhnlichen Drehstrom-Kraftanlagen mit 750 Volt für Fabrikbetrieb werde der Strom den Motoren durch drei von der Erde isolierte Leitungsdrähte zugeführt. Wenn eine mit der Erde in Verbindung stehende Person mit der einen Hand einen der drei Leitungsdrähte berühre, so werde sie von einem Strom durchflossen, dessen Spannung $750: \sqrt{3} = 435$ Volt betrage. Die Leitungsanlage für 750 Volt Drehstrom der Burgdorf-Thun-Bahn unterscheide sich von den vorgenannten Drehstromanlagen für Fabrikbetrieb dadurch, daß, statt dreier, nur zwei von der Erde isolierte Leitungsdrähte (Kontakt- oder Fahrdrähte) angebracht seien, und daß als dritter Leitungsdraht das von der Erde nicht isolierte Geleise benutzt werde. Komme nun eine auf der Lokomotive, auf den Geleisen oder auf der Erde stehende Person mit dem einen der beiden isolierten Leitungsdrähte in Berührung, so werde sie von einem Strom durchflossen, dessen Spannung nicht bloß 435 Volt, sondern die volle Betriebsspannung von 750 Volt aufweise und demnach nahezu doppelt so gefährlich sei, als im erstgenannten Falle. Es bilde also die elektrische Betriebskraft der Burgdorf-Thun-Bahn nicht nur im Vergleich mit Dampfkraft, sondern auch im Vergleich mit gewöhnlichen elektrischen Fabrikkraftanlagen gleicher Betriebsspannung und Stromart, für alle diejenigen, welche mit ihr in Berührung kommen, eine charakteristische, sowohl der elektrischen Betriebskraft selbst, als auch dem für ihre Zuleitung zur Lokomotive verwendeten Leitungssystem eigentümliche Betriebsgefahr. — Der von der erfaßten Zuleitung des Blitzschutzapparates in die rechte Hand überfließende Wechselstrom habe durch den Körper des Verunglückten zwei Wege nehmen können:

1. einen Weg durch die linke Hand, über den Metallschlauch der Handlampe und das eiserne Untergestell der Lokomotive nach der Geleiserückleitung (Schienenpfeife);

2. einen Weg durch die Füße und das Schuhwerk nach der

eisernen Plattform und durch Vermittlung des eisernen Untergestells nach dem Geleise.

Jeder dieser beiden Stromwege könne für sich allein genügen, um bei Durchgang eines Stromes von 750 Volt den Tod eines Menschen herbeizuführen. — Die Starkstromgefahr, der Schlumpf ausgesetzt gewesen sei, sei „dadurch charakteristisch und größer als bei Starkstromanlagen mit nicht geerdeten Leitungen und gleicher Betriebsspannung“, weil die auf der Lokomotive befindlichen Personen mit der Schienenrückleitung durch die Füße stets verbunden seien, und weil bei Berührung eines mit der Kontaktleitung in leitender Verbindung stehenden Metallteiles die Gefahrspannung gleich der vollen Betriebsspannung sei. Die Berührung sei stets eine zwei-polige, wobei die Füße mit dem einen Pol und die das Metallstück berührende Hand mit dem andern Pol in Verbindung komme.

Gestützt auf dieses Expertengutachten hatte die I. Instanz, das Amtsgericht Burgdorf, angenommen, der Unfall habe sich bei einer solchen Hülfsarbeit ereignet, mit welcher im Sinne von Art. 1 EHG „die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden war“, was zum Zuspruch einer Rente im Kapitalwert von weit über 6000 Fr. führte. Die II. Instanz, der Appellationshof des Kantons Bern, hat dagegen das Vorliegen einer solchen betriebsgefährlichen Hülfsarbeit verneint und demgemäß nur das bei der Fabrikhaftpflicht zulässige Maximum von 6000 Fr., abzüglich 200 Fr. für Zufall, zugesprochen.

2. — In rechtlicher Beziehung ist zunächst festzustellen, daß ein eigentlicher Betriebsunfall, d. h. ein Unfall, der sich beim Betrieb der Eisenbahn selber ereignet hätte, nicht vorliegt, da ja die Arbeit, bei der Schlumpf verunglückt ist, gerade eine momentan außer Betrieb gesetzte Lokomotive betraf, die zum Zwecke der Reparatur völlig demontiert worden war und sich also nicht einmal in betriebsfähigem Zustande befand. Die Klagepartei hat denn auch heute ausdrücklich anerkannt, daß von einem eigentlichen Betriebsunfall hier nicht gesprochen werden könne, sondern daß es sich bloß um eine Hülfsarbeit handle.

3. — Fragt es sich nun, ob der Unfall sich bei einer solchen Hülfsarbeit ereignet habe, mit welcher im Sinne des Art. 1 EHG

„die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes“ verbunden war, so ist davon auszugehen (vergl. Stenogr. Bulletin der Bundesversammlung 1902 S. 378, sowie BGE 34 II S. 444), daß mit der gegenwärtigen Fassung des Art. 1 EGG in Bezug auf die Hülfsarbeiten lediglich die Praxis des Bundesgerichts sanktioniert werden wollte, wie sie sich schon unter der Herrschaft des EGG von 1875 ausgebildet hatte, die Praxis nämlich, wonach diejenigen Hülfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, in Bezug auf die dabei vorkommenden Unfälle dem eigentlichen Betrieb gleichgestellt wurden. Der einzige Unterschied gegenüber früher besteht, soweit diese Hülfsarbeiten in Betracht kommen, darin, daß die Unfälle, die sich bei den betriebsgefährlichen Hülfsarbeiten ereignen, unter der Herrschaft des neuen Gesetzes nicht mehr direkt unter die „Betriebsunfälle“ subsumiert werden, sondern eine Kategorie für sich bilden und nur in ihren Wirkungen den eigentlichen Betriebsunfällen gleichgestellt werden. In Bezug auf die Voraussetzungen dieser Gleichstellung aber, d. h. in Bezug auf die Frage, wann eine Hülfsarbeit „mit der besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden“ sei, ist an den von der frühern Praxis aufgestellten Grundsätzen (vergl. darüber BGE 16 S. 125, 19 S. 798, 26 II S. 27 f. Erw. 2, 27 II S. 376) nichts geändert worden.

Danach sind es nun lediglich zweierlei Arten von Gefahren, die als „besondere Gefahren des Eisenbahnbetriebes“ in Betracht kommen können: einerseits diejenigen Gefahren, welche sich aus dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen raschen Fortbewegung schwerer Massen auf Schienengeleisen, insbesondere aus der dabei anzuwendenden Eile ergeben, andererseits diejenigen, welche mit den besonderen Betriebsmitteln der Eisenbahnen, speziell mit der zur Lokomotion verwendeten Kraft (als solche wurde früher naturgemäß nur die Dampfkraft erwähnt; es ist aber selbstverständlich heute auch die Elektrizität zu berücksichtigen) in einem ursächlichen Zusammenhang stehen.

4. — Im vorliegenden Falle kann nun zunächst nicht gesagt werden, daß die Arbeit, um die es sich handelt, die spezifischen Gefahren aufwies, die sich aus der raschen Fortbewegung schwerer Massen auf besonderem Geleise zu ergeben pflegen, oder daß sie

auch nur mit derjenigen Eile ausgeführt werden mußte, die für den Bahnbetrieb charakteristisch ist. Allerdings stand für die Reparatur der Lokomotive nur die Zeit von nachmittags 4 Uhr bis morgens 6 Uhr zur Verfügung, und es ist auch zugegeben, daß dieser Umstand eine gewisse Eile mit sich brachte, trotzdem die Reparatur als solche nur 4—5 Stunden, also nur etwa $\frac{1}{3}$ der im Notfall verfügbaren Zeit, in Anspruch nahm; denn es lag in der Natur der Sache und ist zudem durch die Zeugenausagen bestätigt worden, daß eigentliche „Nachtarbeit“, d. h. solche zwischen 11 Uhr abends und 6 Uhr morgens, sowohl im gesundheitlichen Interesse der Arbeiter, als auch im pekuniären Interesse der Verwaltung (wegen des 50 %igen Lohnzuschlages für die Arbeit nach 11 Uhr abends) von vornherein vermieden werden wollte. Allein die durch diesen Umstand bedingte Eile hatte nichts mit jener, dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen, raschen Fortbewegung schwerer Massen auf Schienengeleisen zu tun, wie z. B. die Eile, mit welcher bei Rangiermanövern vorgegangen werden muß, sondern sie beruhte einfach darauf, daß es sich um einen Betrieb handelte, der nicht wohl einen Tag unterbrochen werden konnte. Diese Art von Eile kommt aber bei der Reparatur fast aller in gewerbsmäßigen Betrieben verwendeten Maschinen vor, sofern nicht etwa, was bei größeren und kostspieligen Maschinen verhältnismäßig selten der Fall ist, eine Resvemaschine zur Verfügung steht.

5. — Weniger liquid ist die Frage, ob bei der Arbeit, deren Ausführung für Schlumpf verhängnisvoll geworden ist, die Elektrizität, und zwar als spezifisches Betriebsmittel der Eisenbahn Burgdorf-Thun, ein gefahrerhöhendes Moment bildete.

Es könnte naheliegend erscheinen, diese Frage zu bejahen, weil der Unfall direkt durch die Elektrizität bewirkt wurde, die Elektrizität aber eben die spezifische Betriebskraft der Eisenbahn Burgdorf-Thun darstellt. Indessen ist doch vor allem zu berücksichtigen, daß im Momente des Unfalles der elektrische Strom nicht der Fortbewegung von Lokomotiven oder Wagen diente, sondern lediglich zu Heizungs- und Beleuchtungszwecken verwendet wurde. Die Elektrizität erfüllte somit hier nicht ihre Funktion als Betriebskraft der in Betracht kommenden Eisenbahn, wie denn auch die mit ihrem Gebrauch verbundene Gefahr hier nicht größer und nicht

andere geartet war, als bei jeder Verwendung von Elektrizität hoher Spannung zu Heizungs- und Beleuchtungszwecken. Freilich pflegt zu diesen beiden Zwecken Elektrizität hoher Spannung nur da benutzt zu werden, wo sie bereits zu andern Zwecken vorhanden ist. Es steht daher der dem Schlumpf zugestoßene Unfall allerdings in einem gewissen Kausalzusammenhang mit dem Umstand, daß die Beklagte zum Zweck des Eisenbahnbetriebes den elektrischen Strom verwendet. Allein es gibt noch zahlreiche andere Betriebe, in denen ebenfalls Elektrizität hoher Spannung als Betriebsmittel vorkommt und dabei gelegentlich zu Heizungs- und Beleuchtungszwecken dienen muß, und es ist auch die Spannung des zu Lokomotionszwecken verwendeten Stromes sowohl im allgemeinen als speziell bei der Beklagten (wo sie 750—900 Volt beträgt) keineswegs eine höhere, als die in andern Industrien oder gar bei Fernleitungen vorkommende Spannung, welche letztere u. U. sogar bis 30,000 Volt beträgt. Von einer speziellen Eisenbahnbetriebsgefahr könnte somit im vorliegenden Falle nur dann gesprochen werden, wenn die Gefahr, daß Schlumpf mit dem Strom in Berührung kam, durch den Umstand erhöht worden wäre, daß es sich gerade um die Reparatur einer Lokomotive und nicht um diejenige irgend einer andern Maschine handelte, oder wenn sich ergeben würde, daß dieser Umstand auf die schädliche Wirkung der Berührung einen Einfluß gehabt hat. In ersterer Beziehung ist nun von der Klagpartei, wie auch vom erstinstanzlichen Richter, darauf hingewiesen worden, daß die „elektrischen Installationen auf der Lokomotive in dem wenig Bewegungsfreiheit gewährenden, kleinen Maschinenraum eng zusammengebrängt sind“. Allein einerseits kommen eng zusammengebrängte elektrische Installationen noch bei zahlreichen andern Maschinen vor, andererseits aber bringt es der Beruf der Elektrizitätsarbeiter mit sich, daß sie auch bei reichlich zur Verfügung stehendem Raume oft in unmittelbarer Nähe lebensgefährlicher Leitungen zu tun haben, wobei ein Ausglitschen, wie es bei Schlumpf vorgekommen ist, auch anderswo in ganz gleicher Weise eine tödliche Berührung bewirken kann. Was aber die Frage betrifft, ob vielleicht durch besondere, mit dem elektrischen Eisenbahnbetrieb in Beziehung stehende Momente die schädliche Wirkung der Berührung im vorliegenden Falle erhöht

wurde, so ist allerdings dem Gutachten der gerichtlichen Experten zu entnehmen, daß bei der Beklagten der elektrische Strom den Motoren nur durch zwei von der Erde isolierte Leitungsdrähte zugeführt, der dritte Leitungsdraht dagegen durch die nicht isolierten Geleise ersetzt wird, während bei gewöhnlichen, für den Fabrikbetrieb bestimmten elektrischen Anlagen gleicher Spannung drei isolierte Leitungsdrähte vorhanden sind, und daß infolgedessen die Berührung mit einer der Leitungen bei der Beklagten das Durchfließen des Körpers durch einen Strom von 750 Volt Spannung zur Folge hat, während beim Vorhandensein dreier isolierter Leitungen die Spannung nur $750:\sqrt{3} = 435$ Volt betragen würde. Die Experten folgern denn auch hieraus, daß die elektrische Betriebskraft der Burgdorf-Thun-Bahn nicht nur im Vergleich mit Dampfkraft, sondern auch im Vergleich mit gewöhnlichen elektrischen Fabrikkraftanlagen gleicher Betriebsspannung und Stromart „für alle diejenigen, welche mit ihr in Berührung kommen, eine charakteristische, sowohl der elektrischen Betriebskraft selbst, als auch dem für ihre Zuleitung zur Lokomotive verwendeten Leitungssystem eigentümliche Betriebsgefahr bildet“.

Zudem ergibt sich aus dieser, für das Bundesgericht allerdings verbindlichen Feststellung der Experten doch immerhin nur soviel, daß die elektrische Betriebskraft der Beklagten gefährlicher ist, als diejenige anderer elektrischer Anlagen mit gleicher Betriebsspannung, nicht aber, daß sie überhaupt gefährlicher ist, als die in andern Betrieben verwendete Elektrizität. Denn wenn bei einer Betriebsspannung von z. B. 2500 Volt auch nur $1445 \left(= \frac{2500}{\sqrt{3}} \right)$ Volt den menschlichen Körper durchströmen (wie dies nach dem Gutachten der Fall ist, wenn drei isolierte Leitungen vorhanden sind), so handelt es sich dabei eben doch noch um einen Strom von nahezu doppelt so hoher Spannung, wie wenn bei einer Installation mit 750 Volt Betriebsspannung und bloß zwei isolierten Leitungen die vollen 750 Volt in Wirksamkeit treten.

Analog verhält es sich mit der Tragweite der von den Experten festgestellten weiteren Tatsache, daß „die auf der Lokomotive befindlichen Personen mit der Schienenrückleitung durch die Füße stets verbunden sind“. Auch dies konnte im schlimmsten Falle lediglich

zur Folge haben, daß Schlumpf von dem vollen Betriebsstrom (750—900 Volt) durchflossen wurde, statt nur von einem Teil dieses Stromes. Dagegen wurde dadurch nichts an dem Umstande geändert, daß der Betriebsstrom bei der Beklagten doch nur 750—900 Volt beträgt, also bedeutend weniger, als in zahlreichen andern elektrischen Betrieben.

6. — War darnach die Hilfsarbeit, bei der Schlumpf verunglückt ist, keineswegs gefährlicher, als die Arbeit in irgend einem andern Betrieb, in welchem Elektrizität hoher Spannung verwendet wird, und war sie speziell auch nicht etwa deshalb gefährlicher, weil es sich um einen zu Lokomotionszwecken dienenden Strom handelte, oder weil dabei die spezifische Eile des Eisenbahnbetriebs eine Rolle gespielt hätte, so kann sie nicht unter diejenigen Hilfsarbeiten subsumiert werden, „mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist“.

Ein Haftpflichtanspruch war somit im vorliegenden Falle nur auf Grund des Fabrikhaftpflichtgesetzes bzw. des Ausdehnungsgesetzes von 1887 gegeben, und es ist deshalb, da die Beklagte das zweitinstanzliche Urteil nicht angefochten, ihrerseits aber die Klagpartei, übrigens mit Recht, den bereits sehr geringen Zufallsabzug von 200 Fr. nicht beanstandet hat, das vorliegende Urteil des bernischen Appellationshofes ohne weiteres zu bestätigen; —

erkannt:

Die Berufung wird abgewiesen und damit das Urteil der II. Zivilkammer des Appellationshofes des Kantons Bern vom 10. März 1911 in allen Teilen bestätigt.

35. Urteil vom 7. Juni 1911 in Sachen

Gindraux, Kl. u. Ber.-Kl., gegen Schweiz. Bundesbahnen,
Bekl. u. Ber.-Bekl.

Art. 1 EHG. Ausschluss der Haftpflicht für einen Unfall, der durch das Verschulden eines Dritten verursacht worden ist. (Verletzung eines Reisenden durch die Explosion einer « Bombe » — einer mit Explosivstoff gefüllten Flasche —, die von einer nicht zur Bahnverwaltung gehörenden Person in einen Personenwagen gelegt worden war und beim Versuche des Reisenden, sie daraus zu entfernen, in seiner Hand explodierte.) Begriff der Unfallsursache im Rechtssinne; Verneinung eines rechtlich relevanten Kausalzusammenhangs des hier gegebenen Unfalls mit dem Bahnbetriebe.

A. — Durch Urteil vom 7. Dezember 1910 hat der Appellationshof des Kantons Bern über die Klage:

„1. Die Beklagtschaft sei zu verurteilen, dem Kläger Schadenersatz zu leisten, im Sinne der Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 28. März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen, für die Folgen des Unfalls vom 8. Oktober 1907.

„2. Es sei diese Entschädigung durch das Gericht festzusetzen, verzinsbar zu 5% vom Tage des Unfalls an gerechnet.“ —
erkannt:

„Der Kläger wird, in Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils, mit seiner Klage abgewiesen.“

B. — Gegen dieses Urteil hat der Kläger rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen und beantragt, es sei die Klage gutzuheißen, eventuell die Sache zur Abnahme der anerbotenen Beweise und zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

C. — In der heutigen Verhandlung hat der Vertreter des Klägers diesen Antrag erneuert. Der Vertreter der Beklagten beantragt die Abweisung der Berufung, eventuell die Rückweisung an die Vorinstanz in dem Sinne, daß ihr der Gegenbeweis gemäß der vor den kantonalen Instanzen gestellten Beweisangebote abgenommen werde.