

Die Haftung für Hilfspersonen bei Transporten

Autor(en): **Ch.Kr.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 16

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-54035>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ken oder um den Aufstieg des Wassers durch eine isolierende oder durch eine kapillaritätsbrechende Schicht zu verunmöglichen.

Literaturverzeichnis

1. Bendel L.: Die Beurteilung des Baugrundes im Strassenbau unter Berücksichtigung der Frostgefährlichkeit des Bodens. Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen. H. 14—19, 1935.
2. Beskow G.: Tjälbildningen och Tjällyftningen. Sveriges Geologiska Undersökning. Årsbok 26, 1932, Nr. 3, Stockholm 1935.
3. Casagrande A.: Bodenmechanik und neuzeitlicher Strassenbau. Schriftenreihe der «Strasse» Nr. 3. S. 95, Volk und Reich Verlag, Berlin 1936.
4. Correns C. W.: Ueber die Erklärung der sogenannten Kristallisationskraft. Sitzungsberichte der preussischen Akademie der Wissenschaften. Physikalische Klasse, Berlin 1926, S. 81.
5. Dücker A.: Untersuchungen über die frostgefährlichen Eigenschaften nicht-bindiger Böden. Forschungsarbeiten aus dem Strassenwesen. Volk und Reich Verlag, Berlin 1939.
6. Dücker A.: Bemerkungen zum Bodenfrostproblem. Beziehungen zwischen Frosthebung und Gefriertemperatur. Bodenmechanik und neuzeitlicher Strassenbau. Schriftenreihe der «Strasse», dritte Folge, Bd. XVII, S. 70, Volk und Reich Verlag, Berlin 1939.
7. Endell K., Loos W., Breth H.: Zusammenhang zwischen kolloidchemischen sowie bodenphysikalischen Kennziffern bindiger Böden und Frostwirkung. Volk und Reich Verlag, Berlin 1939.
8. Keil K.: Die Frostgefährlichkeit geschichteter Gesteine. Die Strasse, 4. Jahrgang, Nr. 10, 2. Maiheft, 1937.
9. Liesegang R. E.: Kristallisationskraft. Naturwissenschaftliche Umschau der Chemiker-Zeitung, S. 182—185, 1913.
10. von Moos A.: Der Einfluss des Unterbaues auf Schäden im Strassenbau. Strasse und Verkehr, Nr. 1 und 2, 1943.
11. Peter A.: Traité général de la route moderne. Vogt-Schild S.A., Soleure 1937.
12. Ruckli R.: Gélivité des sols et fondation des routes. Thèse EIL, 1943, Ed. soc. d. Bulletin technique de la Suisse romande.
13. Ruckli R.: Die Frostgefährlichkeit des Strassenuntergrundes. Strasse und Verkehr, Heft Nr. 19 ff., 1943.
14. Ruckli R.: La force d'aspiration comme critère de gélivité. Bulletin technique de la Suisse romande, numéro du 2 septembre 1944.
15. Siedek P.: Bodenmechanik und neuzeitlicher Strassenbau. Schriftenreihe der «Strasse» Nr. 3, S. 11. Volk und Reich Verlag, Berlin 1936.
16. Stucky A., Bonnard D.: Procédés modernes d'étude des sols de fondation des chaussées. Gélivité des sols. Bulletin technique de la Suisse romande, numéro du 26 mars 1938.
17. Sutter A.: Frostschäden an Strassen. Strasse und Verkehr, Nr. 12, 1940.
18. Taber St.: Frostheaving. The Journal of Geology, Volume XXXVIII, Number 5, July-August 1929.
19. Taber St.: The Mechanics of Frost Heaving. The Journal of Geology, May-June 1930, Number 4, Volume XXXVIII. The University of Chicago Press, Chicago, Illinois.

Die Haftung für Hilfspersonen bei Transporten

Während des Verladens von Fournierballen beim Transport von einem Lagerhaus in Zürich nach der Bahnstation Wollishofen ereignete sich ein Unfall, bei dem die Frage der Haftung für Hilfspersonen eine wichtige Rolle spielte, und zur gerichtlichen Austragung führte. Gemäss Vereinbarung hatte nämlich ein Autotransporteur St. es übernommen, vom Lagerhaus der Holzhandlung R. den etwa 300 kg schweren Ballen (1,1 m lang, 1,25 m breit und 20 cm dick) mit seinem Lastwagen zur Bahn zu führen. Beim Verlad vom Magazin auf den Autocamion half der Autotransporteur mit und zog sich dabei einen doppelten Bruch seines linken Wadenbeins zu. Der Verlad wurde von einem Vorarbeiter L. vorbereitet und geleitet, der selbst mit Hand anlegte; daneben half auch ein Hilfsarbeiter E. des Holzhändlers R. mit. Der Autotransporteur St. machte daraufhin den Holzhändler R. für die Schadenfolgen verantwortlich, indem er 18 000 Fr. als Schadenersatz forderte, während der Beklagte den Anspruch grundsätzlich und der Höhe nach bestritt. Das Bezirksgericht Horgen hat die Klage unter teilweiser Herabsetzung des Betrages geschützt. Das Obergericht des Kantons Zürich hingegen wies sie vollständig ab, vorab mit nachfolgender Begründung: Zwischen dem Kläger und dem Beklagten habe zweifellos ein Frachtvertrag (Art. 440 OR) bestanden. Weil aber der Autotransporteur die zur Durchführung des Verladeaktes ihm obliegenden Verpflichtungen nicht selbst erfüllt, sondern seinen Hilfspersonen überlassen habe, durch die der Schaden verursacht worden sei, so handle es sich überhaupt nicht um eine aus dem Frachtvertrag erwachsene Erfüllungshandlung, sondern lediglich um eine Vorbereitungshandlung zwecks Ausführung des Transportes, sodaß der vom Kläger angerufene Art. 101 OR (Haftung für Hilfspersonen) gar nicht zur Anwendung gelangen könne.

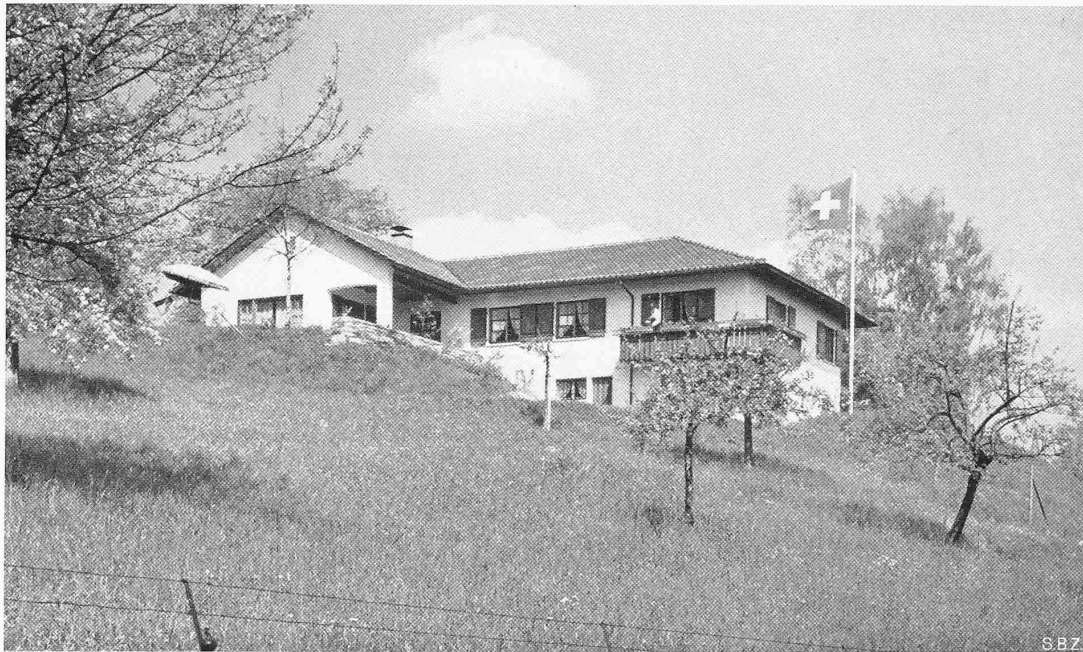
Die vom Kläger St. gegen dieses Urteil beim Bundesgericht eingereichte Berufung ist am 4. Juli 1944 geschützt und der Beklagte R. verpflichtet worden, einen Betrag von 6000 Fr. als Schadenersatz zu leisten. Das Bundesgericht ging in der Beratung davon aus, daß die vom Obergericht in Ausführung einer «Gesetzeslücke» verfochtene Ansicht eine etwas weit hergeholte juristische Betrachtungsweise darstelle und umsomehr Bedenken erzeuge, als sie die an sich schon weitgehende Haftpflicht, die Art. 101 OR festlege, über den Ge-



Abb. 1. Wohnhaus Prof. Dr. E. S. in Rüslikon, aus Norden gesehen

setzeswortlaut hinaus ausdehne. Wie die Vorinstanz nämlich feststellte, und die allgemeine Erfahrung lehrt, hat sich für die Entscheidung der Frage, wer beim Frachtvertrag das Auf- oder Abladen zu besorgen habe, keine feste Regel herausgebildet, und das Gesetz gibt darüber keine Auskunft. Die Durchführung des Verlades wird daher auch nach ihrer rechtlichen Seite von Fall zu Fall verschieden behandelt und weitgehend vom Frachtgut und von den Umständen, insbesondere den Verlademöglichkeiten, abhängig sein. Darnach ist es bald der Frachtführer, bald der Versender, der den Verlad besorgt und dem er rechtlich obliegt. Es sind aber auch Zwischenlösungen denkbar und gebräuchlich in der Art, dass beide zusammenwirken, wobei die Rollen der Tätigkeit je nach den vorhandenen menschlichen und technischen Mitteln verteilt werden. Ein solcher Fall lag hier vor. Der Kläger hatte schon wiederholt Holztransporte für den Beklagten ausgeführt. Dabei hatte er jeweils von sich aus beim Auf- oder Abladen mitgeholfen, sodass sich eine Art Uebung herausgebildet hat und diese Mitwirkung, wenn auch nicht unbedingt notwendig, so doch dienlich und erwünscht war. Diese Dienste wurden stillschweigend angenommen, indem man offenbar mit ihnen rechnete. Denn der Abladevorgang zeigte, dass die Zusammenarbeit von mindestens drei Mann tunlich war. Dieses Mitwirken beim Verladeakt über die Pflichten des Autotransporteurs St. hinaus erscheint als gemeinsame Erfüllungshandlung, ohne welche die Erreichung des Vertragszweckes unmöglich gewesen wäre. Damit fällt das Abladegeschäft in den Rahmen des bestehenden Frachtvertrages, und das Vorliegen eines Schuldverhältnisses, als Voraussetzung für Art. 101 OR, ist erfüllt.

Somit ergab sich noch die Frage, ob die weiteren Voraussetzungen des Art. 101 OR erfüllt seien, nämlich ob beim Verlad Hilfspersonen mitgewirkt hätten (was für die Eigenschaften des Vorarbeiters L. und des Arbeiters E. unzweifelhaft zutrifft) und ob diese Hilfspersonen bei Ausübung ihrer Verrichtungen den Schaden beim Kläger St. verursacht haben, und endlich, ob zwischen ihrer Handlungsweise und dem Schadeneintritt ein rechtlich relevanter Kausalzusammenhang bestehe. Dazu musste sich der Richter den Vorgang des Verlades, wie ihn die vorinstanzliche Beweisführung samt Augenschein verbindlich festhält, vor Augen halten, auf den hier näher einzugehen viel zu weit führen würde. Zum vornherein musste das Verhalten des Hilfsarbeiters E. als Mitursache des Unfalles ausscheiden. Blieben somit die Vorwürfe gegenüber dem Vorarbeiter L. Zusammengefasst bestanden sie im Vorhalt der Nichtvorkehr von Schutzmassnahmen, Nichtheranziehung eines weitem Arbeiters, ungenügender Instruktion an die Mitwirkenden — doch alles das lehnte das Bundesgericht auf Grund des Abladevorganges ab. blieb noch der Vorwurf, die Ausführung seiner Weisung während der entscheidenden letzten Phase des Verlades nicht überwacht zu haben, als der Kläger St., auf der Ladebrücke stehend, das Ballenende gegen sich ziehen wollte und dabei durch eine plötzliche Bewegung des Ballens vom Lastwagen gestossen wurde. Der Hilfsarbeiter L., als erklärter Leiter des Verlades, hätte die Gefährlichkeit der Handlungsweise des Klägers erkennen müssen, ihn durch abmahnenden Zuruf warnen sollen. Das aber unterliess er, indem er selber zugab, «hätte ich das beobachtet, so hätte ich ihn durch einen Zuruf daran zu hindern gesucht». Diese Unterlassung erachtete



WOHNHAUS Prof. Dr. E. S. AN DER LANGHALDE IN RÜSCHLIKON

Architekten MÜLLER & FREYTAG, Thalwil



Oben aus Süden

Unten aus Westen



WOHNHAUS Prof. Dr. E. S. AN DER LANGHALDE IN RÜSCHLIKON

Architekten MÜLLER & FREYTAG, Thalwil



Oben aus Norden

Unten die Haustüre



Abb. 3. Die Diele gegen die Haustüre



Abb. 4. Blick aus der Garderobe in die Diele



Abb. 5. Blick vom Eingang in die Diele

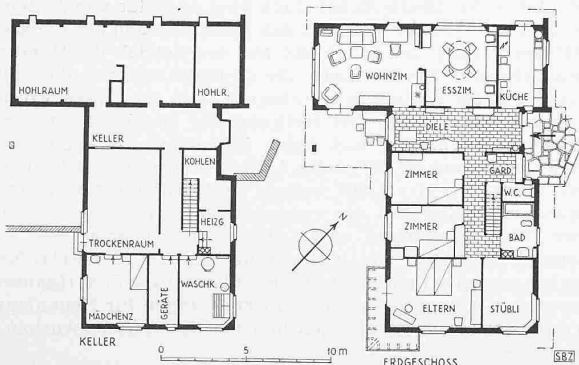


Abb. 2. Grundrisse

Masstab 1: 400

das Bundesgericht grundsätzlich als kausal für den Unfall und für die Haftung des Beklagten R. Die Haftung des Geschäftsherrn nach Art. 101 OR beruht auf dem Verursachungsprinzip; es brauchte daher also keines Verschuldens der Hilfsperson. In der Unterlassung eines solchen Zurufs durch die Hilfsperson könnte auch kein Verschulden erblickt werden. Ein erhebliches Verschulden allerdings traf den Kläger St. selber, da er sich in die für ihn erkennbare Gefahr begeben hatte, und darum wurde die Verteilung der Haftung mit zwei Drittel für den Kläger, gegen ein Drittel für den Beklagten R. als gerechtfertigt angesehen. In diesem Sinne wurde der Beklagte verpflichtet, vom Gesamtschaden von rund 18 000 Fr. an den Beklagten 6000 Fr. zu bezahlen. Eine Entlastung für den Letzgenannten wäre nur bei alleinigem Verschulden des Klägers in Frage gekommen.

Dr. Ch. Kr.

Wohnhaus Prof. Dr. E. S. in Rüschlikon (Zch.)

Architekten MÜLLER & FREYTAG, Thalwil-Zürich

Auf der Höhe des Moränenzuges, der den Zürichsee linksufrig begleitet, liegt bekanntlich in Rüschlikon das alte Brahmshaus. Südlich davon und ganz in seine Nähe ist 1942/43 das Landhaus gebaut worden, das wir unsern Lesern heute im Bilde zeigen können. Der Bodenform aufs glücklichste angepasst, ist sein nordwestlicher, parallel zum See orientierter Trakt einstückig ausgebildet, während der Haupt-Hauskörper die landesübliche Stellung senkrecht zum Hang aufweist und dadurch seeseits zweistöckig erscheint, wobei das so entstandene zweite Geschoss unter dem Wohngeschoss liegt und dementsprechend Nebenräume wie Mädchenzimmer, Waschküche usw. enthält. De facto bietet das Haus durch diese Raumverteilung die Vorteile der Etagenwohnung (alle Zimmer auf einem Boden, freie Aussicht auf See und Berge von den vordern Zimmern hoch über der Erde) kombiniert mit jenen des Einfamilienhauses (besonders auch den unmittelbaren ebenerdigen Austritt in den Garten und eine grosse Auswahl von Garten-Sitzplätzen auf drei verschiedenen Seiten des Wohnzimmers, je nach Sonne oder Wind zu wählen).

Auf den Abbildungen kommt die harmonische Gestaltung des Aeussern richtig zur Wirkung, ebenso die vorzügliche Einfügung der Baumassen ins Gelände. Die Rückansicht (Tafel 2)

des niedrigen Baukörpers mit seinem behäbigen Dach hat sogar einen unverkennbaren Anklang an das nahe Brahmshaus. Die Ziegel sind Falzziegel, der raue weisse Verputz zeigt sich leicht uneben (vgl. Tafel 2), das schöne Holzwerk ist in mittlerer Helligkeit naturfarben gelassen. So kommt auch in Material und Farben die frische Echtheit zum Ausdruck, die den Bau im ganzen auszeichnet.

Im Innern empfängt einen in der Diele (Abb. 3 bis 5) gleicher Rauputz, mit Holzbalkendecke, wie ihn schon die einladende Vorhalle (Tafel 2) aufweist; der Boden ist mit Klinkern belegt. Während zur Linken der Schlafzimmertrakt nebst W. C., Bad und Stübli (dieses mit Aussicht bis in die Stadt Zürich) angeordnet ist, liegen rechts in natürlicher Folge Küche (mit direktem Austritt ins Freie und Ausblickfensterchen zur Haustür), Esszimmer und Wohnzimmer. Der Kachelofen im letztgenannten kann in der Uebergangszeit nicht nur direkt, sondern dank einer eingebauten Heizschlange und einer Umwälzpumpe auch durch Temperierung einiger Zentralheizungs-Radiatoren Wärme spenden. Die Laube vor dem Wohnzimmer, auf die man schon von der Diele aus einen freundlichen Ausblick genießt, erweitert das Wohnzimmer nach dem ebenen Vorgarten hin. Wohn- und Esszimmer haben Parkettböden, die Wände des letztgenannten sind getüncht, während alle übrigen Zimmer hell tapeziert sind. Eingebaute Schränke sind mancherorts angeordnet. Auf die gute Isolierung der Aussenmauern (Wetterseiten teilweise mit Kork) und der Decke über Wohngeschoss (mit Glasseide) wurde besonders geachtet.

Mit seinen wohlabgewogenen Proportionen, seinem vorzüglich dem praktischen Bedürfnis angepassten Grundriss und seinem bei aller Wohnlichkeit sparsamen Kubikausmass möchten wir dies Haus als eine besonders glückliche Schöpfung bezeichnen, würdig der selten schönen Lage des Bauplatzes.

MITTEILUNGEN

Erdluft, ihre Gewinnung und Verwertung. Im Jahre 1934 erhielt Jakob Stauder in Schlieren/Zürich ein DRP auf ein Verfahren zur Beheizung von Luftschutz- und andern geschlossenen Räumen mit angesaugter, durch Erdfilter gereinigter Aussenluft¹⁾. Es sind hierauf eine Anzahl solcher Anlagen bei uns und im Ausland erstellt worden, doch ist wenig davon in die Öffentlichkeit gedrungen, sodass ein Aufsatz von O. Hetzel in «Heizung und Lüftung», Bd. 18 (1944), Nr. 5/6 Interesse verdient. Die luftführenden Raumteile des Bodens, reichlich in groben Kiesschichten der Moränellandschaften, knapp in Gestein, Ton und Lehmschichten, unterliegen unaufhörlicher Luftbewegung infolge atmosphärischer Einflüsse (Luftdruckschwankungen, Regen, Sonne). Die Luft nimmt die Erdtemperatur an, in 1,5 m Tiefe frostfrei, in 4 m Tiefe + 9 bis + 14° in grösserer Tiefe noch mehr und mit geringerer Schwankung. Die Filterkraft des Erdrreiches gegen Staub und Keime übertrifft alle künstlichen Filter. Erdluft ist meist mit Wasserdampf gesättigt, enthält ungefährlie Konzentrationen von CO₂ und etwas weniger O₃ als Aussenluft. Bei künstlichem Durchsaugen von Aussenluft weicht die Lufttemperatur etwa 2 bis 3° von der Bodentemperatur ab und sinkt der Feuchtigkeitsgehalt auf 70 bis 80%. Sofern keine im

¹⁾ Vgl. auch H. C. Bechtler: «Die maschinelle Ausrüstung von Luftschutzräumen», Bd. 114, S. 113*. — M. Holtlinger: «Belüftung usw. von Luftschutzräumen» (mit Staubers Erdluft-Gewinnung), Bd. 114, S. 193*. — Erdluft zur Heizung in Bd. 117, S. 46.