

BGE 10 I 123

Bundesgericht (BGE), 1884-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_10_I_123

FR: ATF 10 I 123

IT: DTF 10 I 123

Volltext

21. Urtheil vom 2. Februar 1884 in Sachen Schmid gegen Jura=Bern=Luzernbahn. A. Durch Urtheil vom 9. November 1883 hat der Appella- tions= und Kassationshof des Kantons Bern (II. Civilabtheilung) erkannt: 1. Der Kläger Gottlieb Schmid ist mit seinem Klagebegehren abgewiesen. 2. Derselbe ist gegenüber der Beklagten, Jura=Bern=Luzern- Bahngesellschaft, zur Bezahlung eines Prozeßkostenbetrages von 443 Fr. 20 Cts. verurtheilt. B. Gegen dieses Urtheil erklärte der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht; derselbe beantragt: Es seien ihm in Abänderung des vom Appellations= und Kassationshofe des Kan- tons Bern in der erwähnten Streitfache ausgefallten Urtheils die in seiner Klageschrift gestellten Schlüsse zuzusprechen unter Kostenfolge, indem er gleichzeitig bemerkt, es werde dem Er- messen des Richters anheimgegeben, zu entscheiden, ob nicht rücksichtlich der Festsetzung der Entschädigung ein Vorbehalt im Sinne des Art. 6 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu machen sei, da sich die Folgen der vom Kläger erlittenen Verletzung noch nicht hinlänglich klar übersehen lassen. Dagegen trägt die Beklagte auf Abweisung der klägerischen Beschwerde und Bestätigung des vorinstanzlichen Urtheils unter Kostenfolge an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. In thatsächlicher Beziehung ist vom Vorderrichter Folgen- des festgestellt worden: Der Kläger, welcher im Dienste der Beklagten als Lokomotivheizer angestellt war, langte am 18. Au- gust 1881 um 5½ Uhr Morgens mit dem Zuge Nr. 9, wel- chem die von ihm bediente Maschine Nr. 18 Vorspanndienste geleistet hatte, nach Beendigung seines reglementarischen zwölf- tägigen Fahrdienstturnus, in Delsberg an. Hier wurde die Maschine in einen, zur Bahnhofanlage gehörenden, Schuppen (das sogenannte „Depot“) zur Abkühlung gebracht, worauf die- selbe, speziell der Kessel, vom Kläger gereinigt und vom Kläger in Gemeinschaft mit dem Lokomotivführer allfällige Reparaturen vorgenommen werden sollten. Für diese Arbeit standen dem Kläger der 18. August und, soweit nöthig, die beiden folgenden Tage zur Verfügung, da sein Fahrdienstturnus erst nach drei- tägiger Unterbrechung (in casu also am 21. August) wieder begann und er während dieser Unterbrechung in der Regel keine andern Verrichtungen zu besorgen hatte, sondern vielmehr vom Depotchef, nachdem er sich, nach vollendeter Reinigung der Ma- schine, bei demselben gemeldet hatte, entlassen wurde. Als nun Kläger am 18. August, Nachmittags circa um vier Uhr, nach beendigter Reinigung des Kessels der Maschine Nr. 18 und nach Wiederanbringung der zum Zwecke der Reinigung abgeschraubten Bolzen, aus der Rauchkammer der Maschine, in welche er zur Wiederanbringung der Bolzen hatte hineinschlüpfen müssen, wieder herausschlüpfen wollte, renkte er sich das linke Knie aus; die 75 Centimeter tiefe Rauchkammer ist nämlich von einer Traverse durchzogen, welche 50 Centimeter von der Wandung entfernt ist und Kläger bog daher, um unter der Traverse durch- zukommen, das linke Knie etwas auf die Seite, wobei der Unfall sich ereignete. In Folge der erlittenen Verletzung war Kläger bis Neujahr 1882 gänzlich arbeitsunfähig und hat der- selbe einen bleibenden, seine Erwerbsfähigkeit erheblich beein- trächtigenden

Nachtheil erlitten; er hat in Folge dieses bleibenden Nachtheils eine ihm von der Gotthardbahnverwaltung übertragene Stelle als Lokomotivführer, welche mit einem Einkommen von circa 4000 Fr. jährlich verbunden gewesen wäre, ausschlagen müssen und ist im Dienste der Beklagten als Bahnhofführer mit einem Monatsgehälter von 120 Fr. und einigen Nebenbe-
zügen angestellt. 2. Die Beklagte bestreitet gegenüber der auf Art. 2 des eid-
genössischen Eisenbahnpflichtgesetzes begründeten Klage des Gottlieb Schmid in erster Linie, daß der Unfall sich „beim Betriebe“ einer Eisenbahn im Sinne des citirten Gesetzes er-
eignet habe und es ist daher zunächst diese Frage zu untersuchen. Dieselbe ist, in Uebereinstimmung mit dem Vorderrichter, zu verneinen. Denn unter „Betrieb“ einer Eisenbahnunternehmung im Sinne des Haftpflichtgesetzes ist nur der Betrieb der Eisen-
bahn im technischen Sinne des Wortes, d. h. der Schienenan-
lage zu verstehen; derselbe umfaßt also nur den Verkehr, d. h. die Beförderung von Personen oder Sachen auf den Schienen-
geleisen sowie dessen Vorbereitung und Abschluß. Diese Aus-
legung des Gesetzes ist vom Bundesgerichte bereits in seiner Entscheidung in Sachen Felber gegen Centralbahn vom 19. Ok-
tober 1883 aufgestellt und begründet worden, so daß hier einfach auf diese Entscheidung verwiesen werden kann. Zum „Betriebe“ gehören aber demnach nur diejenigen dienstlichen Thätigkeiten der Eisenbahnbeamten, welche mit dem Verkehr auf der Schie-
nenanlage in unmittelbarer Beziehung stehen, nicht dagegen solche dienstliche Funktionen derselben, welche, wenn sie auch selbstverständlich zu dem Transporte auf der Bahn in näherer oder entfernterer Zweckbeziehung stehen werden, doch nicht un-
mittelbar mit dem Verkehr auf den Schienengeleisen zusammen-
hängen. Demnach gehört aber das Reinigen einer zu diesem Zwecke kalt gestellten und in das Maschinendepot abgeführten Lokomotive offenbar ebensowenig zum „Betriebe“ als dies an-
erkanntermaßen bei Maschinenreparaturen in Reparaturwerk-
stätten und dergleichen der Fall ist; nur dann könnte eine derartige Verrichtung etwa zum Betriebe gerechnet werden, wenn die Maschine zu sofortiger Verwendung mit durch die Anforde-
rungen des Betriebsdienstes gebotener besonderer Eile bereit ge-
stellt werden müßte und also eine unmittelbare Vorbereitung zum Transportdienste vorläge. Dies trifft aber im vorliegenden Falle nicht zu. Wenn der klägerische Anwalt im heutigen Vortrage ausgeführt hat, daß die Arbeit des Reinigens der Lokomotive, wegen der Enge der Zuganges zur Rauchkammer, eine gefähr-
liche gewesen sei und deshalb unter den Begriff des Eisenbahn-
betriebes falle, so kann dies nicht zugegeben werden; denn, mag auch die fragliche Arbeit an sich eine mit einiger Gefahr ver-
bundene gewesen sein, so gehört doch dieselbe nicht zu denjenigen Funktionen des Eisenbahndienstes, welche unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes in technischem Sinne fallen und gegen deren besondere Gefahren einzig der Gesetzgeber durch Art. 2 des Haft-
pflichtgesetzes Schutz gewähren wollte. 3. Das dem Kläger von den kantonalen Gerichten gewährte Armenrecht ist auch auf die bundesgerichtliche Instanz zu er-
-

strecken und es sind demnach die bundesgerichtlichen Gerichtskosten nachzulassen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung des Klägers wird abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem Urtheile des Appellations-
und Kassationshofes des Kantons Bern, II. Civilabtheilung, vom 9. November 1883 sein Bewenden. 1883 bestätigt. ging dahin: güten. Beklagten: abzuweisen;

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.