

BGE 14 I 261

Bundesgericht (BGE), 1888-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_14_I_261

FR: ATF 14 I 261

IT: DTF 14 I 261

Volltext

43. Urtheil vom 11. Mai 1888 in Sachen Käsermann gegen Schweizerische Centralbahn. A. Durch Urtheil vom 9. Februar 1888 hat das Obergericht des Kantons Solothurn erkannt: 1. Die Verantwortlerin hat den Klägern auszurichten: 1. Eine Gesammtentschädigung von 8000 Fr. 2. von diesem Betrage entfallen auf die Ehefrau 1600 Fr. mit 6400 „, 3. und auf die Kinder je 2 mit 8000 Fr. 4. Zins von 8000 Fr. vom 5. November 1886 an gerechnet; 5. Arzt- und Beerdigungskosten mit 45 Fr. II. Die Verantwortlerin hat den Klägern die dieses Prozesses wegen ergangenen Kosten mit 40 Fr. Vortragsgebühr, zusammen per 386 Fr. 55 Cts. zu vergüten. III. Die heutige Urtheilsgebühr, welche auf 30 Fr. festgesetzt wird, hat die Verantwortlerin zu bezahlen. B. Gegen dieses Urtheil ergriff die beklagte Centralbahngesellschaft die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt: 1. Die Klage sei wegen Selbstverschuldens des Getödteten abzuweisen, eventuell 2. die vom Obergerichte zugesprochene Entschädigungssumme sei zu reduzieren, sowohl wenn a. konkurrirendes Verschulden beider Theile angenommen werde, als

b. wenn dies nicht der Fall sei und ausschließliches Verschulden der Schweizerischen Centralbahn angenommen werde, denn die Summe sei an sich zu hoch. Unter Kostenfolge. Der Vertreter der Kläger dagegen trägt auf Bestätigung des obergerichtlichen Urtheils unter Kostenfolge an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Ehemann und Vater der Kläger, Albrecht Käsermann von Leuzingen, Kantons Bern, geboren 22. Oktober 1856, war seit März 1886 bei der Schweizerischen Centralbahn im Bahnhof Olten provisorisch als Arbeiter mit einem Taglohn von 2 Fr. 80 Cts. angestellt. Am 5. November 1886 war er gemeinschaftlich mit anderen Arbeitern auf dem Güterbahnhofe Olten mit dem Krampen und Rangiren einer Weiche beschäftigt. Etwas vor der Zeit der Mittagsrast verließ er die Arbeitsstätte und überschritt das nordwestlich der Rampe des Umladeschuppens entlang führende Geleise, um bei einer hart neben dem Umladeschuppen stehenden Laubhütte seine Mütze zu holen, die er während der Arbeit dort abgelegt hatte. Auf dem Geleise vor der Rampe des Umladeschuppens stand, und zwar schon seit mehreren Stunden, ein einzelner ungekoppelter Güterwagen; auf dem gleichen Geleise, nur durch eine Entfernung von nicht ganz 1 Meter von diesem Wagen getrennt, etwas oberhalb des Umladeschuppens, befand sich eine Reihe zusammengekoppelter Güterwagen. Um zu der Laubhütte zu gelangen, mußte Käsermann, sofern er nicht einen sehr erheblichen Umweg machen wollte, nach der Feststellung der Vorinstanz, durch den Zwischenraum zwischen dieser Wagenreihe und dem einzelnen Güterwagen durchgehen. Er that dies auch. Als er nun aber auf dem gleichen Wege wieder zurückkehren wollte, und gerade im Begriffe war, den Zwischenraum aufrechtstehend zu durchschreiten, stieß eine von einer Lokomotive geschobene Wagenreihe rückwärts an die bereits erwähnte, in der Nähe des Umladeschuppens stehende Wagenreihe an; diese prallte dadurch etwas zurück nach dem an der Rampe stehenden einzelnen Güterwagen hin, und Käsermann wurde dabei zwischen den Puffern eingeklemmt und derart verletzt, daß er am gleichen Abend an den Folgen

der Verletzung starb. Käsermann hinterließ seine am 29. August 1861 geborene Wittwe, welche vermögenslos ist, indeß schon während der Dauer der Ehe als Fabrikarbeiterin sich beschäftigte und einen Jahresverdienst von circa 500 Fr. hatte, sowie zwei am 3. Juni 1883 und am 4. Juli 1886 geborene Kinder. Der auf das eidgenössische Eisenbahnhaftpflichtgesetz gestützten Klage der Hinterlassenen stellte die Schweizerische Centralbahn die Einrede des eigenen Verschuldens entgegen. Die Kläger behaupteten umgekehrt, es treffe die Beklagte, respektiv deren Leute ein grobes Verschulden, da bei dem Rangirmanöver, bei dessen Ausführung der Unfall sich ereignete, verschiedene, zur Sicherung der Arbeiter gegebene, reglementarische Vorschriften nicht beobachtet worden seien. Die erste Instanz (Amtsgericht Solothurn=Lebern) nahm konkurrirendes Verschulden der Bahngesellschaft und des Getödteten an und setzte die den Klägern für Entziehung des Unterhaltes zu entrichtende Entschädigung auf 6000 Fr. (unter die Mutter und die beiden Kinder zu drei gleichen Theilen vertheilbar) fest und verurtheilte überdem die Beklagte zu Bezahlung von 95 Fr. Arzt- und Begräbnißkosten. Die zweite Instanz, an welche beide Parteien appellirten, hat in der aus Fakt. A ersichtlichen Weise erkannt, indem sie annahm, eigenes Verschulden des Getödteten sei nicht erwiesen, wohl dagegen eine grobe Fahrlässigkeit der Bahngesellschaft; nichtsdestoweniger sei es aber nicht gerechtfertigt, den Art. 7 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes zur Anwendung zu bringen. 2. Wird in erster Linie die Einrede des eigenen Verschuldens geprüft, so muß nach den thatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz als erwiesen angenommen werden, daß A. Käsermann befugt war, das Geleise zu dem Zwecke zu überschreiten, seine (befugterweise) auf der anderen Seite desselben niedergelegte Mütze zu holen, um hernach sein (durch die Bahn ihm zugeführtes) Mittagessen abzuholen. Es kann also darin, daß er zu dem angegebenen Zwecke die Arbeitsstätte verließ und das Geleise überschritt, eine Dienstwidrigkeit, beziehungsweise ein ihm anzurechnendes Verschulden nicht gefunden werden; fraglich kann nur sein, ob nicht darin, daß er zwischen den Puffern von nur durch einen kleinen Zwischenraum von einander getrennten Fahr-

zeugen durchging, ohne sich vorher genau zu vergewissern, ob dabei nicht durch einen heranfahrenden Rangirzug Gefahr drohe, eine schuldhafte Unvorsichtigkeit liege. Dabei kann vor allem auf das Reglement für den Rangirdienst vom 10. Juni 1886 und auf das Reglement betreffend Sicherheitsvorschriften gegen Unfälle bei den Manövern und Materialtransporten des Bahndienstes vom 30. Januar 1885 nichts ankommen, denn diese Reglemente waren auf A. Käsermann, wie der Anwalt der Beklagten heute selbst zugegeben hat, nicht anwendbar, da derselbe nicht zu den fraglichen Arbeiten verwendet wurde. Zu untersuchen ist nur, ob nicht Käsermann durch sein erwähntes Thun gegen solche Regeln des Verhaltens verstieß, welche einem verständigen und achtsamen Menschen, speziell einem ordentlichen Eisenbahnarbeiter, sich von selbst aufdrängen, und welche ihm etwa auch mündlich vom Bahnmeister oder Vorarbeiter eingeschärft worden sein mochten. Dies wäre nun unbedingt zu bejahen, wenn Käsermann das Durchgehen zwischen den Puffern in Bewegung befindlicher Fahrzeuge versucht hätte (vergleiche Entscheidungen des Bundesgerichtes, Amtliche Sammlung IX, S. 83), oder wenn feststände, daß er gewußt habe, oder habe wissen müssen, es werde mit den vor der Rampe des Umladeschuppens und in deren Nähe stehenden Wagen manövriert. Dies ist aber eben nicht der Fall. Die Fahrzeuge, zwischen welchen Käsermann durchzugehen unternahm, befanden sich in Ruhe, sie standen, wenigstens zum einen Theil, schon seit längerer Zeit unbeweglich auf dem gleichen Platze. Es ist ferner nicht erwiesen, daß das Rangirmanöver, bei welchem der Unfall sich ereignete, ein solches war, dessen Vornahme Käsermann

gekannt habe oder hätte kennen oder vermuthen sollen; es ist vielmehr nach der Aktenlage nicht ausgeschlossen, daß Käsermann ohne Unvorsichtigkeit annehmen durfte, es sollen die in Rede stehenden Wagen umgeladen werden und es werde dort zur Zeit nicht weiter manövriert, so daß er ohne Gefahr zwischen den Wagen durchgehen dürfe. Auf den Umstand, daß Käsermann unmittelbar nach dem Unfälle seine Kameraden bat, sie möchten von diesem nichts sagen, kann gewiß kein Gewicht gelegt werden; Käsermann hielt offenbar im ersten Augenblick seine Verletzung nicht für eine schwere und mochte daher aus leicht begreiflichen Gründen wünschen, daß davon nicht weiter die Rede sei. 3. Ist somit eigenes Verschulden des Getödteten nicht nachgewiesen, so ist die Centralbahngesellschaft gemäß Art. 2 und 5 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes verantwortlich, ohne alle Rücksicht darauf, ob sie oder ihre Leute ein Verschulden treffe. Von rechtlicher Erheblichkeit wäre nur, wenn der Bahngesellschaft oder ihren Leuten (Arglist oder) grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen wäre, denn in diesem Falle könnte der Richter gemäß Art. 7 leg. cit., auch abgesehen von dem Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, den Hinterlassenen eine angemessene Geldsumme zusprechen. Allein grobe Fahrlässigkeit ist nun gewiß nicht festgestellt. Es ist allerdings bei dem Rangirmanöver, bei dessen Ausführung der Unfall sich ereignete, wohl gegen die Art. 10 und 26 des Reglements vom 10. Juni 1876 verstoßen worden, indem weder (gemäß Art. 10 cit.) „Achtung“ gerufen, noch gemäß Art. 24 behufs Ermäßigung des Laufes der Maschine die Distanzen angegeben wurden. Dagegen ist nicht, wie die Vorinstanz annimmt, gegen das positive Verbot des Art. 9 des citirten Reglements (wonach das Stoßen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge auf stillstehende, um letztere in Bewegung zu setzen untersagt ist) verstoßen worden. Denn das Anfahren an die stillstehende Wagenreihe erfolgte nicht, um diese letztere in Bewegung zu setzen, sondern um sie anzukuppeln. Ebenso wenig wurde Art. 24 des citirten Reglements verletzt, denn dieser Artikel schreibt nicht, wie die Vorinstanz anzunehmen scheint, vor, daß, wenn eine Wagenreihe an eine stillstehende Zugsabtheilung heranzufahren, auch auf dem vordersten Wagen der letztern ein Arbeiter stehen müsse, sondern nur daß der vorderste Wagen des in Bewegung befindlichen, von der Maschine geschobenen Rangirzuges durch einen Mann besetzt sein müsse. Hiegegen aber ist hier, so viel ersichtlich, nicht verstoßen worden. Die wirklich vorliegenden Reglementswidrigkeiten sind, nach Lage der Sache, zumal es sich um ein Manöver blos mit Güterwagen und auf einem abgelegeneren Bahnhoftheile handelte, nicht der Art, daß sie zu grobem Verschulden angerechnet werden könnten. 4. Ist somit die den Klägern auszuwerfende Entschädigung

lediglich auf Grund des Art. 5 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes zu bemessen, so muß eine Ermäßigung der vorinstanzlich gesprochenen Summe Platz greifen. Die Kläger haben Ersatz (abgesehen von der nicht mehr bestrittenen Entschädigung für Arzt- und Begräbniskosten) lediglich insofern zu beanspruchen, als ihnen durch den Tod ihres Ehemanns und Vaters der Unterhalt entzogen wurde. Die Vorinstanz hat nun bei Ausmessung der Entschädigung übersehen, daß der Getödtete keineswegs den ganzen Betrag seines circa 840 Fr. betragenden Jahreseinkommens, sondern, da er ja auch seinen eigenen Unterhalt zu bestreiten hatte, höchstens die Hälfte desselben auf den Unterhalt seiner Familie verwenden konnte und thatsächlich verwendet haben wird. Trägt man diesem Umstande Rechnung, so erscheint in Würdigung aller Verhältnisse, mit Rücksicht auf Alter und Erwerb des Getödteten und der Hinterlassenen, mit Rücksicht ferner auf den Umstand, daß die Kinder vom Vater den Unterhalt nur bis zum Eintritte des Alters der Erwerbsfähigkeit zu beanspruchen gehabt hätten, eine Herabsetzung der vorinstanzlich

gesprochenen Entschädigung auf 6000 Fr. als gerechtfertigt. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung der Beklagten wird dahin als begründet erklärt, daß die in Dispositiv I. 1. des angefochtenen Urtheils des Obergerichtes des Kantons Solothurn vom 9. Februar 1888 den Klägern zugesprochene Gesamtschädigung (wovon der Ehefrau und je 2 jedem der beiden Kinder zukommt) von 8000 Fr. auf 6000 Fr. (sechstausend Franken), mit Zins von dieser Summe vom 5. November 1886 an, herabgesetzt wird; im Uebrigen ist das angefochtene Urtheil bestätigt.

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