

BGE 14 I 278

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_14_I_278

FR: ATF 14 I 278

IT: DTF 14 I 278

Volltext

46. Urtheil vom 30. Juni 1888 in Sachen Bilger gegen Schweizerische Centralbahn. A. Durch Urtheil vom 19. April 1888 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt erkannt: Es wird das erstinstanzliche Urtheil bestätigt. Die Kosten fallen in Folge Ertheilung des Armenrechtes dahin. Das erstinstanzliche Urtheil des Civilgerichtes Basel ging dahin: Klägerin ist mit ihrer Klage abgewiesen. Die Kosten fallen in Folge des ertheilten Armenrechtes dahin. B. Gegen das appellationsgerichtliche Urtheil ergriff der Anwalt der Klägerin die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt derselbe: 1. Es sei eine Aktenvervollständigung in dem Sinne anzuordnen, daß a. eine genaue amtliche Erkundigung beim schweizerischen Eisenbahndepartement und bei den sämtlichen in Basel wohnenden Rangirarbeitern, auf dem Rangirbahnhofe darüber eingeholt werde, inwiefern die Bestimmungen des Rangirreglementes, speziell des Art. 28 desselben, allgemein bekannt seien und gehandhabt werden; b. die Zeugen Hunziker, Moll, Meister, Müller und Hegner darüber einvernommen werden, ob sie nicht am Tage vor der Verhandlung ins Bureau des Souschefs der Schweizerischen Centralbahn Strübin berufen worden, um daselbst die Vorladung für den folgenden Tag in Empfang zu nehmen, und ob ihnen nicht bei diesem Anlasse eingeschärft worden, daß sie vor Gericht auszusagen hätten, das sogenannte Abschnappen sei jederzeit verboten gewesen. 2. Eventuell sei bereits auf Grundlage der vorliegenden Akten die Klage gutzuheißen und demnach die Beklagte zu verurtheilen, der Klägerin für sich und ihre Kinder eine Entschädigung von 15,000 Fr. sammt Zins à 5% seit 7. Oktober 1887 zu bezahlen, wovon die Hälfte der Klägerin, die Hälfte den Kindern zufallen solle. Abrechnung der seit 7. Oktober 1887 gemachten Zahlung von 100 Fr. werde zugestanden. 3. Die Beklagte sei in sämtliche Kosten zu verurtheilen, eventuell sei der Klägerin auch für die bundesgerichtliche Instanz das Armenrecht zu gewähren. Der Anwalt der Beklagten trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des vorinstanzlichen Urtheils unter Kostenfolge an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Das Aktenvervollständigungsbegehren der Klägerin ist zu verwerfen. Dasselbe zweckt offenbar darauf ab, den von der Vorinstanz in für das Bundesgericht verbindlicher Weise festgestellten Thatbestand zu widerlegen. Dies ist aber, wie das Bundesgericht schon wiederholt ausgesprochen hat, unzulässig. 2. In thatsächlicher Beziehung haben die Vorinstanzen festgestellt: Der (im Dezember 1853 geborene) Ehemann der Klägerin, Johannes Bilger, war seit einer Reihe von Jahren bei der Beklagten als Manövrant im Bahnhofe Basel mit einem Jahreseinkommen von circa 1400 Fr. angestellt; am 17. Oktober 1887 Abends sollte er dafür sorgen, daß ein Packwagen des letzten 8 Uhr 55 Minuten einfahrenden Bötzbirguzuges auf das Geleise B zum Eilgut gestellt werde, wobei er indeß vorerst die Ausfahrt des Calais-Zuges 9 Uhr 21 Minuten abwarten mußte. Bilger wollte das zu dem angegebenen Zwecke erforderliche Manöver dadurch ausführen, daß er die Lokomotive des Bötzbirgbahnzuges, an welche der Packwagen angekoppelt war, einen Anlauf nehmen ließ, um dann den Packwagen während

der Fahrt abzukuppeln und ihn so, während die Lokomotive zur Drehmaschine fahren sollte, mit der noch verbleibenden Bewegungskraft, ohne Zu- hilfenahme einer Rangirmaschine, auf das ihm bestimmte Ge- leise gelangen zu lassen (sogenanntes „Nachnehmen“, „Absprengen“ oder „Abschnappen“). Bei der Ausführung dieses Manövers siel Bilger von der vordern Plattform des Packwagens, auf welcher er seine Aufstellung genommen hatte, herunter, wurde von den Rädern des Packwagens überfahren und dadurch derart verletzt, daß er bereits auf dem Transporte nach dem Spital verschied. Konstatirt ist, daß während der Fahrt bis zur Weiche Nr. 83 eine Trennung des Packwagens von der Lokomotive nicht wahrnehmbar war, daß dagegen hinter derselben diese beiden Zugtheile getrennt fuhren, daß ferner der bei der Weiche Nr. 83 stationirte Weichenwärter, als der Zug auf dieser Weiche ankam, einen Klageruf des Bilger hörte und daß die ersten Blutspuren sich unmittelbar hinter der Weiche Nr. 83 fanden, während 4 Meter weiter eine Blutlache und noch 2 Meter weiter der Körper des Bilger sich befand. Die im Jahre 1857 geborene Wittwe des Bilger belangte, gestützt auf Art. 2 des Eisenbahnhaft- pflichtgesetzes, für sich und als natürliche Vormünderin ihrer drei Kinder (von denen das älteste drei Jahre alt ist) und eines noch zu erwartenden Posthumus, die Schweizerische Centralbahn auf Schadenersatz für den ihr durch die Verunglückung des Ehemannes und Vaters erwachsenen Schaden. Die Schweizerische Centralbahn stellte, indem sie übrigens aus freien Stücken eine Entschädigung von 5000 Fr. anerbote, der Klage die Einrede des Selbstverschuldens entgegen, sie führte aus, daß das Manöver des sogenannten Nachlaufenlassens oder Absprengens durch Art. 28 ihres Rangirreglementes ausdrücklich verboten sei. Die Klägerin replizierte hiegegen, dieses reglementarische Verbot werde auf dem Bahnhofe Basel nicht, oder doch nicht allgemein und ernsthaft, gehandhabt, und behauptete überdem, die Beklagte habe den ihr obliegenden Nachweis, daß Bilger in Folge der Ausführung des fraglichen Manövers verunglückt sei, nicht erbracht; es sei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß Bilger in Folge einer anderen Ursache von dem Packwagen heruntergefallen sei. Die Vorinstanzen begründeten ihre klageabweisende Entscheidung im Wesentlichen folgendermaßen: Es lasse sich nach Lage der Sache eine andere Erklärung, als daß der Unfall durch die von Bilger vorgenommene Manipulation des Absprengens verursacht worden sei, nicht denken. In der Uebertretung der dieses Manöver verbietenden Dienstvorschrift liege ein Verschulden, sofern nicht erwiesen sei, daß die Dienstvorschrift thatsächlich nicht geübt werde. Dieser Beweis sei aber nicht geleistet. Vielmehr sei durch die Zeugenaussagen dargethan, daß das Verbot allgemein be- kannt sei, daß auch Bilger es gekannt habe und daß die Ueber- tretungen desselben bestraft werden. Keiner der abgehörten Zeugen könne bestätigen, daß das verbotene Manöver mit Wissen und unter Billigung der Vorgesetzten ausgeführt zu werden pflege. Allerdings habe die Beklagte selbst zugegeben, daß in Ausnahmefällen das verbotene Manöver vom Bahnhofvorstand selbst angeordnet und unter seiner persönlichen Aufsicht ausgeführt werde. Allein darin sei eine allgemeine Billigung desselben auch für andere Fälle nicht zu erblicken; aus solchen ausnahmsweisen Anordnungen, wie sie der Eisenbahnverkehr zur Vermeidung besonderer, anders nicht zu beseitigender, Schwierigkeiten fordern könne, dürfe nicht der Schluß gezogen werden, daß die betref- fende Reglementsbestimmung überhaupt nicht beobachtet werden müsse, und es habe auch thatsächlich keiner der Zeugen diesen Schluß gezogen. 3. Der klägerische Anwalt hat heute zunächst behauptet, die Entscheidung des Vorderrichters, es sei der Kausalzusammenhang zwischen dem reglementswidrigen Abkuppeln des Packwagens während der Fahrt und dem Unfalle erwiesen, beruhe auf einem Rechtsirrtum; dieselbe verkenne den rechtlichen Begriff des

Kausalzusammenhanges und die für Haftpflichtfälle aus Eisenbahnbetrieb geltenden Grundsätze über die Beweislast. Dies ist nicht richtig. Von einer Verletzung des Grundsatzes, daß die beklagte Gesellschaft den Nachweis eines im kausalen Zusammenhange mit dem Unfälle stehenden Verschuldens zu erbringen hat, könnte dann die Rede sein, wenn der Vorderrichter annähme, die wirkende Ursache des Unfalles sei zwar nicht ermittelt, es dürfe aber nach Lage der Sache immerhin angenommen werden, letzterer sei auf ein Verschulden des Verunglückten zurückzuführen. Allein der Vorderrichter stellt im Gegentheil fest, es sei erwiesen, daß der Sturz des Bilger die Folge der von ihm während der Fahrt vorgenommenen Abkuppelung des Packwagens sei. Dieser Feststellung liegt ein Rechtsirrtum nicht zu Grunde. Wenn vielmehr der Vorderrichter, trotzdem der Sturz des Bilger von Niemandem direkt beobachtet wurde, aus den erwiesenen Thatumständen den Schluß gezogen hat, derselbe sei durch die Manipulation des Abkuppelns herbeigeführt worden, so hat er einfach von der ihm nach Art. 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zustehenden freien Würdigung des Beweismaterials einen, in keiner Weise rechtsirrtümlichen, Gebrauch gemacht. Ist danach als feststehend zu erachten, daß der Unfall in

kausalem Zusammenhange mit der Verletzung einer Dienstvorschrift stand, so muß sich fragen, inwiefern letztere dem Getöteten zum Verschulden anzurechnen sei, oder vielmehr als entschuldigt zu gelten habe. In dieser Richtung ist durch den Vorderrichter in verbindlicher Weise festgestellt, daß das Verbot des Abkuppelns während der Fahrt und „Nachnehmens“ von Zugstheilen auf dem Bahnhofe Basel in der Regel gehandhabt wurde und nicht erwiesen ist, daß es unter den Augen und mit Billigung der Vorgesetzten von der Masse der Arbeiter gewohnheitsmäßig übertreten worden sei. Hieraus kann also eine Entschuldigung des reglementswidrigen Thuns des Bilger nicht abgeleitet werden. Allein es muß sich nun weiter fragen, ob nicht das Verhalten der Vorgesetzten, speziell dem Verunglückten gegenüber, ein solches war, daß dieser danach zu der Ansicht kommen konnte, er persönlich brauche es mit der Beobachtung des betreffenden reglementarischen Verbotes nicht so genau zu nehmen, ihm werde die fragliche Reglementsübertretung nachgesehen, und ob er daher nicht durch ein solches, mindestens einen Mangel an Kontrolle involvirendes, Verhalten der oberen Bahnangestellten zu seinem reglementswidrigen Manövriren mitbestimmt wurde. Die Vorinstanzen haben es, trotzdem von der Klagpartei thatsächliche Behauptungen in dieser Richtung aufgestellt worden waren, unterlassen, diese Seite der Frage zu prüfen; insofern beruht also ihre Entscheidung auf einem Rechtsirrtum und ist das Bundesgericht berechtigt, auf das in dieser Beziehung von den Vorinstanzen nicht gewürdigte Beweismaterial zurückzugehen und dasselbe selbstständig zu prüfen. Es ist nämlich klar, daß nicht nur die allgemeine gewohnheitsmäßige Nichtbeobachtung reglementarischer Vorschriften deren Uebertretung durch einen Bahnarbeiter entschuldigen kann, sondern daß eine individuelle Uebertretung auch dann als entschuldigt oder doch als durch die Bahngesellschaft, resp. ihre Leute mitverschuldet zu betrachten ist, wenn speziell dem betreffenden Arbeiter gegenüber die im Allgemeinen geahndete Reglementsübertretung beständig nachgesehen oder doch fortwährend nicht gerügt und daher in ihm die Meinung erweckt wird, es werde dieses Verhalten bei ihm ausnahmsweise geduldet. Natürlich ist dies nicht schon dann anzunehmen, wenn ein Arbeiter in vereinzelt Fällen, welche den Augen der Vorgesetzten sich leicht entziehen können, das Reglement übertreten, sondern nur dann, wenn er dies häufig, gewohnheitsmäßig gethan hat und also annehmen kann, daß bei ordnungsmäßiger Kontrolle sein Thun den Vorgesetzten nicht habe entgehen können. Nun

ist von der Beklagten selbst zugegeben worden, daß das verbo \bar{t} ene Manöver des „Absprengens“ von Bilger bei dem hier in Rede stehenden Spätzuge der Nordostbahn sehr häufig vorgenommen wurde; ja es ist nach den Akten anzunehmen, daß Bilger Jahre lang, nahezu immer, wenn er den Dienst bei diesem Zuge zu besorgen hatte, das fragliche Manöver in gleicher Weise wie am Unglückstage ausführte, ohne daß er deßhalb ein einziges Mal von seinen Vorgesetzten getadelt oder bestraft worden wäre. Danach steht, wenn auch nach dem Thatbestande der Vorinstanz nicht anzunehmen ist, die Vorgesetzten haben um das reglements \bar{w} idrige Manövriren des Bilger positiv gewußt und dazu ab \bar{t} ichtlich geschwiegen, doch so viel fest, daß Bilger allmählig zu der Meinung kommen konnte, es sei dies der Fall, die Vorge \bar{t} etzten schließen ihm gegenüber die Augen und lassen ihn ge \bar{w} ähren. Diese Meinung lag auch deßhalb thatsächlich nicht so fern, weil einerseits die durch das „Nachnehmen“ ermöglichte schnellere und einfachere Erledigung des Spätdienstes im Inter \bar{t} resse der Bahngesellschaft liegen mochte und andererseits dem Bilger vom Bahnhofvorstande das Zeugniß eines besonders tüchtigen und zuverlässigen Manövrirten ertheilt wird, so daß es nicht undenkbar erscheinen mochte, die Vorgesetzten lassen ge \bar{r} ade ihn deßhalb gewähren, weil die Gefahr des „Nachnehmens“ bei einem gewandten und zuverlässigen Arbeiter eine besonders große nicht sei. Bei dieser Sachlage kann dem Verunglückten das reglementswidrige Manöver, wenn es auch nicht völlig zu entschuldigen ist, doch nicht zu ausschließlichem Verschulden an \bar{t} gerechnet werden, sondern ist anzunehmen, es sei dasselbe von den obern Bahnangestellten durch ihr, wenn auch nicht auf positive Billigung, sondern nur auf mangelhafte Aufsichtsübung zurückzuführendes fortwährendes Stillschweigen mitverschuldet worden. Wenn hiegegen etwa eingewendet werden wollte, das Ab \bar{t} kuppeln während der Fahrt und Nachlaufenlassen sei ein so

Kindern zufallen soll. zahlen hat, wovon die Hälfte der Klägerin, die Hälfte den 7. Oktober 1887, abzüglich bereits bezahlter 100 Fr., zu be \bar{t} von 5000 Fr. (fünftausend Franken), sammt Zins à 5% seit klagte der Klägerin für sich und ihre Kinder eine Entschädigung statt vom 11. April 1888 wird dahin abgeändert, daß die Be \bar{t} Das Urtheil des Appellationsgerichtes des Kantons Basel \bar{t} erkannt: Demnach hat das Bundesgericht 5000 Fr. festzusetzen. teten ist die den Hinterlassenen zuzubilligende Entschädigung auf schlagen. In Berücksichtigung des Mitverschuldens des Getöd \bar{t} standene Schaden in Kapital auf circa 10,000 Fr. zu veran \bar{t} und Lebensstellung der Hinterlassenen ist der den letzteren ent \bar{t} sieht auf Alter und Erwerb des Getödteten und auf Zahl, Alter Theilung des eingetretenen Schadens Platz greifen. Mit Rück \bar{t} ihrer Leute anzunehmen, so muß nach konstanter Praxis eine 5. Ist danach ein Mitverschulden der Bahngesellschaft, resp. Verbote, als ein unverantwortlicher Leichtsinns erschiene. einen Arbeiter, an sich und abgesehen von einem reglementarischen hohem Grade gefährdendes sein, daß dessen Vornahme durch doch unmöglich ein Leben und Gesundheit der Arbeiter in so selbe kann daher, wenn auch mit einiger Gefahr verbunden Ausnahmefällen dieses Manöver selbst anzuordnen pflegt. Das \bar{t} darauf hinzuweisen, daß die Beklagte, wie sie selbst zugiebt, in schlechthin unterlassen würde, so wäre dem gegenüber einfach dasselbe, auch abgesehen von jedem Verbote von Vorgesetzten, gefährliches Manöver, daß ein ordentlicher Eisenbahnarbeiter