

BGE 14 I 74

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_14_I_74

FR: ATF 14 I 74

IT: DTF 14 I 74

Volltext

13. Urtheil vom 14. Januar 1888 in Sachen Kinder Hiestand gegen Nordostbahn. A. Durch Urtheil vom 5. November 1887 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt: 1. Die Beklagte ist verpflichtet, den beiden Klägern bis zu dem zurückgelegten sechszehnten Altersjahre eine jährliche Rente von je 200 Fr. vom 11. August 1886 an zu bezahlen und diese Leistung gehörig sicher zu stellen. 2. Die Staatsgebühr wird für die erste Instanz auf 50 Fr., für die zweite Instanz ebenfalls auf 50 Fr. angesetzt. 3. Die Beklagte trägt die Kosten beider Instanzen. 4. Dieselbe hat die Kläger im Ganzen mit 80 Fr. zu entschädigen. 5. U. s. w. B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung befragt ihr Anwalt: in erster Linie gänzliche Abweisung der Klage, eventuell Reduktion der von der zweiten Instanz gesprochenen Entschädigung unter Kosten= und Entschädigungsfolge; in prozeßualer Beziehung werde eventuell Vervollständigung des Beweisverfahrens verlangt. Die Beklagte behalte sich ferner eventuell den Regreß auf den Litisdenunziaten Ryffel vor. Der Anwalt der Kläger trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde unter Kosten= und Entschädigungsfolge an. Der Litisdenunziat der Beklagten ist, trotz geschehener gehöriger Ladung, weder erschienen noch vertreten. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Am 11. August 1886 Vormittags 8½ Uhr wurde der Vater der Kläger, der 36jährige Tagelöhner Arnold Hiestand, während er, einen Stoßkarren schiebend, den Bahnübergang bei der Gerberei Ryffel in Richtersweil überschreiten wollte, von der Lokomotive des Zuges Nr. 151 der Beklagten erfaßt und so schwer verletzt, daß er nach einigen Stunden starb. Hiestand war am genannten Tage im Auftrage eines Dritten, seines Meisters Leuthold, bei der Gerberei Ryffel beschäftigt, sogenannte „Lohstöckli“ zu machen, und wollte, als der Unfall ihn traf, jenseits der Bahnlinie ein Werkzeug holen. Josef Nardon, Knecht des Gerbers Ryffel, den er um dasselbe gefragt hatte, hatte ihm bemerkt, er müsse noch warten, da der Zug komme. Hiestand erwiderte hierauf nichts, sondern begab sich nach dem Bahnübergange. Als er auf demselben angelangt war, rief Nardon ihm zu: Halt! Halt! worauf Hiestand sich nach dem Rufer umdrehte und rückwärts ging, dabei aber vom Zuge erfaßt wurde. Die Barriere des Bahnüberganges war zur Zeit des Unfalles nicht geschlossen, wie dieselbe überhaupt (nach der Feststellung des Vorderrichters) seit ungefähr einem Jahre niemals geschlossen worden ist; früher (während circa 10 Jahren) war sie von einem Bahnwärter der Nordostbahn bedient worden. Es wurde indeß diesem von seinen Vorgesetzten untersagt, dies weiter zu thun, da der fragliche Bahnübergang kein öffentlicher sondern ein bloßer Privatübergang sei und die Handhabung der Barriere dem Privatberechtigten, dem Litisdenunziaten Ryffel obliege. Der Bahnwärter zeigte dies dem letztern (mündlich) an, indem er bemerkte, er werde die Barriere schließen und ferner nicht mehr bedienen; Ryffel erwiderte aber, er werde die Barriere sofort wieder öffnen; die Besorgung derselben sei ihm

nicht überbunden worden und er werde dieselbe daher nicht übernehmen; überdem erwarte er eine schriftliche Anzeige der Nordostbahn. Eine solche erfolgte nicht und es stand, wie be- merkt, seither, bis zum Unfälle, die Barriere stets offen. Bei der Stelle, wo der Unfall sich ereignete, befinden sich zu beiden Seiten der Bahn Gebäude des Litisdenunziaten Ryffel, zu deren Verbindung der Bahnübergang dient. In dem seiner Zeit zwischen Ryffel und der Beklagten abgeschlossenen Kaufvertrage über das dem erstern gehörige zur Bahnanlage erforderliche Land verpflichtete sich die Beklagte, die fragliche Bahnüberfahrt zu erstellen und dem Verkäufer zu Bewerbung seiner Gebäude sammt Umgelände das Fuß- und Fahrwegrecht über dieselbe zu gestatten. In der Eigenthumszufertigung an die Beklagte in der Gemarkung Richtersweil vom 18. November 1880 ist dieses Fuß- und Fahrwegrecht vorgemerkt und überdem erwähnt, daß über diese Ueberfahrt (bei Kilom. 27“081) auch dem Rudolf Hofmann, Grundbesitzer am Horn Fuß- und Fahrwegrecht zu- stehe „zum Zwecke der Ausübung des ihm laut Protokoll zu- stehenden Fahrweg- und Ein- und Ausladungsrechtes über das resp. bei dem Eigenthum des Herrn August Ryffel.“ Von dem Bahnübergange aus ist die Linie nach beiden Richtungen auf eine Entfernung von circa 300 Meter zu überblicken; es ist ferner festgestellt, daß der Zug, durch welchen Hiestand über- fahren wurde, vorher das Stationssignal gegeben hatte, wogegen auch festgestellt ist, daß das Geräusch eines fahrenden Zuges durch den Lärm der in Betrieb stehenden Gerberei übertönt wird. Der Vorderrichter hat endlich, gestützt auf von den Klä- gern in der Appellationsinstanz produzierte ärztliche Zeugnisse, festgestellt, daß der Getödtete Hiestand auf dem rechten Auge blind und auf dem linken schwachsichtig, überdem unbeholfen und beschränkten Geistes war. 2. Der auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gestützten Entschädigungsklage der Hinterlassenen des Hiestand (seiner zwei in den Jahren 1881 und 1882 geborenen Kinder) hat die Be- klagte in grundsätzlicher Richtung folgende Einwendungen ent- gegengestellt: sie sei zur Sache passiv nicht legitimirt, die Klage müßte vielmehr gegen den Litisdenunziaten Ryffel gerichtet werden, welchem nach Art. 3 des Bahnpolizeigesetzes das Oeffnen und Schließen der Barrieren des Bahnüberganges als eines Krivatüberganges unter eigener Verantwortlichkeit obgelegen habe; ferner sei der Unfall durch eigenes Verschulden des Ge- tödteten und durch Verschulden des Litisdenunziaten Ryffel herbeigeführt worden. Die Beklagte hat des Weitern im heuti- gen Vortrage eventuell weitem Beweis dafür anerbotten, daß der in Rede stehende Bahnübergang ein Privatübergang sei und sich dagegen beschwert, daß die Appellationsinstanz auf Behauptungen und Beweise der Kläger über die körperlichen und geistigen Fähigkeiten des Hiestand Rücksicht genommen habe, welche erst in der Appellationsinstanz vorgebracht worden seien, was nach zürcherischem Prozeßrechte unzulässig sei; even- tuell hat sie in dieser Beziehung Gegenbeweis anerbotten. 3. Die eventuellen Aktenvervollständigungsbegehren der Be- klagten sind unzulässig. Dafür, daß der Bahnübergang ein Privatübergang sei, hat die Beklagte vor den kantonalen In- stanzen keine Beweise anerbotten, welche nicht erhoben worden wären und es ist somit ihr daheriger Beweis Antrag schon aus diesem Grunde unstatthaft. (Vergl. übrigens unten Erw. 5.) Ob sodann die kantonale Appellationsinstanz nach kantonalem Prozeßrechte berechtigt war, auf die erst in zweiter Instanz von den Klägern produzierten ärztlichen Zeugnisse Rücksicht zu neh- men, hat das Bundesgericht nicht zu untersuchen. Gegenbeweise hatte die Beklagte in dieser Richtung in der Appellationsinstanz nicht anerbotten. 4. Die von den Klägern angestellte Entschädigungsklage aus dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz mußte selbstverständlich gegen die Beklagte, als die konzessionirte Eisenbahnunternehmung, bei deren Betrieb der Unfall sich ereignet hat, gerichtet werden. Die Behauptung der Beklagten,

daß Art. 3 Absatz 2 des Bundesgesetzes betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 für Unfälle, welche auf Privatübergängen sich ereignen, dem Grundsatz des Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnpflichtgesetzes derogire, ist unrichtig. Die Bestimmung des Art. 3 Absatz 2 cit., wonach die Barrieren an Privatübergängen in der Regel geschlossen sind und von den Berechtigten

B. Civilrechtspflege. Öffnen zur Benützung des Ueberganges „unter eigener Verantwortlichkeit“ geöffnet und wieder geschlossen werden, enthält lediglich eine mit dem Grundsatz des Art. 2 des Haftpflichtgesetzes durchaus vereinbare Polizeivorschrift. Es kann sich, sofern durch das Offenstehen der Barriere eines Privatüberganges ein Unfall verursacht wird, nur fragen, ob nicht einer der Haftbefreiungsgründe des Art. 2 des Haftpflichtgesetzes zutreffe, speziell ob nicht der Unfall „durch Versehen oder Vergehen Dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt verursacht worden sei. 5. Wird demnach zunächst geprüft, ob in concreto der letzt erwähnte Haftbefreiungsgrund gegeben sei, so ist zu bemerken: Es ist anzuerkennen, daß der Unfall mit dem Offenstehen der Barrieren in kausalem Zusammenhange steht; denn es ist von der Vorinstanz ausdrücklich festgestellt worden, daß, wenn die Barriere geschlossen gewesen wäre, der Unfall sich nicht ereignet hätte, und es ist dies auch von den Parteien gar nicht bestritten worden. War nun der Bahnübergang ein öffentlicher, von der Bahnverwaltung zu bedienender, so kann natürlich von einer Befreiung der Beklagten wegen Verschuldens dritter Personen nicht die Rede sein. Allein auch wenn derselbe, was dahingestellt bleiben mag, als Privatübergang im Sinne des Art. 3 Absatz 2 des Bahnpolizeigesetzes zu betrachten ist, so liegt der gedachte Haftbefreiungsgrund nicht vor. Denn: Es kann zwar nicht gebilligt werden, wenn der Vorderrichter annimmt, daß die an einem Privatübergange Berechtigten zu denjenigen Personen gehören, welcher sich die Bahngesellschaft (im Sinne des Art. 3 des Eisenbahnpflichtgesetzes) „zum Betrieb des Transportgeschäftes“ bedient und für welche sie daher ohne weiters einstehen muß. Denn solche Dienstbarkeitsberechtigte besorgen ja nicht kraft Vertrages für die Bahngesellschaft einen Theil der an sich dieser obliegenden Geschäfte, sondern sie üben lediglich ihr eigenes Recht aus, wobei sie einfach an die vom Gesetze (Art. 3 Absatz 2 des Bahnpolizeigesetzes) aufgestellten, die Modalitäten ihrer Rechtsausübung regelnden, Vorschriften gebunden sind. Sie sind also allerdings als Dritte, bei der Bahnverwaltung nicht angestellte Personen zu betrachten. Allein 1. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N^o 13. 79 die Einwirkung von Versehen oder Vergehen solcher Personen auf Betriebsunfälle befreit die Bahngesellschaft nur dann, wenn diese Versehen oder Vergehen den Unfall nachgewiesenermaßen ohne eigenes Mitverschulden der Transportanstalt herbeigeführt haben. In concreto nun aber liegt, — hierin ist dem Vorderrichter völlig beizutreten, — mag es sich mit dem Verschulden des Litisdenunzianten Ryffel wie immer verhalten, ein Mitverschulden der Bahngesellschaft jedenfalls vor. Nach Art. 32 Absatz 1 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen liegt den Bahngesellschaften in erster Linie die Handhabung der Bahnpolizei ob; sie sind daher verpflichtet, bahnpolizeilichen Uebertretungen, welche die Sicherheit des Betriebes oder Dritter gefährden, durch Anzeige der Fehlbaren bei der zuständigen Stelle u. s. w. entgegenzuwirken. Den Angestellten der Beklagten war nun bekannt, daß die Barrieren des Bahnüberganges bei der Ryffelschen Gerberei nicht nur etwa ein oder das andere Mal nach gemachtem Gebrauche nicht geschlossen, sondern daß dieselbe seit langer Zeit in völlig bahnpolizeiwidriger, sicherheitsgefährdender Weise gar nicht mehr bedient, sondern beständig offen gelassen wurde. Nichtsdestoweniger haben sie nicht das

Mindeste gethan, um diesem gesetzwidrigen Zustande ein Ende zu machen, sondern haben denselben einfach bestehen lassen. Darin liegt ohne Zweifel eine eigene Fahr- läßigkeit der Transportanstalt, welche die Berufung auf den Haftbefreiungsgrund des Verschuldens von Drittpersonen von vornherein ausschließt. 6. Was die Einrede des eigenen Verschuldens des Getödteten anbelangt, so ist dieselbe von der ersten Instanz gutge- heißen, vom Appellationsrichter dagegen verworfen worden. Es ist der Entscheidung der Appellationsinstanz und zwar wesentlich aus den von ihr angeführten Gründen beizutreten. Der Ge- tödtete war, nach der Feststellung des Vorderrichters, nicht stän- dig bei der Gerberei Ryffel beschäftigt; es ist in Folge dessen nicht festgestellt, daß derselbe mit dem Umstande, daß der Bahn- übergang nicht bedient wurde, thatsächlich bekannt war, und es liegen auch keine Anhaltspunkte für die Annahme vor, daß er damit hätte bekannt sein sollen. Es ist im Fernern, nach der

thatsächlichen Feststellung der Vorinstanz, nicht erwiesen und nicht anzunehmen, daß er die Warnung des Knechtes Nardon verstanden oder den heranfahrenden Eisenbahnzug gesehen oder gehört hat. Daß er das Geräusch des Zuges und das von diesem gegebene Stationssignal nicht hörte, erklärt sich aus dem Lärm der in Betrieb befindlichen Gerberei, und daß er den Zug nicht heranfahren sah, aus der Schwäche seines Gesichtes, zumal da der Richtung des heranfahrenden Zuges sein rechtes, gänzlich blindes Auge zugekehrt war. Eine Fahrläßigkeit des Hiestand könnte angesichts dieser Thatsachen nur darin gefunden werden, daß er vor dem Betreten des Bahnüberganges nicht stehen blieb und mit besonderer Vorsicht und Achtsamkeit nach allen Richtungen sich umsah, ob nicht ein Zug herannahe. Allein eine solche besondere Vorsicht konnte ihm nicht zugemuthet wer- den; wäre die Barriere vorschriftsgemäß geschlossen gewesen, so hätte hierin eine Aufforderung zur Vorsicht allerdings gelegen; da die Barriere geöffnet war, so durfte Hiestand wohl glauben, daß der Uebergang gefahrlos zu begehen sei und er zu be- sonderm Umsehen keine Veranlassung habe. 7. Was das Quantitativ der Entschädigung anbelangt, so ist die Entscheidung des Vorderrichters einfach zu bestätigen. Das Einkommen des Verunglückten betrug nach der Feststellung der Vorinstanz ungefähr 900 Fr. jährlich. Die Annahme des Vorderrichters, daß er hievon circa 400 Fr. auf die Erziehung seiner beiden Kinder werde verwendet haben, ist nicht rechts- irrthümlich, sondern entspricht den Verhältnissen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung der Beklagten wird abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 5. November 1887 sein Bewenden.

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