

BGE 18 I 268

Bundesgericht (BGE), 1892-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_18_I_268

FR: ATF 18 I 268

IT: DTF 18 I 268

Volltext

52. Urtheil vom 11. Juni 1892 in Sachen Konrad gegen Jura=Simplonbahngesellschaft. A. Durch Urtheil vom 8./24. März 1892 hat das Obergericht des Kantons Unterwalden ob dem Wald erkannt: Die vorliegende Rechtsfrage wird dahin entschieden, daß die Jura=Simplonbahngesellschaft gehalten ist, dem Johann Konrad für den von ihm unterm 8. Januar 1890 in ihrem Dienst erlittenen Unfall und die damit verbundenen Folgen eine Entschädigung von 3900 Fr. zu leisten. Von dieser Summe kommen jedoch in Abzug 200 Fr., welche dem Kläger vorschussweise ausbezahlt wurden. Dagegen können ihm die seit dem 8. Januar 1890 bezogenen Lohnbeträge von der Beklagten an obige Entschädigungssumme nicht angerechnet werden. Die Summe von 3900 Fr. ist zu 5 % zu verzinsen vom 14. August 1890 bis 15. April 1891; vom 15. April 1891 bis zur Auszahlung ist der Zins von 3700 Fr. à 5 % zu berechnen. B. Gegen dieses Urtheil ergriff der Kläger, und daraufhin auch die Beklagte, die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt der klägerische Anwalt, es sei die dem Kläger zu sprechende Entschädigung auf 9000 Fr. zu erhöhen; eventuell sei ein Vorbehalt im Sinne des Art. 6 Abs. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes aufzunehmen. Dagegen beantragt der Vertreter der Beklagten, es sei in Abänderung des vorinstanzlichen Urtheils die Klage des Gänzlichen abzuweisen; eventuell sei dem Kläger eine Entschädigung von 1000 Fr. zuzusprechen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der am 3. Oktober 1859 geborene Kläger war bei der Beklagten mit einem Jahresverdienst von 1080 Fr. als Bahnarbeiter an der Brünigbahnstrecke angestellt. Am 8. Januar 1890 war er in Gemeinschaft mit zwei andern Arbeitern, Stauffer und Imfeld, beschäftigt, einen leeren Bahndienstwagen von der Station Alpnach auf der Bahnlinie nach Hergiswyl zu schieben. Dabei verunglückte er, indem er von der zunächst dem südlichen Eingang des Lopperbergtunnels über einen Holzdurchlaß führenden kleinen Brücke in den Holzdurchlaß hinunterstürzte. Die Brückenbreite beträgt einschließlich des Schienengeleises 1,15 Meter, der Außenraum auf jeder Seite 0,15 Meter; außerhalb des Schienengeleises auf den Schwellenköpfen befanden sich keine Laden und es war die Brücke nicht eingefriedigt. Der Raum zwischen den Schienengeleisen der Bahn ist zu eng, als daß drei Arbeiter neben einander gehen könnten; die seitwärts gehenden zwei Arbeiter (deren einer Konrad war) oder wenigstens einer derselben gingen daher auf den Schienen oder vielleicht, bevor sie auf die Brücke kamen, außerhalb derselben. Die Ursache des Absturzes des I. Konrad ob er, auf den Schienen gehend, ausglitt, oder aus andern Gründen, z. B. weil er auch auf der Brücke versucht hätte, außerhalb der Schienen zu gehen, abstürzte — ist nicht ermittelt. Nach dem Sturze verfügte sich Konrad in das nächstgelegene Wärterhäuschen, von wo ihn seine Kameraden, nachdem sie vorher den Transport des Bahndienstwagens nach Hergiswyl beendet hatten zu Wagen nach Hause führten. Dr. Imfeld, welcher ihn am gleichen Tage untersuchte und bis 28. Januar behandelte, konstatierte: Kontusionen der Rückengegend, commotio cerebri, Hautwunde des Schädels. Am 23. Januar nahm Konrad, welcher von Dr. Imfeld als geheilt erklärt

wurde, seine Arbeit wieder auf, mußte dieselbe aber schon am 28. gleichen Monats wieder aufgeben. Er wurde hierauf bis zum 20. September 1890 von den Bahnärzten Dr. Stockmann und Dr. Stocker behandelt, welche

systematisch, theils täglich, theils mit Unterbruch Massage und Elektrizität anwendeten. Während dieser ärztlichen Behandlung nachdem Konrad soweit wieder hergestellt war, daß er leichtere Arbeiten hätte verrichten können, wurden seitens der Bahngesellschaft verschiedene Versuche gemacht, ihm eine leichtere passende Beschäftigung anzuweisen. Konrad ging aber auf die ihm gemachten Anerbietungen nicht ein; er wurde daher, nachdem ihm bereits auf Ende Juli die Hälfte seines Gehaltes war entzogen worden, auf 15. September des Dienstes entlassen und verhalten, seine Dienstwohnung zu räumen. Damit verlor auch seine Frau, welche eine Barriere bedient hatte, ihre daherige Stellung. Nachdem sodann Konrad bei der Bahngesellschaft das Begehren um eine Entschädigung von 9000 Fr., gestützt auf das eidgenössische Haftpflichtgesetz, gestellt hatte, verlangte die Gesellschaft, daß er sich vorerst der Begutachtung und Beobachtung seines Leidens im Inselspitale zu Bern unterziehe. Konrad trat in das Inselspital ein, mußte aber, bevor die dortigen Aerzte ihre Beobachtungen abschließen konnten, dasselbe wegen Familienverhältnissen wieder verlassen und nach Hause zurückkehren. Später begab er sich, auf weiteres Begehren der Bahngesellschaft, in das Spital „Salem“ zu Bern. Der ihn dort behandelnde Arzt Dr. Dumont sprach (nach sechswöchentlicher Beobachtung) am 10. Mai 1891 seine Meinung dahin aus, Konrad leide an traumatischer Hysterie. Eine von dem Gesellschaftsarzte, Dr. Collon vorgeschlagene elektrische Kur könne von Nutzen sein; doch möchte er (Dr. Dumont) nicht dafür garantiren, daß nach einer mehrwöchentlichen Kur der Patient geheilt werde und zwar dies um so weniger, als der Patient schon massirt und elektrisirt worden sei, aber ohne Erfolg. Die Erfahrung lehre, daß bei solchen Verletzungen ein langes Hin- und Herziehen des Falles für den Patienten nur von Schaden sein könne. Die Bahndirektion forderte hierauf den Konrad auf, sich in die Behandlung des Dr. Collon zu begeben; Konrad lehnte dies aber ab und erhob in der Folge gerichtliche Klage. Im Prozesse ist über die Folgen des Unfalles das Expertengutachten des Professors Dr. Immermann in Basel eingeholt worden. Dieser spricht sich in seinem eingehend begründeten Gutachten vom 13. Dezember 1891 im Wesentlichen dahin aus: Es liegen feinerlei Anzeichen dafür vor, daß Konrad eine Verletzung vom Gehirn oder Rückenmark erlitten habe. Es habe sich bei dem Unfälle aller Wahrscheinlichkeit nach nur um eine Erschütterung des ganzen Körpers so auch des Gehirns und Rückenmarkes handelt. Der Experte wolle nicht bestreiten, daß nach dem erlittenen Unfälle die Erscheinungen einer traumatischen Hysterie bei Johann Konrad aufgetreten sein und eine Weile hindurch bestanden haben können; im Gegentheile könne er sich der Meinungsäußerung des Dr. Dumont anschließen (deren selbständige Ueberprüfung ihm allerdings, da eine ausführliche Darlegung der damaligen Krankheitserscheinungen mangle, nicht möglich sei). Dagegen sei mit Bestimmtheit zu verneinen, daß Konrad noch jetzt an deutlichen Spuren traumatischer Hysterie oder gar an einem höhern Grade dieser Krankheit leide. Weder ein irgendwie erhebliches Nervenleiden überhaupt, noch insbesondere eine ausgesprochene traumatische Hysterie dürfe bei Konrad gegenwärtig mehr angenommen werden; keine einzige hierauf deutende Erscheinung liege vor. Nach den Aeußerungen des Dr. Dumont sei zu vermuthen, und nach dem eigenen negativen Befunde des Experten zu schließen, daß bei Konrad ein Fall von abgelaufener traumatischer Hysterie vorliege. Seine Arbeitsfähigkeit sei zur Zeit nicht mehr wesentlich geschmälert. Der Experte halte Konrad nicht für unfähig, Handarbeit zu verrichten, dagegen halte er es für wünschbar, daß ihm

schwerere Handarbeit, bei der er erneuten Unfällen leicht ausgesetzt wäre, vorerst erspart bleibe, mit Rücksicht auf die Möglichkeit von Rückfällen in den Zustand traumatischer Hysterie. Solche Rückfälle treten bei erneuten Unfällen leicht ein und können außerdem auch durch bloße immer wiederkehrende Erinnerung an den ersten Unfall mitunter provoziert werden. Der Experte halte es in Folge dessen auch für zweckwäßig, wenn Johann Konrad hinfort seinen Dienst auf einer andern Strecke der Brünigbahn, nicht aber an der Stelle, wo er den Unfall erlitt und wo er durch deren Anblick ja immer wieder an denselben erinnert würde, verrichten könnte. Eine völlige Unthätigkeit und Enthaltung vom Dienste set dagegen in keiner Weise nöthig und wäre voraussichtlich sogar direkt schädlich.

2. Wenn der Anwalt des Klägers heute behauptet hat, die

Weiterziehung der Beklagten sei, weil nicht rechtzeitig eingelegt unzulässig, so ist dies unbegründet. Nach konstanter bundesrechtlicher Praxis ist der Anschluß an die Weiterziehung statthaft und die Weiterziehung der Beklagten ist daher selbst dann zulässig, wenn sie nicht binnen der zwanzigtägigen Frist des Art. 29 O.=G. eingelegt worden sein sollte.

3. Die von der Bahngesellschaft in erster Linie aufgeworfene Einrede des Selbstverschuldens ist unbegründet. Die Ursache des Sturzes des Klägers ist nicht ermittelt und es ist nicht richtig, daß ohne eigenes Verschulden der Klägers überhaupt gar nicht habe stürzen können. Der Sturz kann vielmehr, insbesondere wenn der Kläger auf den Schienen ging, sehr wohl durch irgend einen unglücklichen Zufall, wie durch Nässe oder Glätte einer Schienenstelle verursachtes Ausglitschen u. drgl., ohne irgend welches Verschulden des Klägers verursacht sein. Das Gehen auf den Schienen aber wäre dem Kläger keinesfalls zum Verschulden anzurechnen, da ein Verbot dieser von den Bahnangestellten bekanntlich häufig geübten Praxis nicht nachgewiesen ist und übrigens in concreto die Arbeiter zufolge der Enge des Zwischenraumes zwischen den Geleisen mehr oder weniger darauf angewiesen waren, auf den Schienen zu gehen.

4. Ebenso wenig aber kann hier davon gesprochen werden, daß der Unfall, wie der Kläger heute behauptet hat, durch grobe Fahrlässigkeit der Bahngesellschaft oder ihrer Leute verursacht sei und daher Art. 7 E.=H.=G. Anwendung finde. Zunächst hat, soweit ersichtlich, der Kläger vor den kantonalen Instanzen grobes Verschulden gar nicht behauptet und eine Entschädigung lediglich für den ihm verursachten ökonomischen Schaden verlangt. Sodann aber ist zwar richtig, daß der Unfall wäre vermieden worden, wenn die Brücke mit einer Einfriedigung versehen gewesen wäre und daß die Einfriedigung sämtlicher Brücken als eine wünschenswerthe Sicherungsmaßregel erscheint. Allein eine grobe Fahrlässigkeit kann in dem Mangel einer Einfriedigung hier doch sicher nicht erblickt werden. Die Brücke befindet sich nicht im Gebiete eines Bahnhofes, sondern auf offener Linie; sie wird demnach regelmäßig nicht zu Manövern u. drgl. benutzt, sondern muß nur vom Bahnpersonal hie und da begangen werden; dieses kann sie aber, auch ohne Einfriedigung, in aller Regel ohne irgend welche Gefahr begehen. Auch in der Anordnung daß der Bahndienstwagen über die Brücke nach Hergiswyl zu schieben sei, liegt eine grobe Fahrlässigkeit nicht. Es kann hievon um so weniger gesprochen werden, als diese Arbeit nicht etwa die unausgesetzte Kraftanstrengung der drei damit beschäftigten Arbeiter erforderte, sondern sehr wohl auch von bloß zwei Männern bewältigt werden konnte. Die Arbeiter waren daher nicht genöthigt, fortwährend, auch auf geländerlosen Brücken, alle drei nebeneinander an dem Wagen zu stoßen, sondern konnten sehr wohl sich zeitweise ablösen; sie waren also nicht genöthigt, sich beim Ueberstreiten von Brücken einer Gefahr auszusetzen.

5. Ist somit die Entschädigung lediglich auf Grund des Art. 5 E.=H.=G. zu bemessen, so ist rücksichtlich des Quantitativs derselben die zweitinstanzliche

Entscheidung einfach zu bestätigen. Die Vorinstanz nimmt an, daß der Kläger durch den Unfall circa einen Fünftheil seiner bisherigen Arbeitsfähigkeit dauernd ein- gebüßt habe. Diese Annahme erscheint nicht als rechtsirrhüm- lich und geht jedenfalls, angesichts des gerichtlichen Sachver- ständigengutachtens, weit genug. Man könnte sich angesichts dieses Gutachtens sogar fragen, ob hier von einer dauernden Erwerbsbeschränkung überhaupt die Rede sein könne, ob nicht vielmehr die Beschränkung nach einiger Zeit bei passendem Ver- halten des Verletzten sich verlieren werde. Allein es ist nun doch gemäß den Ausführungen der Vorinstanz anzunehmen, daß eine dauernde Beschränkung der Arbeitsfähigkeit insoweit festgestellt sei, als der Verletzte, wenn auch zur Zeit völlig hergestellt, doch vor- sichtshalber, um nicht Rückfällen ausgesetzt zu sein, besonders an- strengende und leicht zu Unfällen Anlaß gebende Arbeiten besser vermeidet. Dem Verletzten entsteht demnach ein jährlicher dauernder Einkommensausfall von circa 216 Fr. Dazu kommt, daß er während längerer Zeit offenbar gänzlich arbeitsunfähig war, also für diese Zeit feinen ganzen Erwerb verlor. Wird dieses letztere Moment mit in Berücksichtigung gezogen, so erscheint die zweit- instanzlich gesprochene Entschädigung als wenn auch reichlich be- messen, so doch nicht zu hoch. Dagegen ist mit derselben der durch den Unfall dem Kläger entstandene Schaden jedenfalls XVIII — 1892

vollständig ausgeglichen und ist ein Vorbehalt im Sinne des Irt. 6 E.=H.=G. daher nicht zu machen. Wenn der Kläger darauf hingewiesen hat, daß in Folge seiner Dienstentlassung auch seine Frau ihren Verdienst als Barrierenwärterin einge- büßt habe, so ist klar, daß hierauf überall nichts ankommen kann. Die Bahngesellschaft war ja natürlich berechtigt, der Frau des Klägers ihre Stellung vertragsgemäß zu kündigen und haftet, wenn sie dies gethan hat, nicht auf Schadenersatz. Wenn die Beklagte ihrerseits behauptet hat, der Kläger habe durch seine Weigerung, sich in die Behandlung des Dr. Collon zu begeben, seine Heilung selbst vereitelt, so kann hierauf schon deßhalb nichts ankommen, weil gar nicht feststeht, daß eine neue elektrische Kur von irgend welchem Einfluß auf das Befinden des Klägers ge- wesen wäre, übrigens könnte die Weigerung des Klägers, sich einer solchen Kur zu unterziehen, da über deren Zweckmäßigkeit offenbar verschiedene Ansichten möglich waren, auch nicht als eine schuldhafte Handlung bezeichnet werden. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung beider Parteien wird als unbegründet abge- wiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Obergerichtes des Kantons Unterwalden ob dem Wald sein Bewenden.

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