

BGE 19 I 174

Bundesgericht (BGE), 1893-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_174

FR: ATF 19 I 174

IT: DTF 19 I 174

Volltext

35. Urteil vom 24. Februar 1893 in Sachen Kofmehl gegen Gotthardbahn. A. Durch Urteil vom 2./19. November 1892 hat das Bezirksgericht Luzern erkannt: Die Beklagte sei nicht pflichtig, dem Kläger für den ihm am 4. April 1891 im Bahndienste zugestoßenen Unfall (erhaltenen Leistenbruch) eine Aversalentschädigung von 18,000 Fr. oder eine Monatspension von 70 Fr. und eine Aversalentschädigung von 12,000 Fr. zu leisten, sondern es sei die Klage des Gänzlichen abgewiesen. B. Gegen dieses Urteil ergriff der Kläger, nachdem die Beklagte ihre Zustimmung zu Umgehung der zweiten kantonalen Instanz erklärt hatte, die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt, es sei dem Kläger in Abänderung des vorinstanzlichen Urteils, eine Aversalentschädigung von 18,000 Fr. oder eine Monatspension von 70 und eine Aversalentschädigung von 12,000 Fr. zuzusprechen, unter Kostenfolge; er beantragt im weitem eventuell, dem Kläger sei gemäß Art. 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und Art. 153 der eidgenössischen Civilprozeßordnung der Ergänzungseid über verschiedene, in einem Briefe des Klägers vom 16. Februar 1893 näher bezeichnete Behauptungen betreffend die das Zutagetreten des Leistenbruches begleitenden Umstände zu überbinden. Der Vertreter der Beklagten trägt auf Abweisung der Weiterziehung und Bestätigung des angefochtenen Urteils an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Beklagte stand seit Ende 1882 als Lokomotivheizer im Dienste der Gotthardbahngesellschaft. Nachdem er bis zum 4. April 1891 in dieser Stellung tätig gewesen war, meldete er sich am 5. gleichen Monats als krank. Eine am 6. April 1891 vom Bahnarzte Dr. Steiger vorgenommene Untersuchung ergab: einen rechtsseitigen Leistenbruch und auf der linken Seite einen weit offenen Leistenring, also eine Bruchanlage. Der Kläger konnte seine Tätigkeit als Heizer nicht mehr aufnehmen und wurde auf 5. Oktober 1891 aus dem Dienste der Gotthardbahn entlassen. Er belangte die Gotthardbahngesellschaft gestützt auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auf Entschädigung. In der Klage behauptete er, der Dienst, welchen er als Lokomotivheizer zu besorgen hatte, sei ein übermenschlich anstrengender gewesen. Am 4. April 1891 sei denn auch infolge dieser Überanstrengung im Bahndienste der eingeklagte Unfall (d. h. der Leistenbruch) eingetreten. Der Kläger, welcher vorher keine Anlage zu einem Bruche gehabt habe, sei damals von Biasca nach Airolo gefahren; in Rodi-Fiesso habe er die ersten Schmerzen in der Leistengegend verspürt und dann beim Übernachten in Airolo die Nacht schlaflos und in den größten Schmerzen zugebracht. Am folgenden Tage habe er sich als dienstuntauglich gemeldet. In seiner Replik berichtete er: Er habe den „Unfall“ nicht am 4., sondern am 3. April erlitten. Die spezifische äußere Veranlassung des Leistenbruches sei die dienstliche Fahrt von Biasca nach Airolo vom 3. April gewesen, wobei eben irgend eine anstrengende Körperbewegung oder Kraftentfaltung bei Ausübung des Heizerberufes den Bruch bewirkt habe. Nicht die Summe der in 9 Jahren verrichteten Diensthandlungen habe er als Unfall hingestellt, sondern irgend eine einzelne Dienstverrichtung am verhängnisvollen 3. April in der Nähe von

Rodi=Fiesso. Worin diese Verrichtung bestanden habe, könne er nicht sagen, und es sei dies der Natur der Sache nach nicht bestimmbar. Die Gotthardbahngesellschaft bestritt ihre Haftpflicht, weil es sich nicht um einen durch den Eisenbahnbetrieb verursachten Unfall, sondern um eine infolge fehlerhafter Leibesbeschaffenheit nach und nach entstandene Krankheit handle. Die Vorinstanz führt, gestützt auf die eingeholten gerichtlichen

Gutachten, aus: Es dürfe als erwiesen erachtet werden, daß der Leistenbruch seit dem Eintritt des Klägers in den Dienst der Gotthardbahn und zum Teil infolge dieses Dienstes entstanden sei. Die Disposition zur Bruchbildung dagegen sei bei dem Kläger stets vorhanden gewesen. Das Vorhandensein einer solchen Disposition schließe allerdings die Anwendbarkeit des Begriffes des Unfalls nicht aus. Allein damit das Austreten des Leistenbruches als Unfall qualifiziert werden könnte, müßte dasselbe auf ein einzelnes zeitlich bestimmbares Ereignis, eine durch plötzliche Einwirkung eines äußern Tatbestandes entstandene Verletzung zurückgeführt werden können. Dies sei aber hier nicht der Fall. In der Klage bezeichne der Kläger selbst als Ursache des Bruches seine stetige übermenschliche Überanstrengung, also seine normale Berufstätigkeit. Mit seinen Behauptungen, daß ihm auf der Fahrt nach Airolo unwohl geworden sei, u. s. w., mache er kein einzelnes bestimmtes Ereignis als Ursache des Bruches namhaft; er führe die betreffenden Umstände nur dafür an, daß die Folge der Überanstrengung im Bahndienste sich am 4. April 1891 gezeigt habe. Die fraglichen Behauptungen seien übrigens nur zu einem sehr geringen Teile bewiesen; keiner der angeführten Zeugen wisse etwas davon, daß der Kläger in Airolo Unwohlsein gezeigt habe und nicht habe schlafen können. In der Replik behaupte der Kläger dann allerdings, die Fahrt von Biasca nach Airolo vom 3. April 1891 sei Veranlassung der Verletzung. Allein auch hier könne der Kläger nicht eine bestimmte Dienstverrichtung oder Überanstrengung als Ursache des Bruches nennen; er behaupte gar nicht, daß auf der Fahrt vom 3. April eine größere Anstrengung stattgefunden habe, als auf andern Fahrten. Bewiesen sei nur, daß der Dienst des Klägers überhaupt ein schwerer gewesen sei, da er per Fahrt circa 80—100 Zentner Kohlen einzuschaukeln gehabt habe. Auch die Anbringen der Replik laufen daher wieder darauf hinaus, daß der Bruch eine Folge der gewöhnlichen Anstrengung oder beruflichen Tätigkeit des Klägers gewesen sei. Es mangle überhaupt jeder Beweis dafür, daß der Bruch im Betrieb der Gotthardbahn (d. h. infolge einer dienstlichen Verrichtung, entstanden sei; es stehe nur fest, daß der Bruch im Zeitraum vom 1. August 1883 bis 4. April 1891 sich gebildet habe. Die Klage müsse mangels jeden Beweises für ein bestimmtes Unfallereignis abgewiesen werden. 2. Das klägerische Aktenvervollständigungsbegehren ist unzulässig. Art. 153 der eidgenössischen Civilprozeßordnung findet in Sachen, welche vom Bundesgerichte als Oberinstanz zu beurteilen sind, überhaupt keine Anwendung. Hier gilt vielmehr der Grundsatz des Art. 30 Abs. 4 O.=G., wonach die tatsächlichen Feststellungen der kantonalen Gerichte für das Bundesgericht verbindlich sind und dieses nur dann eine Aktenvervollständigung anordnen kann, wenn das kantonale Gericht anerbotene erhebliche Beweise wegen vermeintlicher Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt hat. Dieser Grundsatz gilt auch in Haftpflichtsachen; auch in Haftpflichtsachen ist das Bundesgericht als Oberinstanz grundsätzlich nicht Richter der Tat, sondern nur der Rechtsfragen. Der vom Rekurrenten angerufene Art. 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ändert hieran nichts; Art. 11 statuiert einfach das prozeßuale Prinzip der freien Beweiswürdigung; darüber, inwiefern das Bundesgericht berufen ist, Tatfragen selbständig zu beurteilen, bestimmt er nichts. Diese Frage ist für alle Fälle der oberinstanzlichen Kompetenz des Bundesgerichtes einheitlich durch Art. 30 O.=G. geregelt. Dieses Gesetz

bestimmt die Natur des Rechts → mittels der Weiterziehung an das Bundesgericht und die dadurch gegebene Stellung des letztern als Oberinstanz. Das Aktenver → vollständigungsbegehren des Rekurrenten nun bezweckt nicht eine Ergänzung der Akten durch Erhebung von Beweisen, welche die Vorinstanz wegen Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt hätte, sondern vielmehr die Widerlegung der tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz durch eine neue Beweisaufnahme über Tatsachen, über welche bereits die Vorinstanz Beweis erhoben hat. Es ist daher, wie gefagt, unzulässig. 3. Auf Grund des vorinstanzlich festgestellten Tatbestandes nun muß die vorinstanzliche Entscheidung ohne weiteres bestätigt werden. Zwar ist, entgegen den heutigen Ausführungen des Anwaltes der Beklagten, daran festzuhalten, daß das Austreten eines Leisten → bruches dann als Unfall betrachtet werden muß, wenn es auf ein einzelnes, zeitlich bestimmbares Ereignis zurückzuführen ist, wenn es infolge äußerer gewaltsamer Einwirkung, bei einer ungewöhn →

lichen Anstrengung u. s. w. plötzlich erfolgt (siehe Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Lehmann gegen Gotthardbahn vom 16. Januar 1892, Amtliche Sammlung XVII, S. 237 u. ff.). Allein dies ist eben hier nicht festgestellt. Im Gegenteil ist fest → gestellt, daß der Leistenbruch allmählig, unter der Einwirkung der durch die normale Berufstätigkeit des Klägers geforderten fort → währenden Anstrengungen, sich entwickelte. Ein Unfall liegt also nicht vor, sondern vielmehr eine Krankheit, deren Entwicklung durch die Berufstätigkeit des Klägers befördert wurde. Auf Krank → heiten aber, auch wenn diese ganz oder teilweise durch die dienst → liche Tätigkeit im Eisenbahnbetriebe bedingt sind, erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahnen nach dem klaren Wortlaute des Eisen → bahnhaftpflichtgesetzes nicht. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung des Klägers wird als unbegründet abge → wiesen und es hat demnach in allen Teilen bei dem angefochtenen Urteile des Bezirksgerichtes Luzern sein Bewenden.

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