

BGE 19 I 178

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_178

FR: ATF 19 I 178

IT: DTF 19 I 178

Volltext

36. Urteil vom 3. März 1893 in Sachen Wey gegen Seethalbahn. A. Durch Urteil vom 3. Januar 1893 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt: 1. Beklagte sei gehalten: a) An Kläger zu vergüten die Kosten für Unterhalt, ärztliche Behandlung und Verpflegung während der Dauer der Krankheit und für Beschaffung eines künstlichen Beines b) an Kläger eine Jahresrente von 320 Fr. zu zahlen, in vierteljährlichen Terminen zum voraus zahlbar, die erste fällig auf 1. Juli 1891, nebst Verzugszins von letzterm Datum an. Der Kapitalwert derselben sei durch die Beklagte zu sichern durch Deposition von währschaften Wertpapieren im Betrage von 6000 Fr. bei der Depositalkasse der Ortsbürgergemeinde Büttisholz. Mit der Mehrforderung sei Kläger abgewiesen. 2. Das Regreßrecht der Beklagten gegen die Schweizerische Centralbahn sei gewahrt. B. Gegen dieses Urteil ergriff der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt, es sei in Abänderung des vorinstanzlichen Urteils die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 12000 Fr., inbegriffen Kosten für Unterhalt, ärztliche Behandlung und Verpflegung während der Dauer der Krankheit und für Beschaffung eines künstlichen Beines und Schmerzensgeld, nebst Verzugszins seit 1. Juli 1891 zu bezahlen. Dagegen beantragt der Vertreter der Beklagten, es sei die Klage gegenüber der beklagten Seethalbahngesellschaft abzuweisen, eventuell sei dem Kläger eine lebenslängliche Jahrespension von 150 Fr. zuzusprechen, jedenfalls die vorinstanzlich gesprochene Entschädigung zu reduzieren. Der Anwalt der Litisdennunziatin, der Schweizerischen Centralbahn beantragt, es sei die Seethalbahngesellschaft als die richtige Beklagte zu erklären, dagegen den Anträgen derselben rücksichtlich des Quantitativs der Entschädigung zu entsprechen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der 51jährige Landarbeiter Jakob Wey wurde am Morgen des 25. Mai 1891, während er, einen Handkarren vor sich her stoßend, auf der Station Emmenbrücke den Wegübergang gegen Rothenburg bei nicht geschlossener Barriere überschreiten wollte, von dem Zuge 3 der argauisch=luzernischen Seethalbahn überfahren, wobei er einen komplizierten Bruch des rechten Unterschenkels erlitt, so daß ihm dieser amputiert werden mußte. Die Station Emmenbrücke steht im Eigentume der Schweizerischen Centralbahn, wird aber von der Seethalbahn gegen eine jährliche Aversalentschädigung von 5500 Fr. mitbenutzt. Die Schweizerische Centralbahn besorgt vertragsmäßig die Verwaltung, den Unterhalt und die Bewachung der Station Emmenbrücke und versieht durch ihr Personal den gesamten innern und äußern Stationsdienst für beide Bahnen. Vom gemeinschaftlichen Stationsdienst ist nur der Fahrdienst ausgenommen, welcher von jeder Verwaltung in seinem ganzen Umfange, mit ihrem eigenen Personal und auf ihre eigene Rechnung besorgt wird. Das Fahrpersonal der Seethalbahn steht jedoch so lange es sich auf der Station Emmenbrücke befindet, unter der Disziplinargewalt der Centralbahn; insbesondere haben sich Führer, Heizer und Wagenwärter, insoweit es sich um Bewegungen auf der Station handelt, den Befehlen der zuständigen Stationsbeamten

zu unterziehen. Nach Art. 2 einer zwischen den beiden Bahngesellschaften am 2. April 1884 getroffenen Vereinbarung haftet für Schaden, der andere Personen als Reisende betrifft, jeweilen diejenige Verwaltung, durch deren Dienst der betreffende Schaden verursacht worden und die daher laut Haftpflichtgesetz für denselben verantwortlich ist. Der Seethalbahnzug 3, durch welchen Jakob Wey überfahren wurde, war am 25. Mai 1891 auf der Station Emmenbrücke, nicht, wie gewöhnlich auf dem Stumpengeleise III, welches nicht bis zu dem Rothenburger Wegübergang reicht, sondern auf Geleise II formirt worden. Er war, da Wagen eines von Luzern her eingetroffenen Extrazuges hatten eingeschaltet werden müssen, ungewöhnlich lang und seine Zusammenstellung hatte das damit beauftragte Stationspersonal der Schweizerischen Centralbahn außergewöhnlich in Anspruch genommen. Nach seiner Formierung setzte sich der Zug, welcher von dem Fahrdienstpersonal der Seethalbahn war übernommen worden, rückwärts in Bewegung und fuhr auf Geleise 2 bis über den Rothenburgwegübergang hinaus, um auf das Ausfahrtsgeleise der Seethalbahn überzugehen und auf diesem die Station zu verlassen. Bei der Rückwärtsbewegung ereignete sich der Unfall. Der diensttuende Weichenwärter der Schweizerischen Centralbahn, welcher die Barrieren des Wegüberganges hätte schließen sollen, war bei der Formierung des Zuges beschäftigt gewesen; er hatte bei Beginn der Rückwärtsbewegung den Zug bestiegen, um bei Weiche 2 abzuspringen und dieselbe für die Ausfahrt des Zuges umzustellen. Ueber dieser Beschäftigung hatte er vergessen, die Barriere zu schließen. 2. Die Einrede der mangelnden Passivlegitimation, welche die beklagte Seethalbahngesellschaft heute wie vor den kantonalen Instanzen der Klage in erster Linie entgegengestellt hat, ist, in Uebereinstimmung mit den Vorinstanzen, zu verwerfen. Wie das Bundesgericht bereits in seiner Entscheidung in Sachen Kübler gegen Vereinigte Schweizerbahn vom 14. September 1883 (Amtliche Sammlung IX, S. 281 u. f.) ausgesprochen hat, ist für Unglücksfälle, welche sich beim Eisenbahnbetriebe auf einem von mehreren Bahnunternehmungen gemeinsam benutzten Bahnhofe oder auf einer gemeinsam benutzten Bahnstrecke ereignen, diejenige Unternehmung verantwortlich, bei deren Betriebe der Unfall sich ereignete und welche also in betreff des den Unfall verursachenden Betriebsvorganges als Betriebsunternehmer erscheint. Als Betriebsunternehmer ist derjenige zu betrachten, auf dessen Rechnung der Betrieb geführt wird. Nun ist der Unfall durch einen aus der Station Emmenbrücke ausfahrenden Bahnzug der Seethalbahn herbeigeführt worden, also unzweifelhaft durch einen Betriebsvorgang, der auf Rechnung der letztern Eisenbahnunternehmung gieng. Die Seethalbahn bestreitet daher ihre Passivlegitimation zu Unrecht. Selbst wenn der Unfall nicht erst durch das Ausfahren des Seethalbahnzuges, sondern durch ein vorangegangenes, diesen Zug betreffendes, Rangiermanöver, verursacht worden wäre, so erschiene doch die Seethalbahn als verantwortliche Betriebsunternehmung. Der Rangierdienst, soweit er die Seethalbahnzüge betrifft, gehört zum Betriebe der Seethalbahn; dieser Dienst geht, wenn auch die Seethalbahn sich dabei der Mitwirkung des Stationspersonals der Schweizerischen Centralbahn (gegen eine Vergütung an diese Gesellschaft) bedient, doch als notwendiger Bestandtheil des Beförderungsdienstes der Seethalbahn auf deren Rechnung. 3. Wenn die Beklagte angedeutet hat, sie sei deßhalb von der Haftpflicht befreit, weil der Unfall durch Verschulden des Personals der Schweizerischen Centralbahn, also Dritter bei ihr nicht angestellter Personen, ohne ihr eigenes Mitverschulden, verursacht worden sei, so ist dies nicht richtig. Die Seethalbahn bedient sich des Stationspersonals der Schweizerischen Centralbahn für den Betrieb ihres Transportgeschäftes und ist daher für dasselbe mäß Art. 3 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes verantwortlich. Ob ihr ein Rückgriffsrecht gegen die

Schweizerische Centralbahn zu \neg stehe, ist im gegenwärtigen Prozesse nicht zu untersuchen. 4. Ist also die Haftpflicht der Beklagten prinzipiell begründet so ist dagegen die Behauptung des Klägers, der Unfall sei durch grobes Verschulden herbeigeführt worden, nicht begründet. Der

Kläger hat ein solches ausschließlich darin gefunden, daß der diensttuende Weichenwärter die Barrieren des Wegüberganges nicht geschlossen habe. In dieser Unterlassung liegt nun allerdings eine Dienstverletzung des Weichenwärters und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieselbe in kausalem Zusammenhange mit dem Unfälle steht. Allein zu grobem Verschulden kann dieselbe nicht angerechnet werden. Der Weichenwärter war unmittelbar vor dem Unfälle dienstlich außerordentlich stark und verschieden \neg artig in Anspruch genommen. In der Regel wurde bei dem Aus \neg fahren des Seethalbahnzuges 3 der Wegübergang nicht über \neg schritten und brauchten daher die Barrieren nicht gezogen zu werden; der Weichenwärter war demgemäß nicht daran gewöhnt, bei Ausfahrt dieses Zuges die Barrieren zu schließen. Wenn ihm nun am Tage des Unfalles über seiner anderweitigen dienstlichen Beschäftigung entging, daß heute außerordentlicherweise die Bar \neg rieren geschlossen werden müssen, so kann ihm dieses Versehen eines Augenblicks nicht als grobe Fahrlässigkeit ausgelegt werden. Er hat nicht etwa leichtfertig oder in auffallender Gedankenlosig \neg keit die Erfüllung seiner Dienstpflicht vernachlässigt, sondern bloß, im Drange anderweitiger Geschäfte, übersehen, eine nur in Aus \neg nahmefällen nöthige Verrichtung vorzunehmen, an deren Notwen \neg digkeit ihn nichts besonders erinnerte. Derartige augenblickliche Vergeßlichkeiten, welche auch sorgsamem Arbeitern vorkommen können, qualifizieren sich nicht als grobe Fahrlässigkeit. Nicht der Kläger, wohl aber die Beklagte hat eine Reihe anderer Tatum \neg stände namhaft gemacht, in welchen sie ein Verschulden von An \neg gestellten der Schweizerischen Centralbahn erblickt, nämlich die Tatsache, daß der Zug ausnahmsweise nicht auf Geleise III, son \neg dern auf Geleise II zusammengestellt wurde, den Umstand, daß auf der Station nicht genügendes Personal zu Bewältigung der Arbeit vorhanden gewesen sei, sowie gewisse Unzukömmlichkeiten der Stationseinrichtung. Allein von einem groben Verschulden kann in keiner dieser Richtung gesprochen werden. Die Zusammen \neg stellung des Zuges auf Geleise II verstieß gegen keine Dienstvor \neg schrift; daß das vorhandene Stationspersonal am Tage des Un \neg glücks dienstlich sehr stark in Anspruch genommen war, ist richtig; allein durchaus nicht erwiesen ist, daß der Stationsvorstand, ohne grobe Fahrlässigkeit, eine Verstärkung desselben hätte verlangen oder verfügen müssen. Die Einrichtungen der Station Emmen \neg brücke stehen mit dem Unfälle kaum in kausalem Zusammenhang, jedenfalls erhellt nicht, daß eine allfällige Unvollkommenheit der \neg selben auf grobes Verschulden zurückzuführen sei. 5. Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist demnach nicht an \neg wendbar, sondern die Entschädigung ausschließlich auf Grund des Art. 5 ibidem zu bemessen. Die demgemäß dem Verletzten zunächst gebührende Entschädigung für Heilungskosten kann ziffermäßig nicht festgestellt werden, da der Kläger vor den kantonalen In \neg stanzen seine sachbezügliche Forderung nicht spezifiziert hat, weil die Heilung noch nicht abgeschlossen sei und daher die Heilungs \neg kosten nicht genau angegeben werden können. Es muß daher, wo \neg gegen übrigens die Beklagte eine Einwendung nicht erhoben hat, in Uebereinstimmung mit der Vorinstanz, einfach grundsätzlich ausgesprochen werden, daß die Beklagte dem Kläger die Kosten für Unterhalt, ärztliche Behandlung und Verpflegung während der Krankheit und für Beschaffung eines künstlichen Beines zu vergüten habe. Was die Entschädigung für Verminderung der Arbeitsfähigkeit anbelangt, so ist mit den Vorinstanzen anzu \neg nehmen, die Arbeitsfähigkeit des Klägers, eines bereits 51 Jahre alten, wenig intelligenten,

schwerhörigen ländlichen Tagelöhners, sei durch den Verlust des rechten Beines dauernd um circa 75 % vermindert worden. Den bisherigen Jahresverdienst des Klägers veranschlagt die Vorinstanz auf 300—350 Fr. für baar empfangene Tagelöhne und auf 324 Fr. als Werth der dem Kläger während 270 jährlichen Arbeitstagen von seinen Arbeitgebern gereichten Kost. Von diesem Jahresverdienste von 624 bis 674 F. bringt nun aber die Vorinstanz den Betrag von 154 Fr. in Abzug, nämlich 114 Fr. für Verköstigung während 95 beschäftigungslosen Tagen und 40 Fr., welche der Kläger als Miethzins für sein Zimmer bezahlen müssen. Dieser Abzug ist offenbar rechtstrümlich. Die Ausgaben für Zimmermiete und für Verköstigung während der beschäftigungslosen Tage hatte der Kläger allerdings aus seinem Einkommen zu bestreiten. Allein deshalb dürfen sie selbstverständlich bei Berechnung seines Jahreseinkommens vor dem Unfälle ebensowenig in Abrechnung gebracht werden, als die übrigen Ausgaben, welche er für seinen Unterhalt zu machen hatte. Der Entschädigungsfestsetzung ist also ein

Jahreseinkommen des Klägers von circa 650 Fr. zu Grunde zu legen. Die Entschädigung ist, in Uebereinstimmung mit der Vorinstanz, in Rentenform zu gewähren. Eine Kapitalabfindung erscheint im konkreten Falle nicht als angemessen. Bei dem Alter, der Lebensstellung und Persönlichkeit des Klägers ist sicher ausgeschlossen, daß derselbe sich einer Kapitalsumme zur Eröffnung eines neuen Erwerbszweiges, Begründung eines Geschäftes und dergleichen zu bedienen wissen, überhaupt ein Kapital angemessen und selbständig zu verwalten verstehen würde. Für seine Interessen ist daher weit besser gesorgt, wenn ihm eine (sichergestellte) Leibrente gesprochen, als wenn ihm eine Kapitalsumme gewährt wird. Dem Betrage nach ist die Rente vom Vorderrichter, zufolge seiner rechtsirrtümlichen Annahme über die Höhe des Einkommens des Klägers vor dem Unfälle, mit bloß 320 Fr. per Jahr zu knapp bemessen worden. Dagegen erscheint ein Betrag von 400 Fr. als genügend und sachentsprechend. Derselbe erreicht zwar nicht völlig 75 % des Jahresverdienstes vor dem Unfälle. Allein es mußte in Berücksichtigung gezogen werden, daß bei dem Alter und der Lebensstellung des Klägers dessen Arbeitsfähigkeit und Verdienst, auch ohne den Unfall, im gewöhnlichen Laufe der Dinge, in nicht ferner Zeit sich vermindert hätten, während nun die Rente ihm in unveränderlichem Betrage für seine ganze zukünftige Lebensdauer gesichert bleibt. 6. Die Rente ist vom Tage des Unfalls an zu bezahlen; immerhin ist dieselbe für die Zeit der Krankheit des Klägers, für welche ihm die Verpflegungskosten besonders vergütet werden müssen, auf die Hälfte zu reduzieren, andernfalls würde der Kläger für diese Zeit, während welcher sein ganzer Unterhalt von der Beklagten bestritten werden muß, zu viel empfangen; es wäre nicht berücksichtigt, daß er auch in der Zeit seiner Arbeitsfähigkeit einen größeren Teil seines Lohnes für Bestreitung seines Unterhaltes verwenden mußte. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung des Klägers wird dahin für begründet erklärt, daß, in Abänderung des Dispositivs 1 b. des angefochtenen Urteils, die von der Beklagten dem Kläger zu zahlende lebenslängliche Rente auf 400 Fr. per Jahr, zahlbar seit 25. Mai 1891, erhöht wird, immerhin unter Reduktion auf die Hälfte für die Dauer der Krankheit des Klägers, während welcher die Verpflegungskosten demselben besonders vergütet werden; im übrigen hat es in allen Teilen bei dem angefochtenen Urteile des Obergerichtes des Kantons Luzern sein Bewenden.