

BGE 19 I 510

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_510

FR: ATF 19 I 510

IT: DTF 19 I 510

Volltext

85. Urteil vom 14. Juli 1893 in Sachen Urech gegen Seetalbahn. A. Durch Urteil vom 22. April 1893 hat das Obergericht des Kantons Aargau erkannt: Die Beklagte ist mit ihrer Appellation abgewiesen. Das erstinstanzliche Urteil des Bezirksgerichtes Lenzburg ging dahin: 1. Die Beklagte wird verfällt, an den Kläger eine lebenslängliche Rente von 1000 Fr. zu bezahlen, zahlbar jeweilen auf den 1. Dezember, erstmals am 1. Dezember 1892. Hierin sollen die streitigen 17 Fr. für Transport- und Apothekerkosten inbegriffen sein. 2. Für den Fall, daß der leidende Zustand des Klägers sich verschlimmern und derselbe gänzlich arbeitsunfähig werden sollte, wird ihm das Nachforderungsrecht auf weitem Entschädigungsanspruch vorbehalten. B. Gegen das Urteil des Obergerichtes ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt, es sei die Klage abzuweisen, eventuell es sei eine Beweisergänzung im Sinne der Einvernahme des Kontrolingenieurs Perret über die von ihm unmittelbar nach dem Unfälle vorgenommenen Messungen, des Maschinenführers Braun darüber, daß Kläger wiederholt gewarnt worden sei, sich herauszubeugen und daß er (Braun) demselben das Hinausbeugen sogar verboten habe, anzuordnen, eventualissime sei das Quantitativ der Entschädigung wegen Mitverschuldens herabzusetzen. Dagegen trägt der Anwalt des Klägers und Rekursbeklagten auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des angefochtenen Urteils an. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Kläger war bei der beklagten Eisenbahngesellschaft als Heizer mit einem fixen Gehalte von 1080 Fr. angestellt, wobei er Kilometergelder von 30—40 Fr. monatlich, sowie Rangiergeld bezog. Am 22. September 1891 verunglückte der Kläger in folgender Weise: Er beugte sich zwischen den Stationen Mosen und Beinwyl, um, wie er behauptet, das nicht gehörig funktionierende „Schlapprohr“ bei der Speisung des Dampfkessels zu kontrollieren, über die Lokomotive hinaus; dabei stieß er mit dem Kopfe an einen in der Nähe des Bahnkörpers stehenden Baum, so daß er von der Lokomotive hinunter auf die Erde geschleudert wurde. Der auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz gestützten Entschädigungsklage des Verletzten hat die Beklagte die Einrede des Selbstverschuldens entgegengestellt, indem sie geltend machte, der Kläger habe dem reglementarischen Verbote zuwidergehandelt, wonach „vorschriftswidriges Hinausbeugen über die Maschine während der Fahrt“ strengstens verboten sei. Der Kläger dagegen hat behauptet, es falle der Beklagten eine grobe Fahrlässigkeit zur Last, da der Baum gegen welchen er mit seinem Kopfe gestoßen sei, nicht den vorgeschriebenen, durch Art. 7 der bundesrätlichen Verordnung vom 9. August 1854 geforderten Abstand von dem Geleise gehabt habe. 2. Das eventuelle Aktenvervollständigungsbegehren der Beklagten ist unzulässig. Denn aus den Akten ist nicht zu entnehmen, daß die Beklagte die nunmehr von ihr gestellten Beweisanträge vor dem kantonalen Obergerichte gestellt hätte und damit abgewiesen worden wäre, und zudem bezweckt das Aktenvervollständigungsbegehren teilweise (soweit es auf Feststellung des Abstandes des Baumes, durch welchen der Unfall herbeigeführt wurde,

von dem Geleise gerichtet ist), die Widerlegung tatsächlicher Feststellungen der Vorinstanzen, was nach dem Grundsatz des Art. 30 Abs. 4 O.=G. unzulässig ist. 3. Durch die Vorinstanzen ist tatsächlich festgestellt, daß der Baum, gegen welchen der Kläger beim Hinausbeugen über die Lokomotive anstieß, nicht den durch die bundesrätliche Verordnung vom 9. August 1854 geforderten Abstand vom Geleise hatte. Die erste Instanz, welcher das Obergericht sich angeschlossen hat, stellt dies in ihrem Urteile positiv fest, indem sie das Ergebnis des vom Bezirksamte Kulm am 22. September 1891 aufgenommenen Lokalaugenscheines, wonach der Baum bloß 1,16 Meter von der Mitte des äußern Schienenstranges abstand, als richtig anerkennt. Danach wird denn nicht bezweifelt werden können, nicht nur, daß der Unfall sich als Betriebsunfall qualifiziert, sondern auch, daß derselbe mit einer der Beklagten zum Verschulden anzurechnenden vorschriftswidrigen Beschaffenheit der Bahneinrichtungen in kau- salem Zusammenhange steht. Allein zu grober Fahrlässigkeit kann diese vorschriftswidrige Beschaffenheit der Bahneinrichtungen der Beklagten immerhin nicht angerechnet werden. Denn der Umstand, daß der Baum sich in allzu großer Nähe der Geleise befände, konnte, da der vorschriftsmäßige Abstand nicht erheblich überschritten war, insbesondere bei einer Straßenbahn, leicht übersehen werden, zumal da der vorschriftsmäßige Abstand vielleicht erst seit Anlage der Bahn, infolge des inzwischen erfolgten Wachstums des Baumes, überschritten worden ist. Dem Verschulden der Bahngesellschaft steht sodann ein Mitverschulden des Verletzten gegenüber. Denn, nach dem Tatbestande der Vorinstanzen, muß angenommen werden, daß dieser sich in unvorsichtiger Weise unnötig weit über die Loko- motive hinausbeugt hat. Dieses Verschulden erscheint indes als ein leichtes. Allerdings untersagen die Dienstvorschriften der Be- klagten das „vorschriftswidrige“ Hinausbeugen über die Lokomotive während der Fahrt strengstens. Allein sie untersagen nicht positiv und bestimmt jedes Hinausbeugen während der Fahrt, lassen also der Auffassung Raum, daß das Hinausbeugen unter Um- ständen, je nach verständigem Ermessen des Personals, erlaubt sei. Der Angestellte ist also im wesentlichen einfach auf die gewöhn- liche Lebenserfahrung angewiesen, welche lehrt, daß das Hinaus- beugen aus den Fahrzeugen eines in Bewegung befindlichen Eisen- bahnzuges jedenfalls nur mit Vorsicht geschehen darf. Wenn nun aber ein Eisenbahnbediensteter, welcher durch seine dienstlichen Ver- richtungen zum Hinausbeugen veranlaßt wird, dabei übersieht, daß ein gefahrdrohendes Hindernis im Wege steht, und sich vielleicht etwas weiter hinausbeugt als unbedingt notwendig wäre, so darf ihm eine derartige augenblickliche Unvorsichtigkeit regelmäßig nicht zu schwerem Verschulden angerechnet werden, zumal dann nicht, wenn das gefahrdrohende Hindernis die Folge eines vorschrifts- widrigen Zustandes der Bahneinrichtungen ist. 4. Die Haftpflicht der Beklagten ist also grundsätzlich anzuer- kennen und quantitativ, mit Rücksicht auf das konkurrierende leichte Verschulden des Klägers, nur unerheblich zu vermindern. Danach ist denn die vorinstanzliche Entscheidung einfach zu bestätigen. In- folge des Unfalles hat der Verletzte einen Defekt des Schädeldaches und des rechten Stirnbeines davon getragen. Nach dem gerichts- ärztlichen Gutachten besteht für denselben für das ganze Leben eine große Gefahr für weitere Verletzung des Gehirns und der defekten Stellen des Knochens und es sind jederzeit infolge des Gehirn- defektes äußerst wichtige Störungen des centralen Nervensystems zu erwarten. Seine Erwerbsfähigkeit ist, nach den Ausführungen des gerichtsarztlichen Gutachtens, ganz bedeutend beschränkt und kann jederzeit auf Null herabsinken. Nach diesen Feststellungen ist zwar die Erwerbsfähigkeit des Verletzten zur Zeit noch nicht völlig aufgehoben, aber doch sehr wesentlich vermindert; wenn bei diesem Sachverhalte die dem Kläger zu entrichtende Rente auf 1000 Fr. per Jahr

festgestellt wird, was 3 bis $\frac{3}{4}$ seines bisherigen Jahres- einkommens entsprechen mag, so ist damit allen Verhältnissen Rechnung getragen, insbesondere auch dem geringen Mitverschulden, welches dem Verletzten zur Last fällt. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung der Beklagten wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Teilen bei dem angefochtenen Urteile des Obergerichtes des Kantons Aargau sein Bewenden.

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