

BGE 20 I 421

Bundesgericht (BGE), 1894-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_20_I_421

FR: ATF 20 I 421

IT: DTF 20 I 421

Volltext

80. Urteil vom 7. Juni 1894 in Sachen Stammbach gegen Schweizerische Centralbahn. A. Durch Urteil vom 29. März 1894 hat das Obergericht des Kantons Solothurn erkannt: 1. Die Beklagte ist gehalten, dem Kläger zu bezahlen: a. eine Schadenersatzsumme von 4500 Fr.; b. den rückständigen Taglohn, 90 Fr. 28 Cts.; c. Zins von diesen beiden Beträgen à 5 % seit 8. Januar 1893. 2. Die Prozeßkosten erliegen auf der Beklagten u. s. w. B. Gegen dieses Urteil erklärte die Beklagte die Berufung an das Bundesgericht, indem sie beantragte, es sei die Klage abzuweisen, eventuell die vom Obergericht gesprochene Entschädigung zu reduzieren. Der Kläger schloß sich darauf der Berufung an und stellte den Antrag, es sei in Abänderung des obergerichtlichen Urteils ihm die ganze Klagssumme von im Betrage 12,000 Fr. nebst Zins à 5 % seit 17. August 1892 für verminderte Erwerbsfähigkeit und 134 Fr. 20 Cts. Lohn vom 17. August 1892 bis 8. Januar 1893 zuzusprechen. Zugleich suchte er um das Armenrecht nach, welches ihm, unter Bestellung seines bisherigen Anwaltes, für den Vorstand vor Bundesgericht bewilligt wurde. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Johann Stammbach, geb. 1866, war bei der Schweizerischen Centralbahn als Streckenwärter angestellt und hatte als solcher laut der in seiner Klage geltend gemachten Eingabe einen täglichen Verdienst von 3 Fr. 40 Cts. Am 17. August 1892 abends sollte er behufs Kontrolle die Strecke Schönenwerd=Neu=Dänikon mit der Dräsine befahren. Zu diesem Behufe fuhr er vorschriftsgemäß um 9 Uhr 2 Minuten von der Station Schönenwerd ab und langte um 9 Uhr 15 Minuten in Dänikon an, von wo er bis zum Endpunkt seiner Diensttour, Neu=Dänikon, 1430 Meter zurückzulegen hatte. Obwohl nun anerkanntermaßen eine Viertelstunde dazu genügt hätte, wurde er, 1000 Meter von der Station Dänikon entfernt, um 9 Uhr 57 Minuten von dem mit 16 Minuten Verspätung von Aarau kommenden Zuge Nr. 528 überfahren

und erlitt dabei, außer erheblichen Riß- und Quetschwunden an Gesicht und Schädel, namentlich einen schiefen Bruch des rechten Oberschenkels, wegen dessen er, vom achten Tage nach der Verletzung bis zum 8. Januar 1893, im Kantonsspital in Olten behandelt wurde. Dort konsolidierte sich der Bruch; dagegen wurde das rechte Bein um 4 ½ Centimeter kürzer und trat auch eine Dislokation des untern Bruchstücks nach hinten und oben ein. Stammbach belangte darauf die Schweizerische Centralbahn auf Entschädigung für dauernd verminderte Erwerbsfähigkeit im Betrage von 12,000 Fr. und Zahlung des Lohnes für die Zeit vom 19. August 1892 bis 8. Januar 1893, und kam die Streit Sache in zweiter Instanz an das solothurnische Obergericht, welches das oben wiedergegebene Urteil fällte. 2. Es steht in erster Linie fest, daß Stammbach, nachdem er auf seiner Kontrollfahrt um 9 Uhr 15 Minuten abends von der Station Dänikon abgefahren war, den nur 1430 Meter entfernten Endpunkt seiner Tour, Neu=Dänikon, unter normalen Umständen etwa um 9 Uhr 30 Minuten hätte erreichen können. Dann aber wäre er beim Eintreffen des Zuges Nr. 528 nicht auf offener Strecke im Geleise, sondern vielmehr außer Gefahr gewesen, dies um so mehr, als genannter Zug am Abend des Unfalls mit einer

Verspätung von 16 Minuten, erst um 9 Uhr 57 Minuten an der Unfallsstelle eintraf. Es ist also jedenfalls eine bedeutende Verspätung des Stammbach konstatiert. Dagegen genügt dies nicht, um ein Verschulden seinerseits als Ursache des Unfalls anzunehmen, sondern muß sich im Weitern fragen, ob diese Verspätung ihrerseits auf ein Verschulden des Verletzten zurückzuführen sei oder aber durch dienstliche oder sonstige Gründe gerechtfertigt werde. 3. Nun hat die Beklagte allerdings behauptet, es sei Stammbach auf offener Strecke auf der Dräsine eingeschlafen und habe dadurch den Unfall selbst verschuldet. Für diese Behauptung hat die gleiche Partei, wie zugegeben werden kann, gewisse Anhaltspunkte beigebracht. In dieser Beziehung geht aus den Akten hervor, daß Stammbach am Vorabend des Unfalls ein Frauenzimmer zwei Stunden weit heimgeleitete und dann am Unfallstage selbst in der freien Zeit, sowohl um Mittag als dann am Nachmittag einschlieft, so daß ihn der Vorarbeiter wecken mußte, und dabei sogar ermahnte, er solle am Abend Acht geben, damit er nicht überfahren werde. Bei dieser Annahme, daß Stammbach einschlieft würde sich sodann auch leichter erklären, warum er vom Zuge überrascht wurde. Indes hat die Vorinstanz in freier Beweiswürdigung tatsächlich festgestellt, daß Stammbach nicht auf der Dräsine eingeschlafen und so überfahren worden sei. An dieser Feststellung aber wird festzuhalten sein, da ein ihr zu Grunde liegender Rechtsirrtum oder eine Aktenwidrigkeit in keiner Weise erhellt. 4. Ist aber Stammbach in wachem Zustande überfahren worden, so fragt es sich, wie er sich überhaupt noch um 9 Uhr 57 Minuten, beim Eintreffen des Aarauer-Zuges, an der Unfallsstelle befinden konnte. Seine eigene Darstellung geht nun dahin, es habe die Dräsine den Dienst versagt, weshalb er absteigen und sie reparieren mußte; bei dieser Beschäftigung sei er sodann vom Zuge überrascht worden. Mit Bezug hierauf stellt die Vorinstanz zunächst fest, daß die Dräsine wirklich schlecht war, und führt das angefochtene Urteil unter anderm auch an, daß das Lager rechts sich jeweils verschob, so daß man absteigen mußte, um es wieder einzurichten, und daß am 16. August 1892, also am Tage vor dem Unfall, bei Benutzung der Dräsine mitten auf der Strecke ein Rad davon abfiel. In Würdigung des hierüber erhobenen Aktenmaterials gelangt nun die Vorinstanz zu dem Schluß, daß die Darstellung des Klägers glaubwürdig und derselbe durch eine Störung der Funktion der Dräsine gezwungen worden sei, zwecks Reparatur, auf der Strecke zu halten, wobei ihn dann der Zug überfahren habe. Dieser rein tatsächlichen Annahme muß, da sie auf freier Beweiswürdigung ruht und nicht rechtsirrtümlich ist, auch hierorts beigetreten werden. Daraus aber ergibt sich zunächst ein Verschulden der beklagten Bahngesellschaft. Dieselbe war nämlich jedenfalls dazu verpflichtet, ihren Arbeitern für den ohnehin gefährlichen Dräsinendienst brauchbare Maschinen zur Verfügung zu stellen. Es ist dies denn auch nicht bestritten; dagegen behauptet die Beklagte, sie habe den reparaturbedürftigen Zustand der fraglichen Dräsine nicht gekannt und falle diese Nichtkenntnis samt ihren Folgen dem Kläger zur Last, der die Untauglichkeit der Maschine

kannte und trotzdem nicht zuständigen Orts reklamierte. Indes kann auf diese Einwendung kein Gewicht gelegt werden. Denn einerseits ergibt sich aus den Akten, daß Reklamationen wegen der Dräsine allerdings stattfanden; andererseits war die Beaufsichtigung und Instandhaltung des Dräsinenmaterials überhaupt zunächst nicht Sache der Streckenwärter und speziell des Stammbach. Ein Verschulden der Bahn muß aber mit Bezug auf den schlechten Zustand der Dräsine um so mehr angenommen werden, als unbestrittenermaßen kurze Zeit vor dem Unfall, unterm 22. Juli 1892, die Bahnverwaltungen durch Cirkular des Eisenbahndepartementes ausdrücklich auf die Gefahren des Dräsinenbetriebes aufmerksam gemacht und aufgefordert worden waren, Anordnungen zwecks Erzielung

größerer Sicherheit der Dräsinenfahrer zu treffen. Solche Anordnungen ergingen dann freilich seitens der Schweizerischen Centralbahn nach dem Unfall des Stammbach; nachdem nämlich der ganze Dräsinenbetrieb eine Zeitlang eingestellt worden war, wurde bei Wiedereinführung desselben unter anderm auch neu vorgeschrieben, daß die Dräsinen bei Nacht nach vorn und hinten durch Signallaternen gedeckt werden sollten, u. s. w. 5. Wurde der Unfall des Stammbach nach dem Gesagten zu nächst dadurch verursacht, daß die Bahngesellschaft ihm eine schlechte Dräsine lieferte, und er zu ihrer Reparatur auf der Bahnlinie halten mußte, so ist auf der andern Seite jedenfalls anzuerkennen, daß der Unfall trotzdem hätte vermieden werden können, wenn Stammbach während dieser Reparatur auch der Bahnlinie einige Aufmerksamkeit geschenkt hätte. Denn zweifellos war dem Kläger bekannt, daß gemäß Fahrplan ungefähr um 9 Uhr 40 Minuten auf dem Geleise, wo er sich mit seiner Dräsine befand, ein Zug eintreffen mußte; als aber dieser Zeitpunkt infolge der Verspätung verstrich, mußte er den Zug jeden Augenblick erwarten. Und selbst wenn er dies vergaß, so mußte er doch jedenfalls den Zug kommen sehen oder hören, und dies zwar rechtzeitig genug, um die Dräsine aus dem Geleise zu heben oder doch zum mindesten sich selbst zu retten. Daß er sich trotzdem vom Zuge überfahren ließ, muß ihm als ein sehr bedeutendes Verschulden angerechnet werden, welches im gleichen Maße wie dasjenige der Bahn zum Unfall führte. Demgemäß ist auch eine entsprechende Reduktion der Haftpflichtsumme geboten. 6. Bei Berechnung derselben ist davon auszugehen, daß Stammbach einen Tagesverdienst von 3 Fr. 40 Cts. und somit einen Jahresverdienst von 1020 Fr. gehabt hat. Dem gegenüber wurde zwar heute versucht, darzutun, einerseits, daß dieser Verdienst sich auf mehr, nämlich auf 3 Fr. 70 Cts. per Tag, andererseits, daß er sich auf weniger belaufen habe; indes fehlt hiefür ein Beweis nach beiden Richtungen und muß an der oberwähnten Annahme der Vorinstanz festgehalten werden. Zum Erwerb einer jährlichen Rente im genannten Betrage bedürfte es nun, bei Zugrundelegung eines Zinsfußes von $3\frac{1}{2}\%$ für eine 27jährige Person (bei einer mittleren Lebensdauer von 37 Jahren) eines Kapitals von ungefähr 19,000 Fr. Nun ist aber die Erwerbsfähigkeit des Stammbach nicht etwa ganz aufgehoben, indem derselbe nur eine Verkürzung des rechten Beines um $4\frac{1}{2}$ Centimeter und eine Dislokation des untern Bruchendes erlitten hat. Die daherige Verminderung der Erwerbsfähigkeit wird zwar vom behandelnden Arzt des Oltener-Spitals auf 70% geschätzt; doch führt derselbe zur Begründung nur an, Kläger sei zu leichteren Diensten, nicht aber zu solchen tauglich, die einen besonderen Grad von Gewandtheit, Elastizität und Kraft der Extremität voraussetzen. Nun hat schon die Vorinstanz mit Recht ausgeführt, daß diese Schätzung jedenfalls eine zu hohe sei, und ihrerseits eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit um 50% angenommen. Selbst diese Annahme aber erscheint, z. B. im Vergleich zum Fall Mutti (Amtliche Sammlung XVIII, 257), dem Kläger zu günstig. Das Bundesgericht macht daher von seinem Rechte Gebrauch, in Überprüfung der nicht rein tatsächlichen Annahme betreffend Maß der Mindering der Erwerbsfähigkeit insoweit davon abzugehen, als es dieselbe auf etwas weniger als 50% der vollen Erwerbsfähigkeit anschlägt. Indem es im Weiteren mit Rücksicht auf die Vorteile der Kapitalabfindung einen Abstrich von 20% macht, und außerdem wegen des bedeutenden Mitverschuldens des Klägers die Entschädigung auf die Hälfte reduziert, gelangt es dazu, ihm den Betrag von rund 3500 Fr. zuzusprechen. 7. Da die Beklagte dem Kläger vom Unfallstage bis zu

seinem Austritt aus dem Spital nicht den vollen Taglohn von 3 Fr. 40 Cts., sondern nur 2 Fr. 70 Cts. per Tag auszahlte, muß sie ihm auch die eingeklagte Differenz von 90 Fr. 28 Cts. vergüten. Dieser Betrag ist nicht weniger als der vorstehende vom 8. Januar 1893 an à 5%

zu verzinsen. Wenn nämlich die Beklagte heute darauf angetragen hat, es seien die genannten Beträge erst vom 1. Juli 1893 zu verzinsen, so kann dem schon deswegen keine Folge gegeben werden, weil die Berufung diesbezüglich kein spezielles Begehren enthält. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung der Schweizerischen Centralbahngesellschaft wird dahin für begründet erklärt, daß in Abänderung des Dispositivs 1a des angefochtenen Urteils die von der Beklagten dem Kläger zu bezahlende Summe auf 3500 Fr. (dreitausendfünfhundert Franken) nebst Zins à 5 % seit 8. Januar 1893, vermindert wird. Im übrigen hat es bei dem angefochtenen Urteil sein Bewenden und hat demnach Beklagte dem Kläger auch noch 90 Fr. 28 Cts. an rückständigem Lohn zu bezahlen, mit Zins à 5 % seit 8. Januar 1893.

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