

BGE 25 II 9

Bundesgericht (BGE), 1899-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_25_II_9

FR: ATF 25 II 9

IT: DTF 25 II 9

Volltext

2. Urteil vom 8. Februar 1899 in Sachen Waldenburger=Bahngesellschaft gegen Salathe. Art. 2 E.-H.-G. Selbstverschulden des Verletzten und Mitverschulden der Bahngesellschaft. A. Durch Urteil vom 16. Dezember 1898 hat das Obergericht des Kantons Basel=Landschaft über einen Haftpflichtanspruch, den Lina Salathe in Seltisberg an die Waldenburger=Bahngesellschaft erhoben und den sie ursprünglich auf 5000 Fr. beziffert, im Laufe des Verfahrens aber auf 3500 Fr. reduziert hatte, erkannt: „Das Urteil des Bezirksgerichtes Waldenburg „vom 22. Oktober 1898, lautend: „„Es wird die Beklagte verpflichtet, an die Klägerin eine Gesamtschädigung „„kosten inbegriffen — im Betrage von 1250 Fr. zu bezahlen. „„Mit der Mehrforderung ist Klägerin abgewiesen““, wird bestätigt.“ Nach den Feststellungen der Vorinstanz hat sich der Unfall, der den Rechtsstreit veranlaßt hatte, auf folgende Weise ereignet: Lina Salathe wollte am 30. Mai 1897 in Waldenburg den um 6 Uhr 35 Minuten dort abfahrenden Zug der Waldenburger=Bahngesellschaft benutzen. Sie traf eine Weile vor der Abfahrt auf dem Bahnhofe ein. Es befanden sich daselbst drei andere Frauen, die mitfahren wollten. Lina Salathe erkundigte sich bei einer derselben nach dem Billetschalter. Als sie ihre Fahrkarte gelöst hatte, und durch den Wartsaal auf den freien Raum zwischen dem Bahnhofgebäude und der Geleiseanlage trat, setzte sich der Zug, der mit vorgespannter Lokomotive auf dem Hauptgeleise stand, in der Richtung nach Liestal in Bewegung. Mit den Worten „Jesis, i will au mit“, sprang die Lina Salathe, die in beiden Händen Gepäck trug, im Glauben, der Zug fahre ab, trotzdem sie die andern Frauen durch Zurufe abzuhalten suchten, auf einen Wagen auf, fiel aber, — aus welcher nähern Ursache, ist nicht ersichtlich, — gleich wieder hinunter, und erlitt dabei, obschon der Zug alsbald zum Stehen gebracht werden konnte, einen Bruch des rechten Unterschenkels. Der Zug war in Bewegung gesetzt worden, um zu ermöglichen, daß zwei Milchwagen angehängt werden. Das Manöver wurde von Weichenwärter Wittstich geleitet, der sich auf der dem Bahnhofgebäude abgewendeten Seite des Zuges befand, als sich das Unglück ereignete. Auf der Seite des Bahnhofes befand sich niemand vom Bahnpersonal. Im Prozesse gab die Klägerin zu, daß sie den Unfall mitverschuldet habe; sie machte aber geltend, daß auch die Bahn ein Verschulden treffe, weil das Manöver hätte beaufsichtigt werden sollen. Die Beklagte verneinte, daß auf ihrer Seite ein Verschulden, eventuell, daß der erforderliche Kausalzusammenhang vorliege, und machte geltend, daß der Unfall ausschließlich auf das bahnpolizeiwidrige und überhaupt höchst unvorsichtige Verhalten der Klägerin zurückzuführen sei. Das Obergericht des Kantons Basel=Landschaft nahm, in Übereinstimmung mit der ersten Instanz, beidseitiges Verschulden an. Hinsichtlich der Pflicht der Bahn zur Beaufsichtigung des Manövers stellte sie dabei auf Art. 33 des Reglementes über den Fahrdienst für die schmalspurigen Bahnen ab. Die Höhe der Entschädigung betreffend ging das Obergericht davon aus, daß die Klägerin jährlich netto 700 Fr. als Posamenterin verdient und nach

ärztlichem Befinden circa 20% ihrer Erwerbsfähigkeit dauernd eingebüßt habe. Dem Ausfall von 140 Fr. entspreche ein Kapitalbetrag von 2352 84 Cts., wovon wegen der Vorteile der Kapitalabfindung 200 abgingen. Andererseits seien die Heilungskosten mit 598 Fr. hin \rightarrow zuzurechnen. Von dem danach auf 1250 Fr. sich belaufenden Schaden habe die Beklagte die Hälfte zu tragen. B. Gegen das obergerichtliche Urteil hat die Beklagte Bahngesell \rightarrow schaft die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Sie beantragt, es sei die Klage gänzlich abzuweisen; eventuell sei die der Klägerin zuzusprechende Entschädigung auf 600 Fr. zu reduzieren. Die Klägerin schließt auf Bestätigung des angefochtenen Urteils. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Die Klägerin hat von vornherein zugegeben, daß sie ein Verschulden am Unfall trifft. In der That muß ihr Verhalten als ein schuldhaftes qualifiziert werden. Die Eisenbahn ist ein so allgemein verbreitetes und benutztes Verkehrsmittel, daß ein gewisses Mindestmaß von Vertrautheit mit den Gefahren, die der Betrieb in sich birgt, jedermann zugemutet werden darf. Und zu den elementarsten Regeln, die von dem die Eisenbahn benutzen \rightarrow den Publikum zu beobachten sind, gehört es, daß das Auf= und Absteigen von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen zu meiden ist. Das gebieten nicht nur die Bahnpolizeireglemente, sondern auch die Erfahrungen und die Lehren des gewöhnlichen Lebens. Die Klägerin durfte um so weniger versuchen, den fahrenden Zug zu besteigen, als sie ihre beiden Arme nicht frei hatte. Andererseits wird das Maß ihrer Schuld dadurch etwas herabge \rightarrow mindert, daß sie sich offenbar in einem Zustande der Aufregung und Verwirrung befand, als sie den Zug bestieg, weil sie glaubte, derselbe fahre ab und sie bleibe zurück. Und es erscheint dieser Irrtum bei der Klägerin, die anerkanntermaßen nur selten die Bahn benutzt, einigermaßen begreiflich, da bekanntlich gerade solche Leute auf dem Fahrplan sich nicht leicht zurecht finden, und oft auch nicht genau über die Zeit orientiert sind, und da ihnen ferner nicht zugemutet werden kann, die Rufe und Signale zu kennen, die der wirklichen Abfahrt voranzugehen pflegen. Aber freilich hätte die Klägerin gerade deshalb allen Anlaß gehabt, sich beim Bahnpersonal oder bei den auf dem Bahnhof wartenden rauen über die Abfahrt des Zuges zu informieren, und unter keinen Umständen durfte sie den Zug, der sich schon in Bewegung befand, besteigen, auch wenn sie im Glauben war, er fahre ohne sie ab. 2. Aber auch die Bahnverwaltung trifft ein Verschulden am Unfälle. Zwar mag dahingestellt bleiben, ob sich dieselbe einer Mißachtung des Art. 33 des Reglementes über den Fahrdienst, vom 1. Juni 1889, schuldig gemacht habe, der lautet: „Die „Manöver mit Maschinen und Zügen werden auf Stationen,

„auf welchen ein Bahnbeamter als Vorstand stationiert ist, unter „Ueberwachung dieses Stationsvorstandes vollzogen und durch „die Stationsvorstände, Bahnhofaufseher, Rangierleiter oder Zug \rightarrow „führer geleitet. Auf den übrigen Stationen besorgt der Zug \rightarrow „führer die Ausführung der Manöver unter eigener Verant \rightarrow „wortlichkeit.“ Denn es kann sich fragen, ob diese Bestimmung nicht nur für Zwischenstationen gelte und ob sie ferner auch im Interesse der Sicherheit des Publikums, und nicht bloß im In \rightarrow teresse der richtigen Durchführung des Manövers und des Schutzes der dasselbe besorgenden Bahnbediensteten aufgestellt sei. Allein abgesehen von einer besondern Reglementsverordnung hat es die Bahnverwaltung an der Beobachtung derjenigen Vorsichtsmaß \rightarrow regeln fehlen lassen, die sie nach der Lage der Dinge, gemäß ihrer allgemeinen Verpflichtung, für die Sicherheit der Personen zu sorgen, die mit ihrem Betrieb in Berührung kommen können hätte treffen sollen. Das Manöver, bei dem die Klägerin verun \rightarrow glückte, wurde auf dem Haupt= d. h. dem Einsteigegeleise des Bahnhofes Waldenburg vorgenommen. Wann dasselbe ausgeführt wurde, ist nicht genau ermittelt. Immerhin steht fest, daß es nicht allzu lange vor der Abfahrt des Zuges stattfand, zu einer Zeit, da sich wohl schon Personen, die den Zug

benutzen wollten, auf dem Bahnhofe einfinden konnten und thatsächlich auch eingefunden hatten. Der Raum zwischen dem Bahnhofgebäude und der Geleiseanlage konnte, wie es scheint, sowohl von der Straße her als durch das Gebäude hindurch vom Publikum betreten werden. Unter solchen Umständen war aber die Beklagte, wenn sie auf dem Hauptgeleise ein Manöver ausführen wollte, gehalten, dieses auf der Seite des Bahnhofes, mit Rücksicht auf das Publikum, das sich hier aufhalten konnte, und zu dessen Schutz überwachen zu lassen. Die Bahnen, und namentlich Lokalbahnen, wie die der beklagten Gesellschaft, werden eben auch von Leuten benutzt, die mit dem Betrieb weniger vertraut sind, welche den Gefahren desselben sorgloser und unbedachter entgegentreten, als Personen, die mit demselben öfter in Berührung kommen. Auch bei erfahrenen Reisenden kommen übrigens stets Unachtsamkeiten u. dgl. vor, die es den Bahnverwaltungen zur Pflicht machen, ihrerseits alles zu thun, was geeignet ist, den Folgen solcher Versehen vorzubeugen. Im vorliegenden Falle hätte hienach die Beklagte, wenn sie den Zutritt zu den Geleisen offen ließ, das Manöver, das sie zu einer Zeit ausführte, wo erwartet werden konnte, daß sich Reisende auf dem Bahnhofe einfinden, und wo thatsächlich auch schon solche da waren, nach der Seite des Bahnhofes hin überwacht werden sollen. Das ist nicht geschehen, und es liegt hierin ein Verschulden der Bahnverwaltung. Hätte aber die Beklagte entweder Einrichtungen getroffen, die das vorzeitige Betreten des Raumes zwischen Bahnhof und Geleiseanlage hinderten oder wäre das Manöver zum Schutze des Publikums nach der Seite des Bahnhofes hin überwacht worden, so wäre aller Wahrscheinlichkeit nach der Unfall verhütet worden, da im ersteren Falle die Klägerin gar nicht in die Lage gekommen wäre, den unglücklichen Versuch des Aufsteigens zu machen, und da sie im letztern Falle von dem überwachenden Bahnangestellten von ihrem Beginnen hätte abgehalten werden müssen und der Voraussicht nach wohl auch abgehalten worden wäre, was zur Herstellung des Kausalzusammenhanges zwischen Verschulden und Unfall genügt (vgl. Amtl. Samml., Bd. XXIII, S. 160 und Bd. XXIV, II. Teil, S. 455). 3. Ist sonach in der Hauptsache den Vorinstanzen beizutreten. so liegt auch kein hinreichender Grund vor, um von der vorinstanzlichen Bemessung der Höhe der Entschädigung abzuweichen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird verworfen und das angefochtene Urteil des Obergerichtes des Kantons Basel=Landschaft, vom 16. Dezember 1898, in allen Teilen bestätigt.

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