

## **BGE 60 II 145**

Bundesgericht (BGE), 1934-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_60\\_II\\_145](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_60_II_145)

FR: ATF 60 II 145

IT: DTF 60 II 145

### **Volltext**

144 Versicherungsvertrag. No 24. wird nichts weiteres als eine etwas beschränkte Intelligenz bezeichnet, wie sie bei sehr vielen Menschen zu beobachten ist, die man nicht im landläufigen Begriffe als schwach- sinnig bezeichnen kann. Von Geisteskrankheit, Alkoholismus oder ähnlichem ist hier ja nicht die Rede. Ferner liegen keine als abnorm zu bezeichnende Alterserscheinungen vor, indem weder von einer weit vorgeschrittenen Arterienverkalkung noch überhaupt von einer Verminderung der Arbeitskraft gesprochen wird. Und endlich liegt nichts dafür vor, dass die bescheidene Existenz den Kläger bedrückt hätte. Wie es scheint, sahen die Experten und die Vorinstanzen in der Annahme einer Prädisposition die einzige Möglichkeit, einen vollen Zusage der Klage zu vermeiden, was augenscheinlich ein Unrecht gegenüber der Versicherungsgesellschaft bedeutet hätte. Der Sachlage ist aber, wie dargetan, dadurch Rechnung zu tragen, dass für nicht bewiesene Unfallfolgen keine Versicherungsansprüche zuerkannt werden. 5. - Dabei ergibt sich nun, trotz Ablehnung einer Kürzung nach § 8 Abs. 2 der Versicherungsbedingungen, eine Forderung, die durch den von der Versicherungsgesellschaft angebotenen Betrag von 600 Fr. angemessen gedeckt erscheint. Vor allen Dingen steht dem Kläger kein Anspruch auf Ganz- oder Teilinvaliditätsentschädigung zu, da bei richtiger Würdigung der gutachtlichen Feststellungen ein bleibender Nachteil als Unfallfolge nicht vorliegt. Was aber den Anspruch auf Taggeld und Heilungskostenersatz anbelangt, so fällt in Betracht, dass die psychischen Störungen, die noch als Unfallfolge anzusehen sind, keine vollständige und namentlich keine andauernde, sondern nur eine zeitweilige Arbeitsunfähigkeit bewirken haben und seit Ende September 1931 überhaupt nicht mehr in einem wesentlichen Grade aufgetreten sind. Die Erklärung, dem Kläger 600 Fr. bezahlen zu wollen, so wie sie in der Berufungsschrift der Beklagten abgegeben wird, stellt kein blosses Vergleichsangebot für den Fall der Vermeidung des Prozesses Eisenbahnhaftpflicht. No 25. 145 mehr dar, sondern ein unbedingtes Leistungsversprechen, bei dem die Beklagte zu behaften ist. Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Anschlussberufung des Klägers wird abgewiesen, die Hauptberufung der Beklagten dagegen in dem Sinne gutgeheissen, dass das Urteil des Obergerichtes des Kantons Solothurn vom 25. Oktober 1933 aufgehoben und die Beklagte bei der Erklärung, dem Kläger 600 Fr. bezahlen zu wollen, behaftet, die Klage aber im übrigen abgewiesen wird. VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER 25. trrten der II. Zivilabteilung TOM 1. Kirs 1934 i. S. Meier gegen SEB. Verneinung der Haftpflicht der Eisenbahn für den Unfall.ein- geistig beschränkten 14jährigen Kindes wegen ausschliess- ehnen Verschuldens der es allein reisen lassenden Eltern. A. - Die im Jahre 1917 geborene Klägerin ist körper- lich unbeholfen und derart schwachsinnig, dass sie bis zum 14. Lebensjahre nur zwei Klassen der Primarschule durchlaufen konnte. Sie wohnt bei ihren Eltern, die in Uetikon am See ein Bäckereigeschäft betreiben. Von dort aus besuchte sie seit 21. April 1931 die Kellersche Anstalt für schwachsinnige Kinder in KÜSIlacht. Zur Hinfahrt benützte sie jeden Werktag den gleichen

Vorortzug der SBB bis zur Haltestelle Goldbach. Während die Mutter sie in den ersten Tagen dorthin begleitete, ersuchten die Eltern in der Folge einen oder zwei regelmässige Benutzer desgleichen Zuges, «sich des Kindes etwas anzunehmen», und liessenesdie Fahrt allein machen. Am 6. Juni 1931 stieg die Klägerin während des nur 27 Sekunden betragenden 146 Eis('nhahnhaft,pfli(-ht. No 25. Zugshaltes in Goldbach nicht rechtzeitig aus, sondern erst, als der Zug sich seit rund zehn Sekunden wieder in Bewegung g~etzt hatte. Sie fiel zu Boden und geriet mit dem rechten Bein auf das Geleise und unter die Räder . infolgedessen musste ihr der Unterschenkel amputier~ werden. B. - Mit der vorliegenden Klage verlangt sie von den SBB Schadenersatz. G. - Das Obergericht des Kantons Zürich hat am 16. September 1933 die Klage abgewiesen. D. - Dieses Urteil hat die Klägerin an das Bundes- gericht weitergezogen mit dem in der Berufungsverhand- lung reduzierten Hauptantrag auf Verurteilung der SBB zur Bezahlung von 13,500 Fr. nebst Zins. Das BUMesgericht zieht in Erwägung : I. - Dass der Halt des die Klägerin verletzenden Zuges auf der Haltestelle Goldbach nur 27 Sekunden dauerte, kann den Beklagten nicht zur Schuld angerechnet werden. Den Eisenbahnen darf nicht entgegengetreten werden in ihrem Bestreben, die Reisenden so rasch zu be~ordern, wie es ohne deren Gelährdung möglich ist. Auch bei ganz kurzem Halt werden die Reisenden nicht gelahr- det, sofern er mindestens so lange dauert, als das Aussteigen und Einsteigen der Reisenden erfordert, welche sich sofort hiezu anschicken. Als dem hier in Betracht kommenden Zug abgepiffen wurde, war weder für das Zugspersonal noch die Haltestellenwärterin ersichtlich, dass noch jemand auszusteigen wünsche, zumal alle wartenden Reisenden bereits eingestiegen waren (mit Ausnahme eines dann noch verspätet heranrennenden Mannes). Sobald die Abfahrts- bereitschaft dem Zugführer gemeldet wurde, bestand daher für diesen kein zureichender Grund mehr, den Zug auch nur noch einen Augenblick länger auf der Haltestelle stehen zu lassen. Somit können die Beklagten nicht aus Verschulden, sondern nur aus Gerahrdungshaftung in Anspruch genommen werden. Eisenbahnhaftpflicht. N0 25. 147 2. - Diese Kausal-Haftpflicht wird nicht durch das Selbstverschulden der verletzten Klägerin ausgeschlossen. Zwar verbietet § 14 Abs. 3 des Transportreglementes jeden Versuch zum Einsteigen oder zum Verlassen des Zuges, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind. Aber auch abgesehen hievon ist die Gelährlichkeit solchen Handelns im allgemeinen für jedermann erkennbar, was regelmässig die eigene Verantwortlichkeit auslöst (vgl. BGE 53 TI 502). Allein der in hohem Grade schwachsinnigen Klägerin dürfte die Einsicht in die Gefährlichkeit des verspäteten Aussteigens gefehlt haben, oder dann doch die Willens- kraft, aus dem frühzeitigen Abfahren des Zuges sofort die Konsequenz zu ziehen, das Aussteigen zu unterlassen. Indessen müsste beides vorhanden sein, damit ihr gefähr- liches Verhalten ihr zur Schuld angerechnet werden könnte. 3. - Dagegen wird die Kausal-Haftpflicht der Be- klagten ausgeschlossen durch das Verschulden Dritter, nämlich der Eltern, speziell des Vaters der Klägerin als des Familienhauptes. Gemäss Art. 333 Abs. 2 ZGB war er verpflichtet, dafür zu sorgen, dass aus dem Zustande seines mit ihm zusammenlebenden geistesschwachen Kin- des für dieses selbst nicht Gefahr oder Schaden erwachse. Indem er das Kind allein von Uetikon nach Goldbach reisen liess, hat er diese Pflicht verletzt. Er durfte sich nicht damit begnügen, dass es auf den ersten paar Reisen begleitet wurde, bis darauf gerechnet werden konnte, es wisse nun, wo es auszusteigen habe. Wer die Eisenbahn benützt, sieht sich gelegentlich vor unerwartete Situationen gestellt, in denen nur noch einen Unfall vermeiden kann, wer über eine gewisse Einsicht und Willenskraft verfügt, um zu beurteilen, wie er sich unter den gegebenen Um- ständen verhalten müsse, und um sich

dann auch wirklich so zu verhalten, wie er es als richtig empfindet. Daher darf das aufsichtspflichtige Familienhaupt seine erheblich geistesschwachen Hausgenossen nicht selbständig am Eisenbahnverkehr teilnehmen lassen, bzw. das Familienhaupt macht sich verantwortlich, wenn es solches doch tut. 148 Eisenbahnhaftpflicht. N° 25. Den Eltern der Klägerin blieb es denn auch nicht verborgen, dass ihr Kind durch das Alleinreisenlassen einer gewissen Gefahr ausgesetzt wurde, ansonst sie es kaum für notwendig erachtet hätten, es der Beaufsichtigung von Personen anzuempfehlen, die alltäglich den gleichen Zug benützten. Indessen war es damit nicht getan, weil diese Personen keine Verpflichtung übernahmen, namentlich nicht etwa die, dafür zu sorgen, dass sich die Klägerin beim Aussteigen richtig verhalte, m.a.W. die Verpflichtung, sie zum Wagen hinaus und die Treppe hinunter zu begleiten oder sich mindestens vom richtigen Verhalten der Klägerin bis zum erfolgten Verlassen des -Fahrzeuges zu überzeugen und sich in Bereitschaft zu halten, um nötigenfalls dabei behülflich zu sein. Vielmehr hätte es zum Schutze der Klägerin der Begleitung vom Betreten bis zum Verlassen der Eisenbahnfahrzeuge bedurft, und der Vater hat insbesondere nicht dargetan, dass es für ihn untragbar gewesen wäre, hiefür zu sorgen. Ist es, wie in Erw. 2 ausgeführt, den aus Kausal-Haftpflicht in Anspruch genommenen Eisenbahnen versagt, geistesschwachen Personen ihre eigenen Fehler entgegenzuhalten, so dürfen die Eisenbahnen füglich verlangen, dass es mit der Verantwortlichkeit der zur Aufsicht über jene verpflichteten Personen nicht leicht genommen werde. Andernfalls würde die Haftpflicht der Eisenbahnen für Personen, die, obwohl geistig zum selbständigen Reisen nicht fähig, doch allein am Reiseverkehr teilnehmen, ungebührlich erschwert, weil den auf raschen Massenverkehr angewiesenen Eisenbahnen ja kein Mittel zu Gebote steht, um solche Personen von einer Eisenbahnfahrt abzuhalten. 4. - Der Unfall der Klägerin kann auch nicht etwa auf eine besondere dem Eisenbahnbetrieb anhaftende Gefahr zurückgeführt werden, wegen der sich die Beklagten ihrer Haftpflicht, ungeachtet des alsdann konkurrierenden Verschuldens der Eltern der Klägerin, doch nicht entschlagen könnten. Insbesondere genügt das Anhalten während kaum einer halben Minute auf einer kleinen Eisenbahnhaftpflicht. N° 25. 149 Haltestelle zum Aus- und Einsteigen normal begabter Passagiere. Weiss ein solcher Reisender, dass der Umschlag an Personen und Gütern da, wo er aussteigen will, nur gering ist, so wird er bereits durch die das bevorstehende Anhalten anzeigende Verminderung der Fahrgeschwindigkeit des Zuges veranlasst werden, Vorbereitungen zum Aussteigen zu treffen. Sind die Wagen mit Doppeltüren, jedoch geschlossener Plattform versehen, wie der im vorliegenden Fall benützte, so kann er gefahrlos schon auf die Plattform hinaustreten, um nurmehr eine Tür bedienen zu müssen und nicht durch rasch andrängende einsteigende Personen beim Aussteigen gehindert zu werden. Letzteres ist hier denn auch gar nicht geschehen, sondern die Verspätung der Klägerin beim Aussteigen dürfte wesentlich darauf zurückzuführen sein, dass sie zunächst die der nächsten Tür entgegengesetzte Richtung einschlug und hernach umkehren musste. Auch war sie beim Anfahren des Zuges mit dem Aussteigen noch nicht so weit, dass es sogar einem normal umsichtigen Passagier hätte passieren können, sozusagen unwillkürlich, auch noch den letzten Schritt die Treppe hinunter zu tun, ohne sich der damit verbundenen Gefahr auch nur recht bewusst zu werden oder die angefangene Bewegung noch aufhalten zu können, Vielmehr schloss sie nach der für das Bundesgericht verbindlichen Feststellung der Vorinstanz erst gerade die äussere Tür auf, als der Zug anfuhr. Auch liegt nichts dafür vor, dass es ihr etwa Schwierigkeiten geboten hätte, die äussere Tür zu öffnen, was gelegentlich einmal sogar normalen, jedoch nicht reisegewohnten Personen vorkommt, denen der Mechanismus nicht geläufig ist, und

endlich hatte die seit mehreren Wochen den gleichen Zug benützende Klägerin nicht etwa zum ersten Mal mit einem solchen ungewohnten Mechanismus zu tun. Aus alledem folgt, dass die Klägerin nur gerade deshalb verunfallt ist, weil ihr Verstand oder Wille zu schwach war, um sie vom Absteigen zurückzuhalten, trotzdem sich der Zug schon seit einigen Sekunden 150 ELetrizitätshaftpflicht. N° 26. wieder in Bewegung gesetzt hatte - während ein normal begabter Reisender entweder einen derartigen Versuch als zu gefährlich nicht gemacht und daher gar nicht verunfallt wäre, oder dann eben auf eigene Gefahr. Von einer bei der Verursachung des Unfalles mitwirkenden besonderen Betriebsgefahr kann somit nicht gesprochen werden. Vielmehr haben für den Unfall der geisteschwachen Klägerin einzig und allein deren Eltern wegen Vernachlässigung der ihnen obliegenden Sorge für ihr Kind einzustehen. Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 16. September 1933 bestätigt.

VII. ELEKTRIZITÄTSHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE EN MATIERE D'INSTALLATIONS ELECTRIQUES 26. Orteil der II. Zivilabteilung vom 3. Mai 1934 i. S. Itarton- und Papierfabrik Deiswil AAG gegen Schmid. Elektrizitätshaftpflicht: . Ermässigung wegen Selbstverletzungen des Verletzten (Erw. 1). Bedeutung des mitwirkenden Verletzungen der Dritten in Vergleichung zur Eisenbahnhaftpflicht und zur Deliktobligation (Erw. 2). Erwerbseinbusse des verletzten Bauhandlangers, der nur noch zum Hausierer tauglich ist (Erw. 3). Keine Genugtuung bei (auch nur leichtem) Selbstverschulden (Erw. 5). Gesetzlicher Übergang der Rechte des Versicherten an die Schwelizer. Unfallversicherungssatz: Beschränkung entsprechend der Äquivalenz von Schadensfaktor, Versicherungsleistung und Ersatzforderung (Erw.4). Elektrizitätshaftpflicht. No 26. 151 A. - Auf dem Fabrikareal der Beklagten befinden sich Anschlussgeleise an die elektrische Bern-Bolligen-Worb-Bahn mit regelmässig unter Spannung stehendem Fahrleitungsdraht. Einem solchen Geleise entlang liess die Beklagte in den Jahren 1929 ff. durch die Bauunternehmung O. und E. Kästli, deren seit langem ständig hier beschäftigter Bauhandlanger der Kläger war, einen Neubau erstellen. Als Ende Mai 1931 ein eben fertiggestelltes Betondach des Neubaus durch wiederholtes Bespritzen mit Wasser vor dem raschen Austrocknen geschützt werden musste, jedoch am 28. Mai die hierfür verwendbare Wasserpumpenrichtung versagte, requirierte der Polier der Bauunternehmung, Amstutz, einen der Beklagten gehörenden mit Stahldraht umwickelten Gummischlauch, um die Verbindung des Daches über das Fabrikgeleise mit einem auf der andern Seite desselben befindlichen Wasserhahn herstellen zu können, wobei der Schlauch gerade knapp ausreichte, um zur Vermeidung der Berührung mit dem Fahrleitungsdraht durch eine zwischen dem Geleise und dem Wasserhahn angebrachte « Brosche », d. h. unter einem auf zwei eingerammte Pfähle genagelten Brett hindurchgeführt werden zu können. Am 29. Mai rief der auf dem Dache befindliche Arbeiter Schlapbach dem zu einer andern Arbeitsverrichtung vorbeigehenden Kläger zu, den vom Dach herabhängenden Schlauch an den Wasserhahn anzuschrauben. Als der Kläger das untere Ende des Schlauches beim Überschreiten des Geleises einfach hinter sich nachzog, geriet der umgewickelte Stahldraht mit dem Fahrleitungsdraht in Berührung, was schwere Verbrennungen der Hände des Klägers durch den elektrischen Strom zur Folge hatte. Von der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (Suva) erhielt der Kläger ausser den Heilungskosten folgende von seinem bisherigen Erwerb von jährlich 2912 Fr., monatlich 242 Fr. 65 Gts. berechnete Leistungen:

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