

BGE 69 II 259

Bundesgericht (BGE), 1943-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_69_II_259

FR: ATF 69 II 259

IT: DTF 69 II 259

Volltext

2li8 Obligationenrecht. N0 41. er ihre Rechtsstellung; im Verhältnis zu den bisherigen Prioritätsaktionären betraf. Es fragt sich . nun, ob dieser Umstand rechtlich von Bedeutung sei, obwohl das Gesetz nach dieser Richtung hin keine Sonderabstimmung vor- schreibt. Die Frage ist dabei nicht etwa die, ob eine solche Sonderabstimmung in analoger Anwendung von Art. 654 OR als notwendig erachtet werden müsse, sondern zur Dis- kussion steht einzig, ob, wenn tatsächlich eine solche Abstimmung stattgefunden hat, daraus gewisse Schlüsse gezogen werden dürfen. Dies ist grundsätzlich ohne Beden- ken zu bejahen, indessen wiederum nur in dem Sinne, dass die Tatsache der mehrheitlichen Zustimmung dem Richter den Schluss darauf nahelegt, dass die Neuordnung in Würdigung der konkreten Umstände für die Beteiligten die richtige Lösung darstellt; vorbehältlich des Gegen- beweises dafür, dass die Mehrheit sich von unsachlichen Motiven hat leiten lassen. Im vorliegenden Falle könnte die getroffene Lösung daher höchstens dann als unsachlich betrachtet werden, wenn von ihr zu sagen wäre, dass ein vernünftig handelnder Mensch sie nicht gewählt hätte. Davon kann aber hier nicht die Rede sein. Zwar muten, wie in andern Zusam- menhang angetönt worden ist, gewisse ~inzelheiten der Sanierungsbestimmungen etwas befremdend an. So leuchtet nicht recht ein, warum den Aktionären der alten Serie A über das Opfer einer nicht unerheblichen Herabsetzung des Aktiennennwertes hinaus bei höheren Erträgnissen dann auch noch über 20 % der bisherigen Gewinnbeteili- gung entzogen wird. Ähnliches gilt in Bezug auf die Neu- ordnung der Verteilung des Liquidationsüberschusses. Allein es war ausschliesslich Sache wirtschaftlicher Ab- wägung, zu bestimmen, ob dieses Opfer nicht zu grass sei, um eine Dividendenlosigkeit, die schon zehn Jahre ge- dauert hatte und voraussichtlich noch längere Zeit weiter gedauert haben würde, endlich auszumerzen und so ein ertragsfähiges Papier zu schaffen. Ein optimistisch ein- gestellter Mensch hätte vielleicht auf eine bessere Zukunft Eisenbahnhaftpflicht. N0 42. 259 spekuliert und das Opfer abgelehnt. Wer aber anders entschied, kann heute nicht einer vernunftwidrigen Hand- lungsweise bezichtigt werden. Dies selbst dann nicht, wenn tatsächlich, wie die Kläger dies behaupten, schon die bisherige Entwicklung gezeigt haben sollte, dass man anlässlich der Sanierung in Bezug auf die Zukunftaussich- ten zu schwarz sah. Entscheidend ist einzig, ob im Lichte der Verhältnisse, wie sie sich 1942 darboten, vernunft- gemässes Handeln die beschlossene Sanierung auch vom Standpunkt der AktiOnäre der alten Serie A aus als annehm- bare Lösung erscheinen lassen konnte, was in Wirklichkeit eben zutrifft. -6. - Ist somit der Grundsatz der aktienrechtlichen 'Gleichbehandlung nicht verletzt, so muss die Klage ohne weiteres abgewiesen werden. Vgl. auch Nr. 43. - Voir aussi N° 43. V. PROZESSRECHT PROCEDURE VgL Nr. 34. - Voir N° 34. VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER 42. Urteil der n. Zivilabteilung vom 25. Juni 1943 i. S. Bilberth gegen Schweizerische Bundesbahnen. EiBenbakhajtpflicht. Zusammenstoss eines auf dem verdunkelten Bahnsteig befindlichen Posthandwagens mit

der von einem Reisenden vor Anhalten des einfahrenden Zuges geöffneten 260 Eisenbahnhaftpflicht. NO 42. Waggontfue, wodlU'Ch' diese zugeschlagen wird und den Rei- senden an der Hand, mit der er den Türpfosten umklammert, verletzt. , 1. Ver8chulden des Verletzten. Öffnen der Türe während der Fahrt, entgegen § 17 des Transportreglements ; Umklammern des Pfostens (Erw. 2). 2. Dieses Verschulden ist nicht «ausschlw8liche » Unfallursache, entlastet also die Bahn nach Art. 1 EHG nicht; denn obzwar ein Verschulden der Bahn nicht vorliegt (Erw. 3), so überwiegt als Ursache doch die « besondere » Betrieb8gefahr, welche unter den konkreten Umständen in der starken Beanspruchung des für die Reisenden bestimmten Bahnsteigs für andere Zwecke lag (Erw. I, 4). 3. Dagegen rechtfertigt jenes Selbstverschulden eine Herabset- zwng der EntBchäd,igwng nach Art. 5 EHG (Erw. I, 5). ResponBabilitß. des entre/priBes de ckemins de jer. Voyageur aya.nt ouvert 180 portiere d'un wagon avant l'arr~t du train. Portiere venant heurter U,n chariot]?Ostal arr~te sur unquai obscurci et se refermant sur Ja mam du voyageur. Ma.in blessee. 1. Il'aute du Mae: Ie fait d'ouvrir Ja portiere pendant Ja marche, contra.irement au § 17 du reglement de transport; le fait de se tenir au montant de 180 portiere (consid.2). 2. Cette faute n'est pas la cause etrolusive de l'a.ccident et ne h'bere donc pas 180 compagnie, selon l'art. ler LRC ; en effet, s'il n'y a pas eu de faute de Ja compagnie (consid. 3), Ja cause principale de l'a.ccident n'en reside pas moma dans un risque special de l'exploitation, a savoir, dans les circonstances particulieres du cas, dans l'encombrement d'un quai destine principalement aux voyageurs (consid. I, 4). 3. La. faute du voyageur justifie toutefois une f~on de l'indemnite, selon l'art. 5 LRC (consid. 1,5). Responsabiliti ddle imprese di lff/rade jerrate. Viaggiatore che ha aperto Ja ports. d'nna carrozza ferroviaria prima che il treno si fermasse; porta che una un carro postale, fermo su nna banchina. oscurata, e che si chiude ferendo Ja mano del viag. giatore. 1. Oolpa delleso : Aprire 180 ports. durante Ja corsa, contrariamente al § 17 deI regolamento di trasportö; tenersi alla maniglia della ports. (consid.2). 2. Questa colpa non e la causa esclusiva dell 'infortunio e non libera quindi l'impresa ferroviaria a'sensi dell'art. 1 LRC; infatti, se non vi e stata colpa della compagnia (consid. 3), la causa principale dell'infortunio sta tutts.via in un pericolo inerente all'esercizio, ossia, date le particoJari circostanze del caso concreto, nel fatto che 180 banchina, costruita per i viaggia- tori, e stata utilizzata per altri scopi (consid. I, 4). 3. La. colpa del viaggiatore giustifica tuttavia una riduzione dell'indennita. secondo l'art. 5 LRC (consid. 1,5). A. ~ Adrien Hilberth, von Beruf Reisender, fuhr am 20. Dezember 1940 im dritt Vordersten Wagen des Leicht- schnellzuges Genf-Zürich, der fahrplanmässig um. 23.09 Uhr im Zürcher Hauptbahnhof ankam. Dieser Wagen Eisenbahnhaftpflicht. NO 42. 261 ist auf jeder Seite mit Flügeltüren versehen, die bei der Öffnung von einem Mittelpfosten aus gegen aussen nach rechts und links Viertelskreise beschreiben, wobei sie einen Abstand von 51 cm von der Wagenwand erreichen. Am Mittelpfosten ist inwendig ein Handgriff angebracht, sowie die Aufschrift: « Nicht öffnen, bevor der Zug anhält ». Eine entsprechende Verbotstafel befindet sich im Wageninnern. Während der Einfahrt in den Zürcher Bahnhof öffnete Hilberth auf der (von der Fahrriichtung aus gesehen) linken Seite des Zuges den rechten Flügel eines Türen- paars und hielt sich darauf am Mittelpfosten, indem er ihn mit der rechten Hand umklammerte. Kurz vor An- halten des Zuges verfieng sich die offene Türe an einem Handwagen der Post, der sich auf dem Bahnsteig befand; sie wurde heftig zugeschlagen und klemmte die Hand Hilberths am Pfosten ein, wodurch diese ernstlich verletzt wurde. Einige Minuten vor 23.09 Uhr war durch Lautsprecher bekanntgegeben worden, dass der Leichtschnellzug nicht im vorgesehenen Geleise bei Bahnsteig 7, sondern im Geleise 10 entlang dem Bahnsteig 5 eintreffen werde. Dies

veranlasste Souschef Hungerbühler, sich auf den Bahnsteig 5 zu begeben, um sich an Ort und Stelle zu vergewissern, dass der einfahrende Zug auf kein Hindernis stossen werde. Die Sicht war durch starke Dunkelheit und die vorgeschriebene Verdunkelung erschwert. Hungerbühler nahm im Schein seiner Laterne einen schwer beladenen Posthandwagen wahr, den ein Postangestellter eben wegführen wollte. Der Souschef war ihm dabei behilflich, und weil er das Gefühl hatte, der Wagen befinde sich zu nahe am Geleise, sorgte er für Vergrösserung des Abstandes. Er setzte seinen Kontrollgang erst fort, als dies geschehen war. Er sah noch, dass der Postangestellte die Deichsel des Handwagens vertikal stellte und an der Kette befestigte, wodurch bei Wagen dieser Konstruktion automatisch die Bremse angezogen wird. Kurz darauf 262 E-nbahnha.ftpflicht. N° 42. muss sich derselbe Postwagen aus unabgeklärter Ursache von diesem Standort gegen das Geleise 10 fortbewegt haben oder fortbewegt worden sein und dort mit der offenen Türe des einfahrenden Eisenbahnwagens zusammengestossen sein; denn Souschef Hungerbühler gewährte ihm unmittelbar nach dem Zusammenprall in abgedrehter Lage, mit unter den Eisenbahnwagen r-gender Deichsel und umgeben von Poststücken und Scherben des eingeschlagenen Türfensters. B. - Hilberth erhob gegen die Schweiz. Bundesbahnen l{lage auf Zahlung einer seit dem 24. Juni 1941 zu 5 % zu verzinsenden Summe von Fr. 18,634.90 als Entschädigung und Genugtuung. . In Bestätigung des Urteiles der ersten Instanz wies das Obergericht des Kantons Zürich die Klage am 28. Dezember 1942 wegen Verschuldens des Verletzten ab. Mit der vorliegenden Berufung beantragt der Kläger volle oder doch teilweise Gutheissung der Klage, eventuell Rückweisung der Akten an die Vorinstanz zur Ergänzung des Beweisverfahrens. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Unstreitig ist der Kläger beim Betrieb der S.B.B. verunfallt, so dass diese nach Art. I EHG für den entstandenen Schaden haften, sofern sie nicht' beweisen, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Verletzten verursacht ist. Höhere Gewalt ist nicht geltend gemacht. Ein Verschulden Dritter oder des Verletzten befreit die Bahn nach der Rechtsprechung nur dann von der Haftung, wenn es die « einzige » oder « ausschliessliche » Ursache des Unfalles ist. Davon kann regelmässig dann nicht die Rede sein, wenn die Bahnorgane oder andere Personen, für deren Verhalten die Bahn nach Art. I Abs. 2 EHG einzustehen hat, den Unfall mit verschuldet haben. Liegt ein solches Verschulden der Bahn nicht vor, so können doch « besondere » Betriebsgefahren an der Herbeiführung Eisenbahnhaftpflicht. No 42. 263 des Unfalls beteiligt gewesen sein. Ist dies der Fall, so wird das Verschulden des Verletzten oder Dritter nicht als « ausschliessliche » Unfallursache betrachtet. Bei Anwendung dieser Begriffe ist zu prüfen, ob das Verschulden des Verletzten oder Dritter als Ursache in quantitativer Hinsicht derart überwiegt, dass daneben die in der Gefahr, welche dem Eisenbahnbetrieb anhaftet, liegende Ursache ausser Betracht fällt. Reicht das Selbstverschulden des Verletzten zur völligen Entlastung der Bahn nicht aus, so kann es doch nach Art. 5 EHG zur Herabsetzung der Entschädigung führen. 2. - Im vorliegenden Falle bestreitet der Kläger nicht ernstlich, dass ihn ein Verschulden trifft. In der Tat untersagt § 17 des Transportreglements der schweiz. Bahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 das Öffnen der (äusseren) Wagentüren während der Fahrt. Dieses Verbot war durch Aufschriften im Wageninnern und speziell noch an den Seitentüren selbst", in Erinnerung gerufen, dem übrigens reisegewohnten Kläger also zweifellos bekannt. Er vermag keinen Umstand anzuführen, der ihn zu dessen Übertretung hätte veranlassen können. Zu Unrecht beruft ersieh auf eine angebliche Toleranz seitens der S. B. B.; der angefochtene Entscheid stellt im Gegenteil fest, dass sie solche Widerhandlungen nach Möglichkeit verhindern und ahnden. Das

Verhalten des Klägers wird auch dadurch nicht entschuldigt, dass das Bahnpersonal selbst dann und wann die Türen vor dem Anhalten des Zuges öffnet; denn hierbei handelt es sich um eine mit aller Vorsicht ausgeführte dienstliche Verrichtung, die mit dem widerrechtlichen und unüberlegten Vorgehen eines ungeduldigen Reisenden nicht auf dieselbe Stufe gestellt werden kann. Der Kläger durfte die Öffnung umso weniger riskieren, als er wegen der Verdunkelung des Bahnhofes ein allfällig auf dem Bahnsteig befindliches Hindernis, gegen das die offene Tür stossen konnte, auch dann nicht hätte wahrnehmen können, wenn er Ausschau gehalten hätte. Eine Eisenbahnhaftpflicht. No 42. zweite Fahrlässigkeit beging er dadurch, dass er nach der Öffnung der Tür den Mittelposten umklammerte, statt sich einfach am Handgriff zu halten, der am gleichen Pfosten angebracht war. Ohne dieses doppelt unvorsichtige Verhalten des Klägers hätte sich der Unfall nicht ereignet. Denn wäre die Flügeltür bis zum Anhalten des Zuges geschlossen geblieben, so hätte sie nicht mit dem Postwagen zusammenprallen können, kamen doch die ersten zwei Bahnwagen mit diesem nicht in Berührung; und hätte der Kläger nicht den Pfosten umklammert, so wäre die Tür unter der Einwirkung des Hindernisses ins Schloss gefallen, ohne, ihn an der Hand zu verletzen. Das Verhalten des Klägers war nach den Erfahrungen des Lebens geeignet, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen; es war also eine adäquate Ursache des Unfalls. 3. - Ein Verschulden der S.B.B. hat der Kläger nicht nachweisen können. Nach den massgebenden tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz haben die Bahngesellschaften vielmehr alles in ihrer Macht Liegende getan, um den Unfall abzuwenden. Die Umleitung des Zuges wurde so rechtzeitig bekanntgegeben, dass Sauschef Hungerbühler Nachschau halten konnte, ob das Geleise 10 frei und auf dem Bahnsteig 5 alles in Ordnung sei. Er sorgte für eine angemessene Vergrösserung des Abstandes des Posthandwagens vom Geleise und entfernte sich erst, nachdem er sich überzeugt hatte, dass diese Anordnung verwirklicht und überdies der Wagen, gebremst worden war. Der Berufungskläger macht demgegenüber geltend, Hungerbühler habe als Zeuge nicht gewusst, ob der Wagen gebremst gewesen sei. Indessen hält sich die Vorinstanz im Rahmen der ihr allein zustehenden Beweiswürdigung, wenn sie feststellt, dass der Zeuge das Aufrichten und Anketten der Deichsel durch den Postangestellten wahrgenommen habe, und daraus schliesst, er habe die Bremse in Kenntnis ihrer Konstruktion als angezogen betrachtet. Ein längeres Verweilen beim Postwagen war aber dem Sauschef nicht zuzumuten, da er seinen Kontrollgang auf dem Bahnsteig 5 noch nicht beendet hatte. Die Tatsache dass kurz nach dem Weggang Hungerbühlers der Handwagen doch in Bewegung auf das Geleise 10 zu geraten sein muss, ist den S.B.B. aber auch abgesehen von der Tätigkeit Hungerbühlers nicht zum Verschulden anzurechnen. Die Behauptung des Berufungsklägers, diese Bewegung könne von einem andern Bahnangestellten verursacht worden sein, ist eine blosser Vermutung, die überdies der Aussage Hungerbühlers widerspricht, es habe sich damals kein anderer Bahnangestellter auf dem Bahnsteig aufgehalten. Es ist aber auch nicht bewiesen, dass der gleiche Postangestellte, der sich in Anwesenheit Hungerbühlers am Postwagen zu schaffen machte, oder ein anderer Postangestellter das nachträgliche Fortrollen des Postwagens verursacht hat. Diese Bewegung kann auf eine anderweitige Ursache zurückgehen. Die Frage kann deshalb offen bleiben, ob die S.B.B. sich im Sinne von Art. 1 Abs. 2 EHG der beteiligten Postangestellten « zum Betriebe des Transportgeschäftes » bedient haben, ob sie also für deren Verschulden einzustehen hätten. Weil der wirkliche Hergang nicht abgeklärt ist, kann er den S.B.B. nicht zum Verschulden gereichen. Aus demselben Grunde scheidet andererseits aber auch ein bezüglicher

Verschulden Dritter von vornherein als Unfallursache aus. Dass aus weitem Tatsachen ein Verschulden der S.B.B. abzuleiten sei, macht der Berufungskläger selbst - mit Recht - nicht geltend. 4. - Es bleibt zu untersuchen, ob neben dem Verschulden des Verletzten «besondere Betriebsgefahren» den Unfall verursacht haben. Zunächst fallen unter diesem Gesichtspunkt folgende Tatsachen ausser Betracht: Dass der Bahnsteig 5 sich gegen das Geleise 10 zu etwas senkt, hängt mit dem Unfall nicht kausa zusammen, da der Handwagen auf Veranlassung Hungerbühlers parallel zu den Schienen aufgestellt worden war. Ferner waren die 266 Eisenbahnhaftpflicht. No 4,2. Türen des Bahnwagens normal konstruiert; wenn es auch zutreffen mag, dass ~euerdings Türen bevorzugt werden, die nach der Öffnung nicht 50 cm über die Wagenwand vorstehen, so ist doch dieser technische Fortschritt nicht derart, dass man im Gebrauch des alten Typs eine spezielle Betriebsgefahr zu erblicken hätte, die in jedem Falle die Haftung der Unternehmung herbeiführen müsste, so wenig als die fortschreitende Beseitigung der Niveauübergänge zur Folge hat, dass nun die Bahnen für alle Unfälle, die sich auf noch bestehenden solchen "Übergängen ereignen, ungeachtet der Schwere des Verschuldens des Verletzten haften müssten. Solche Flügeltüren werden ja auch nur dann gefährlich, wenn die Reisenden sie trotz der entgegenstehenden elementaren und leicht befolgbaren Vorsichtsregel öffnen. Ähnliches ist vom Fehlen eines Gummibelags am Mittelposten zu sagen, der nach Auffassung des Klägers den Unfall verhindert hätte; übrigens lässt sich nach Angabe der S.B.B. eine solche Einrichtung aus technischen Gründen gar nicht durchführen. Dagegen liegt eine besondere Betriebsgefahr dann vor, wenn wie im vorliegenden Falle ein für die Reisenden bestimmter Bahnsteig nach Eintritt der Verdunkelung und kurz vor Einfahrt eines Zuges in einem Umfange von Vehikeln, Poststücken oder ähnlichen festen Gegenständen belegt ist, dass die Bahnorgane, mögen sie auch noch so eifrig ihrer Kontrollpflicht obliegen, die Übersicht verlieren und nicht verhindern können, dass beispielsweise ein solches Vehikel zu nahe an diejenige Seite des einfahrenden Zuges gerät, auf welcher sich die Reisenden zum Aussteigen anschicken. Diese Gefahr ist von den S.B.B. zu vertreten, da eine solche Beanspruchung des Bahnsteigs eine Folge ihrer Betriebsweise ist. Zu Unrecht betrachtet die Vorinstanz den Umstand der örtlichen Nähe des Posthandwagens am Bahngleise als «derart entferntes Tatbestandsmoment, dass das bezügliche Verhalten nicht als Herbeiführung einer adäquaten Ursache Eisenbahnhaftpflicht. No 4.2. 267 bezeichnet werden könnte». Wäre freilich der Kläger infolge der vorzeitigen Öffnung der Türe hinausgefallen, und hätte er sich hierbei verletzt, so wäre die Haftung der S.B.B. wohl ohne weiteres auszuschliessen. Was sich aber im vorliegenden Falle ereignet hat, ist hievon doch wesentlich verschieden. Die den Kläger verletzende Türe wurde zugeschlagen von einem Hindernis, das sich nicht hätte in so gefährlicher Nähe des Zuges befinden sollen. Gewiss haben die S.B.B. durch Sauschef Hungerbühler, der die Gefahr klar erkannt hat, alles getan, um sie nicht zur Auswirkung gelangen zu lassen; dies ist ihnen aber nicht gelungen. Damit ist zwar ihr Verschulden verneint, nicht aber das Vorhandensein einer besondern Betriebsgefahr, wofür im Gegenteil ihr eigenes Verhalten spricht. Die kausale Bedeutung dieser Gefahr tritt gegenüber dem Verschulden des Klägers nicht derart in den Hintergrund, dass die S.B.B. sich darauf berufen könnten, sie hätten nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge bei der Einrichtung ihres Betriebes mit einem solchen Verhalten von Reisenden nicht zu rechnen brauchen. Das Verbot der vorzeitigen Öffnung der Waggontüren will denn auch nicht in erster Linie Kollisionen derselben mit Hindernissen ausserhalb des Zuges vermeiden, sondern vorab der Haftung der Bahn für die Folgen des Hinausfallens der Reisenden vorbeugen. 5. - Muss somit die Klage grundsätzlich geschützt werden, so ist die

Sache zur Festsetzung der Entschädigung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Dabei wird gemäss Art. 5 EHG das Verschulden des Klägers entsprechend seiner Schwere zu % in Anrechnung zu bringen sein. ~ Eine Genugtuungssumme nach Art. 8 EHG ist mangels Verschuldens der S.B.B. Dicht zu sprechen. Demnach erkennt das B'II/IIiesgerWht : Die Berufung wird dahin gutgeheissen, dass das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zu neuer Beurteilung an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.

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