

BGE 69 II 324

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_69_II_324

FR: ATF 69 II 324

IT: DTF 69 II 324

Volltext

324 Eisenbahnhaftpflicht. N° 54. diese oder jene im Vertrag enthaltene Bestimmung anders zu verstehen sei, als dies auf Grund der allgemeinen Lebenserfahrung angenommen werden könnte, sondern sie schliesst im Gegenteil aus der Bedeutung, die angesichts der gesamten Umstände der Vertragstext nach der Lebenserfahrung hat, auf das Vorliegen eines entsprechenden Willens, einer bestimmten Absicht der Parteien zurück. Bei dieser Sachlage kann daher das Bundesgericht die Auslegung, die die Vorinstanz dem Vertrag gegeben hat, völlig frei überprüfen. Vgl. auch Nr. 44, 45, 47. - Voir aussi n OS 44, 45, 47.

VII. EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER

54. Urteil der 11. Zivilabteilung vom 30. September 1943 i. S. Schweiz. Bundesbahnen gegen Mel'ki. Eisenbahnhaftpflicht. 1. Zu frühes Ein- bzw. Ausfahrenlassen von Zügen: Verschulden der Bahn oder objektive Gefahrerhöhung ? 2. Das Uebersteigen eines stehenden Zuges, um einen andern Zug bzw. den Ausgang zu gewinnen, bildet Selbstverschulden des dabei verunfallten Reisenden. Optische Täuschung als Schuldbefreiungsgrund. (Art. 1 EHG). Responsabilitè civile de8 entrepreneurs de chemins de fer. 10 Le fait de permettre trop tOt l'entree ou la sortie d'un train constitue-t-il une faute de l'entreprise ou l'aggravation du risque inherent a l'exploitation ? 20 Celui qui franchit un train arreM pour en gagner un autre ou la sortie de la gare commet, en cas d'accident, une faute concurrente. Illusion d'optique invoquee comme motif libera· toire. (Art. 1 LRe). Responsabilitè civile delle irwpre8e di serade ferrate. 10 Il fatto di permettere troppo presto l'entrata o l'uscita d'un treno costituisce una colpa dell'impresa o l'aggravamento de l pericolo inerente all'esercizio ferroviario ? Eisenbahnhaftpflicht. N° 54. 325 20 A chi sale su un treno fermo per raggiungerne un altro o l'uscita della stazione è imputabile. in caso d'infortunio, una colpa con- comitante. Illusione ottica invocata come motivo liberatorio (art. 1 LRCE). A. - Der Bahnhof Langenthal besitzt keine Unterführungen. Zwischen dem unmittelbar vor dem Stationsgebäude liegenden Bahnsteig I und einem zweiten, für die Züge nach Huttwil bestimmten Bahnsteig II befinden sich drei Geleise : das dem Bahnsteig I zunächst liegende Geleise 1 für die Züge Richtung Bern, das mittlere Geleise 2 für die Züge Richtung Olten, und das am Bahnsteig II liegende Geleise 3 für die Züge Richtung Huttwil. Auf einem jenseits des Bahnsteigs II liegenden Geleise 4 kommen die Züge von Huttwil an. Am Samstag den 26. Mai 1940, unter der Herrschaft des Kriegsfahrplans, traf Frau Dr. Merki von Huttwil herkommend um 20.57 (statt um 20.53 Uhr) auf dem Geleise 4 ein, um mit dem laut Fahrplan um 20.57 ankommenden und um 21.00 Uhr abfahrenden Zug nach Olten weiterzufahren. Da dieser Zug noch nicht eingefahren war, begab sie sich vom Bahnsteig II auf den Bahnsteig I hinüber. Im Bahnhof herrschte ein aussergewöhnliches Gedränge von Militärurlaubern und deren Angehörigen sowie Sonntagsausflüglern; es regnete und war bereits dunkel. Um 21.05 Uhr (statt fahrplanmässig um 20.54 Uhr) fuhr, auf Geleise 1 der Zug (Nr. 5090) Olten-Bern ein. Kurz darauf kam, ebenfalls mit einiger Verspätung, der 20.57 fällig gewesene Gegenzug

Bern-Olten (Nr. 5081) an. Der Abfertigungsbeamte hatte ihn zuerst vor dem Einfahrtssignal angehalten, dann aber nach kurzem Warten auf seinem Geleise 2 einfahren lassen, in der Meinung, der inzwischen zur Abfahrt freigegebene Zug nach Bern werde bis zum Anhalten des Oltener Zuges abgefahren sein. Diese Annahme erwies sich indessen als unrichtig; zufolge des Aufladens ungewöhnlich vieler Fahrräder stand der Berner Zug noch auf Geleise 1 still, als der 326 Eisenbahnhaftpflicht. N0 54. Oltener Zug um 21.08 auf Geleise 2 einfuhr und anhielt, sodass die beiden Gegenzüge während ganz kurzer Zeit (höchstens eine Minute) nebeneinander standen. In dieser Zeitspanne überstiegen zahlreiche Reisende die Treppen und Plattformen des Berner Zuges, und zwar sowohl solche, die mit dem Oltener Zug angekommen über Bahnsteig I den Bahnhof verlassen, als solche, die von Bahnsteig I aus den Zug nach Olten nehmen wollten. Unter den letzteren befand sich auch Frau Dr. Merki. Als sie von der Plattform des Berner Zuges in den 1.05 m breiten, mit Reisenden besetzten Zwischenraum zwischen den beiden Zügen hinunterzusteigen sich anschickte, setzte sich der Zug, auf dem sie sich befand, nach erhaltenem Abfahrtssignal in Bewegung (zwischen 21.08 und 09). Nach anfänglichem Zögern sprang sie, die rechte Hand am rechten Haltegriff, in der linken einen Handkoffer, rechtwinklich oder sogar gegen die Fahrtrichtung ab. Sie kam zu Fall, ohne Schaden zu nehmen, wurde dann aber beim Versuch, sich zu erheben, durch den an der Unterseite des Wagens befindlichen Batteriekasten erfasst und mit den Beinen so auf die Schiene geworfen, dass die Räder über sie hinwegfuhren, bevor der Zug nach wenigen Metern Laufes angehalten werden konnte. Im Spital Langenthal musste ihr das linke Bein oberhalb, das rechte unterhalb des Knies amputiert werden. B. - Die Verunfallte belangte die SBB auf Bezahlung von Fr. 15.230.- nebst 5 % Zins seit 17. März 1942 sowie einer lebenslänglichen monatlichen Rente von Fr. 719.80 seit dem Unfalltag, ev. einer entsprechenden Kapitalabfindung. - Die Beklagten lehnten jede Haftpflicht ab. O. - Das Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt hiess die Klage in reduziertem Betrage gut und verurteilte die Beklagten zur Zahlung von Fr. 5815.25 nebst Zins zu 5 % seit 17. März 1942 und einer monatlichen Rente von Fr. 200.- seit 26. Mai 1940. Das Zivilgericht anerkannte Unfallauslagen der Klägerin und ihrer Angehörigen in Eisenbahnhaftpflicht. N0 54. 327 der - von den SBB nicht bestrittenen - Höhe von Fr. 5230.45 sowie einen dauernden Schaden an Erwerbseinbusse, an Kosten für Dienstmädchen, Inkonvenienzen und Prothesenersatz im Betrage von Fr. 400.- im Monat, nahm jedoch mit Rücksicht auf das Selbstverschulden der Klägerin eine Herabsetzung dieser Schadenersatzposten um die Hälfte vor; endlich sprach es der Klägerin eine Genugtuungssumme von Fr. 3000.- zu. D. - Gegen dieses Urteil appellierten die Beklagten mit dem Antrag auf Abweisung der Klage, ev. Herabsetzung der monatlichen Rente auf Fr. 50.-. Mit Anschlussappellation verlangte die Klägerin Erhöhung der Kapitalentschädigung auf Fr. 6922.85 nebst Zins und der monatlichen Rente auf Fr. 395.-. Mit Urteil vom 7. Mai 1943 hat das Appellationsgericht Basel-Stadt die Appellation der Beklagten abgewiesen und die Anschlussappellation der Klägerin teilweise gutgeheissen in dem Sinne, dass es den Abzug wegen Selbstverschuldens auf 25 % ermässigte und demgemäss die Kapitalentschädigung auf Fr. 6922.85 nebst Zins zu 5 % seit 17. März 1942 und die monatliche Rente auf Fr. 300.- festsetzte; den Beklagten wurden die ordentlichen Kosten beider Instanzen mit Einschluss der Gerichtsgebühren von zusammen Fr. 3750.- sowie eine PMteientschädigung von Fr. 5000.- auferlegt. E. - Mit der vorliegenden Berufung beantragen die SBB Abweisung der Klage, ev. Herabsetzung der zugesprochenen Beträge wegen Selbstverschuldens auf höchstens * des ausgewiesenen Schadens. Die Klägerin trägt auf Bestätigung des Urteils an. Das

Bundesgericht zieht in Erwägung : 1. - Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Verkehrsverhältnisse im Bahnhof Langenthal zur Zeit des Unfalls für die Reisenden eine wesentliche Erhöhung der normalerweise mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren darstellten. An objektiven gefahrerhöhenden Umständen fallen ins Gewicht die aussergewöhnliche Menge von reisendem und nicht reisendem Publikum, auf dem Bahnhof, vermehrt durch Militärnrlauberextrazüge, das daherige Gedränge und Stimmengeräusch, die Verspätung der einlaufenden Züge, der Regen, der offenbar die Leute noch mehr unter das Bahnsteigdach zusammendrängte, und die Dunkelheit. Das Fehlen von Unterführungen war der Klägerin, die den Bahnhof Langenthal oft benutzte, bekannt und kann den SBB nicht zum Verschulden angerechnet werden, da der Ausbau der Bahnhofanlagen nicht eine Frage ihres guten Willens, sondern finanzieller Voraussetzungen ist. Wohl aber bedeutete die Gesamtheit dieser den Verkehr erschwernenden Umstände für die Bahnanlagen die Verpflichtung zu besonders sorgfältiger Abwicklung des Bahnbetriebes. a) Dass das im Dienst befindliche Personal - ein Abfertigungsbeamter, ein Kassenbeamter, drei Gepäckarbeiter - bei dem ungewöhnlichen Andrang zahlenmässig für die Organisation eines genügenden Ordnungsdienstes nicht ausreichte, kann der Beklagten nicht zum Vorwurf gemacht werden. Es liegt auf der Hand, dass es der Grundsatz der kaufmännischen Führung des Unternehmens nicht gestattet, den einzelnen Bahnhof dauernd mit soviel Personal auszustatten, wie es in Stosszeiten wünschbar wäre. Ob es in Voraussicht grosser Beanspruchung des Bahnhofs zu verantworten war, dass der Vorstand Stähli gerade an jenem Sonntag dienstfrei war, kann dahingestellt bleiben; denn es würde am Kausalzusammenhang fehlen, weil der Vorstand zur Zeit des Unfalls tatsächlich im Bahnhof anwesend war und mithalf. b) Das Hauptverschulden der Beklagten haben beide Vorinstanzen darin erblickt, dass der Abfertigungsbeamte den Oltener Zug habe zu früh ein-, den Berner Zug zu früh ausfahren lassen. Ob das Einfahrenlassen des Oltener Zuges vor der Ausfahrt des abfahrtsfertigen Berner Zuges wirklich gegen Eisenbahnhaftpflicht, N 54. 329 die Vorschrift des Art. 47 IV Ziff. 13 des Reglements über den Fahrdienst verstösst, erscheint keineswegs so klar offensichtlich, wie das Zivilgericht annimmt. Nach seinem Titel bezieht sich Art. 47 sowohl auf ein- als auf doppelspurige Linien. Auf erstern ist das Kreuzen überhaupt nur in Bahnhöfen und in der Weise möglich, dass der zuerst ankommende Zug anhält, worauf der zweite einfährt und entweder ebenfalls anhält oder durchfährt; Kreuzung ist dann unter Umständen gar nicht möglich, ohne dass sich beide Züge gleichzeitig im Bahnhof befinden. Wenn also Ziff. 13 das « gleichzeitige Einlassen » von Zügen verbietet, so kann bei eingleisigen Linien damit nicht gemeint sein, dass zu einem im Bahnhof stehenden Zug nicht noch ein zweiter in Gegenrichtung eingelassen werden dürfe, sondern nur, dass die zwei Züge nicht gleichzeitig fahren dürfen. (Dies geht auch aus der anschliessenden Ziff. 14 über die Reihenfolge des Einfahrens hervor). Es ist nicht anzunehmen, dass der Begriff « gleichzeitiges Einlassen » für doppelspurige Linien, auf die die Bestimmung sich auch bezieht, etwas anderes bedeuten sollte. Dass auch in der Sonderbestimmung für doppelspurige Linien, Art. 48, der Ausdruck « gleichzeitiges Einfahren » nichts anderes meint, erhellt aus dem Zusatz « zweier aus entgegengesetzter Richtung kommender Züge » ; denn wenn damit auch das Einfahren eines Zuges zu einem bereits in der Station haltenden Zuge gemeint wäre, so käme ja gar nichts darauf an, aus welcher Richtung der schon dastehende Zug gekommen ist. Wäre indessen die weitere Auslegung des Art. 47 IV Ziff. 13 durch die Vorinstanz die richtige und mithin das Einfahren des Oltener Zuges vor dem Ausfahren des Berner Zuges fehlerhaft gewesen, so würde es am adäquaten Kausalzusammenhang zwischen dieser

Massnahme und dem Unfall fehlen. Denn indem der Oltener Zug hinter dem noch stillstehenden Berner Zug anhielt, wurden nur die aus jenem Zug ausgestiegenen Reisenden gefahrdet, 330 Eisenbahnhaftpflicht. N° 54. die sich in den schmalen Zwischenraum zwischen den beiden Zügen begeben mussten, nicht aber die auf dem Bahnsteig I auf den Oltener Zug wartenden Reisenden; diese konnten ruhig warten, bis der abfahrtsbereite, das Geleise 1 sperrende Berner Zug abgefahren sein würde, um dann ungehindert über das Geleise 1 hinweg ihren Zug zu erreichen. Die Beklagten machen allerdings geltend, der Abfertigungsbeamte habe dem Oltener Zug die Einfahrt in dem Moment freigegeben, als der Berner Zug beinahe abfahrtsbereit gewesen sei, sodass sich ohne die kleine Verzögerung zufolge des Einladens aussergewöhnlich vieler Fahrräder die beiden Züge in Fahrt gekreuzt hätten, und anerkennen ausdrücklich, dass es in der Regel so gehalten werde. Wenn im vorliegenden Falle die Berechnung nicht genau stimmte, so kann, beim Fehlen einer klaren dahingehenden Vorschrift, kein eigentliches Verschulden der Bahnorgane daraus abgeleitet werden; wohl aber liegt in dieser den Reisendenverkehr zweifellos erheblich komplizierenden Situation eine besondere Erhöhung der Betriebsgefahr, die das Selbstverschulden der Verunfallten bis zu einem gewissen Grade kompensiert. Was dagegen die Abfahrt des Berner Zuges anbelangt, kann ein Verschulden der Bahnorgane nicht verneint werden. Freilich war es, nachdem einmal durch die Einfahrt des Oltener Zuges die Verkehrslage für die Reisenden unübersichtlich geworden war, nicht leicht, jede Gefährdung beim Ausfahren des Berner Zuges auszuschliessen. Das Bahnpersonal konnte und musste indessen sehen, dass der Zug von beiden Seiten überstiegen wurde. Es war daher seine Pflicht, den Berner Zug entweder noch einige Minuten warten zu lassen, bis die Überkletterung desselben beendet sein würde, oder ihn erst nach gründlicher Warnung der Reisenden abfahren zu lassen. Die Abfahrt des Berner Zuges mitten in der durch die Einfahrt des Oltener Zuges entstandenen Unordnung und nur wenige Minutenbruchteile nach dem Anhalten dieses Eisenbahnhaftpflicht. N° 54. 331 Zuges, also im kritischsten Moment, brachte eine ausserordentliche Gefährdung nicht nur der noch auf den Plattformen befindlichen, sondern vor allem auch der vielen Personen, die aus dem Oltener Zug ausgestiegen waren und in dem Engpass zwischen den beiden Zügen auf die Abfahrt des Berner Zuges warteten. Diese Gefahrsituation war im Moment der Abgabe des Abfahrtssignals bereits verwirklicht; denn die Übersteigung des Zuges war im Gange. Angesichts der unmittelbaren, erkennbaren Gefährdung kam ihrer Vermeidung der Vorrang zu vor der Sorge um die Einhaltung des Fahrplans bzw. um die Minimierung der bereits vorhandenen Verspätung, sowenig auch ausser acht gelassen werden darf, dass jede neue Verspätung im weiteren Verlaufe der Fahrt anderswo zu einer Gefährdung führen kann.

2. - Zu den der Klägerin gemachten Vorwürfen führt die Vorinstanz aus, durch das vorschriftswidrige Einfahrenlassen des Oltener Zuges seien die Reisenden verleitet worden, den Berner Zug zu übersteigen, um den dahinter haltenden Oltener Zug, dessen reguläre Abfahrtszeit schon überschritten gewesen sei, noch rechtzeitig zu erreichen. Dass nun die Klägerin in der Unordnung des damaligen Reiseverkehrs wie viele Mitreisende ebenfalls den Berner Zug überstiegen habe, könne ihr nicht als Verschulden angerechnet werden. Dieser Auffassung kann indessen nicht beigegeben werden. Das Übersteigen eines haltenden Zuges bei Verlassen oder Besteigen eines anderen ist ein Unfug, der im vorliegenden Falle weder durch den Umstand, dass ihn mehrere Reisende begingen, noch durch die zeitliche und örtliche Konstellation der Züge entschuldigt wird. Die Klägerin musste sich sagen, dass nicht der soeben erst eingefahrene Oltener Zug vor dem abfahrtsbereiten Berner Zug wieder abfahren werde. Dass der letztere abfahrtsbereit war,

konnte sie daraus schliessen, dass er bereits einige Minuten anhielt und das Ein- und Aussteigen, der Reisenden gänzlich, das Einladen der Velos beinahe beendet war. Sie hätte 332 Eisenbahnhaftpflicht. N0 54. also ruhig auf t.;,m B~hnsteig I die Abfahrt des Berner Zuges abwarten könn~n. Brachte sie aber diese Geduld nicht auf, so hatte sie erst recht Anlass, sich zu verge- wissern, ob der Berner Zug ihr noch genügend Zeit zum Traversieren lasse. Sie durfte sich nicht darauf verlassen, dass sie keine « Fertig »-Rufe des Personals und kein Abfahrtssignal gehört habe. Die ersteren Zurufe sind nicht für das Publikum, sondern für den Abfertigungs- beamten bestimmt ; dass nicht mehr gepfiffen wird und das Signal mit dem Befehlstab ihr entgehen konnte, wenn sie nicht beständig dessen Träger im Auge behielt, musste sie wissen. Von dem Moment an, da die Klägerin einmal den Berner Zug erstiegen hatte, wird ihre Hast und Kopflo- sigkeit teilweise erklärt und entschuldigt durch die Not- wendigkeit, unter allen Umständen wieder den Boden zu gewinnen, um nicht Richtung Bern mitgenommen zu werden. Eine gänzliche Verneinung eines Selbstverschul- dens in dieser Phase des Unfallablaufs kommt jedoch nicht in Frage, auch nicht unter Berücksichtigung der klägerischen Behauptung, wonach sie einer optischen Täuschung zum Opfer gefallen sei, indem sie vom sich bewegenden Berner Zug abgestiegen sei in der Meinung, nicht dieser, sondern der Oltener Zug fahre ab. Ob die Klägerin unter der Wirkung einer derartigen optischen Täuschung handelte, ist eine Tatfrage. Während das Zivilgericht die Annahme einer solchen ablehnte, bejaht sie die Vorinstanz, indem sie die dahingehende Behauptung der Klägerin als glaubhaft bezeichnet. In tatsächlicher Beziehung liegt mithin eine für das Bundesgericht verbind- liche Feststellung vor. Eine optische Täuschung kann gewiss geeignet sein, ein objektiv fehlerhaftes Verhalten subjektiv zu entschuldigen, wie in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung anerkannt ist (BGE 65 I 200). Indessen kann die optische Täuschung nur dann schuldbefreiend wirken, wenn das Auftreten der optischen Täuschung selber bei der Aufmerksamkeit, zu der die Person unter Eisenbahnhaftpflicht. N0 54. 333 den gegebenen Umständen verpflichtet war, entschuldbar ist. Vorliegend handelte es sich für die Klägerin um das Absteigen von einem Zuge, von dem sie zum mindesten wusste, dass er abfahrtsbereit war. Dass das Absteigen vom fahrenden Zuge die gewöhnlichste Unfallursache und verboten ist, bezw. auf eigene Gefahr hin unternommen wird, gehört zum elementarsten Wissen jedes Eisenbahn- benützers. Das Absteigen erfordert daher die höchste Aufmerksamkeit und Sorgfalt. Man darf nicht absteigen lediglich auf den allgemeinen vagen Eindruck hin, der Zug bewege sich nicht ; man muss sich vergewissern und poßitiv festgestellt haben, dass der Zug stillsteht. Wenn die Klägerin tatsächlich, wie die Vorinstanz annimmt, der optischen Täuschung über die Bewegung der Züge unter- lag, so ist das schlechterdings nur damit zu erklären, dass sie sich eben mit einem Blick auf den andern Zug dicht vor ihr begnügte, statt vor sich auf den Boden zu blicken. So schlecht ist die Sicht auch bei Dunkelheit, Regen und Gedränge zwischen zwei beleuchteten Zügen nicht, dass der suchende Blick nicht ein Stück festen Bodens oder einen andern mit ihm fest verbundenen Gegenstand zU erfassen vermöchte. Die Umstände, welche dies im vorliegenden Falle erschwerten, steigerten eben gleichzeitig auch das Mass der Aufmerksamkeit, zu der die Klägerin verpflichtet war. Sie durfte den Fuss nicht auf den Boden setzen, ohne diesen Boden unter ihr still- steh~n zu sehen. - Dass sie überdies rechtwinklig zum Wagen oder sogar gegen die Fahrtrichtung abstieg, fällt neben diesem Hauptfehler nicht mehr als selbständiges Verschuldensmoment in Betracht; denn wenn sie in der MeinUfig abstieg, der Zug stehe still, hatte sie keinen Giind, in. einer bestimmten Richtung abzusteigen. Wägt m.an die erwähnten Elemente: das Selbstver- schulden der

Klägerin einerseits, das leichtere Verschulden der Bahnorgane zuzüglich der erhöhten Betriebsgefahr und einer kraft der Kausalhaftung auf die Beklagten entfallenden Verursachungsquote andererseits gegeneinander 334 Eisenbahnerhaftpflicht. No 54. ander ab, so erscheint eine hälftige Teilung des Schadens im Sinne des erstinstanzlichen Urteils billig. 3, - Bei der Beurteilung des Schadenersatzanspruches haben die Vorinstanzen gemäss der Klage unterschieden zwischen den Heilungskosten, den Auslagen der Familienangehörigen, der Erwerbseinbusse und der Genugtuung. a) die Höhe der Heilungskosten - Fr. 4730.45 - ist von den Beklagten nicht bestritten worden, ebenso wenig die Höhe der den Angehörigen der Klägerin durch den Unfall erwachsenen Auslagen für Reisen usw. (Fr. 500;-) noch das Recht der Klägerin, diesen Schaden trotz Fehlens einer formellen Abtretung gegen die Beklagten geltend zu machen. Unter diesen Titeln ist der Klägerin daher die Hälfte der beiden Posten = Fr. 2615.25 zuzusprechen (und nicht Fr. 2815.25, wie das Zivilgericht im Dispositiv irrtümlich addiert). b) Der Zuerkennung einer Genugtuungssumme an die Klägerin kann trotz etwas strengerer Beurteilung ihres Selbstverschuldens zugestimmt werden mit Rücksicht darauf, dass der Verlust beider Beine die Verunfallte sowohl als Tanzpädagogin wie als Ehefrau ausserordentlich schwer getroffen hat; die Summe von Fr. 3000.- erscheint, gemessen an der gutzumachenden Unbill, nicht übersetzt. e) Was die Entschädigung für Erwerbseinbusse, erhöhte Dienstbotenkosten, diverse Inkonvenienzen zufolge der körperlichen Behinderung sowie für Prothesenersatz anbelangt, hatte das Zivilgericht eine Summe von Fr. 400.- (bezw. richtig addiert 405.-) monatlich als erwiesen angenommen. Die Beklagten bestritten hievon nur den Posten von Fr. 300.- für Erwerbseinbusse einer Tanzlehrerin. Das Appellationsgericht stimmte, obgleich ein eingeholtes Gutachten höhere durchschnittliche Einkommen ergab, der Ziffer von Fr. 300.- zu mit Rücksicht auf eine Abnahme der Verdienstmöglichkeit mit zunehmendem Alter. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Tat- bzw. Ermessensfragen, die das Bundesgericht Eisenbahnerhaftpflicht. N° 54. 335 nicht überprüfen kann. Und die einzige Rechtsfrage, die in diesem Zusammenhang sich stellt, ob grundsätzlich die Erwerbsfähigkeit in abstracto für die Schadensberechnung massgebend ist, obwohl die Klägerin bei den sehr guten Einkommensverhältnissen ihres Ehemannes sie tatsächlich nicht ausnützte, ist zu bejahen. Es bleibt mithin auch hinsichtlich der Rente bei der Ziffer des Zivilgerichts. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Berufung wird teilweise gutgeheissen, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Beklagte zur Zahlung von Fr. 5615.25 nebst zu 5 % seit 17. März 1942 und einer monatlich vorauszahlbaren Rente von Fr. 200.- seit 26. Mai 1940 an die Klägerin verurteilt. Die Mehrforderung wird abgewiesen.

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