

## BGE 7 I 823

Bundesgericht (BGE), 1881-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_7\\_I\\_823](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_7_I_823)

FR: ATF 7 I 823

IT: DTF 7 I 823

### Volltext

108. Urtheil vom 3. Dezember 1881 in Sachen Hauser gegen Vereinigte Schweizerbahnen. A. Durch Urtheil vom 15. November 1881 hat das Kantonsgericht von St. Gallen erkannt: 1. Die Beklagte hat der Klägerin eine Entschädigung von 12,000 Fr. sammt Zins zu fünf pro Cent seit 18. Februar 1881 zu bezahlen. 2. Die Gerichtsgebühr mit 50 Fr., der Kanzlei 9 Fr., dem Weibel 1 Fr. hat die Beklagtschaft zu bezahlen; die Augenscheinskosten mit 194 Fr. 30 Cts. bezahlt die Klägerschaft. Die Beklagte hat dem Kläger 450 Fr. an außerrechtlichen Kosten zu bezahlen. B. Gegen dieses Urtheil erklärten beide Parteien die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung

beantragt der Anwalt der Klägerin: es sei Beklagte zu verurtheilen, der Klägerin eine Entschädigung von 20,000 Fr. sammt Zins zu fünf pro Cent seit 18. Februar 1881 zu bezahlen, unter Kosten— und Entschädigungsfolge. Dagegen beantragt der Vertreter der Beklagten, es sei die Klage wegen eigenen wenigstens theilweisen Verschuldens der Klägerin abzuweisen, eventuell es sei die zweitinstanzlich gutgeheißene Entschädigung erheblich zu reduzieren und jedenfalls auszusprechen, daß der Beklagten eine grobe Fahrlässigkeit nicht zur Last falle, unter Kosten— und Entschädigungsfolge. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Aus den Akten geht in thatsächlicher Beziehung im Wesentlichen Folgendes hervor: In der Nähe des Bahnhofes von Rorschach besitzt die beklagte Eisenbahngesellschaft einen Holzablagerungsplatz, welcher durch die Staatsstraße von Rorschach nach Staad beziehungsweise Rheineck vom Bahnhofareal getrennt ist und mit demselben durch ein Fahrgeleise verbunden wird, welches die genannte Straße à niveau überschreitet und hernach auf eine kurze Strecke deren Richtung gegen Rorschach hin verfolgt. Am 6. Dezember 1880 wurde die Klägerin, welche von Rorschach herkommend, im Begriffe war, den fraglichen Straßenübergang zu passiren, von einem, vom Bahnhofareal her nach dem Holzablagerungsplatze durch die Maschine abgestoßenen Zuge leerer Güterwagen rücklings erfaßt und dadurch derart körperlich verletzt, daß ihr der linke Arm nahe am Schultergelenk amputirt werden mußte und sie überdem eine, indessen völlig geheilte, Haut— und Knochenhautwunde in der linken Schläfengegend erlitt. Zur Zeit des Unfalles bestand eine Barriere, durch welche der erwähnte, sehr frequentirte Straßenübergang abgeschlossen worden wäre, nicht; die Bewachung desselben war dem Weichenwärter Johann Frey (Nr. 83 a auf dem Bahnhofe) übertragen, welcher beim Manövriren über die Straße sich am Straßenübergang aufstellen sollte; in dessen Verhinderung hatte ihn der Weichenwärter I. Schegg zu vertreten. Letzterer hatte auch wirklich kurz vor dem Unfälle während des Passirens zweier Rangirzüge die Straße überwacht, hatte indeß, da er das Signal zum Einfahren des Bahnzuges von Heiden her gehört hatte, diesen Posten eilends verlassen, um auf dem etwa 300 Schritte vom Straßenübergang entfernten Hauptgeleise die Weiche, deren Bedienung ihm übertragen war, zu stellen; in Folge dessen befand sich zur Zeit des Unfalles kein Wärter beim Straßenübergang. Dagegen hat das Personal des Rangirzuges ausgesagt, daß

der auf dem ersten Wagen des letzten stehende Wagenschieber der Klägerin, welche er auf der Straße hatte gehen sehen, wiederholt zugerufen und auch mit der Pfeife Zeichen gegeben habe, und daß auch der Maschinist Signale gegeben habe. Die zweite Instanz stellt, auf Grund eingenommenen Augenscheines, fest, daß der beständige Lärm auf dem nahe gelegenen Hauptbahnhofe "auch bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit einer Person die Nichtbeachtung oder das zu späte Wahrnehmen eines nachfolgenden Bahnzuges" bewirken könne. Dagegen ist thatsächlich nicht festgestellt worden, daß der Klägerin, wie diese ursprünglich behauptete, die Aussicht auf das Fahrgeleise in der Richtung gegen das Bahnhofareal zu durch angehäufte Schwellen oder dastehende Langholzladungen verdeckt gewesen sei. Im Weitern ergibt sich aus den Akten, daß weder zur Zeit der Konzessionierung des in Frage stehenden Fahrgeleises und Straßenüberganges durch die Regierung des Kantons St. Gallen im Jahre 1870, noch seither bis zu dem Unfälle durch die Polizei— oder Aufsichtsbehörden die Beklagte zu Erstattung einer Abschlußvorrichtung bei dem Straßenübergange aufgefordert worden war. Die Klägerin, welche 35 Jahre alt ist, hat den Beruf einer Schneiderin erlernt und denselben während einer Reihe von Jahren ausgeübt; zur Zeit des Unfalles dagegen übte sie denselben, nach ihrer inzwischen erfolgten Verheiratung, nicht mehr aus, sondern besorgte ausschließlich das Hauswesen der Familie; sie war nach dem eingeholten medizinischen Gutachten in Folge des Unfalles mehr als sieben Wochen vollständig arbeitsunfähig und es werde die vollkommene Leistungs— und Arbeitsfähigkeit niemals wiederkehren, da im speziellen Falle ein künstlicher Arm dem natürlichen nie auch nur annähernd gleichkommen werde. Mit Leitschein des Vermittleramtes St. Gallen vom 7. März 1881 verlangte sie von der Beklagten, gestützt auf das Bundesgesetz betreffend die Haft-

pflicht der Eisenbahnen u. s. w. vom 1. Juni 1875 eine Entschädigung von 20,000 Fr. 2. Die Beklagte hat der Klage auch im heutigen Vortrage zunächst die vor den kantonalen Instanzen vorgeschützte Einrede des eigenen Verschuldens der Verletzten entgegengehalten, mit der Begründung, daß wenn Klägerin, welcher als langjähriger Bewohnerin der Ortschaft Rorschach der Bestand des fraglichen Fahrgeleises bekannt gewesen sei, es nicht an der allergewöhnlichsten Vorsicht hätte fehlen lassen, sie den vom Bahnhofareale her anfahrenden Zug hätte sehen oder die ihr geltenden Signale hätte hören müssen, so daß der Unfall vermieden worden wäre. Allein diese Einwendung, auf welche übrigens der Vertreter der Beklagten selbst im heutigen Vortrage kein wesentliches Gewicht mehr gelegt hat, erscheint als unbegründet. Denn die Klägerin bewegte sich auf der öffentlichen, bestimmungsgemäß dem allgemeinen Verkehr dienenden Straße, welche durch keine auf der Straße selbst angebrachte Vorrichtung oder aufgestellte Wache abgesperrt war. Demnach durfte aber die Klägerin offenbar voraussetzen, daß die Straße auch wirklich für den öffentlichen Verkehr frei sei und lag es ihr keineswegs ob, besondere Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, ob auf dem Fahrgeleise außerhalb des Straßengebietes manövriert werde. Ein Verschulden der Klägerin kann also darin, daß sie den Rangirzug nicht rechtzeitig bemerkte, nicht erblickt werden; vielmehr könnte von einem solchen nur dann gesprochen werden, wenn etwa die Klägerin den heranfahrenden Zug wirklich bemerkt oder die Warnungsrufe und Signale rechtzeitig verstanden und es dennoch leichtsinniger Weise versucht hätte, den Straßenübergang noch vor dem Vorüberfahren des Zuges zu überschreiten. Dies ist aber nicht nur nicht festgestellt, sondern von der Beklagten gar nicht behauptet worden. 3. Ist somit die von der Beklagten / vorgeschützte Einwendung des eigenen Verschuldens der Verletzten unbegründet, so muß es sich im Weitern fragen, ob nicht vielmehr, wie Klägerin behauptet, und auch vom

Vorderrichter angenommen worden ist, eine grobe Fahrlässigkeit der Transportanstalt vorliege und daher der Verletzten gemäß Art. 7 des Haftpflichtgesetzes, auch abgesehen von dem Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden könne. Die Klägerin hat in dieser Beziehung ausgeführt, daß eine grobe Fahrlässigkeit sowohl der Verwaltung der beklagten Gesellschaft als auch den bei dem Manöver, welches den Unfall herbeiführte, beschäftigten Angestellten zur Last falle; eine grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahnverwaltung liege nämlich in der Unterlassung der Erstellung einer Barriere bei dem fraglichen Straßenübergange und der mangelhaften Einrichtung des Sicherheitsdienstes; eine grobe Fahrlässigkeit der Angestellten dagegen darin, daß der Weichenwärter Schegg seinen Posten am Straßenübergang verlassen habe, ohne sich abzumelden und daß der Leiter des Rangirzuges diesen über die Straße habe abstoßen lassen, ohne sich vorher zu überzeugen, ob der Straßenübergang bewacht sei. Dagegen bestreitet die Beklagte, daß ihre Verwaltung oder ihre Angestellten überhaupt ein Verschulden treffe, vielmehr sei der Unfall neben der eigenen Unachtsamkeit der Verletzten lediglich durch ein unglückliches Zusammentreffen zufälliger Umstände herbeigeführt worden; jedenfalls könnte nicht von grober sondern bloß von leichter Fahrlässigkeit die Rede sein. Bei rechtlicher Prüfung dieser Parteianbringen auf Grund des festgestellten Thatbestandes nun ergibt sich: Eine Fahrlässigkeit der Beklagten liegt allerdings unverkennbar vor. Von einem Verschulden der bei dem Manövrieren des Rangirzuges beschäftigten Angestellten, für welche die Beklagte gemäß Art. 3 des Haftpflichtgesetzes einzustehen hätte, zwar kann kaum gesprochen werden, denn dem Weichenwärter Schegg blieb, da er sich in aller Eile zu der Weiche, deren Bewachung ihm anvertraut war, begeben mußte, kaum Zeit, sich abzumelden, und der Führer des Rangirzuges seinerseits konnte wohl, da bei den frühern Manövern der Wärter Schegg am Straßenübergang gestanden hatte, der Meinung sein, derselbe habe den dortigen Posten nicht verlassen und der Uebergang sei also bewacht, ohne daß ihm deßhalb ein Mangel an pflichtgemäßer Achtsamkeit zum Vorwurfe gemacht werden könnte. Dagegen liegt eine Fahrlässigkeit der Verwaltung der Beklagten zweifellos vor. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Beklagte verpflichtet war,

alle im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Vorkehrungen bei dem fraglichen Straßenübergange zu treffen, und daß ihr demnach in erster Linie obgelegen hätte, denselben durch eine Barriere abzuschließen (s. Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreden, Art. 7, und Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Art. 17), oder dann jedenfalls Vorschriften bezüglich des Bewachungsdienstes zu geben, welche eine Gewähr dafür darboten, daß die Bewachung regelmäßig bei allen Manövern stattfinde und stattfinden könne. Dies ist aber offenbar nicht geschehen und es erscheint als völlig unrichtig, wenn die Beklagte meint, der in Frage stehende Unfall sei lediglich durch ein Zusammentreffen unglücklicher Zufälligkeiten, als welche die Verhinderung beziehungsweise Verspätung des ordentliches mit der Bewachung des Straßenüberganges beauftragten Weichenwärters 83 a und die durch das Einfahren eines ordentlichen Zuges nothwendig gewordene momentane Abwesenheit seines Stellvertreters, des Weichenwärters Schegg, erscheinen, herbeigeführt worden. Denn die erwähnten Umstände sind derart, daß sie sehr wohl als im ordentlichen Laufe der Dinge eintretend vorausgesehen werden konnten, und es hätte eben die Erwägung der Möglichkeit derselben zu einer veränderten Organisation des Bewachungsdienstes führen sollen, wonach die Bewachung des Straßenüberganges an Angestellte übertragen worden wäre, die nicht, wie die fraglichen Weichenwärter, gerade

im entscheidenden Momente durch andere unaufschiebbare dienstliche Aufgaben sehr leicht abberufen werden konnten. Hieran muß um so mehr festgehalten werden, als der Beklagten, wenn sie den Boden der öffentlichen, dem allgemeinen Verkehre dienenden Straße für den seiner Natur nach mit besonderen Gefahren verbundenen Eisenbahnbetrieb benutzen wollte, jedenfalls die Pflicht oblag, mit besonderer Vorsicht alle zur Sicherung des die Straße benutzenden Publikums erforderlichen und üblichen Veranstaltungen zu treffen. Liegt also eine Fahrlässigkeit der Beklagten zweifellos vor, so kann dagegen diese immerhin nicht als eine grobe bezeichnet werden. Denn: Es liegt zwar kein Grund vor, den Begriff der groben Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 des Haftpflichtgesetzes, wie dies der Vertreter der Beklagten im heutigen Vortrage angedeutet hat, auf die Fälle frevelhaften Leichtsinns, in welchen die Möglichkeit des rechtsverletzenden Erfolges einer Handlung oder Unterlassung vorhergesehen und dieselbe dennoch leichtsinnigerweise vorgenommen worden ist, zu beschränken, vielmehr ist als grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 cit, jede Handlungsweise zu qualifiziren, bei welcher dasjenige Maß von Aufmerksamkeit nicht beobachtet worden ist, welches in der Regel Jedermann, auch der minder Sorgsame, in den gegebenen Verhältnissen aufzuwenden pflegt (vergl. Unger, Oesterreichisches Privatrecht II, S. 240 u. ff. ; Wächter, Pandekten I, S. 445). Allein in casu kann nun der Beklagten eine grobe Fahrlässigkeit in diesem Sinne nicht zur Last gelegt werden, wenn erwogen wird, daß die Erstellung einer Barriere an fraglichem Straßenübergange vor dem Unfalle von keiner Polizei— oder Aufsichtsbehörde verlangt worden war, daß das in Frage stehende Fahrgeleise nicht von ordentlichen Zügen, sondern nur von Rangirzügen und zwar anscheinend nicht sehr häufig befahren wird und daß endlich die Beklagte doch nicht alle und jede Vorsichtsmaßregeln zum Schutze des Publikums unterlassen, sondern Vorsichtsmaßregeln, wenn auch allerdings nicht in ausreichendem Maße, wirklich getroffen hatte. 4. Demnach ist die der Klägerin zuzubilligende Entschädigung lediglich auf Grund des Art. 5 des Haftpflichtgesetzes zu bemessen, d. h. es ist der Klägerin bloß Ersatz für die Heilungskosten und die in Folge des Unfalles eingetretene Verminderung der Erwerbsfähigkeit zu gewähren und es muß mithin, da die zweite Instanz ihre Schadensfestsetzung ausdrücklich auf Art. 7 leg. cit. begründet und mithin auch Momente in Berücksichtigung gezogen hat, welche, wie die Schmälerung des Lebensglückes der Klägerin, nach Art. 5 cit. nicht in Betracht fallen dürfen, zu selbständiger Ermittlung des Schadensbetrages geschritten werden. Werden nun aber die sämtlichen, für Bemessung der Entschädigung demgemäß in Betracht fallenden, thatsächlichen Verhältnisse nach freiem, richterlichem Ermessen gewürdigt, so erscheint die zweitinstanzlich gutgeheißene Entschädigung von 12,000 Fr., auch unter Zugrundelegung des Art. 5 cit., nicht

als zu hoch gegriffen. Denn Dem Kapital von 12,000 Fr. entspricht nach den Grundsätzen der Rentenanstalten bei dem Alter der Klägerin eine jährliche Rente von zirka 800 Fr. Nun ist unbestritten, daß Klägerin bisher die sämtlichen Haushaltungsgeschäfte für ihre Familie allein besorgte, die Kleider für die Familienglieder anfertigte u. dgl., und ist im Fernern zweifellos, daß sie in Zukunft in Folge des gänzlichen Verlustes des linken Armes hiezu nicht mehr im Stande ist, im Gegentheil jedenfalls einer ständigen Aushilfe für die Haushaltung und auch fortwährender persönlicher Bedienung bedarf. Als Ersatz für die hiedurch entstehenden ökonomischen Nachtheile erscheint nun eine jährliche Rente von 800 Fr., beziehungsweise eine derselben entsprechende Kapitalentschädigung von 12,000 Fr. nicht als zu hoch gegriffen, insbesondere wenn man bedenkt, daß in dieser Entschädigung auch diejenige für die Heilungskosten, für deren Höhe es zwar in den Akten

an jedem thatsächlichen Anhaltspunkte mangelt, die aber jedenfalls, bei der langen Dauer der Krankheit der Verletzten, nicht unbedeutend sein können, sowie diejenige für zeitweise gänzliche Arbeitsunfähigkeit und die Anschaffung und Unterhaltung eines künstlichen Gliedes inbegriffen sind. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Das Urtheil des Kantonsgerichtes von St. Gallen vom 15. November 1881 ist in allen Theilen bestätigt.

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