

BGE 8 I 91

Bundesgericht (BGE), 1882-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_8_I_91

FR: ATF 8 I 91

IT: DTF 8 I 91

Volltext

18. Urtheil vom 20. Juni 1882 in Sachen Straub gegen Centralbahn. A. Durch Urtheil vom 2. Dezember 1881 hat das Civilge- richt des Kantons Baselstadt erkannt:

„Beklagte ist zur Zahlung von achttausend Franken an die Klägerin zu Handen der Wittve und der minderjährigen Kinder des Gottfried Straub verfällt und trägt ordinäre und extra- ordinäre Kosten.“ B. Dieses Urtheil wurde von der Beklagten im Einverständ- nisse mit der Klagepartei, mit Umgehung der zweiten Instanz (des Appellationsgerichtes des Kantons Baselstadt) direkt an das Bundesgericht gezogen. Vermittelst schriftlicher Eingabe vom 10. Dezember 1881 meldet die beklagte Partei den Antrag an: es sei das Dispositiv des erwähnten Urtheils dahin abzuändern: „Die Klagepartei wird mit ihrem Klageschlusse abgewiesen unter Kostenfolge.“ C. Bei der heutigen Verhandlung hält die Beklagte den in ihrer schriftlichen Eingabe vom 10. Dezember 1881 gestellten Antrag unter eingehender Begründung aufrecht. Die Klagepartei dagegen beantragt: es sei unter Abweisung der Weiterziehung der Beklagten das Urtheil des Civilgerichtes des Kantons Basel- stadt vom 2. Dezember 1881 zu bestätigen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge, indem sie zur Begründung neben ausführ- licher Erörterung der übrigen, bereits vor der ersten Instanz geltend gemachten Gesichtspunkte besonders bemerkt: Die Be- klagte habe seit dem in Frage stehenden Unfalle an dem Trittb- rette des Krahnens, bei dessen Bedienung der Unfall sich er- eignet habe, neue Sicherheitsvorkehrungen anbringen lassen; daraus gehe hervor, daß zur Zeit des Unfalles nicht alle erforderlichen und möglichen Vorsichtsmaßregeln seitens der Beklagten getrof- fen gewesen seien, so daß ein Verschulden der letztern vorliege. Das Bundesgericht zieht in Erwägung 1. In thatsächlicher Beziehung ist durch den Vorderrichter im Wesentlichen folgendes festgestellt: Die schweizerische Central- bahngesellschaft besitzt beim Rangirbahnhofe in Basel einen, eine Dependenz der von ihr im Jahre 1870 von der Regierung des Kantons Baselstadt erworbenen Lagerhäuser bildenden, Petro- leumlagerkeller, welcher mit dem Bahnhofe durch ein Schienen- geleise verbunden ist. Am 17. Februar 1881 war der, bei der Beklagten mit einem Jahresgehälte von 1200 Fr. angestellte Gottfried Straub von Herzogenbuchsee, geboren 1854, welcher nach Inhalt seines Anstellungsvertrages die Stelle eines Wei- chenwärters Nr. 9 inne hatte, indessen auch an eine andere für ihn passende Stelle versetzt werden konnte, in Verbindung mit andern Angestellten damit beschäftigt, Petroleumfässer von der Rampe vor dem Petroleumlagerkeller in letztern zu verbringen, wobei ihm die Aufgabe zufiel, die von andern Angestellten heran- gerollten und abgewogenen Fässer von der Wage auf den Schlit- ten eines Krahnens zu befördern und mittelst des letztern in den Keller hinunterzulassen. Bei letzterer Verrichtung wurde nun Gottfried Straub derartig körperlich verletzt, daß er an den er- littenen Wunden in der Nacht vom 17./18. Februar im Spi- tale in Basel starb. Der nähere Hergang des Unfalles ist von Niemanden beobachtet worden; indeß wurde derselbe, nach der Feststellung des Vorderrichters, wahrscheinlich dadurch herbeige- führt, daß der Verunglückte mit dem Fuße auf dem Bremstritt des

Krahmens ausglitschte, nach vorwärts fiel und nun von den, in rasche Bewegung gerathenen, Triebeln am Kopfe getroffen wurde. Die Vormundschaftsbehörde von Herzogenbuchsee forderte mit Klage vom 12. September 1881 Namens der Wittve und der zwei minderjährigen, im Dezember 1879 und Mai 1881 geborenen Kinder des Gottfried Straub von der Beklagten, ge \rightarrow stützt auf Art. 2 und 5 des Bundesgesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 1. Juli 1875, eine Entschädigung von 8000 Fr. 2. Von der Beklagten wird der Klage zunächst die Einwen \rightarrow dung entgegengesetzt, daß der Unfall sich nicht beim Betriebe einer Eisenbahn ereignet habe und daher überhaupt nicht unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes falle; eventuell wird ausgeführt, daß, da die Krahneneinrichtung sich zur Zeit des Unfalles in vollkommen gutem Zustande befunden habe, und die in Frage stehende Arbeit keineswegs eine gefährliche gewesen sei, der Unfall nur durch eigene Unvorsichtigkeit des Getödteten habe herbeigeführt werden können, so daß, wenn auch die gestellte Ersatzforderung grundsätzlich gutgeheißen werden sollte, jedenfalls eine angemessene Reduktion des Schadensbetrages mit Rücksicht auf das wenigstens konkurrirende Verschulden des Getödteten Platz greifen müßte.

3. Muß sich demnach in erster Linie fragen, ob der in Frage stehende Unfall sich beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung ereignet habe, so kann die verneinende Beantwortung dieser Frage nicht zweifelhaft sein. Denn: Wenn Art. 2 des eidgen \rightarrow össischen Haftpflichtgesetzes, welcher im Wesentlichen dem Art. 1 des deutschen Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 nach \rightarrow gebildet ist (vergleiche Botschaft des Bundesrathes vom 26. Mai 1874, Bundesblatt 1874 I S. 191; Bericht der Kommission des Ständerathes, ibidem II S. 935 u. ff., des Nationalrathes, ibidem III S. 277 u. ff.), den Eisenbahnunternehmungen für Unfälle, welche sich beim Betriebe ereignen, eine erhöhte, über das gemeine Recht hinausgehende Haftpflicht auferlegt, so bezieht sich diese jedenfalls nur auf solche Unfälle, welche mit dem Betriebe der Eisenbahn d. h. mit der Ausführung von Trans \rightarrow porten auf Eisengeleisen, deren Vorbereitung und Abwicklung in kausalem Zusammenhange stehen, keineswegs dagegen auch auf Unfälle, welche sich im Betriebe von Nebengewerben ereig \rightarrow nen, die von einer Eisenbahngesellschaft neben dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe ausgeübt werden und die mit letztem in kei \rightarrow nem nothwendigen Zusammenhange stehen. Dies ist, während im übrigen die Auslegung der Worte „beim Betriebe“ aller \rightarrow dings mannigfach bestritten ist, in Doktrin und Praxis allge \rightarrow mein anerkannt (vergleiche Dernburg, Preußisches Privatrecht II, 2. Auflage S. 850, 851; Eger, Haftpflichtgesetz, 2. Auflage S. 55 u. f.; Endemann, Haftpflichtgesetz, 2. Auflage S. 15), und folgt übrigens mit Nothwendigkeit sowohl aus dem Wort \rightarrow laute als auch aus dem Zwecke des Gesetzes, welches einen erhöhten Schutz gegen die besondern mit dem Eisenbahnbetriebe infolge der für denselben verwendeten Naturkräfte und der da \rightarrow durch bedingten Eigenthümlichkeit der Betriebsart verbundenen Gefahren gewähren will (vergleiche Entscheidung des Bundes \rightarrow gerichtes in Sachen Chaubert, Amtliche Sammlung IV S. 283 u. ff.). Nun besteht im vorliegenden Falle irgendwelcher Kausal \rightarrow zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb im oben ange \rightarrow gebenen Sinne und dem Unfälle offenbar nicht; vielmehr er \rightarrow eignete sich letzterer gar nicht im Betriebe des Transportgewerbes der beklagten Gesellschaft, sondern im Betriebe des von ihr neben dem letztern übernommenen Lagerhausgeschäftes, welches mit dem Eisenbahnbetriebe in gar keiner nothwendigen Verbin \rightarrow dung steht und es kann daher von einer Anwendung des Art. 2 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes überall keine Rede sein. Wenn nämlich die Klagepartei und mit ihr der Vorderrichter besonderes Gewicht darauf gelegt haben, daß die beklagte Ge \rightarrow sellschaft den

Dienst in ihrem Petroleumentrepot durch Angehörige des Eisenbahnbetriebes besorgen lasse und daß dessen Verwaltung dem Betriebschef unterstehe, so daß der daherige Dienst mit dem eigentlichen Eisenbahndienste völlig verschmolzen sei, so ist darauf einfach zu erwidern, daß der Betrieb des Lagerhausgeschäftes dadurch, daß er zufällig durch Personen besorgt wird, welche auch im Eisenbahnbetriebsdienst thätig sind, offenbar nicht selbst zum Eisenbahnbetriebe werden kann. 4. Handelt es sich sonach im vorliegenden Falle nicht um einen beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung eingetretenen Unfall, so muß die Klage, soweit sie auf das eidgenössische Haftpflichtgesetz begründet wird, als unbegründet abgewiesen werden. Ob dagegen die Beklagte, weil sie, wie die Klagepartei ebenfalls behauptet hat, ein Verschulden an dem Unfälle treffe, nach dem geltenden kantonalen Rechte verantwortlich sei, ist das Bundesgericht zu prüfen nicht befugt und es ist daher auf eine Untersuchung dieser Frage nicht einzutreten. 5. Da seitens der Beklagten eine detaillirte Kostenrechnung gemäß Art. 25 der eidgenössischen Civilprozeßordnung nicht eingereicht worden ist, so ist vom Zuspruche von Parteikosten abzusehen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Das Urtheil des Civilgerichtes des Kantons Baselstadt vom 2. Dezember 1881 wird dahin abgeändert, daß die Klage, insofern sie sich auf das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 1. Juli 1875 stützt, als unbegründet abgewiesen wird.

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