

B. CIVILRECHTSPFLEGE**ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE****I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.
bei Tödtungen und Verletzungen.****Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

84. Entscheid vom 8. November 1884 in Sachen.
Bramani gegen Gotthardbahn.

A. Durch Urtheil vom 31. Mai 1884 hat das Bezirksgericht Luzern erkannt:

1. Die Beklagte sei nicht gehalten, dem Kläger als Ersatz für die am 26. April 1883 erlittene Verletzung 12000 Fr. sammt Verzugszins seit 2. November 1883 oder eine lebenslängliche Rente von jährlich 900 Fr., vorauszahlbar vierteljährlich mit 225 Fr., erstmals 26. September 1883, zu bezahlen, sondern es sei Kläger mit seiner Klage des gänzlichen abgewiesen.

2. Frage Kläger sämtliche dieses Prozesses wegen ergangenen Kosten und vergüte von daher an Beklagte 278 Fr. 20 Cts. An ihre Anwälte haben zu bezahlen: Kläger an Herrn Fürsprecher Dr. Weibel 261 Fr. 70 Cts., Beklagte an Herrn Fürsprecher Dr. Winkler 278 Fr. 20 Cts.

B. Dieses Urtheil wurde vom Kläger, in Uebereinstimmung mit der Beklagten, unter Umgehung der zweiten Instanz, des

Obergerichtes des Kantons Luzern, direkt an das Bundesgericht gezogen. In seiner Refurserklärung erklärt der Kläger, daß er beim Bundesgerichte seine ursprünglichen (aus Dispositiv 1 des angefochtenen Urtheils erhellenden) Rechtsbegehren erneuern werde.

C. Auf Vertretung bei der heutigen Verhandlung haben beide Parteien verzichtet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Angelo Bramani, geboren 1848, war im Frühjahr 1883 bei dem Unternehmer Misenta, welcher für die Gotthardbahngesellschaft die Korrektur des Antenbachbettes zwischen Brunnen und Seewen übernommen hatte, als Arbeiter angestellt. Zum Zwecke der Ausführung der genannten Korrektionsarbeiten wurden jeweilen Morgens zwischen 4 Uhr 30 Minuten und 6 Uhr (zwischen dem Passiren eines Schnellzuges und eines gewöhnlichen Personenzuges) Steine aus einem etwa 5 Minuten oberhalb Brunnen gelegenen Steinbruche auf der Eisenbahn vermittelst zweier gewöhnlicher Eisenbahnwaggon zur Arbeitsstätte transportirt. Der Transport geschah bis Brunnen mit Benutzung des Gefälles der Bahn; von Brunnen gegen Seewen hin dagegen mußten die Wagen durch die Arbeiter (von denen circa 8 auf jeden Wagen kamen) geschoben werden. Am 26. April 1883 wollte der Kläger bei einem solchen Transporte den vordern der beiden Eisenbahnwagen, den er hatte beladen helfen und der sich bereits in Bewegung befand, besteigen und zwar unzweifelhaft nicht hinten, vermittelst des dort angebrachten Trittbrettes, sondern vorn bei den Puffern. Bei diesem Versuche fiel Kläger rücklings zu Boden und gerieth dabei mit den Füßen in das Geleise, so daß ihm dieselben durch das Vorderrad des Wagens abgedrückt wurden und in der Folge beide Beine amputirt werden mußten. Die sämtlichen Spitalkosten sowie die Kosten für Anschaffung künstlicher Beine sind vom Bauunternehmer Misenta bestritten worden; überdem hat der Kläger von letzterem eine Unterstützung von 1050 Fr. und von der Beklagten eine solche von 600 Fr. erhalten. Dagegen bestreitet die Beklagte gegenüber der vom Kläger gestützt auf Art. 1 und 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ange-

strengten Entschädigungsflage grundsätzlich die Haftpflicht, indem sie ausführt, der Unfall habe sich nicht bei dem Betriebe sondern beim Bau einer Eisenbahn ereignet, ein Verschulden der Beklagten oder einer derjenigen Personen, für welche dieselbe verantwortlich sei, liege nicht vor, sondern es sei vielmehr der Unfall ausschließlich durch die eigene grobe Unvorsichtigkeit des Klägers herbeigeführt worden.

2. Unter „Betrieb“ einer Eisenbahnunternehmung im Sinne des Art. 2 des Haftpflichtgesetzes ist, wie das Bundesgericht bereits wiederholt ausgeführt und eingehend begründet hat (s. insbesondere Entscheidung in Sachen Felber gegen Schweizerische Centralbahn vom 19. Oktober 1883 Erw. 6, Amtliche Sammlung IX, S. 526 u. ff.), der Betrieb der „Eisenbahn“ im technischen Sinne des Wortes, das heißt der Schienenanlage, zu verstehen und es gehören somit zum Betriebe die Beförderung von Personen oder Sachen auf Schienengeleisen sowie deren Vorbereitung und Abschluß. Gleichgültig ist der Zweck der Beförderung, ob dieselbe im ordentlichen Transportdienste der Bahngesellschaft oder zu andern Zwecken geschieht, und es fallen somit unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes auch solche Beförderungen auf der Bahn, welche zum Zwecke der Ausführung von (an sich allerdings nicht zum Betriebe gehörigen) Bahnunterhaltungs- oder Bahnbauarbeiten geschehen. Ebenso ist gleichgültig, welche Kraft (ob Dampfkraft, menschliche oder thierische Muskelkraft, oder die eigene Schwere der Transportmittel oder Transportgegenstände u. s. w.) als Mittel der Beförderung benutzt wird, sofern es sich nur überhaupt um den Betrieb einer als Eisenbahn im Sinne des Gesetzes zu qualifizirenden Unternehmung handelt. Demnach ist, wie im Gegensatz zu der vorinstanzlichen Entscheidung festgehalten werden muß, allerdings anzuerkennen, daß der Unfall sich bei dem Betriebe der Eisenbahn der Beklagten ereignet hat, denn derselbe steht unverkennbar in kausalem Zusammenhange mit Vorgängen des Eisenbahnbetriebes in oben gegebenem Sinne.

3. Allein die Klage muß nichtsdestoweniger, wegen nachgewiesenen eigenen Verschuldens des Klägers, abgewiesen werden.

Denn nach dem für das Bundesgericht verbindlichen Thatbestande der Vorinstanz steht fest, daß der Wagen, als Kläger auf denselben aufsteigen wollte, sich bereits in Bewegung befand und ebenso daß der Kläger nicht von hinten, mit Benutzung des Trittbrettes, sondern vorn, bei den Puffern, aufspringen wollte. Ein solcher Versuch, auf einen rollenden und beladenen Wagen, ohne Benutzung eines Trittbrettes, aufzuspringen, ist nun aber offenbar ein höchst gefährliches Unternehmen, welches demjenigen, der es ausführt, zum Verschulden angerechnet werden muß, sofern nicht besondere, auch ein so gefährliches Wagniß rechtfertigende, Momente vorliegen. Derartige Momente, welche geeignet wären, die Handlungsweise des Klägers zu entschuldigen und gegentheils ein Verschulden der Beklagten oder solcher Personen, für welche dieselbe nach dem Gesetze einzustehen hat, zu begründen, sind nun in concreto nicht gegeben. Der Kläger hat allerdings in dieser Richtung behauptet, daß die Beklagte resp. deren Bauunternehmer und dessen Personal es fortwährend geduldet haben, daß die Arbeiter auf schon in Bewegung befindliche Wagen von beliebiger Seite her aufspringen und daß der fragliche Steintransport mit allzu großer Eile habe geschehen müssen. Allein weder die eine noch die andere dieser Behauptungen ist, nach der thatsächlichen Feststellung des Vorderrichters, erwiesen. In ersterer Beziehung erklärt der Vorderrichter ausdrücklich, daß, angesichts der sich widersprechenden Zeugenaussagen, er weder die betreffende Behauptung des Klägers, noch auch die derselben entgegengesetzte Behauptung der Beklagten daß es im Gegentheile den Arbeitern von jeher bei Buße verboten gewesen sei, auf rollende Wagen aufzuspringen und daß der Bauunternehmer Misentastetig davor gewarnt und dieses unzulässige Aufspringen nicht geduldet habe, als erwiesen betrachte. Allerdings nimmt der Vorderrichter in Begründung dieser Feststellung auf die Beweisgrundsätze des Art. 156 der Luzernerischen Zivilprozessordnung Bezug, was angesichts der Regel des § 11 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes, wonach der Richter über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen wie über die Höhe des Schadensersatzes nach freier Würdigung des gesammten Inhaltes der

Verhandlungen zu entscheiden hat, als rechtsirrthümlich erscheint. Allein die betreffende Entscheidung des Vorderrichters beruht doch, wie der Inhalt der Entscheidungsgründe zeigt, thatsächlich keineswegs ausschließlich auf rechtsirrthümlicher Anwendung formaler Beweisregeln des kantonalen Prozeßrechtes, sondern gleichzeitig auch auf dessen freier richterlicher Ueberzeugung; es wäre derselben zudem auch bei selbständiger Würdigung der Beweise durch das Bundesgericht durchaus beizutreten. Ebenso stellt der Vorderrichter thatsächlich fest, daß die in Frage stehende Arbeit bei gehöriger Benützung der Zeit wohl zu bewerkstelligen gewesen sei und daß nichts dafür vorliege, daß der Kläger zu seiner Handlungsweise durch die gebotene Eile genöthigt worden sei. Angesichts dieser Thatumstände muß, wie bemerkt, die Klage wegen eigenen Verschuldens des Klägers abgewiesen werden.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers ist abgewiesen und es wird somit das angefochtene Urtheil des Bezirksgerichtes Luzern vom 31. Mai 1884 in allen Theilen bestätigt.

85. Entscheid vom 10. Oktober 1884 in Sachen Roth gegen Nordostbahn.

A. Durch Urtheil vom 24. Juni 1884 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt:

1. Die Beklagte ist verpflichtet, an den Kläger 13,040 Fr. Schadenersatz nebst Zins à 5 % seit Ende 1881 zu bezahlen; mit seiner Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen.

2. Die zweitinstanzliche Staatsgebühr wird auf 100 Fr. festgesetzt; die übrigen Kosten betragen: 2 Fr. 70 Cts. Schreibgebühr, 60 Cts. Citationsgebühr, 60 Cts. Stempel, 10 Cts. Porto.

3. Die Kosten beider Instanzen sind der Beklagten aufgelegt

und dieselbe hat dem Kläger für beide Instanzen zusammen eine Prozeßentschädigung von 130 Fr. zu bezahlen.

4. u. s. w.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Dieselbe stellt in ihrer schriftlichen Rekursklärung wie bei der heutigen Verhandlung folgende Rechtsbegehren:

I. Abweisung der gegnerischen Klage, gestützt auf die früher hervorgehobenen Einreden:

1. weil die in Rede stehenden Schädigungen entstanden sind durch widerrechtliches Betreten der Eisenbahn, weshalb die Folgen der Schädigungen überhaupt nicht unter das Haftpflichtgesetz vom 1. Heumonats 1875 fallen;

2. weil eventuell die Schädigungen durch höhere Gewalt und

3. weil eventuell die Schädigungen durch Selbstverschulden des Klägers entstanden sind.

II. Weiter eventuell Abnahme der angetragenen und nicht abgenommenen Beweise durch die bezeichneten Beweismittel.

III. Eventuell Herabsetzung der zugesprochenen Entschädigung von 13,040 Fr. und

IV. Veränderte Vertheilung der Prozeßkosten und Streichung der dem Kläger zugesprochenen Entschädigung.

Der Vertreter des Klägers dagegen trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des zweitinstanzlichen Urtheils unter Kosten- und Entschädigungsfolge an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatsächlicher Beziehung steht fest: Theodor Roth, praktischer Arzt in Amrisweil, Kantons Thurgau, fuhr am 14. März 1881 Abends nach 8 Uhr von Sulgen, wo er an einer Versammlung einer ärztlichen Gesellschaft theilgenommen hatte, in seinem von ihm selbst geleiteten Einspannerfuhrwerk, in Begleit des Fabrikanten Heß von Amrisweil, nach Hause. Die Straße, welche er zu passiren hatte, überschreitet bei Kilometer 68,4 in einem Winkel von circa 45° à niveau die Bahnlinie Winterthur-Romanshorn. Als Kläger nicht mehr weit von dem, festgestelltemaßen nicht erleuchteten, Bahnübergange entfernt war, näherte sich von der Station Sulgen her plötzlich der Güterzug