

III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen.

Responsabilité des entreprises de chemins de fer en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

24. Urtheil vom 16. Januar 1891 in Sachen
Hefß gegen Badische Bahnen.

A. Durch Urtheil vom 13. November 1890 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt erkannt: Es wird das erstinstanzliche Urtheil bestätigt. Die Kosten fallen in Folge Ertheilung des Armenrechtes dahin. Das erstinstanzliche Urtheil des Civilgerichtes von Baselstadt ging dahin: Beklagte ist zu Zahlung von 103 Fr. 35 Cts. verurtheilt. Mit seiner Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen. Die Kosten fallen in Folge Ertheilung des Armenrechtes dahin. Das Honorar des Experten wird festgestellt auf 15 Fr.

B. Gegen das appellationsgerichtliche Urtheil ergriff der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Beide Parteien haben auf Vertretung bei der mündlichen Verhandlung verzichtet. Der Vertreter des Klägers behauptet in schriftlicher Eingabe, daß ein bleibender Schaden des Klägers durch ein ärztliches Gutachten nachgewiesen und daß der Unfall durch die Beklagte respektive einen ihrer Angestellten verschuldet sei, so daß, da der Unfall sich „beim Betriebe“ ereignet habe, Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zur Anwendung komme. Der Vertreter der Beklagten dagegen bemerkt, die Entscheidung des Basler Richters beruhe lediglich auf Feststellung der Thatsache, daß die ärztlichen Gutachten einen bleibenden Nachtheil nicht konstatirt haben, daß also ein Rekursgrund rechtlicher Natur nicht vorliege und schon deshalb der Rekurs abzuweisen sein dürfte.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der in der Betriebswerkstätte der badischen Bahn in Basel mit einem Taglohn von 2 Mk. 80 Pfg. (3 Fr. 50 Cts.) angestellte Kläger arbeitete am 9. August 1889 an einem auf dem Reparaturgeleise stehenden Wagen. In kurzer Entfernung (circa 35 Cm.) davon stand ein anderer Wagen. Im Momente, wo Hefß zwischen diesen beiden Wagen hindurchschritt, wurde ein dritter Wagen auf das Geleise gestoßen und dadurch ein Zusammenstoß der beiden stillstehenden Wagen herbeigeführt. Hefß gerieth zwischen die Puffer, wurde gequetscht und erlitt einige Rippenbrüche. Er verlangte für den ihm hieraus entstandenen Schaden von der Beklagten eine Entschädigung von 3103 Fr. 35 Cts., nämlich 3000 Fr. für dauernde Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit und 103 Fr. 35 Cts. für zeitweise gänzliche Arbeitsunfähigkeit und Heilungskosten. Die beiden kantonalen Instanzen haben, unter Verwerfung der von der Beklagten in erster Linie erhobenen Einrede des Selbstverschuldens, die Klage bis zum Belaufe von 103 Fr. 35 Cts. gutgeheißen, weil durch die verschiedenen ärztlichen Gutachten festgestellt sei, daß dem Kläger aus dem Unfalle keine bleibende Beeinträchtigung seiner Arbeitsfähigkeit erwachsen sei. In der zweiten kantonalen Instanz hat er sich auch auf Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes berufen, da der Unfall durch ein grobes Verschulden des Bahnangestellten Schmieg herbeigeführt worden sei, welcher das betreffende Manöver leitete. Die Beklagte bestritt, daß der Unfall sich „beim Betriebe“ ihrer Eisenbahn ereignet habe; es handle sich vielmehr um eine Hilfsarbeit zum Betriebe und es sei daher nicht das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, sondern das erweiterte Haftpflichtgesetz anwendbar.

2. Es ist dem Kläger zuzugeben, daß der Unfall sich „beim Betriebe“ der Eisenbahn der Beklagten ereignet hat und somit das Eisenbahnhaftpflichtgesetz anwendbar ist. Denn der Unfall wurde durch das Rangiren von Wagen herbeigeführt; solche Manöver aber gehören, da es sich dabei um eine Beförderung auf dem Schienengeleise handelt, nach konstanter Praxis zum Eisenbahnbetrieb. Es ist dies übrigens für die Entscheidung des vorliegenden Falles nicht von wesentlicher Bedeutung. Denn Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes findet jedenfalls keine Anwendung. Vor der

ersten kantonalen Instanz hatte der Kläger selbst bloß Ersatz eines Vermögensschadens, nicht aber Zuspruch auch einer angemessenen Geldsumme im Sinne des Art. 7 cit. verlangt und eine grobe Fahrlässigkeit der Transportanstalt oder ihrer Leute gar nicht behauptet. Eine solche liegt denn übrigens auch wirklich nicht vor. Zwar mag zugegeben werden, daß den Werkführer Schmieg ein Verschulden trifft, indem er das Anschieben eines Wagens anordnete, ohne das bei den stillstehenden Wagen beschäftigte Personal hievon vorher besonders zu verständigen. Allein zu grober Fahrlässigkeit kann ihm diese Unterlassung immerhin nicht angerechnet werden, denn, nach Lage der Sache, insbesondere nach der vom Kläger eingenommenen Stellung, konnte der Werkführer zu der Ansicht gelangen, der letztere habe die Ausführung des Manövers selbst bemerkt.

3. Kann es sich somit nur um Ersatz eines Vermögensschadens handeln, so ist die vorinstanzliche Entscheidung einfach zu bestätigen. Die Einrede des Selbstverschuldens, sofern dieselbe überhaupt noch (gegenüber dem klägerischen Auftrage auf Erhöhung der Entschädigung) festgehalten wird, ist zwar unbegründet. Denn es ist nicht dargethan, daß das Durchgehen zwischen den Puffern nahe beieinander befindlicher stillstehender Wagen allgemein speziell auch für die Vornahme von Reparaturarbeiten, reglementarisch untersagt war und es kann darin auch nicht unter allen Umständen eine, jedem ordentlichen Eisenbahnarbeiter von selbst, ohne reglementarisches Verbot als unstatthaft erscheinende unvorsichtige Handlung erblickt werden. Unter den gegebenen Verhältnissen, wo es sich um Wagen, die zur Reparatur auf dem Reparaturgeleise standen, handelt, war vielmehr der Kläger gewiß berechtigt, anzunehmen, daß dieselben nicht, ohne vorherige deutliche Warnung des mit der Reparatur beschäftigten Arbeitspersonals, in Bewegung werden gesetzt werden. Daß eine solche deutliche Warnung erfolgt sei oder der Kläger bei pflichtgemäßer Aufmerksamkeit das Heranschieben eines Wagens selbst hätte bemerken müssen, ist nicht dargethan. Wegen Selbstverschuldens kann also, wie gesagt, dem Kläger die von ihm begehrte Entschädigung für dauernde Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit nicht verweigert werden. Dagegen muß dies deshalb geschehen,

weil nach den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanzen eine dauernde Verminderung der Arbeitsfähigkeit des Klägers überhaupt nicht eingetreten ist. Die Vorinstanzen sprechen aus, durch die verschiedenen ärztlichen Gutachten sei festgestellt, daß dem Kläger aus dem Unfalle vom 9. August 1889 keine bleibende Beeinträchtigung der Arbeitsfähigkeit erwachsen sei. Diese Feststellung ist rein tatsächlicher Natur und daher für das Bundesgericht gemäß Art. 30 D.-G. verbindlich; sie beruht nicht etwa auf einer unrichtigen rechtlichen Auffassung des Begriffes der Erwerbsfähigkeit sondern auf der tatsächlichen Annahme, es sei durch den Unfall für den Kläger ein solcher bleibender körperlicher Nachtheil, welcher seine Fähigkeit zu Arbeiten aller Art beeinflusse, nicht eingetreten. Ob diese Annahme auf richtiger Würdigung der eingeholten medizinischen Gutachten, speziell des gerichtlichen Gutachtens des Professors Socin, beruht, hat das Bundesgericht nicht zu untersuchen. Bemerkt werden mag nur, daß auch das Gutachten des Professors Socin nicht, wie der Kläger behauptet, eine Verminderung der Arbeitsfähigkeit des Klägers in Folge des Unfalles positiv feststellt, sondern nur ausführt, daß in Folge der durch den Unfall herbeigeführten geringen Verminderung der Ausdehnungsfähigkeit des linken Lungenflügels bei der ohnehin nicht kräftigen Konstitution des Klägers eine Verminderung der Arbeitsfähigkeit eingetreten sein könne, deren Grad sich aber objektiv gar nicht näher feststellen lasse.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Appellationsgerichtes des Kantons Baselstadt sein Bewenden.