

46. Urteil vom 10. Oktober 1901

in Sachen Riniker gegen Nordostbahngesellschaft.

Betriebsunfall. — *Behauptetes Selbstverschulden des Getöteten (Art. 2 E.-H.-G., Durchgehen eines Eisenbahnarbeiters zwischen Puffern stillstehender Wagen); Beweislast. Behauptete grobe Fahrlässigkeit der Bahngesellschaft, Art. 7 E.-H.-G. Mass der Entschädigung (Verlust des Sohnes); Art. 5, Abs. 2, E.-H.-G.*

A. Durch Urteil vom 16. Juli 1901 hat das Obergericht des Kantons Argau erkannt:

Die den Klägern im Dispositiv 1 zugesprochene Entschädigung wird auf den Betrag von 4100 Fr. nebst Zins à 5 % seit 27. März 1900 festgesetzt.

B. Gegen dieses Urteil haben beide Parteien rechtzeitig und in gesetzlicher Form die Berufung ans Bundesgericht ergriffen, die Kläger mit dem Antrage, „es sei die volle Klagesumme zuzusprechen, eventuell eine angemessene höhere Summe als die obergerichtlich zugesprochene“; die Beklagte mit dem Antrage, „es sei die den Klägern zugesprochene Entschädigung auf 1500 Fr. zu reduzieren“.

C. In der heutigen Verhandlung vor Bundesgericht haben die Parteivertreter ihre Anträge wiederholt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Dem heutigen Rechtsstreite liegt folgender Thatbestand zu Grunde:

Adolf Riniker, Sohn der Kläger, war während des Sommers 1899 mit einem Taglohn von 3 Fr. als Gramper bei der Beklagten angestellt gewesen. Im Winter 1899/1900 arbeitete er zu Hause bei seinen Eltern. Seit dem 20. März 1900 war er wieder in gleicher Stellung, wie früher und mit demselben Lohn bei der Nordostbahn beschäftigt. Am 27. März wurde er zur Aushilfe in den Güterschuppen beordert; daselbst arbeitete er an diesem Tage als Hilfsarbeiter gemeinsam mit einem Güterarbeiter und unter der Aufsicht eines Güterschaffners. Nachdem Riniker während des Nachmittags Güter ausgeladen hatte, wurde er gegen 6 Uhr abends in den Güterschuppen beordert. Während einer Arbeitspause, kurz vor oder nach 6 Uhr, begab er sich ohne Auf-

trag und ohne sich abzumelden, auf den Bahnkörper, offenbar in der Absicht, das jenseits des Güterschuppens gelegene Stationsgebäude zu erreichen. Darüber, was Riniker daselbst zu thun gedachte, hat keiner der einvernommenen Angestellten eine bestimmte Aussage machen können. Das von Riniker zu überschreitende sechste Geleise war bis auf eine kleine Lücke mit stillstehenden Wagen besetzt, und zwar befand sich die Lücke bei dem sogen. Übergängelein, d. h. an einer Stelle, wo der grobe Bahnshotter durch feinern Kies ersetzt bzw. bedeckt ist, so daß man mit Handkarren bequem hinüberfahren kann. Auf der einen Seite des Übergängeleins standen 3 Wagen, auf der andern 15. Je der der Lücke am nächsten stehende Wagen einer jeden Reihe war festgebremst. Die Breite der Lücke ist in dem Momente, wo Riniker sie passieren wollte, von niemanden beobachtet worden. Der Stationsgehülfe hat ausgesagt, daß dieselbe zwischen $5\frac{1}{2}$ und $5\frac{3}{4}$ Uhr circa 40—45 Cm. betragen habe. Während Riniker die Lücke zu passieren suchte, stießen die 15 auf der einen Seite derselben befindlichen Wagen an die drei auf der andern Seite befindlichen an, so daß Riniker zwischen den Puffern der beiden am Ende einer jeden Reihe befindlichen Wagen eingeklemmt und erdrückt wurde, und zwar aufrechtstehend und seitwärts gewendet. Der Zusammenstoß war dadurch verursacht worden, daß 15 weitere Wagen gegen die 15 stillstehenden angefahren wurden. Riniker ist am folgenden Tage seinen Verletzungen erlegen. Seine Eltern stellten beim Bezirksgericht Aarau eine Entschädigungsforderung von 15,000 Fr., welche sie damit begründeten, daß sie durch den Tod ihres Sohnes, welcher jeweilen einen großen Teil seines Verdienstes ihnen zugewendet habe, ihre hauptsächlichste Unterstützung verlor. Es ist standesamtlich bescheinigt, daß zur Zeit des Unfalls der Vater Riniker 57 und die Mutter 50 Jahre alt waren, sowie daß sie außer dem damals 19jährigen verunglückten Sohne noch drei ältere und zwei jüngere Kinder, letztere im Alter von 17 und 13 Jahren, hatten. Die eingeklagte Entschädigung von 15,000 Fr. wurde damit begründet, daß der ökonomische Verlust, welchen die Kläger durch den Tod ihres Sohnes erlitten, mindestens einem Kapital von 10,000 Fr. entspreche. Außerdem habe aber die Beklagte Gesellschaft wegen grober Fahrlässigkeit eine angemessene Geldsumme für den Schmerz der Eltern über den Ver-

lust ihres Sohnes und die daherige schwere Verletzung ihrer Verhältnisse zu leisten. Wenn deshalb insgesamt eine Forderung von 15,000 Fr. gestellt werde, so sei dies nicht übertrieben. Die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten sollte nach Ansicht der Kläger darin liegen, daß weder das Übergänglein überwacht, noch sämtliche 15 Wagen, gegen welche angefahren wurde, gebremst waren, noch schließlich der das Manöver leitende Angestellte sich vor Ausföhrung desselben davon überzeugte, ob niemand im Begriffe stehe, die Lücke zu passieren. Die Beklagte beantragte trotz „prinzipieller Anerkennung ihrer Haftpflicht“ Abweisung der Klage, weil nicht nur keine Fahrlässigkeit auf ihrer Seite vorliege, sondern im Gegenteil der Unfall ausschließlich durch ein Selbstverschulden Klinkers herbeigeföhrt worden sei. Die von den Klägern verlangten Vorsichtsmaßregeln seien undurchführbar; dagegen habe es der Verunglückte an der nötigen Vorsicht fehlen lassen, indem er versucht habe, eine Lücke von bloß 40—45 Cm. Breite zu passieren. Die Parteibehauptungen differierten darüber, ob sich der Unfall kurz vor oder kurz nach 6 Uhr ereignet habe. Indes gab die Beklagte in der Duplik zu, daß die Arbeitszeit Klinkers bis 7 Uhr dauerte. Darüber, welches unmittelbar vor dem Unfall die Breite der Lücke gewesen sei, konnte keine Einigung zwischen den Parteien erzielt werden, und auch die Zeugenäußerungen gingen über diesen Punkt auseinander. Nur ein einziger Zeuge, der Stationsgehülfe Bächtold, vermochte hierüber eine bestimmte Angabe zu machen, dieselbe bezog sich jedoch auf einen frühern Zeitpunkt: etwa um halb sechs Uhr habe die Distanz zwischen den beiden Wagenreihen 40—45 Cm. betragen. Der Zeuge gab indes zu, daß diese Distanz in der darauffolgenden halben Stunde infolge eines Manövers kleiner oder größer konnte geworden sein. Auch darüber, was für Instruktionen dem Verunglückten bezüglich des Passierens von Lücken erteilt worden seien, gingen die Parteibehauptungen auseinander. Eine diesbezügliche Reglementsbestimmung existierte nicht; die als Zeugen einvernommenen Angestellten berichteten nur von einem allgemeinen Verbot, „zu schmale“ Lücken zu passieren. Der Güterschaffner, unter dessen Aufsicht Klinker am Unfallstage gestanden, erklärte, sich nicht daran zu erinnern, ob er denselben vor dem Überschreiten schmaler Lücken gewarnt.

Das Bezirksgericht nahm an, die Breite der Lücke habe im Moment, wo Klinker dieselbe passieren wollte, 40—45 Cm. betragen. Mit Rücksicht auf das sich hieraus ergebende „teilweise Selbstverschulden“ sprach das Gericht den Klägern die Summe von 5000 Fr. nebst 5 % Zins seit dem Unfalltage zu.

Das Obergericht, an welches beide Parteien appellierten, verwarf die Einrede des Selbstverschuldens, kam aber auf Grund seiner Schadensbemessung trotzdem nur auf eine Entschädigung von 4100 Fr.

2. Die Anwendbarkeit des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes auf den vorliegenden Fall ist von der Beklagten nie bestritten worden. Wenn es auch nicht ganz klar ist, was die in der Antwort enthaltene „prinzipielle Anerkennung der Haftpflicht“ mit gleichzeitigem Antrag auf gänzliche Abweisung der Klage wegen Selbstverschuldens bedeuten sollte, so fällt jedenfalls ins Gewicht, daß die Beklagte in der bundesgerichtlichen Instanz nicht mehr die gänzliche Abweisung der Klage, sondern nur die Reduktion der Entschädigung auf 1500 Fr. beantragt hat. Was im übrigen die Anwendbarkeit des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes und speziell von Art. 2 dieses Gesetzes auf den vorliegenden Fall betrifft, so hat die Beklagte nie bestritten, daß Klinker beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung getötet worden sei. Wenn die Parteibehauptungen darüber differiert haben, ob sich der Unfall vor oder nach 6 Uhr ereignet habe, so stand diese Frage in keinem Zusammenhang mit der Frage, ob es vor oder nach Feierabend gewesen sei; denn die Beklagte hat ausdrücklich zugegeben, daß die Arbeitszeit bis 7 Uhr dauerte. Ebenföwenig ist die Behauptung, Klinker habe auf dem Bahnkörper nichts zu thun gehabt, als Bestreitung des Vorliegens eines Betriebsunfalles aufzufassen, sondern es ist diese Behauptung zu dem Zwecke aufgestellt worden, ein Selbstverschulden des Klägers nachzuweisen.

3. Nachdem festgestellt worden ist, daß Art. 2 des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes zur Anwendung kommt, so ist des weitern zu untersuchen, ob der einzige von der Beklagten geltend gemachte Haftbefreiungsgrund, Selbstverschulden des Verunglückten, erwiesen sei.

Diesbezüglich ist in erster Linie behauptet worden, Klinker habe auf dem Bahnkörper gar nichts zu thun gehabt, er habe sich ohne

jegliche dienstliche Veranlassung in Gefahr begeben. Wichtig ist, daß Riniker von seinem damaligen direkten Vorgesetzten, dem Güterschaffner Gloor, keinen Auftrag zum Überschreiten der Geleise erhalten hatte. Aber trotzdem ist es möglich, daß Riniker in dienstlicher Eigenschaft auf oder jenseits der Linie zu thun hatte: sein Gang konnte sowohl mit der Ausladearbeit, die er im Laufe des Tages als Hülfsgüterarbeiter besorgt hatte, als auch mit seiner gewöhnlichen Beschäftigung als Gramper in Zusammenhang stehen; er konnte irgend etwas nachzuholen oder vorzubereiten haben. Übrigens würde aber auch dann nicht notwendigerweise ein Selbstverschulden vorliegen, wenn Riniker zu nicht dienstlichen Zwecken die Geleise sollte überschritten haben: abgesehen davon, daß er vielleicht ein natürliches Bedürfnis zu befriedigen hatte und dies augenblicklich in dem zum Güterschuppen gehörigen Aborte wegen Besehung desselben nicht möglich war, so konnte er sich auch einfach wegen momentanen Unwohlseins während der Arbeitspause an die Luft begeben haben; oder er konnte mit einem andern Angestellten, oder dem Bahnhofsvorstande etwas zu besprechen haben, was ebenfalls während der Arbeitspause nicht als Verstoß gegen die Arbeitsordnung konnte betrachtet werden, zumal er sich ja in einem Momente vom Güterschuppen entfernte, wo er dort gerade nichts zu thun hatte. Kurz, es sind für den Gang Rinikers eine ganze Anzahl Erklärungen möglich, welche kein Verschulden Rinikers voraussetzen. Da aber das Selbstverschulden des Verletzten stets von der haftpflichtigen Eisenbahngesellschaft zu beweisen ist, so muß dieser Punkt im Zweifel zu Gunsten des Verunglückten, der keine Aufklärungen mehr geben kann, entschieden werden.

Dieselbe Präsumtion gilt bezüglich der Frage, wie breit die Wagenlücke in dem Momente gewesen sei, wo Riniker dieselbe zu überschreiten versuchte. Dafür, daß im Moment, wo Riniker das Übergängelein passierte, der Raum zwischen den Wagen so gering gewesen sei, daß ein Passieren eine Fahrlässigkeit bedeutete, liegt gar kein Beweis vor. Diejenigen drei Zeugen, welche über die Distanz der Wagen ausgesagt haben, haben ihre bezüglichlichen Beobachtungen einige Zeit vor dem Unfall gemacht; Bächtold circa 20 Minuten vor 6 Uhr; Stahel circa eine halbe Stunde vor dem Unfall; Wächter um 4 $\frac{1}{2}$ oder 5 Uhr. Die Deposition Wächters kann darnach zum vornherein nicht in Betracht fallen.

Stahel gibt die Entfernung der Wagen im Augenblick seiner Beobachtung auf 80—100 Cm. an und fügt bei, daß Riniker dabei ganz gut zwischen den Wagen noch hätte durchkommen können. Bächtold allerdings erklärt, daß er sofort das Gefühl gehabt habe, man komme nicht mehr durch. Allein er fügt bei, daß diese Entfernung sich in der Zwischenzeit bis zum Unfall ändern konnte, sei es durch Manövrieren oder dadurch, daß jemand den Übergang mit Handwagen passiert und zu diesem Zwecke die Wagen auseinanderstieß. Allerdings ist die erstere Möglichkeit an Hand der Zeugenaussagen Schaffner und Rangierleiter Meier, wonach in dieser Zwischenzeit nicht mehr manövriert worden sei, als ausgeschlossen zu betrachten. Dagegen bleibt die andere Erklärung einer möglichen Verbreiterung bestehen, da die Akten dafür, daß eine solche nicht habe stattfinden können, gar keine Anhaltspunkte geben. Es weist auch die Stellung, in welcher Riniker zwischen den Puffern aufgefunden wurde (seitlich in dieselben eingeklemmt) keineswegs zwingend darauf hin, daß, wie das Bezirksgericht annahm, Riniker sich zwischen den Puffern seitlich habe durchzwängen wollen. Danach kann also nicht gesagt werden, die Annahme der Vorinstanz, ein genügender Beweis dafür, daß wirklich das Übergängelein im Moment, als Riniker dasselbe benutzte, so eng gewesen sei, daß für jeden die Passage ohne weiteres als gefährlich erscheinen mußte, entspreche nicht den Akten. Diese Feststellung ist daher für das Bundesgericht verbindlich. Und da nun weder eine Reglementsbestimmung existiert, welche das Passieren des Übergängeleins verbot, gegenteils durch die Zeugen festgestellt erscheint, daß dasselbe allgemein von den Bahnangestellten benutzt wurde, und ihnen nur im allgemeinen eingeschärft wurde, dort nicht durchzugehen, wenn der Zwischenraum „zu eng“ sei, so kann nicht davon gesprochen werden, daß der Beweis für ein Selbstverschulden des Riniker erbracht sei; — zumal nicht einmal das festgestellt ist, daß Riniker je einmal auf die Gefährlichkeit des Übergängeleins aufmerksam gemacht worden wäre. Auch ist anderseits ausdrücklich von der Beklagten zugegeben, daß Riniker von seinem Standpunkt aus das Manövrieren der 15 Wagen, deren Anprall den Unfall verursachte, gar nicht beobachten konnte; und daß er sonst davon hätte Wissen haben müssen, ist ebenfalls nicht behauptet. Daß das Durchgehen zwischen Puffern stillstehender

Wagen unter solchen Verumständen den Eisenbahnarbeitern nicht zum Verschulden angerechnet werden kann, ist vom Bundesgericht schon früher ausgesprochen worden; vgl. z. B. Amtl. Samml., Bd. XIV, S. 264.

4. Ebenjowenig wie ein Selbstverschulden Rinikers ist anderseits eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten erstellt. Das Unterlassen der Aufstellung einer besondern Reglementsbestimmung betreffend das Passieren von Wagenlücken ist nicht als solche zu bezeichnen, und noch weniger kann eine grobe Fahrlässigkeit darin erblickt werden, daß weder das Übergänglein überwacht, noch sämtliche 15 Wagen, gegen welche angefahren wurde, gebremst waren, noch schließlich darin, daß der das Manöver leitende Angestellte sich vor Ausführung desselben davon überzeugte, ob niemand im Begriffe stehe, die Lücke zu passieren. Derartige Maßregeln würden, wie die Beklagte glaubwürdig nachweist, den Dienst in einer Weise erschweren, daß der Güterverkehr nicht mehr zu bewältigen wäre, und doch würde dadurch die Möglichkeit eines Unfalls nie ganz ausgeschlossen werden können. Es hätte den Klägern obgelegen, nachzuweisen, daß solche weitgehende Vorsichtsmaßregeln überall im Eisenbahndienst üblich sind; sie haben aber darüber gar keinerlei Beweise angetragen. Endlich geht auch die weitere Behauptung der Kläger fehl, die grobe Fahrlässigkeit der Bahn sei darin zu erblicken, daß sie den Riniker über die Verhältnisse des Übergängleins nicht genügend aufgeklärt habe. Das kann schon deswegen nicht angenommen werden, weil ein direkter Kausalzusammenhang zwischen dieser, durch die Zeugenaußsagen allerdings bestätigten Unterlassung und dem Unfall fehlt. Denn die Klage geht ja davon aus — und die Vorinstanz ist dieser Annahme beigetreten, — daß Riniker das Übergänglein zu einer Zeit passiert habe, wo es auch nach den Instruktionen der Beklagten noch ohne Gefahr begangen werden konnte, so daß Riniker also auch durch das bezügliche Verbot, selbst wenn er es gekannt hätte, nicht vom Passieren abgehalten worden wäre.

5. Nachdem festgestellt ist, daß weder ein Haftbefreiungsgrund noch der in Art. 7 des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes aufgestellte Hafterschwerungsgrund vorliege, kann es sich nur noch um die Festsetzung des den Klägern durch den Tod ihres Sohnes entstandenen erweislichen Vermögensnachteils handeln. In dieser Be-

ziehung ist davon auszugehen, daß Adolf Riniker zur Zeit des Unfalls einen Taglohn von 3 Fr. bezog, daß er als Gramper während des ganzen Jahres, also circa 300 Tage per Jahr, arbeiten konnte und daß er als fleißiger und tüchtiger, jedoch nicht technisch gebildeter Arbeiter in den nächsten Jahren sehr wahrscheinlich einen Lohn von 4 Fr. erhalten hätte, wogegen nicht davon gesprochen werden kann, daß ihm ein noch höherer Lohn in sicherer Aussicht stand. Es ist deshalb von einem Tagesverdienst von 3—4 Fr. auszugehen. Nach § 207 des aarg. bürgerl. Gesetzbuches war Riniker verpflichtet, seine Eltern im Falle der Armut nach Kräften zu unterstützen, dies jedoch nur in Konkurrenz mit seinen ältern ebenfalls unterstützungspflichtigen Geschwistern. Daß die Eltern unterstützungsbedürftig seien, muß an Hand der Feststellung der Vorinstanz, welche sich dabei auf das Zeugnis des Gemeinderats Schinznach stützt, als richtig angenommen werden. Allerdings ist durch dasselbe nicht bewiesen, daß die Eltern gar nicht mehr verdienstfähig seien, sondern es kann sich danach nur um eine relative Hilfsbedürftigkeit handeln. Geht man hievon aus und berücksichtigt man noch die Möglichkeit einer Verheiratung des Riniker, so erscheint ein durchschnittlicher Ansatß von jährlich 150 Fr. für die Beiträge Adolf Rinikers an den Unterhalt der Kläger als sehr reichlich bemessen. Eine jährliche Rente von 75 Fr. ergibt nach Soldan Tabelle III für den 57jährigen Vater einen Kapitalwert von 813 Fr. 75 Cts. und für die 50jährige Mutter einen solchen von 982 Fr. 50 Cts. Von der sich ergebenden Summe von 1796 Fr. 25 Cts. oder rund 1800 Fr. ist wegen des verhältnismäßig geringen Betrages derselben kein Abzug für die Vorteile der Kapitalabfindung zu machen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Kläger wird als unbegründet abgewiesen, diejenige der Beklagten insoweit gutgeheißen, als die von der Beklagten an die Kläger zu zahlende Haftpflichtentschädigung auf 1800 Fr. nebst 5 % Zins seit 27. März 1900 festgesetzt wird. Im übrigen wird die Berufung der Beklagten abgewiesen.