

l'époque convenue et que seule l'interdiction d'exportation l'a empêché de le faire.

Du moment donc que c'est sans aucune faute de Jaquenoud que l'exécution du contrat est devenue impossible, la demande de dommages-intérêts formulée par Hubler doit être écartée, tant en vertu de l'art. 97 que de l'art. 119 CO. Il est superflu de rechercher si en outre l'attitude adoptée par le défendeur en automne 1914 implique renonciation de sa part à l'exécution du marché; d'ailleurs sur ce point également le jugement attaqué devrait être confirmé, les constatations de fait en vertu desquelles l'instance cantonale a conclu à une telle renonciation n'étant pas contraires aux pièces du dossier.

Par ces motifs,

le Tribunal fédéral
prononce:

Le recours est écarté et le jugement attaqué est confirmé.

V. HAFTPFLICHTRECHT

RESPONSABILITÉ CIVILE

60. Urteil der II. Zivilabteilung vom 29. Juni 1916

i. S. **Auschitzky**, Klägerin,
gegen **Thunerseebahn**, Beklagte.

Art. 1 EHG; Verschulden des Verunfallten: a) bei Nichtgebrauch des Geländers oder der sonstigen Hilfsmittel, die die Bahnverwaltungen den Reisenden zur Vermeidung von Unfällen beim Aussteigen aus den Eisenbahnwagen zur Verfügung stellen; b) bei Verlassen des Eisenbahnwagens ohne auf die Treppenstufen zu achten.

A. — Am 19. Juli 1912 traf die Klägerin in Gesellschaft ihres Ehemannes und zweier Kinder abends mit dem

8.10 Uhr Zug von Montreux her in Spiez ein, wo sie ausstieg, um mit dem um 8.36 Uhr abfahrenden Zug der Thunerseebahn nach Interlaken weiter zu reisen. Nachdem die Klägerin mit ihrer Familie einen sogenannten AB-Wagen (Wagen mit erster und zweiter Klasse) der Thunerseebahn bestiegen und sich in einem Coupé I. Klasse eingerichtet hatte, trat sie wieder auf die Plattform hinaus, um einem ihrer Kinder, das nach der dem Perron entgegengesetzten Seite abgestiegen war, nachzufolgen. Dabei hielt sie sich mit der linken Hand an einer Leiste der Türfassung fest, während sie in der andern Hand einen Gegenstand trug. In dieser Stellung machte sie mit dem rechten Fuss einen Schritt nach der Treppe, wobei sie den Treppentritt verfehlte, das Gleichgewicht verlor, mit einer Rechtsdrehung rücklings zu Fall kam und einen komplizierten Bruch des rechten Unterschenkels erlitt, der eine Operation in Interlaken und eine längere Nachbehandlung in Bordeaux erheischte. Im Augenblick des Unfalles waren der Wagen sowie der Perron des Bahnhofes bereits beleuchtet; auf der Plattform und der Treppe des Wagens, der stille stand, herrschte keinerlei Gedränge. In Bezug auf die Einrichtung der Treppe und der Plattform des Wagens stellt die Vorinstanz auf Grund des Augenscheins der ersten Instanz und der Expertise fest, dass der Zutritt zum Seitengang der ersten Klasse durch eine Türe erfolgt, deren Mitte ca. 55 cm. von der Wagenmitte entfernt ist. Nach der Seite der Puffer hin ist ein Geländer angebracht; die Treppe, die zur anstandslos zu öffnenden Türe führt, weist günstige Verhältnisse auf und kann weder als steil noch als gefahrvoll oder sonstwie verfehlt konstruiert bezeichnet werden. Wagen von grundsätzlich gleicher Konstruktion der Plattformen, Treppen und Stirnwandsitze sind seit längerer Zeit auch bei andern Eisenbahnverwaltungen in Betrieb, ohne dass je Klagen über mangelhafte Tür- oder Treppenanordnung stattgefunden haben.

B. — Mit Klage vom 11. Januar 1913 verlangte die Klägerin, die Beklagte sei, gestützt auf den in ihrem Betrieb erlittenen Unfall, zur Bezahlung einer angemessenen Entschädigung zu verurteilen, die sie, die Heilungskosten nicht inbegriffen, auf insgesamt ca. 50,000 Fr. bezifferte, Rektifikation vorbehalten. Die Klägerin macht hauptsächlich geltend, dass der Unfall durch die mangelhafte Konstruktion und Beleuchtung des Wagens verursacht worden sei. Die Beklagte hat auf Abweisung der Klage geschlossen, indem sie in erster Linie das Vorhandensein eines Betriebsunfalles verneinte und in zweiter Linie ausschliessliches Selbstverschulden der Klägerin geltend machte, das darin bestehe, dass die Klägerin die nötige Sorgfalt beim Absteigen ausser Acht gelassen, äusserst unzuweckmässige Kleider und Schuhe getragen und ohne triftigen Grund den bereits bestiegenen Wagen an einer Stelle des Bahnhofes verlassen habe, die nicht zum Aufenthalt der Reisenden bestimmt gewesen sei.

C. — Durch Entscheid vom 27. April 1916 hat der Appellationshof des Kantons Bern, im Gegensatz zur ersten Instanz, die die Klage gänzlich abgewiesen hatte, die Klage für den Betrag von 2000 Fr. nebst 5% Zins seit 22. Oktober 1912 gutgeheissen. Der Appellationshof ging davon aus, dass nach dem Entscheid des Bundesgerichts i. S. Pärli gegen Compagnie du Chemin de fer Viège-Zermatt vom 22. März 1911 ein Betriebsunfall vorliege, dass die Klägerin den Unfall selber verschuldet habe, dass aber dieses Verschulden nicht die einzige Ursache des Unfalles, sondern der Unfall daneben auch noch auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen besonderen Gefahren zurückzuführen sei.

D. — Gegen diesen Entscheid haben beide Parteien die Berufung an das Bundesgericht erklärt :

a) Die Klägerin mit den Anträgen, die Klage sei im vollen Umfang gutzuheissen und eine erst nachträglich zum Vorschein gekommene und dem An-

walt übermittelte Rechnung des Dr. Sigala vom 30. April 1913 zu den Akten zu erkennen ; unter Kostenfolge aller Instanzen zu Lasten der Beklagten ;

b) Die Beklagte mit dem Antrage, die Klage sei gänzlich abzuweisen ; eventuell sei der der Klägerin von der Vorinstanz zugesprochene Betrag angemessen herabzusetzen, unter Kostenfolge aller Instanzen zu Lasten der Klägerin.

Das Bundesgericht zieht
in Erwägung :

1. — Die von den Parteien und der Vorinstanz erörterte Frage, ob der Unfall, welcher der Klägerin zugestossen ist, einen Eisenbahnbetriebsunfall darstelle, braucht im vorliegenden Fall nicht entschieden zu werden, weil jedenfalls Selbstverschulden vorliegt und dieses Selbstverschulden als die alleinige Ursache des Unfalls erscheint. Nach der auf der Würdigung des Zeugenbeweises beruhenden, mit den Akten nicht im Widerspruch stehenden und daher für das Bundesgericht verbindlichen tatsächlichen Feststellung der Vorinstanz ist der Unfall nicht beim Besteigen des Eisenbahnwagens erfolgt, sondern erst als die Klägerin, ohne besondere Veranlassung, vor der Abfahrt des Zuges den Wagen noch einmal verlassen und sich auf das dem Perron gegenüberliegende Schienengeleise begeben wollte. Dass die Klägerin den Wagen ohne einen mit ihrem Reisezweck in Zusammenhang stehenden Grund verlassen hat, kann ihr zwar nicht zum Verschulden angerechnet werden, da es allgemein üblich ist, den Zug zum Belegen der Plätze oft schon lange vor der Abfahrt zu besteigen, ohne dass dem Reisenden deshalb zugemutet werden kann, den Wagen nicht wieder zu verlassen. Dagegen ist dieser Umstand deshalb von Bedeutung, weil daraus erhellt, dass die Klägerin beim Aussteigen keinen Grund zu irgendwelcher Eile hatte und daher gehalten war, den Wagen mit der jedem Reisenden zuzumutenden Vorsicht und Sorgfalt zu ver-

lassen. In dieser Beziehung steht nun auf Grund der tatsächlichen Feststellung der Vorinstanz fest, dass sich die Klägerin, als sie auf die Plattform des Wagens hinausstieg, mit der linken Hand an einer Leiste der Türfassung festhielt und in der rechten Hand einen Gegenstand trug. In dieser Stellung machte sie mit dem rechten Fuss einen Schritt nach der Treppe, wobei sie den Treppentritt verfehlte, das Gleichgewicht verlor, mit einer Rechtsdrehung zu Fall kam und rücklings die Treppe hinunterstürzte. Gestützt hierauf ist davon auszugehen, dass die Klägerin sich beim Aussteigen lediglich mit der linken Hand an einer Leiste der hierfür gar nicht eingerichteten und auch nicht geeigneten Türfassung festgehalten und mit der rechten Hand selbst die zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens am Wagen angebrachten Vorrichtungen nicht benutzt, sondern in dieser Hand einen Gegenstand (nach der Aussage des Zeugen Kopf einen Blumenstrauß) getragen hat. In dem von der Vorinstanz zitierten Fall Pärli, in welchem der Verunglückte beim Aussteigen sich ebenfalls nur an der Türfassung festgehalten hatte, hat nun das Bundesgericht bereits erkannt, dass in dem Nichtgebrauch des Geländers und der sonstigen Hilfsmittel, die die Bahnverwaltungen den Reisenden zur Vermeidung von Unfällen beim Aussteigen zur Verfügung stellen, ein Verschulden des Verunglückten zu erblicken sei. An dieser Auffassung ist im vorliegenden Fall umsomehr festzuhalten, als die Klägerin sich beim Absteigen darüber Rechenschaft geben musste, dass das Verlassen des Wagens nach der Seite der Geleise hin mit grössern Schwierigkeiten verbunden zu sein pflegt, als das Absteigen auf der Seite des hiezu hergerichteten Perrons, und daher verpflichtet war, beim Hinuntersteigen auf der Treppe besondere Vorsicht zu beobachten. Erschwerend fällt sodann in Betracht, dass die Klägerin nicht notgedrungen an der Benützung des Geländers mit der rechten Hand verhindert war, wie es etwa beim Verlassen des Wagens mit Gepäck der Fall sein

kann, sondern dass sie die rechte Hand aus freien Stücken, durch Tragen eines beim Aussteigen gänzlich überflüssigen Gegenstandes, nicht frei hatte. Hiezu kommt, dass die Klägerin, nach ihrer eigenen Darstellung (des übrigens gar nicht anders erklärbaren Unfalles) in der heutigen Verhandlung, beim Betreten der Treppe nicht auf die Treppenstufen gesehen hat, sondern mit dem Fuss ins Leere getreten ist. Darin ist ein weiteres für den Unfall kausales Verschulden der Klägerin zu erblicken, welches nicht damit entschuldigt werden kann, dass die Klägerin als Ausländerin mit der Einrichtung der Wagen auf den schweizerischen Eisenbahnen nicht vertraut gewesen sei, da es sich dabei um die Ausserachtlassung einer jedermann zuzumutenden elementaren Vorsichtsmassregel handelt. Das Bundesgericht hat denn auch schon in einem früheren Fall in Sachen Lier gegen S. B. B. vom 20. November 1913 die Klage wegen eines ähnlichen Verschuldens des Verunfallten abgewiesen, obschon in jenem Falle die nähern Verumständungen des Unfalles für den Verunglückten bedeutend günstigere waren als hier. Damals lag die Sache so, dass der Verunfallte den Zug, in welchem er sich befand und welcher fahrplanmässig nur eine Minute Aufenthalt hatte, notgedrungen, d. h. weil er nach einer andern Richtung weiterfahren wollte, verlassen musste. Dabei wurde er auf der Wagentreppe durch den Rock einer vor ihm aussteigenden Mitreisenden an der Abschätzung der Vertikaldistanz zwischen dem untersten Trittbrett und dem Perron gehindert und dadurch zu einem Fehltritt veranlasst, der den Bruch seines rechten Schien- und Wadenbeins zur Folge hatte. Obschon der Verunfallte in diesem Falle, im Gegensatz zur heutigen Klägerin, sein Augenmerk auf die Treppe gerichtet hatte und den Fehltritt nur deshalb tat, weil er momentan an der Abschätzung der Distanz zwischen dem untersten Trittbrett und dem Perron gehindert war, nahm das Bundesgericht an, dass er mit dem Absteigen solange hätte zuwarten sollen, bis die vor ihm abstei-

gende Frau das unterste Trittbrett verlassen gehabt hätte und ihm die Abschätzung der in Frage kommenden Distanz möglich gewesen wäre. Im Gegensatz zur Auffassung der Beklagten kann aber ein Verschulden der Klägerin nicht auch darin gefunden werden, dass sie unzumutbar gekleidet und beschuht gewesen sei, da diese Behauptungen von der Vorinstanz als nicht erwiesen bezeichnet worden sind.

2. — Fraglich kann unter diesen Umständen nur sein, ob das Verhalten der Klägerin als die einzige Ursache des Unfalles aufzufassen sei, oder ob daneben auch ein Verschulden der Beklagten vorliege bezw. der Unfall auch noch auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche besondere Betriebsgefahr zurückzuführen sei. Zum Verschulden hat die Klägerin der Beklagten hauptsächlich angerechnet, dass der Wagen und der Bahnhof im Zeitpunkt des Unfalles ungenügend beleuchtet und der Wagen unzumutbar konstruiert gewesen sei. Nach den tatsächlichen und für das Bundesgericht verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz, die zum Teil auf das von der ersten Instanz eingeholte Expertengutachten abgestellt hat, treffen jedoch diese Behauptungen der Klägerin nicht zu, sodass, da andere die Beklagte belastende Momente nicht nachgewiesen worden sind, von einem Verschulden der Bahn nicht gesprochen werden kann. Ebenso liegt aber auch keine Konkurrenz von Selbstverschulden der Klägerin und Betriebsgefahr vor, wie die Vorinstanz angenommen hat. Eine solche Ursachenkonkurrenz hat das Bundesgericht gewöhnlich nur dann als gegeben erachtet, wenn der Verunglückte das Opfer der besondern Eile und Wucht geworden war, mit der beim Eisenbahnbetrieb schwere Massen auf Schienengeleisen fortbewegt werden. Im vorliegenden Falle befand sich aber der Zug im Momente des Unfalles noch gar nicht in Bewegung, sodass diese Gefahr noch nicht gesetzt war. Es kann aber auch nicht gesagt werden, dass die Klägerin beim Absteigen vom Wagen von dem besonderen

Hastgefühle befallen gewesen sei, das sich erfahrungsgemäss den meisten Personen, die mit dem Eisenbahnbetrieb in Berührung kommen, leicht mitzuteilen pflegt. Denn die Klägerin verliess den Wagen nicht, um noch schnell vor der Weiterreise irgendwelche dringende Veranstaltungen zu treffen, sondern sie tat es ohne besondere Veranlassung, wahrscheinlich nur, um sich bis zur Abfahrt des Zuges noch ein wenig draussen aufzuhalten. Bei dieser Sachlage bestand aber für sie beim Verlassen des Wagens keine Veranlassung zu irgendwelcher Ueberstürzung. Da endlich auch in der blossen Anlage der normal gebauten Wagentreppe, auf der die Klägerin verunglückte, keinerlei dem Eisenbahnbetrieb vor allen andern Betrieben eigentümliche Betriebsgefahr gefunden werden kann, ist daher die Klage wegen ausschliesslichen Selbstverschuldens der Klägerin gänzlich abzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Klägerin wird abgewiesen, diejenige der Beklagten gutgeheissen und in Aufhebung des Urteils des Appellationshofes des Kantons Bern vom 27. April 1916 die Klage gänzlich abgewiesen.

61. Urteil der II. Zivilabteilung vom 5. Juli 1916

i. S. Rey, Kläger,

gegen Grossherzogl. bad. Staatseisenbahnen, Beklagte.

Elektrizitätshaftpflicht. Herabsetzung der Entschädigung bei leichtem Selbstverschulden des Verletzten.

A. — Anlässlich der Elektrifizierung der von der Beklagten betriebenen Wiesenthalbahn hatten die mit der Erstellung der Oberleitung betrauten Siemens-Schuckert-