

41. Urteil der II. Zivilabteilung vom 8. Oktober 1942

1. S. Eheleute Zimmermann gegen Schweizerische Bundesbahnen.

Eisenbahnhaftpflicht; Selbstverschulden, Art. 1 EHG; Verschulden der Bahn, Art. 8 EHG.

1. Bei nicht abgeklärtem Unfallhergang kann sich die Bahnunternehmung durch den Nachweis befreien, dass alle nach den Umständen vernünftigerweise in Betracht fallenden Hypothesen zur Erklärung des Unfalles ein Selbstverschulden des Verunfallten in sich schliessen (Erw. 3).
2. Selbstverschulden liegt regelmässig vor beim Betreten einer offenen Plattform oder eines ungesicherten Wagenüberganges während der Fahrt des Zuges (Erw. 5); das Betreten einer geschlossenen Plattform mit geöffneten Stirnwandtüren, die an einen ungesicherten Wagenübergang angrenzt, bedeutet dagegen im Regelfalle keine als Selbstverschulden anzurechnende Unvorsichtigkeit, obwohl § 17 des Transportreglementes den Aufenthalt auf Plattformen während der Fahrt allgemein verbietet (Erw. 6, 7).
3. In der Duldung des Aufenthaltes auf solchen geschlossenen Plattformen während der Fahrt ist ein Verschulden der Bahn, das die Zuspreehung einer Genugtuungssumme rechtfertigte, nicht zu erblicken (Erw. 9).
4. Bloss Vermutungen des kantonalen Richters über den Unfallhergang sind für das Bundesgericht gemäss Art. 81 Abs. 1 OG nicht verbindlich (Erw. 7).

Responsabilité des entreprises de chemin de fer. Faute de la victime. Faute de l'entreprise. Art. 1^{er} et 8 de la loi fédérale du 28 mars 1905.

1. Lorsque les circonstances de l'accident ne sont pas absolument élucidées, l'entreprise de chemin de fer peut se libérer en prouvant qu'il y a eu faute de la victime, quelles que soient les hypothèses qu'on puisse raisonnablement retenir pour expliquer l'accident.
2. En règle générale, commet une faute celui qui, pendant la marche du train, s'engage sur une plateforme ouverte ou dans un passage non protégé entre deux wagons (consid. 5). Au contraire, le fait de s'engager sur une plateforme fermée dont la porte est ouverte sur un passage non protégé conduisant au wagon voisin ne constitue pas, en règle générale, une imprudence assimilable à une faute de la victime au sens de la loi, encore que le paragraphe 17 du règlement de transport interdise le stationnement sur les plateformes des wagons (consid. 6 et 7).
3. L'entreprise de chemin de fer qui, pendant la marche du train, tolère la stationnement sur les plateformes fermées des wagons ne commet pas une faute justifiant l'allocation d'une indemnité pour tort moral (consid. 9).
4. De simples suppositions du juge cantonal sur les circonstances de l'accident ne sont pas des constatations qui lient le Tribunal fédéral en vertu de l'art. 81 al. 1 OJ (consid. 7).

Responsabilità dell'impresa di strade ferrate. Colpa della vittima. Colpa della ferrovia. Art. 1 e 8 della legge federale 28 marzo 1905.

1. Qualora le circostanze dell'infortunio non siano chiarite, l'impresa ferroviaria può liberarsi dalla sua responsabilità provando che vi è stata colpa della vittima, qualunque siano le ipotesi che si possano ragionevolmente ammettere per spiegare l'infortunio.
2. In generale, è in colpa colui che, durante la corsa del treno s'inoltra su una piattaforma aperta o in un passaggio non protetto tra le vetture del convoglio ferroviario (Consid. 5). Invece l'inoltrarsi in una piattaforma chiusa, la cui porta s'apre su un passaggio non protetto che conduce alla vettura vicina non è, di regola, un'imprudenza che possa essere parificata ad una colpa della vittima a' sensi della legge, benché il § 17 del regolamento di trasporto vieti in modo generale di trattarsi sulle piattaforme delle vetture ferroviarie (Consid. 6 e 7).
3. L'impresa di strade ferrate che tollera, durante la corsa del treno, il trattarsi dei viaggiatori sulle piattaforme chiuse delle vetture, non incorre in una colpa che giustifichi di assegnare un'indennità a titolo di riparazione morale (Consid. 9).
4. Semplici supposizioni del giudice cantonale sulle circostanze dell'infortunio non sono accertamenti di fatto che vincolino il Tribunale federale a' sensi dell'art. 81 cp. 1 OGF (Consid. 7).

A. — Am 3. April 1939, einige Zeit nach dem Passieren des Zuges Nr. 2890, der Zürich HB um 19.43 Uhr verlässt, wurde auf der Strecke Zürich HB-Altstetten bei Kilometer 2,9 zwischen den beiden Strängen des Geleises Zürich-Aarau der Leichnam des 23jährigen Architekturstudenten Christof Zimmermann in Rückenlage mit Kopf Richtung Zürich aufgefunden. Der Verunfallte hatte den Zug Nr. 2890 benutzt, um in Altstetten einen Besuch zu machen, und ist nach der Billetkontrolle, ohne von jemanden beobachtet zu werden, aus dem fahrenden Zuge gestürzt. Der Zug bestand ausser dem Gepäckwagen, der auf die Lokomotive folgte, aus fünf Personenwagen, nämlich (von vorn nach hinten aneinandergereiht) zwei Drittklasswagen mit geschlossenen Plattformen, geöffneten Stirnwandtüren und zurückgeklappten Faltenbälgen, einem Zweit- und einem Drittklasswagen mit offenen Plattformen und einem Drittklasswagen mit geschlossenen Plattformen, bei dem die Faltenbälge beseitigt waren. Kondukteur Honegger, von dessen Zange das Billet des Verunfallten gelocht ist, besorgte die Billetkontrolle in den beiden vordern, stark besetzten Drittklasswagen.

B. — Die Eltern des Verunfallten belangten in der

Folge die Schweizerischen Bundesbahnen auf Grund von Art. 1, 2 und 8 EHG auf Bezahlung von Fr. 50,000.— als Ersatz der Bestattungskosten und des Versorgerschadens sowie als Genugtuung. Das Bezirksgericht Zürich wies die Klage wegen Selbstverschuldens des Verunfallten ab; ebenso mit Urteil vom 3. Juli 1942 das Obergericht des Kantons Zürich, vor dem zufolge Ermässigung der Ansprüche aus Versorgerschaden und Genugtuung noch eine Forderung von Fr. 25,000.— streitig war.

C. — Gegen dieses Urteil erklärten die Kläger rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrage, die Klage im herabgesetzten Betrage zu schützen, eventuell die Sache zur Aktenvervollständigung, insbesondere zur Festsetzung des Versorgerschadens an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — (Aktenwidrigkeitsrügen).

2. — Nach den massgebenden tatsächlichen Feststellungen der kantonalen Instanzen ist der Unfall, den Christof Zimmermann erlitten hat, beim Eisenbahnbetriebe eingetreten. Gemäss Art. 1 Abs. 1 EHG haftet daher die Beklagte für den daraus entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder — dies allein macht die Beklagte geltend — durch Verschulden des Getöteten verursacht ist. Das Selbstverschulden des Getöteten hebt die Haftbarkeit der Bahnunternehmung ganz auf, wenn es die einzige Ursache des Unfalls war; es bewirkt eine teilweise und verhältnismässige Befreiung von der Haftpflicht, wenn ein Verschulden der Bahn oder eine von ihr zu vertretende besondere Betriebsgefahr damit konkurrierten (BGE 55 II 339, 66 II 201).

3. — Der genaue Hergang des Unfalles, dem Christof Zimmermann zum Opfer gefallen ist, liess sich nicht ermitteln. Es sind darüber nur Vermutungen möglich. Dies erschwert naturgemäss den Beweis des Selbstverschuldens,

schliesst ihn aber nicht aus. Die Bahnunternehmung kann ihre Haftung in einem solchen Falle durch den Nachweis abwenden, dass alle nach den Umständen vernünftigerweise in Betracht fallenden Hypothesen zur Erklärung des Unfalles ein Selbstverschulden des Verunfallten in sich schliessen (BGE 23 I 635, 22 S. 1093). Ein Selbstverschulden schon dann anzunehmen, wenn eine technische Anomalie des Bahnbetriebes weder nachgewiesen noch wahrscheinlich gemacht ist, wie die Beklagte das tun möchte, geht nicht an; es würde dies eine unzulässige Umkehr der Beweislast bedeuten.

4. — Die Vorinstanz hat aus der Tatsache, dass das Billet des Verunfallten von der Zange des Kondukteurs Honegger gelocht ist, in unanfechtbarer Weise den Schluss gezogen, dass der Verunfallte sich zur Zeit der Billetkontrolle in einem der beiden vordern, von diesem Kondukteur bedienten Drittklasswagen befunden habe. Auf Grund der Besichtigung des rekonstruierten Unfallzuges hat sie ferner festgestellt, dass ein Absturz zwischen diesen beiden Wagen sowie zwischen dem Gepäckwagen und dem ersten Drittklasswagen wegen der Sicherung dieser Übergänge durch die hier überall vorhandenen, gegeneinander geöffneten Stirnwandtüren praktisch ausgeschlossen war. Mit Recht hat sie daher die Annahme in den Vordergrund gerückt, dass sich der Absturz zwischen dem zweiten Drittklasswagen und dem nachfolgenden, mit offenen Plattformen versehenen Zweitklasswagen ereignet habe. Ob dies geradezu der einzig mögliche Absturzort sei, wie die Vorinstanz das annimmt, oder ob noch andere Hypothesen in Betracht fallen, ist nur zu prüfen, wenn sich ein Absturz an dieser Stelle ohne ein Selbstverschulden des Verunfallten nicht erklären lässt.

5. — Ist der Verunfallte vom Übergang zum Zweitklasswagen oder von der Plattform dieses Wagens aus abgestürzt, so muss ein Selbstverschulden angenommen werden, sofern für ihn wenigstens schon von der Plattform des Drittklasswagens aus erkennbar war, dass der nach-

folgende Wagen nicht auch mit einer geschlossenen Plattform und aufgeklappten Stirnwandtüren ausgestattet war; das bewusste Betreten eines ungesicherten Überganges oder einer offenen Plattform ist ein Wagnis, das ein vernünftiger Passagier ohne Not nicht unternimmt. Der Verunfallte kann aber nach den Feststellungen der Vorinstanz auch von der geschlossenen hintern Plattform des Drittklasswagens aus durch die Öffnung zwischen diesem und dem nachfolgenden Wagen gefallen sein. Es ist zu untersuchen, ob ein Selbstverschulden auch in diesem Falle vorlag.

6. — § 17 des Transportreglementes der schweizerischen Bahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 (TR) verbietet den « Aufenthalt in den Gängen, auf den Plattformen oder Treppen der Wagen, sowie das Öffnen der Türen während der Fahrt ». Ähnlich lautet die an die Bahnbenutzer gerichtete « Anzeige », die in den Wagen der Beklagten angeschlagen ist. Mit einer Verletzung dieser Vorschrift sucht die Beklagte bei der zuletzt erwähnten Hypothese über den Unfallhergang das Selbstverschulden des Verunfallten zu begründen. Das Betreten einer Plattform von der Art derjenigen, wie sie an den Wagen des Unfallzuges vorhanden waren, verstösst ihrer Ansicht nach zudem gegen die elementare, vom Bahnreisenden zu erfüllende Sorgfaltspflicht.

Die fragliche Vorschrift hat jedoch seit dem Erlass des Transportreglementes in der Praxis zahlreiche Durchbrechungen erfahren. Das Verbot des Aufenthaltes in den Gängen wird schon lange nicht mehr gehandhabt. Die Beklagte gibt sodann selber zu, dass in Zügen, bei denen die Wagenübergänge durch Faltenbälge gesichert sind, der Aufenthalt auf den Plattformen erlaubt ist. Solche Züge verkehren in der Schweiz seit 1897. Seither hat die Beklagte sogar Wagen mit ausgesprochenen Stehplattformen eingeführt. Darüber hinaus wird aber auch der Aufenthalt auf geschlossenen Plattformen bei Wagenübergängen ohne Faltenbälgsicherung allgemein geduldet, selbst wenn der

gegenüberliegende Wagen eine offene Plattform aufweist. Kondukteur Honegger bestätigte diese schon aus der Alltagserfahrung bekannte Tatsache als Zeuge. Ob eine Vorschrift bestehe, die den Aufenthalt auf geschlossenen Plattformen verbietet, wusste er nicht zu sagen. Unter diesen Umständen musste bei den Reisenden notwendigerweise die Auffassung entstehen, dass sich das Verbot des Aufenthaltes auf den Plattformen nur auf die offenen Plattformen beziehe. (Ähnlich gilt ja auch das Verbot des Öffnens der Wagentüren, wie der « Anzeige » in den Bahnwagen zu entnehmen ist, nicht allgemein, sondern nur für die äussern Wagentüren). Um das Aufkommen einer solchen Meinung zu verhindern, hätten die Bahnverwaltungen die nach ihrer Ansicht durch die technische Entwicklung gerechtfertigten Ausnahmen vom allgemeinen Verbote von § 17 TR auf dem Wege der Revision dieser Bestimmung genau bezeichnen und dem Verbote, soweit es nach ihrer Auffassung weiter gelten sollte, im Bahnbetriebe Nachachtung verschaffen müssen. Im Gegensatz zu den offenen ist bei den geschlossenen Plattformen, auch wenn die Sicherung durch Faltenbälge fehlt, die Unfallgefahr nicht so augenfällig, dass sich das Verbot ihres Betretens für einen vernünftigen Passagier von selbst verstünde. Dazu kommt, dass sich vom Wageninnern her nicht erkennen lässt, wie der Wagenübergang beschaffen ist.

Trotzdem § 17 TR den Aufenthalt auf den Plattformen dem Wortlaute nach allgemein verbietet, kann daher nicht gesagt werden, dass das Betreten einer geschlossenen Plattform, wie sie im vorliegenden Falle in Frage steht, eine als Selbstverschulden anzurechnende Unvorsichtigkeit bedeute.

7. — Die Vorinstanz will diesen Grundsatz nicht uneingeschränkt gelten lassen. Sie ist der Ansicht, dass dort, wo ein Wagen mit geschlossenen Plattformen, aber geöffneten Stirnwandtüren an einen Wagen mit offenen Plattformen stösst, die Gefährdung bei einem Aufenthalte auf der geschlossenen Plattform zum mindesten im Bereiche

der Stirnwandtüren augenscheinlich sei, und dass daher das Betreten dieser Stelle eine als Selbstverschulden zu wertende Unvorsichtigkeit darstelle. Ein Sturz von der geschlossenen Plattform war aber nach ihrem Dafürhalten nur unter der Voraussetzung möglich, dass der Verunfallte eben gerade bei der geöffneten Stirnwandtüre stand. So gelangt sie dazu, ein Selbstverschulden auch dann anzunehmen, wenn der Verunfallte von der geschlossenen hinteren Plattform des zweiten Drittklasswagens aus abgestürzt ist.

Bei der auf dem Plan des Unfallzuges und dem Augenschein beruhenden Annahme, dass ein Absturz von der geschlossenen Plattform nur dann möglich gewesen sei, wenn sich der Verunfallte bei der Öffnung der Stirnwandtüre befunden habe, handelt es sich um eine Feststellung tatsächlicher Natur, die für das Bundesgericht gemäss Art. 81 Abs. 1 OG verbindlich ist (vgl. den nicht veröffentlichten Entscheid vom 6. November 1936 i. S. Bonicalza c. S.B.B., Erw. 2). Es mag ferner zutreffen, dass es nicht ungefährlich ist, während der Fahrt an der besagten Stelle zu verweilen. Damit ist aber das Selbstverschulden des Christof Zimmermann für den Fall eines Absturzes von der in Frage stehenden Plattform noch nicht erwiesen. Es müsste noch dargetan sein, dass er sich willentlich und ohne dringlichen Grund an jene Stelle begeben und dort verweilt hat, obwohl die damit verbundenen Gefahren für ihn erkennbar waren. Die Vorinstanz hat das stillschweigend unterstellt. Bei dieser Annahme handelt es sich aber nur um eine Vermutung, die das Bundesgericht nicht bindet (WEISS, Berufung an das Bundesgericht, S. 256), der es vielmehr gegebenenfalls andere Vermutungen entgegenzusetzen darf.

In diesem Zusammenhang fällt einmal die Möglichkeit in Betracht, dass sich der Verunfallte an einer an sich ungefährlichen Stelle der geschlossenen Plattform befand und beim Bremsen vor dem Einfahrtssignal der Station Altstetten, das unstreitig sehr kräftig war, das Gleichge-

wicht verlор und, zunächst gegen die Innenwand geworfen, infolge von instinktiver Gegenwehr und Rückprall in die Nähe der offenen Stirnwandtüre geriet und von dort aus abstürzte, bevor er das Gleichgewicht wiederfinden konnte. Ein ähnlicher Vorgang kann sich bei der Wiederbeschleunigung oder beim Durchfahren einer Kurve ereignen haben. Ferner ist möglich, dass der Verunfallte zum nächsten Wagen hinübergehen wollte, um dort einen Platz zu suchen oder den Abort zu benutzen, und dabei wegen der Dämmerung erst unmittelbar vor dem Verlassen der Plattform bemerkte, dass nicht nur keine Faltenbälge vorhanden waren, sondern dass sogar die Sicherung durch gegeneinander geöffnete Stirnwandtüren fehlte. Zufolge eines durch die Bewegung des Zuges hervorgerufenen Stosses konnte er in diesem Falle abstürzen, bevor er sich zurückziehen konnte. Schliesslich gelangte der Verunfallte auch dann fast notwendig für einen Augenblick in die Nähe der Stirnwandtüre, wenn er das Wageninnere verliess, um sich nach jenen seitlichen Stellen der Plattform zu begeben, auf denen die Reisenden auch nach der Auffassung der Vorinstanz verweilen dürfen. Es ist gebräuchlich, sich auf diese Weise zum Aussteigen vorzubereiten.

Bei allen diesen Hypothesen, die durchaus im Bereiche der vernünftigerweise in Betracht zu ziehenden Möglichkeiten liegen, und denen ähnliche noch angereicht werden könnten, kann von einem Selbstverschulden des Verunfallten nicht gesprochen werden; es fehlt bei Berücksichtigung dieser verschiedenen Möglichkeiten die tatsächliche Grundlage, um daraus auf ein leichtsinniges Benehmen zu schliessen, das von vernünftigen Menschen im eigenen Interesse vermieden wird oder werden sollte (BGE 66 II 288). Einem verunfallten Bahnreisenden kann nicht etwa schon deswegen ein Selbstverschulden vorgeworfen werden, weil er nicht alle Unfallmöglichkeiten vorausbedacht hat, die bei der gerichtlichen Beurteilung der Frage des Selbstverschuldens in Fällen, wo der Unfallhergang unabgeklärt ist, als Hypothesen in Betracht fallen. Der Beweis,

dass der streitige Unfall durch ein Verschulden des Getöteten verursacht sei, ist also nicht erbracht, sodass die Beklagte gemäss Art. 1 EHG für die Unfallfolgen haftet.

8. — (Ausführungen darüber, dass die Bestattungskosten belegt sind, die tatsächliche Grundlage der Ansprüche aus Versorgerschaden dagegen nicht abgeklärt ist, sodass die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen werden muss).

9. — Die Zusprechung einer Genugtuungssumme setzt gemäss Art. 8 EHG ein Verschulden der Bahnunternehmung oder ihres Personals voraus. Das Aneinanderreihen von Wagen mit teils offenen, teils geschlossenen Plattformen, auf das die Kläger in diesem Zusammenhang hinweisen, sowie das Offenlassen der Stirnwandtüren bei geschlossenen Plattformen, die an einen ungesicherten Übergang angrenzen, bedeutet fraglos eine Erhöhung der Betriebsgefahr. Aus der Duldung des Betretens geschlossener Plattformen bei ungesicherten Übergängen spricht ferner eine gewisse Sorglosigkeit; der Bahnverwaltung ist die Kenntnis der Gefahren, die mit dem Aufenthalte auf solchen Plattformen unter Umständen verbunden sind, selbstverständlich zuzumuten. Von einem Verschulden, das die Zusprechung einer Genugtuungssumme zu rechtfertigen vermöchte, kann aber bei alledem nicht die Rede sein. Die Säumnis bei der Rettungsaktion war nach den unanfechtbaren Feststellungen der kantonalen Instanzen für den Tod des Verunfallten nicht kausal. Eine Genugtuungssumme ist daher den Klägern nicht zuzusprechen.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Berufung wird im Sinne der Erwägungen gutgeheissen, das Urteil des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 3. Juli 1942 aufgehoben und die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen.

I. PERSONENRECHT

DROIT DES PERSONNES

Vgl. Nr. 46, 48. — Voir nos 46, 48.

II. FAMILIENRECHT

DROIT DE LA FAMILLE

42. Auszug aus dem Urteil der II. Zivilabteilung vom 15. Dezember 1942 i. S. Hönig gegen Bürgergemeinde Schwändl.

Scheinehe. 1. Die Verwirkungsbestimmung des Art. 127 ZGB ist auf die Nichtigkeitsklage nicht anwendbar.

2. Das Nichtigkeitsverfahren nach Art. 2/120 ff. ZGB wird in keiner Beziehung beeinflusst durch die Befugnis des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements zu administrativer Nichtigkeitsklärung des Bürgerrechtserwerbs nach Art. 2 Abs. 2 des BRB vom 11. November 1941.

3. Die Gutgläubigkeit des einen Ehegatten steht der Nichtigkeitsklage eines klageberechtigten Dritten nicht entgegen.

1. La péremption de l'action suivant l'art. 127 CC n'est pas applicable à l'action en nullité du mariage.

2. L'action en nullité selon les art. 2 et 120 et sv. CC n'est point influencée par la faculté du Département fédéral de justice et police de déclarer nulle par la voie administrative, en vertu de l'art. 2 al. 2 ACF du 11 novembre 1941, l'acquisition de la nationalité suisse.

3. La bonne foi de l'un des conjoints n'exclut pas l'action en nullité d'un tiers intéressé (art. 121 al. 2 CC).

1. La perenzione dell'azione a' sensi dell'art. 127 CC non è applicabile all'azione di nullità del matrimonio.

2. Sull'azione di nullità secondo gli art. 2 e 120 e seg. CC non influisce la facoltà del Dipartimento federale di giustizia e di polizia di dichiarare nulla, per via amministrativa, in virtù dell'art. 2 cp. 2 DCF 11 novembre 1941, l'acquisto della cittadinanza svizzera.

3. La buona fede di uno dei coniugi non esclude l'azione di nullità di un terzo interessato.