

47. Urtheil vom 18. März 1892 in Sachen  
Leu gegen Schweizerische Centralbahngesellschaft.

A. Durch Urtheil vom 19. November/19. Dezember 1891 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt: Der Kläger Albert Leu ist mit seinem Klagebegehren abgewiesen.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt, indem er gleichzeitig um Gewährung des Armenrechts für seinen Klienten nachsucht: es sei die Schweizerische Centralbahngesellschaft für den Schaden haftbar zu erklären, welchen Albert Leu durch den ihm am 26. Januar 1889 auf dem Bahnhofe zu Burgdorf zugefügten Unfall erlitten habe und es sei das Maß dieses Schadens richterlich festzustellen.

Der Anwalt der Beklagten trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des angefochtenen Urtheils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Albert Leu, geb. 1861, war seit 1881 bei der Schweizerischen Centralbahngesellschaft als Kondukteur angestellt, zuletzt mit einem Dienstinkommen von ca. 1740 Fr. (nämlich 1200 Fr. an fixem Gehalt und 540 Fr. an Nebenbezügen). Zeitweise hatte er als „Zugführerablöser“ Zugführerdienste zu besorgen. So erhielt er am 26. Januar 1889 den Auftrag, den Güterzug Nr. 220 der Schweizerischen Centralbahngesellschaft von Olten über Burgdorf nach Bern zu führen. Er traf mit diesem Zuge fahrplanmäßig um 4 Uhr 23 Minuten Nachmittags in Burgdorf ein und sollte um 5 Uhr 41 Minuten von dort gegen Bern abfahren. Während des Aufenthaltes in Burgdorf wurde der Güterzug Nr. 220 durch den Personenzug Nr. 22 überholt, welcher fahrplanmäßig 5 Uhr 22 Minuten in Burgdorf eintraf, um 5 Uhr 28 Minuten wieder abzufahren. Der Güterzug befand sich auf einem Geleise beim Güterschuppen, welcher in der Richtung nach Bern hin gelegen ist. Leu, welcher vorerst einige Schreibereien im Lokale für das Zugpersonal besorgt hatte, wollte vor Abfahrt seines Zuges seinen Stundenpaß in Ordnung bringen lassen. Da der Stationsvorstand abwesend war, so wurden

dessen Geschäfte durch den Güterexpedienten Rutschmann und die Stationsgehülfen Dreyer und Bläsi besorgt. Letzterer befand sich an derjenigen Stelle, wo gewöhnlich der mit der Abfertigung des Zuges Nr. 220 beauftragte Beamte sich aufzuhalten pflegte, nämlich gegenüber dem Güterschuppen, von demselben durch mehrere Geleise getrennt, auf deren erstem der Güterzug sich befand, während auf dem zweiten, auf ungefähr gleicher Höhe wie die Maschine des Güterzuges, zwei Gepäckwagen stationirt waren und das dritte für die Ausfahrt des Personenzuges Nr. 22 frei war; Bläsi leitete die Manöver zweier Züge der Emmenthalbahn. Leu wollte sich zum Zwecke der Visirung seines Stundenpasses an Bläsi wenden. Er ging zu diesem Zwecke auf der Güterrampe seinem Güterzug entlang und überschritt unmittelbar vor der Lokomotive desselben sowie vor den beiden Gepäckwagen die beiden ersten Geleise; als er sodann in das Ausfahrtsgeleise des Zuges Nr. 22 hineintrat, erreichte ihn ein Warnungsruf des Bläsi: „Halt, zurück, Zug 22 kommt.“ Er wollte zurückweichen, stolperte aber und wurde von der Maschine des fahrplanmäßig um 5 Uhr 28 Minuten ausgefahrenen Zuges Nr. 22 am rechten Fuße erfaßt. Dabei wurden ihm die fünf Zehen desselben abgeschnitten. Es wurde in Folge dessen eine Amputation und längere Spitalpflege nöthig. Nach Heilung der Wunde am Fuße stellte sich eine Herzkrankheit, später eine Vergrößerung der Lymphdrüsen, sowie ein Rückenmarkleiden ein und zwar stehen, wie die Vorinstanz feststellt, diese Krankheitserscheinungen in kausalem Zusammenhange mit der Verletzung. Leu war in Folge dessen bis Ende 1889 gänzlich, sodann bis Ende 1890 theilweise arbeitsunfähig; seither ist er wieder gänzlich erwerbsunfähig und es ist diese Invalidität eine dauernde. Leu hat die beklagte Centralbahngesellschaft gestützt auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auf Entschädigung belangt, indem er als angemessene Entschädigung den Betrag von 15,000 Fr. bezeichnete. Die Beklagte hat zwar die Spital- und Arztkosten sowie die Kosten eines künstlichen Fußes freiwillig bezahlt, bestreitet aber grundsätzlich ihre Haftpflicht wegen eigenen Verschuldens des Klägers.

2. Die erste Instanz (Amtsgericht Bern) hat angenommen, es treffe sowohl den Kläger als die Beklagte ein Verschulden; der

Kläger sei allerdings berechtigt und dienstlich veranlaßt gewesen, die Geleise zu überschreiten, um seinen Stundenpaß durch den Stationsgehülfen Bläsi visiren zu lassen. Dagegen sei er nicht genöthigt gewesen, dies gerade in demjenigen Augenblicke zu thun, wo er es versucht habe. Da letzterer Moment in die Abfahrtszeit des Personenzuges Nr. 22 gefallen sei, so hätte er alle Ursache gehabt, sich umzusehen, um das dritte Geleise erst zu betreten, nachdem er sich von der Gefährlosigkeit des Ueberschreitens überzeugt habe. Daß er dies unterlassen, sei ihm zum Verschulden anzurechnen. Denn es dürfe auch Eisenbahnbediensteten zugemuthet werden, beim Betreten oder Ueberschreiten von Fahrgeleisen sich danach umzusehen, ob dieselben frei seien, zumal in einem ziemlich belebten Bahnhofs, in welchem häufig manövriert werde. Das Verschulden des Klägers sei aber immerhin kein schweres und es stehe ihm ein Verschulden der Bahngesellschaft zur Seite. Das unvorsichtige Benehmen des Klägers sei einerseits über großem Diensteifer, andererseits einem entschuldbaren Irrthum entsprungen. Leu habe nämlich offenbar geglaubt, Zug 22 sei bereits ausgefahren und sei zu diesem Irrthum wahrscheinlich durch unrichtigen Gang seiner Uhr, welche nach seiner Behauptung bereits 5 Uhr 31 Minuten gezeigt habe, vielleicht auch durch Differiren der Bahnhofuhr veranlaßt worden. Sein Irrthum wäre wahrscheinlich vermieden worden, wenn er im Besitze einer von der Bahnverwaltung beschafften Dienstuhr sich befunden hätte und wenn der Bahnhof Burgdorf mit einer Uhr ausgestattet gewesen wäre, auf deren Präzision das Fahrpersonal sich verlassen konnte. Zudem sei ihm, bei dem von ihm gewählten Wege, die Aussicht auf das dritte Geleise durch seinen Güterzug und durch die zwei auf dem zweiten Geleise stationirenden Wagen verdeckt gewesen; er habe das dritte Geleise erst überblicken können, nachdem er das zweite schon überschritten hatte. Ferner habe der Unfall sich in der Abenddämmerung ereignet und haben jenseits des dritten Geleises zu jener Zeit Manöver stattgefunden, welche offenbar sowohl die Abfahrtsignale für Zug 22 als auch das Geräusch des herannahenden Zuges übertönt haben. Es dürfe nun aber doch wohl verlangt werden, daß die Ausfahrtsignale aus einem Bahnhofs so deutlich gegeben werden, daß die auf dem Bahnhof beschäf-

tigten Bahnangestellten sie unter allen Umständen hören und verstehen können. Ferner sei zu bezweifeln, daß der Bahnhof Burgdorf völlig genügende Raumverhältnisse dargeboten habe. Zwar spreche der einvernommene Experte sich dahin aus, der Bahnhof Burgdorf sei zur Zeit des Unfalles nicht besser und nicht schlechter eingerichtet gewesen als andere Bahnhöfe. Allein dies sei nicht schlüssig. Wäre der Bahnhof Burgdorf für den dortigen Verkehr geräumig genug gewesen, so hätte man wohl kaum die zwei stationirenden Güterwagen auf dem zweiten Geleise d. h. mitten im Bahnhofs und zwischen ein- und ausfahrenden Zügen, wo sie den freien Ueberblick über die Geleise hinderten, stehen lassen. Hätten die Wagen anderswo untergebracht werden können, so liege ein Fehler darin, daß dies nicht geschehen sei. Wäre es geschehen, so wäre der Unfall vermieden worden. Aus diesen Gründen gelangt die erste Instanz zu Zuspruch einer reduzirten Entschädigung von 12,000 Fr. Die zweite Instanz dagegen (Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern) hat die Klage wegen Selbstverschuldens abgewiesen. Sie führt aus: Es sei zwar nicht richtig, daß der Kläger die Geleise ohne dienstlichen Anlaß überschritten habe oder daß ihn deshalb der Vorwurf der Pflichtwidrigkeit treffe, weil er seinen Stundenpaß etwas zu früh habe visiren lassen wollen. Allein Leu habe nun gewußt, daß der Personenzug Nr. 22 in die Station Burgdorf eingefahren sei und vor seinem Güterzug um 5 Uhr 28 Minuten wieder abfahren müsse; irgendwelche objektive Veranlassung für die Annahme, daß der Personenzug im kritischen Momente bereits abgefahren gewesen, habe er nicht gehabt. Selbst wenn es, was übrigens nicht einmal bewiesen sei, richtig sein sollte, daß seine Uhr damals bereits 5 Uhr 31 Minuten gezeigt habe, so habe er doch bei der geringen Differenz von bloß 3 Minuten nicht von vornherein annehmen dürfen, der 5 Uhr 28 Minuten fällige Zug sei jedenfalls schon abgefahren. Leu, welchem die Verhältnisse im Bahnhofs Burgdorf genau bekannt sein mußten, habe ferner gewußt, daß die nach Bern fahrenden Züge das Geleise benutzten, welches er zu überschreiten hatte und es sei ihm die freie Aussicht auf dieses Geleise durch die zwei stationirenden Gepäckwagen verdeckt gewesen. Unter solchen Umständen sei es ein Gebot der allerein-

fachsten, jedem Bahnbediensteten zuzumuthenden Sorgfalt gewesen, sich zu überzeugen, ob das zu überschreitende Geleise frei sei, zumal da eine dringende dienstliche Veranlassung, dasselbe gerade in diesem Momente zu überschreiten nicht vorgelegen habe. Diese elementare Diligenz habe Leu außer Acht gelassen und dadurch seinen Unfall selbst verschuldet. Ein Mitverschulden der Bahngesellschaft oder ihrer Leute liege nicht vor. Daß Zug 22 verspätet ausgefahren oder die Bahnhofsfuhr in Burgdorf unrichtig gegangen, sei thatsächlich unrichtig. Der Bahnhof Burgdorf sei nach dem Expertengutachten nicht zu eng und sei übrigens dem Kläger vollständig bekannt gewesen. Weßhalb gerade die Abfahrtsignale eines Zuges stärker sein sollten als die übrigen, sei nicht einzusehen und ebenso sei unerfindlich, warum die Stationirung von Gepäckwagen auf dem betreffenden Geleise unzulässig sein sollte. Die Einführung von Dienstuhren durch die Eisenbahngesellschaften möge sich aus betriebstechnischen Gründen empfehlen. Doch schließe deshalb das Fehlen von solchen nicht ein schuldhaftes Verhalten in sich. Zudem hätte der Unfall auch begegnen können, wenn Leu eine Dienstuhr besessen hätte.

3. Es ist der zweiten Instanz, aus den von ihr angeführten Gründen, darin beizutreten, daß ein Verschulden der Bahngesellschaft oder ihrer Leute nicht vorliegt. Was dagegen die Frage des eigenen Verschuldens des Klägers anbelangt, so ist zu bemerken: Der Kläger hat nicht etwa in blinder oder muthwilliger Nichtachtung der Gefahr, es unternommen, noch kurz vor einem, von ihm bemerkten, heranfahrenden Zuge die Geleise zu überspringen. Er hat vielmehr, als er die Geleise zu überschreiten versuchte, offenbar nicht daran gedacht, daß im nächsten Momente ein Zug ausfahren werde. In Folge des Geräusches der Rangirmanöver hat er die Ausfahrtsignale sowie den Lärm des herannahenden Zuges überhört. Der Güterzug sowie die auf dem nächsten Geleise stehenden Gepäckwagen verdeckten ihm die Aussicht auf das Ausfahrtsgeleise; er hat daher den ausfahrenden Zug auch nicht gesehen und, bevor er in die unmittelbare Nähe des Geleises getreten war, nicht sehen können. Durch keinen unmittelbaren Sinnesindruck gewarnt, bemerkte daher der Kläger die Gefahr nicht, welche ihm bei sofortiger Ausführung des Ganges über

die Geleise drohte. Nun kann von Bahnbediensteten nicht das gleiche Verhalten gegenüber den Gefahren des Eisenbahnbetriebes verlangt werden, wie von dritten, dem Eisenbahndienste fremden Personen. Die Bahnbediensteten kommen tagtäglich mit dem Eisenbahnbetriebe und dessen Gefahren in Berührung. Ihr Beruf stellt Anforderungen, welche mit der Beobachtung ängstlicher Vorsicht unvereinbar sind und die tägliche Gewöhnung stumpft sie gegen die Gefahr ab. Es ist daher Eisenbahnbediensteten nicht zuzumuthen, daß sie bei ihrer Dienstleistung auf den Schienengeleisen stetsfort mit gespannter Aufmerksamkeit auf ihre Sicherung gegen Betriebsgefahren bedacht seien. Die menschliche Natur läßt, nach psychologischen Gesetzen, eine solche fortgesetzte Anspannung der Aufmerksamkeit bei täglichem Umgange mit der Gefahr nicht zu. Wenn daher ein Eisenbahnbediensteter während der Erfüllung dienstlicher Verrichtungen auf dem Schienengeleise eine ihm drohende Gefahr übersteht, welche er bei Anwendung ängstlicher Vorsicht entdecken konnte, so kann darin nicht ohne Weiteres ein Verschulden gefunden werden. Im vorliegenden Falle war nun der Kläger, wie die beiden Vorinstanzen richtig ausgeführt haben, dienstlich berechtigt und veranlaßt, die Schienengeleise zu überschreiten, um seinen Stundenpaß durch den Stationsgehülfsen Bläsi visiren zu lassen. Seine Aufmerksamkeit war auf die Erfüllung dieser dienstlichen Aufgabe gerichtet. Da er den Stationsgehülfsen jenseits der Geleise erblickte, so schickte er sich ohne Weiteres an, die Geleise zu überschreiten, womit eine, von seinem Standpunkte aus, augenscheinliche Gefahr nicht verbunden war. Wichtig ist nun allerdings, daß er dabei unterließ, sich vorher durch spezielles Nachsehen oder Nachfragen zu vergewissern, ob der Personenzug Nr. 22 bereits ausgefahren sei. Allein hierin kann doch ein zurechenbares Verschulden nicht erblickt werden. Der Kläger mag vielleicht, durch unrichtige Zeitangabe seiner Uhr oder durch irthümliche Auffassung des Geräusches der manövrirenden Züge veranlaßt, geglaubt haben, der Personenzug müsse bereits ausgefahren sein, oder er mag auch, in Folge der ausschließlichen Richtung seiner Aufmerksamkeit auf die Erfüllung seiner Dienstpflicht, augenblicklich an den Personenzug überhaupt nicht gedacht sondern sich einfach durch den Eindruck haben leiten lassen, der

dienstthuende Stationsgehülfe sei mit wenigen, scheinbar gefahrlosen, Schritten zu erreichen. Diese Handlungsweise involvire allerdings eine gewisse, durch irthümliche Auffassung oder augenblickliche Vergeßlichkeit bedingte, Uebereilung. Allein diese erscheint nicht als eine schuldhafte, sondern als eine zufällige, wie sie auch sorgsamem Bahnbediensteten, wenn deren Aufmerksamkeit durch ihre Dienstpflicht absorbiert wird, bei der tagtäglichen Beschäftigung auf den Schienengeleisen hie und da unvermeidlich vorzukommen pflegt.

4. Die Einrede des Selbstverschuldens ist somit als unbegründet abzuweisen. Danach muß denn die Klage und zwar in ihrem ganzen Umfange gutgeheißen werden. Denn da dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit des Klägers angenommen werden muß, diesem somit ein jährlicher Einkommensausfall von circa 1740 Fr. auf Lebenszeit entsteht, ist die klägerische Forderung von 15,000 Franken nicht übersezt. Bei dem Alter des Klägers würde ein dem erwähnten Einkommensausfall entsprechendes Rentenskapital den geforderten Betrag erheblich übersteigen.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers wird für begründet erklärt und es wird in Abänderung des angefochtenen Urtheils die Beklagte verurtheilt, dem Kläger eine Entschädigung von 15,000 Franken zu bezahlen.

48. Urtheil vom 19. März 1892 in Sachen  
Lüscher gegen Schweizerische Centralbahngesellschaft.

A. Durch Urtheil vom 25. Januar 1892 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt erkannt: Es wird das erstinstanzliche Urtheil bestätigt. Das erstinstanzliche Urtheil des Civilgerichtes des Kantons Baselstadt ging dahin: Beklagte ist zu Zahlung von 14,019 Fr. verurtheilt. Mit der Mehrforderung sind die Kläger abgewiesen.

B. Gegen das appellationsgerichtliche Urtheil ergriffen die

Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt: Es sei in Aufhebung des appellationsgerichtlichen Urtheils die Beklagte nach dem Klageantrage zu einer Entschädigung von 30,019 Fr. zu verfallen, nebst Zins vom 29. März 1891. Dagegen beantragt der Anwalt der Beklagten, es sei in Abweisung der gegnerischen Beschwerde das angefochtene Urtheil in allen Theilen zu bestätigen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der am 15. April 1861 geborene Alfred Lüscher, welcher bei der Beklagten als Souschef auf dem Rangirbahnhofe Basel mit einem Jahreseinkommen von 2100 Fr. angestellt war, verunglückte am Ostersonntag den 29. März 1891 in folgender Weise: Er hatte dem Zugführer Emil Mey, welcher den um 12 Uhr 57 Mittags in den Rangirbahnhof einfahrenden Güterzug 606 der Elßaß-Lothringerbahn führte, den Fahrbericht abgenommen und unterzeichnet. Um sich zum Dienstgebäude zurückzugeben, wollte er das nebenan liegende Geleise überschreiten. Auf demselben befand sich eine stillstehende Wagenreihe, in welcher eine Lücke von einigen Metern offen war. Während Lüscher diese durchschritt, gerieth ein Theil der Wagen in Bewegung, und zwar wie die Kläger behaupten, in Folge von Manövern, welche zum Zwecke des Rangirens des Güterzuges Nr. 323 bis der Schweizerischen Centralbahn vorgenommen wurden. Lüscher kam zwischen die Puffer und erlitt Verletzungen, an denen er noch gleichen Tages starb. Er hinterläßt eine im zweihunddreißigsten Jahre stehende Wittve und zwei, am 8. September 1887 und 17. September 1889 geborene Kinder. Dieselben fordern, gestützt auf Art. 7 und 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, für den ihnen durch den Tod ihres Ernährers entstandenen Schaden eine Entschädigung von 30,000 Fr., daneben Ersatz der Beerdigungskosten mit 219 Fr., von welcher Summe eine Abschlagszahlung von 200 Fr. in Abzug komme. Die Schweizerische Centralbahngesellschaft hatte gütlich eine Entschädigung von 14,000 Fr. anerbieten; im Prozesse hat sie darauf angetragen, es sei das klägerische Rechtsbegehren, insoweit dasselbe über Zahlung eines Betrages von 14,019 Fr. hinausgehe, abzuweisen.

2. Die Anwendbarkeit des Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtge-