II. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

3. Urteil vom 8. März 1906 in Sachen Ziegler, Kl. u. Ber.-Kl., gegen Bundesbahnen, Bekl. u. Ber.-Bekl.

Selbstverschulden *des verunfallten Reisenden. — Wann liegt darin, dass ein Reisender während der Fahrt die offene Wagentüre schliesst, ein Selbstverschulden? § 17 Transp.-Regl. v. 11. Dezember 1893.* — **Kausales Mitverschulden** *der Bahn, bestehend im Offenlassen der Wagentüre. Allg. Dienstregl., Abschn. IV, Ziff. 8.* — **Mass der Entschädigung** *bei Verkrüppelung des Daumennagels der rechten Hand.*

A. Durch Urteil vom 25. November 1905 hat das Obergericht des Kantons Schaffhausen erkannt:

Der Kläger ist mit seiner Klage abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat der Kläger rechtzeitig und in richtiger Form die Berufung an das Bundesgericht ergriffen und beantragt, es sei in Aufhebung des obergerichtlichen Entscheides zu erkennen:

1. Die Beklagten seien gehalten, dem Kläger seinem Klagebegehren gemäß die Summe von 2001 Fr., eventuell einen nach richterlichem Ermessen festzusetzenden Betrag, samt Zins zu 5 % vom Tage der Klageerhebung (22. Juli 1904) an zu bezahlen.

2. Eventuell seien die Beklagten grundsätzlich haftpflichtig zu erklären, sei die Streitsache aber zur Ausmittelung und Festsetzung der Höhe des dem Kläger auszurichtenden Betrages an die kantonalen Instanzen zurückzuweisen.

3. Eventuell sei die Sache zur Weiterinstruktion im Sinne des bundesgerichtlichen Entscheides an die kantonalen Instanzen zurückzuweisen.

C. Die Beklagten haben auf Abweisung der Berufung antragen lassen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 27. August 1903 erlitt der in den vierziger Jahren stehende Walter Hérosé, welcher diplomierter Chemiker ist, jedoch — damals in Konstanz — aus seinen Renten lebt, während der Fahrt im Schnellzuge Nr. 13 Bern—Zürich (mit Abgang von Bern gegen 11 Uhr vormittags) einen Unfall, über dessen Hergang und Folgen unbestritten feststeht: Einige Minuten nachdem der Schnellzug die Station Burgdorf, welche er fahrplangemäß bedient, verlassen und bereits den dort in der Fahrtrichtung vorhandenen Tunnel passiert hatte, machte sich Hérosé daran, die völlig offen stehende vordere Wagentüre zu schließen, weil, nach seiner Angabe, ein sehr heftiger Luftzug durch den Wagen ging, so daß eine Dame, welche unmittelbar neben der Türe Platz genommen hatte, und auch er, der neben der Dame saß, stark belästigt wurden. Er trat zu diesem Zwecke auf die Plattform des Wagens hinaus, löste den die Türe an ihrem oberen Rande festhaltenden Federhaken und versuchte, unter Erfassung der Klinke mit seiner linken Hand, die — vom Wageninnern gesehen — nach rechts sich öffnende Türe zuzuziehen. In diesem Momente verlor er durch einen plötzlichen „Stoß", den er der Bewegung des Wagens oder der Wirkung des Windes zuschreibt, das Gleichgewicht, tastete mit der rechten Hand nach einem Stützpunkte und geriet dabei mit dem Daumen in die Türklemme, während die Türe infolge der Bewegung sich schloß. Dadurch wurde das Nagelglied des Daumens stark gequetscht; im Krankenhause zu Konstanz, wo sich Hérosé nach seiner Heimreise, die er noch am gleichen Tage mit einem provisorischen Verbande versehen fortsetzen konnte, behandeln ließ, mußte der Daumennagel operativ entfernt werden, und an dessen Stelle wuchs nur ein kurzer und verkrüppelter Nagel nach.

2. Mit der vorliegenden Klage, die sich auf das EHG vom 1. Juli 1875, speziell auf dessen Art. 2, 3, 5 und 7, stützt, macht nun Rechtsanwalt Eugen Ziegler in Schaffhausen als Zessionar der Haftpflichtansprüche Walter Hérosés aus dem erwähnten Unfalle die aus Fakt. B oben ersichtliche Forderung

geltend. Er beruft sich dabei, unter Vorbehalt des Beweises durch gerichtliche Expertise, auf ein Zeugnis des Chefarztes des Konstanzer Krankenhauses, Dr. Kappeler, vom 21. Januar 1904, laut welchem die fragliche Daumenverletzung einen, seine Erwerbsfähigkeit um 12 % vermindernden, bleibenden Nachteil Hérosés zur Folge haben soll, und legt der Berechnung an Hand dieser Angabe des dem Verunglückten, außer den direkten Auslagen, erwachsenen Vermögensschadens einen der beruflichen Bildung jenes angemessenen täglichen Erwerb von 20 Fr. zu Grunde, wobei er erklärt, sich trotz dem so ermittelten weit höheren Schadensbetrage mit der eingeklagten Entschädigung von 2001 Fr. zu begnügen.

Die beklagten Bundesbahnen bestreiten die Klageforderung grundsätzlich unter Berufung auf Selbstverschulden des Verunglückten, eventuell anerkennen sie nur die Heilungskosten und sonstigen direkten Auslagen im Betrage von 202 Fr. 25 Cts., dagegen keinen Anspruch für verminderte Erwerbsfähigkeit wegen des zur Zeit mangelnden Erwerbes des Verunglückten.

3. Zur Begründung der Einrede des Selbstverschuldens, das der Kläger durchaus bestreitet, machen die Beklagten, unter Hinweis auf § 17 des Transport-Reglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, vom 11. Dezember 1893, wesentlich geltend, Hérosé sei nicht berechtigt gewesen, während der Fahrt des Zuges die Wagentür selbst zu schließen und zu diesem Zwecke auf die Plattform des Wagens hinauszutreten, sondern hätte die Ankunft des diensttuenden Kondukteurs abwarten und sich an diesen wenden sollen; denn eine solche, gegen das Transport-Reglement verstoßende Selbsthilfe des Reisenden könne jedenfalls nur unter besonders dringenden Umständen als entschuldbar angesehen werden, wie sie z. B. im Falle Schallenberg gegen Jura-Neuenburg-Bahn (AS 22 Nr. 81 S. 450 ff.) bestanden haben mögen, dagegen vorliegend keineswegs vorhanden gewesen seien; Hérosé habe übrigens dem Zugspersonal gegenüber sein Selstverschulden ausdrücklich zugegeben. Hierüber ist nun, da das angebliche formelle Zugeständnis des Selbstverschuldens seitens des Verunglückten nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz als nicht bewiesen außer Betracht fällt, materiell

in Abweichung von der Auffassung der kantonalen Gerichte, welche übereinstimmend dem Verunglückten nicht schon sein Unternehmen an sich, die Türe eigenmächtig zu schließen, zur Last gelegt, wohl aber aus der Art und Weise, wie er nach eigener Angabe dabei vorging, ein die Haftpflicht der Bahn grundsätzlich ausschließendes Verschulden abgeleitet haben, zu bemerken: Angesichts der Vorschrift des § 17 des zitierten Eisenbahntransport-Reglements, wonach u. a. der Aufenthalt auf den Plattformen oder Treppen der Wagen den Reisenden ausdrücklich verboten ist, kann diesen die Berechtigung, offene Wagentüren während der Fahrt eigenmächtig zu schließen, allgemein, der Regel nach, nur zuerkannt werden, sofern dies vom Innern des Wagens aus, d. h. ohne den Körper vollständig der äußern Plattform anzuvertrauen, geschehen kann. Ausnahmsweise freilich muß es, wie die Beklagten selbst anerkennen, einem Reisenden wohl gestattet sein, sich hiezu eventuell auch auf die Plattform hinaus zu begeben und so der zweifellos erheblichen Gefahr für Leib und Leben auszusetzen, welche der Aufenthalt daselbst zufolge der beständigen, oft unregelmäßigen Erschütterung des in Bewegung befindlichen Wagens für eine mit solchen Verrichtungen nicht vertraute Person erfahrungsgemäß in sich schließt. Allein diese ausnahmsweise zulässige Übertretung der strikten Reglementsvorschrift bedarf der Rechtfertigung durch außerordentliche Verhältnisse, unter denen dem Reisenden ein anderes Verhalten vernünftigerweise nicht zuzumuten ist. Hievon kann jedoch nur die Rede sein in Fällen, wo keine Aussicht besteht, das Schließen der offenen Türe innert kürzerer Zeit durch einen Bahnbeamten veranlassen zu können, während das längere Offenbleiben der Türe die Gesundheit der oder wenigstens einzelner Insaßen des Wagens unvermeidlich und wesentlich zu schädigen droht, wie z. B. bei kalter Winterszeit oder heftigem Unwetter, oder auch unter sonstigen Umständen beim Transport kranker, gegen Witterungseinflüsse besonders empfindlicher Personen. Solche außerordentlichen Verhältnisse aber, für die grundsätzlich der Kläger zu seiner Entlastung beweispflichtig ist, sind gegebenenfalls nicht dargetan. Denn einmal ist, in Ermangelung einer bestimmten gegenteiligen Behauptung des Klägers und entsprechender anderweitigen Indizien, mit Rücksicht auf die Jahres-

zeit anzunehmen, daß zur Zeit des streitigen Unfalls (Tag und Stunde), wie die Beklagten angeben, normales, warmes Sommerwetter herrschte, bei welcher die Zugluft, außer vielleicht in dem beim Unfallseintritt unbestrittenermaßen bereits durchfahrenen Tunnel, verhältnismäßig nicht sehr belästigend wirken konnte. Überdies war dem Verunglückten wohl nicht unbekannt, daß der Zug nach Burgdorf in absehbarer Zeit wiederum an einer Station (fahrplanmäßig nach 16 Minuten in Herzogenbuchsee) anhalten, und daß in der Zwischenzeit der kontrollierende Kondukteur vorschriftsgemäß durch den Wagen passieren werde. Endlich steht keineswegs fest, daß die belästigten Reisenden — der Verunglückte und die von ihm erwähnte Dame — sich nicht durch einfaches momentanes Platzwechseln der direkten Einwirkung der Zugluft hätten entziehen können. Demnach muß in der Tat schon in dem Unternehmen des Verunglückten an sich, die offene Wagentüre unter Hinaustreten auf die Plattform des Wagens zu schließen, aus welchem Unternehmen, als einheitliche Handlung betrachtet, der Unfall unmittelbar resultierte, ein relevantes Selbstverschulden jenes erblickt werden, und es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob er auch speziell noch — worauf die kantonalen Instanzen abgestellt haben und gegen deren Annahme die Ausführungen der Berufungsschrift des Klägers gerichtet sind — durch die Art und Weise seines Manipulierens in schuldhafter Weise zur Verwirklichung des Unfalls beigetragen habe.

4. Allein das festgestellte Selbstverschulden des Verunglückten kann nicht zur völligen Abweisung der Klage führen, da ihm ein konkurrierendes Mitverschulden der Beklagten mit Bezug auf den Unfall gegenübersteht. Dieses ist nämlich — in Abweichung von den kantonalen Instanzen — in dem Umstande zu erblicken, daß die Wagentüre, welche der Verunglückte schließen wollte, während der Fahrt des Zuges offen stand. Denn nach Vorschrift des seit 1. Mai 1899 geltenden allgemeinen Dienstreglements für das Zugspersonal der schweizerischen Normalbahnen (IV. Abschnitt, Ziffer 8) war der den Wagen bedienende Kondukteur verpflichtet, unmittelbar vor Abgang des Zuges in Burgdorf die fragliche Türe zu schließen, und zwar ihren Riegel „vollständig einzuklinken". Folglich bedeutet das Offenstehen der Türe, da die

Dienstvorschrift ihres Schließens unzweifelhaft im Interesse der Sicherheit des reisenden Publikums aufgestellt ist, eine von den Beklagten als solche zu verantwortende Pflichtvernachlässigung eines ihrer Beamten, mag nun die Türe, wie der Verunglückte angibt, bei der Abfahrt des Zuges in Burgdorf überhaupt nicht geschlossen, oder aber, wie die Beklagten auf Grund der Darstellung des Kondukteurs Lüscher behaupten, wohl geschlossen worden sein, sich jedoch — vermutlich, weil nicht richtig eingeklinkt — durch die Bewegung des Zuges wieder geöffnet haben. Dieser von den kantonalen Gerichten und in der Berufungsschrift des Klägers eingehend erörterte tatsächliche Widerspruch bedarf daher als unerheblich der Lösung nicht. Die Beklagten könnten sich der Verantwortung für die Tatsache des Offenstehens der Türe nach der Normierung ihrer Haftung in Art. 2 EHG nur entschlagen, wenn sie hiefür den dort vorgesehenen Entlastungsbeweis erbracht hätten; sie haben dies jedoch nach dem gesagten gar nicht versucht, da sie ja für das Offenstehen der Türe eine bestimmte andere Ursache als das pflichtwidrige Verhalten ihres Beamten nicht einmal geltend machen. Die abweichende Auffassung der Vorinstanzen, speziell des Obergerichts, welches vom Kläger zur Begründung seines Haftpflichtanspruchs bei dem festgestellten Selbstverschulden des Verunglückten den Nachweis einer schuldhaften Verursachung der in Rede stehenden Tatsache seitens der Beklagten zu verlangen scheint, beruht auf einer Verkennung der grundlegenden Haftungsbestimmung des Art. 2 EHG. Und auch die weitere Annahme des Obergerichts, daß übrigens das Offenstehen der Türe der relevanten Kausalität für den eingetretenen Unfall ermangle, geht fehl, indem jener Umstand, wenn auch nicht die unmittelbare Ursache des Unfalls, so doch nicht nur ein beliebiges entferntes Bedingungsmoment desselben, sondern immerhin die entscheidende Veranlassung für das direkt ursächliche Handeln des Verunglückten darstellt, welche als vom Kausalzusammenhange im Rechtssinne speziell im Hinblick auf die hier zu entscheidende Haftpflichtfrage mitumfaßt zu erachten ist (vergl. die entsprechende Argumentation des Bundesgerichts in dem von den Beklagten zitierten Urteil in Sachen Schallenberg: AS **22** Nr. 81 Erw. 4 S. 458).

5. Sind die Beklagten demnach — im Widerspruche mit der Vorinstanz — wegen Mitverschuldens an dem Unfalle als haftpflichtig zu erklären, so ist im weitern die Frage des ersatzpflichtigen Schadens des Verunglückten zu prüfen. Nun kann dabei allerdings nicht entscheidend auf das vom Kläger produzierte, weil von den Beklagten bestrittene Privatgutachten abgestellt werden, allein die Umstände des Falles nötigen doch nicht dazu, noch eine gerichtliche Expertise für die Schadenstaxation im Sinne der eventuellen Berufungsbegehren des Klägers einholen zu lassen, indem es dem Richter bei der vorliegenden nicht bedeutenden Verletzung des Verunglückten möglich ist, den Schaden auf Grund allgemeiner wissenschaftlicher Erfahrung direkt nach seinem Ermessen mit genügender Sicherheit festzustellen. Aus der von Kaufmann, Handbuch der Unfallverletzungen, S. 358 f., gegebenen Übersicht der einschlägigen Entschädigungspraxis ist nämlich ersichtlich, daß der Verlust des ganzen Daumennagelgliedes im allgemeinen eine dauernde Verminderung der Erwerbsfähigkeit von höchstens 10 % bedingt. Somit kann die hier in Frage stehende bloße Verkrüppelung des Daumennagels auch bei Berücksichtigung der besondern Berufsbildung des Verunglückten jedenfalls nur zu einer wesentlich geringern Taxation einer solchen Benachteiligung führen. Wird aber hievon ausgegangen und dazu in Betracht gezogen, daß das Mitverschulden der Beklagten, welches im ungünstigsten Falle — bei der Annahme, daß der Kondukteur, entsprechend der Darstellung des Verunglückten, die Türe überhaupt nicht geschlossen habe — auf einer bloßen Unachtsamkeit des fehlbaren Beamten von an sich gewiß nicht erheblicher Tragweite beruht, keineswegs als grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 EHG, wie der Kläger geltend macht, sondern nur als geringfügig zu betrachten ist, so daß das schuldhafte Verhalten des Verunglückten überwiegend ins Gewicht fällt, so erscheint es als den Verhältnissen angemessen, dem Kläger lediglich den Betrag der dem Verunglückten erwachsenen direkten Auslagen (Heilungskosten 2c.) von 202 Fr. 25 Cts. als Entschädigung zuzusprechen, den die Beklagten, entgegen der Behauptung der Berufungsschrift, niemals definitiv, sondern, wie in Erwägung 2 oben dargestellt, stets nur eventuell anerkannt haben. Bei dieser Sachlage kann die

unter den Parteien streitige, vom Bundesgericht bisher nicht entschiedene Frage unerörtert bleiben, ob dem Verunglückten als gegenwärtigem Rentner nach Maßgabe der Art. 5 und 6 EHG grundsätzlich ein weitergehender Haftpflichtanspruch überhaupt zustehe.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung des Klägers wird teilweise gutgeheißen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Schaffhausen vom 25. November 1905 in der Hauptsache dahin abgeändert, daß die Klage mit Bezug auf die eingeklagten direkten Auslagen (Heilungskosten 2c.) im Gesamtbetrage von 202 Fr. 25 Cts. zugesprochen wird.

III. Haftpflicht für den Fabrik- und Gewerbebetrieb. — Responsabilité pour l'exploitation des fabriques.

4. Urteil vom 31. Januar 1906 in Sachen Stauffer, Kl. u. Hauptber.-Kl., gegen Genossenschaft „Allgemeiner Konsumverein", Bekl. u. Anschlußber.-Kl.

Betriebsunfall; Begriff, Art. 2 FHG. — Stellung des Bundesgerichts als Berufungsinstanz beim Vorhandensein verschiedener sich widersprechender Expertisen und zur Stellungnahme der kantonalen Instanz dazu. Art. 81, 57 OG. — Neurasthenie als Folge des Unfalls. Mass der Entschädigung (bei einem etwa 30 jährigen Metzgerknecht). Art. 6 Abs. 1 litt. b FHG. — Ablehnung des Rektifikationsvorbehaltes, Art. 8 Abs. 1 FHG.

A. Durch Urteil vom 27. November 1905 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt über die Streitfrage:

Ist die Beklagte schuldig, dem Kläger eine Entschädigung von 5430 Fr. nebst 5 % Zins seit 16. Dezember 1903 zu bezahlen?

erkannt:

Es wird das erstinstanzliche Urteil bestätigt.