

ZIVILRECHTSPFLEGE
ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

**A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster
Zivilgerichtsinstanz.**

**Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme
instance de recours en matière civile.**

(Art. 55, 56 ff., 86 ff., 89 ff., 95 ff. OG.)

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

**51. Urteil vom 11. September 1908 in Sachen
Burgdorf-Thun-Bahn, A.-G., Befl. u. Ver.-Kl., gegen
Walther, Kl. u. Ver.-Befl.**

EHG von 1905, Art. 1, Abs. 1 : Unfall bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist. Als gefahrerhöhendes Moment ist z. B. die Geschwindigkeit anzusehen, mit der eine Hilfsarbeit mit Rücksicht auf den technischen Betrieb der Bahn vollbracht werden muss. (Aushängen einer defekten Führerstandtüre des auf dem Reservegleise stehenden Motorwagens.) — Selbstverschulden des Verunfallten? — Mass der Entschädigung (38 jähriger Lokomotivführer; Verletzung des linken Auges). Inwiefern sind die künftigen regelmässigen (reglementarischen oder gesetzlichen) Gehaltserhöhungen zu berücksichtigen?

A. Durch Urteil vom 12. Februar 1908 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern über die Rechtsbegehren des Klägers :

1. Die Beklagte sei schuldig und zu verurteilen, dem Kläger für allen Nachteil Schadenersatz zu leisten, der ihm dadurch entstanden ist, daß er am 1. September 1905 bei der Arbeit im Dienste der Beklagten verunglückt ist.

2. Die Beklagte sei überdies schuldig und zu verurteilen, dem Kläger, abgesehen von dem Ersatz nachweislichen Schadens eine angemessene Geldsumme zu bezahlen.

3. Die Beklagte sei schuldig und zu verurteilen, die gemäß Rechtsbegehren 1 und 2 zugesprochenen Beträge vom 1. Juni 1906 an zu 5% zu verzinsen.

4. Es sei zu gunsten des Klägers der Rektifikationsvorbehalt im Urteil aufzunehmen;
erkannt:

1.

2. Das erste Klagsbegehren wird im Sinne der Motive zugesprochen für einen Betrag von 10,000 Fr. nebst Zins zu 5% seit 1. Juni 1906.

3. Das Klagsbegehren Ziffer 3 wird abgewiesen, soweit darin mehr verlangt ist, als in Ziffer 2 dieses Urteils zugesprochen wird.

4. Die Klagsbegehren Ziffer 2 und 4 werden abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte die Berufung ans Bundesgericht ergriffen mit den Anträgen:

1. Es sei in Abänderung des obergerichtlichen Urteils zu erkennen:

a) Uneinläßlich: Die Beklagte sei von dem klägerischen Anspruch ohne Rücksicht auf dessen ursprüngliche Begründetheit definitiv zu befreien.

b) Einläßlich: Der Kläger sei mit den Rechtsbegehren seiner Klage abzuweisen.

2. Eventuell: Die von der Beklagten und Berufungsklägerin zu bezahlende Entschädigungssumme sei angemessen zu reduzieren.

C. In der heutigen Berufungsverhandlung hat der Vertreter der Beklagten diese Anträge wiederholt und begründet.

Der Vertreter des Klägers hat auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils angetragen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der Kläger, Gottfried Walther, geboren 3. Januar 1867, stand seit Mitte des Jahres 1899 bei der Beklagten, der Burgdorf-Thun-Bahngesellschaft, als Automobil- und Dampflokomotivführer im Dienst. Vom 1. Januar 1905 an bezog er einen jährlichen Gehalt von 2000 Fr. zuzüglich 50 Fr. monatliche Kilometergelber, also im ganzen 2600 Fr. Nach der einen Bestandteil des Anstellungsvertrages bildenden Gehaltsordnung stand ihm auf den 1. Januar 1908 und den 1. Januar 1911 je eine Gehaltserhöhung von 300 Fr. in Aussicht. Nach der Gehaltsordnung können Angestellte, deren Leistungen ungenügend sind, oder deren Verhalten nicht befriedigend ist, durch die Direktion im Borrücken zeitweilig eingestellt oder in eine niedrigere Gehaltsstufe oder Klasse zurückversetzt werden.

Am 1. September 1905 erlitt der Kläger einen Unfall, über dessen Verumständungen von der Vorinstanz folgendes festgestellt ist: Der Kläger führte den in Burgdorf 11 Uhr 02 vormittags fälligen Zug der Beklagten. Bei der Durchfahrt in Konolfingen, wo sich ein Depot der Beklagten mit Reparaturwerkstätte befindet, erhielt er vom Depotchef Rüegg durch Vermittlung eines Arbeiters den Befehl, er solle auf der Station Burgdorf die defekte Führerstandtüre eines dort auf dem Reservegeleise stehenden Automobilwagens aushängen und dafür sorgen, daß sie zur Reparatur nach Konolfingen ins Depot verbracht werde. Die Vorinstanz nimmt nach den gesamten Verhältnissen an, daß mit diesem Auftrag, für den Kläger erkennbar, die Meinung verbunden war, er solle die Arbeit so rasch als möglich ausführen und die Türe mit dem von ihm nachmittags zu führenden Zug nach Konolfingen bringen. Nach der Ankunft in Burgdorf um 11 Uhr 02 war der Kläger während einer halben bis $\frac{3}{4}$ Stunden mit Rangier- und Kontrollarbeiten beschäftigt. Um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr ging seine Arbeitszeit zu Ende. Auch stand am Vormittag niemand mehr zur Verfügung, der ihm bei der Arbeit des Aushängens der fraglichen Türe, die er nicht allein vornehmen konnte, geholfen hätte. Am Nachmittag trat der Kläger seine um 1 Uhr 20 beginnende Dienstzeit rechtzeitig an. Nachdem er den 1 Uhr 43 zum Abgang fälligen Zug bereit gestellt hatte, welche Arbeit ungefähr 7 Minuten in An-

spruch nahm, begab er sich mit dem Reserveführer Ingold zu dem auf dem Reservegeleise stehenden Automobilwagen, um die defekte Türe auszuhängen. Nach der Darstellung des Ingold als Zeuge, die von der Vorinstanz als durchaus zuverlässig erachtet wird, lösten die beiden Angestellten zuerst die Kuppelung der beiden Türflügel oben, dann die Schiene der Türe (zirka 6 Schrauben) und machten sich sodann an das Lösen der an der äußeren Seite der Türe befindlichen Gleitöse, wobei sie die obere Schraube, weil der Schliß defekt war, trotz verschiedenen Versuchen nicht wegnehmen konnten. Ingold schlug darauf im Wagen drin stehend mit dem Handhammer auf den oberen Teil der Öse, sodas sich diese um die Schraube, die nicht hatte gelöst werden können, drehte; damit bewegte sich die Öse ans äußere Ende der Federstange; die Feder wurde frei, sprang weg und traf den auf dem untersten Tritt des Trittbrettes stehenden, gegen die Türe zu gefehrten Kläger ins linke Auge und verletzte dieses schwer. Die Art des Vorgehens, speziell das Führen der Hammerschläge auf die Öse, wird vom Zeugen Ingold damit erklärt, das die Arbeit pressiert habe infolge der unmittelbar bevorstehenden Abfahrt des Zuges, den der Kläger hätte führen und der die Türe hätte mitnehmen sollen.

Die Vorinstanz hat die von der Beklagten bestrittene Anwendbarkeit des Art. 1 EHG (vom 28. März 1905) bejaht, weil es sich bei der Arbeit, die den Unfall zur Folge gehabt habe, dem Aushängen der fraglichen Tür, um eine Hilfsarbeit, mit der die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden gewesen sei, gehandelt habe und zwar mit Rücksicht darauf, das wegen des bevorstehenden Abgangs des Zugs besondere Eile geboten gewesen sei, da nach dem Sinn des dem Kläger erteilten Befehls die Tür womöglich mit dem Zug hätte abgehen sollen und eine frühere Bornahme der Arbeit nach den Umständen nicht möglich gewesen sei; das deshalb die Arbeit, deren Ausführung auf Schwierigkeiten gestoßen sei, mit einer gewissen Hast vorgenommen worden sei und das insbesondere die verhängnisvollen Hammerschläge des Ingold und damit auch der Unfall hierauf zurückzuführen sei. Die Vorinstanz hat sodann die von der Beklagten erhobene Einrede des Selbstverschuldens des Klägers verworfen: Wenn auch objektiv

betrachtet, sowohl das Hämmern des Ingold, wie auch die Aufstellung des Klägers, der möglicherweise auch eine andere Wirkung der auspringenden Feder erwartet habe, etwas unvorsichtig gewesen seien, so sei dieser Mangel an äußerster Sorgfalt durch die Umstände, namentlich die Eile und Hast, mit der vorgegangen werden mußte, hinlänglich entschuldigt. Übrigens würde ein Verschulden des Klägers kompensiert durch ein entsprechendes Verschulden des Ingold, das nach Art. 8 in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 leg. cit. von der Beklagten zu vertreten wäre. Bei der Bemessung des Schadens geht die Vorinstanz gestützt auf ein ärztliches Gutachten von einer dauernden Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit von 33 % aus und berücksichtigt neben dem Jahresverdienst des Klägers von 2600 Fr. die Gehaltserhöhungen von je 300 Fr., auf die er am 1. Januar 1908 und 1. Januar 1911 nach der Gehaltsordnung Aussicht gehabt hätte, entgegen der Meinung der Beklagten, die geltend gemacht hatte, das diese Gehaltserhöhungen zum mindesten unsicher gewesen seien, weil der Kläger sich verschiedene Dienstverletzungen habe zu Schulden kommen lassen (im Jahre 1900 wurde er wegen einer Unregelmäßigkeit mit 2 Fr. und im Jahre 1902 mit 1 Fr. gebüßt; im Mai 1904 war er während drei Tagen im Dienst eingestellt wegen „Misachtung der Dienstvorschriften und Widersetzlichkeit gegen Depotchef“) und sogar seine Entlassung hätte gewärtigen müssen. Allerdings, so führt die Vorinstanz aus, sei keineswegs gewis, das nicht Umstände hätten eintreten können, durch die der Kläger jenen Aufbesserungen oder sogar seiner Stellung verlustig gegangen wäre; allein beim Mangel dahin weisender Momente müsse eben die natürliche und ungestörte Entwicklung der Dinge, wie sie in den Umständen zur Zeit des Unfalles begründet lag, als wahrscheinlich vorausgesetzt und dem Urteile zu Grunde gelegt werden. Die Vorinstanz gelangt so nach Tabelle III bei Soldan zu einem Gesamtschaden in Form eines Rentenkapitals von 16,700 Fr. Hievon werden 12 % wegen der Vorteile der Kapitalabfindung und 4740 Fr., die der Kläger bereits erhalten hat, abgezogen, so das rund 10,000 Fr. verbleiben, in welchem Betrag, Wert 1. Juni 1906, die Vorinstanz die Klage gutgeheißen hat.

2. Nach Art. 1 Abs. 1 EHG von 1905 erstreckt sich die Eisen-

bahnhaftpflicht auch auf Hilfsarbeiten, „mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebs verbunden ist“. Damit hat — der Wortlaut und die Entstehungsgeschichte des Gesetzes lassen hierüber keinen Zweifel zu, siehe namentlich Stenographisches Bulletin 1902, S. 364 und 378 — die Praxis in der Auslegung des frühern EHG ihre gesetzliche Sanktion erhalten, nach welcher Praxis unter der Eisenbahnhaftpflicht auch solche Hilfsarbeiten stehen, die zwar nicht zum Eisenbahnbetriebe im technischen Sinn, d. h. der Vorbereitung und Ausführung des Personen- oder Sachtransportes auf Schienengeleisen vermittels Dampf oder anderer Kraft, gehören, wohl aber in der Art ihrer Vornahme durch die Anforderungen des Betriebs im technischen Sinn beeinflusst sind und dadurch eine erhöhte, eigenartige Gefährlichkeit erhalten, die den gesteigerten Schutz der Eisenbahnhaftpflicht rechtfertigt. Als ein in diesem Sinn gefahrerhöhendes Moment wurde von der Praxis von jeher die besondere Eile, womit eine Hilfsarbeit mit Rücksicht auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb vollbracht werden muß, angesehen, von der Erwägung ausgehend, daß der die Arbeit beherrschende Gedanke an den keinen Aufschub duldenden und daher zur Eile nötigen Betrieb zu einer etwas hastigen Verrichtung drängt, dadurch die Aufmerksamkeit und Vorlicht, zumal bei Betriebsarbeitern, notwendigerweise schwächt und so eine vermehrte besondere Gefährdung, wie sie sonstigen Hilfsarbeiten und andern Betrieben nicht eigen ist, schafft (siehe US 27 II S. 376 und die dortigen Zitate).

Auf Grund der angeführten tatsächlichen Feststellungen, die in keiner Weise als aktenwidrig erscheinen, hat die Vorinstanz mit Recht angenommen, daß der Unfall, den der Kläger erlitten hat, unter die zitierte Norm aus Art. 1 leg. cit. fällt. Zunächst kann kein Zweifel sein, daß die kritische Arbeit, das Ausschängen der defekten Führerstandtüre des auf dem Reservegeleise stehenden Motorwagens, vorgenommen durch zwei Betriebsangestellte, eine Hilfsarbeit des Eisenbahnbetriebs war, da sie die durch die Interessen des letztern gebotene Reparatur der Türe vorbereiten sollte. Nach den Umständen durfte und mußte der Kläger annehmen, daß er die Türe mit dem 1 Uhr 43 in Burgdorf abgehenden Zug nach Konolfingen zu bringen habe. Nachdem am Vormittag keine Zeit und

Gelegenheit mehr zum Ausschängen der Türe bestanden hatte, war diese Verrichtung in der Enappen, am Nachmittag vor Abfahrt des Zuges verbleibenden Zeit zu besorgen. Jedenfalls ist dem Kläger unter keinen Umständen ein Vorwurf daraus zu machen, daß er die Arbeit damals vornehmen wollte. Die beim Kläger und Ingold als Betriebsleuten bei dieser Sachlage ohnehin vorhandene Vorstellung, daß die Arbeit wegen des bevorstehenden Zugabgangs möglichst zu beschleunigen sei und die dadurch bedingte Eile und Hast des Vorgehens mußten dann noch gesteigert werden, als sich Schwierigkeiten ergaben, indem eine Schraube sich nicht lösen lassen wollte. Die beiden Angestellten standen also bei der fraglichen Arbeit im Hinblick auf die Anforderungen des Betriebs in jener psychischen Verfassung, die durch eine etwelche Verminderung der Aufmerksamkeit auf die Gefahr charakterisiert ist und waren dadurch infolge des Betriebs einer erhöhten Gefahr unterworfen. Und diese Gefahr hat sich verwirklicht, da, wie die Vorinstanz wiederum in verbindlicher Weise feststellt, sich die hastigen Hammerschläge des Ingold auf die Gleitöse, die das Abspringen der Feder und damit den Unfall verursacht haben und wohl auch die etwas exponierte Stellung des Klägers sehr wohl dadurch erklären lassen.

3. Ist sonach das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vorliegend anwendbar, so folgt aus dem gesagten bereits auch, daß die von der Beklagten erhobene Einrede des Selbstverschuldens von der Vorinstanz mit Recht zurückgewiesen ist. Wenn der Kläger im kritischen Moment bei der Wahl seines Standorts einen gewissen Mangel an Umsicht und Überlegung bekundet hat, so war dies eben gerade eine Folge der Eile und Hast, mit der wegen des Betriebs vorzugehen war. Es geht selbstverständlich nicht an, dasjenige Moment, das wegen der erhöhten Gefahr zur Unterstellung unter die Eisenbahnhaftpflicht führt, auf der andern Seite dem Arbeiter zum Verschulden im Sinne des Gesetzes anzurechnen. Übrigens wäre der Vorinstanz auch darin beizupflichten, daß ein Verschulden des Klägers, wenn man es annehmen wollte, doch das von der Beklagten zu vertretende eher größere Verschulden des Ingold kompensiert wäre.

4. Bei der Bemessung des Schadens ist nach der Praxis nicht

ausschließlich auf die Verdienstverhältnisse zur Zeit des Unfalles abzustellen, sondern es dürfen auch solche zukünftige Besserstellungen in Rechnung gezogen werden, die in einigermaßen sicherer Aussicht sind (vergl. US 29 II S. 235 f.). Dies trifft nun beim Kläger zu für die Gehaltserhöhung von 300 Fr., auf die er vertraglich vom 1. Januar 1908 an Anspruch gehabt hätte. Daß der Kläger vorher entlassen worden, oder daß ihm die Gehaltserhöhung aus wichtigen Gründen verweigert worden wäre, ist eine bloße Möglichkeit, die hinter der dem natürlichen Laufe der Dinge entsprechenden Wahrscheinlichkeit der Lohnvermehrung durchaus zurücktritt. Dagegen muß die Aufbesserung von 300 Fr. pro 1. Januar 1911 außer Berechnung bleiben, weil es sich hier um eine bereits viel entferntere und daher doch mehr unsichere Zukunft handelt. Der von der Vorinstanz bei einer unangefochtenen Invaldität von 33 % in rechnerisch nicht zu beanstandender Weise ermittelten Schadensbetrag reduziert sich daher um die der zweiten Gehaltserhöhung entsprechende Summe von 1219 Fr. auf 15,474 Fr. Neben dem Abzug von 12 % für die Vorteile der Kapitalabfindung, den die Vorinstanz gemacht hat, ist ein weiterer Abzug aus dem Gesichtspunkt vorzunehmen, daß erfahrungsgemäß die Arbeitsfähigkeit im Alter abnimmt und daß insbesondere der Beruf des Lokomotivführers, den der Kläger ausgeübt hat, wegen der hohen Anforderungen, die er stellt, nicht über ein gewisses Alter — 55, allerhöchstens 60 Jahre — hinaus betrieben werden kann. Es rechtfertigt sich daher, einen Abstrich von 20 % insgesamt zu machen. Von den verbleibenden 12,380 Fr. hat der Kläger 4740 Fr. bereits erhalten, so daß er noch auf 7640 Fr. Anspruch hat. Auf diesen Betrag ist die von der Vorinstanz gesprochene Entschädigung zu reduzieren.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Beklagten wird darin teilweise gutgeheißen, daß die von der Vorinstanz gesprochene Entschädigung auf 7640 Fr. nebst Zins seit 1. Juni 1906 reduziert wird.

52. Arrêt du 23 septembre 1908 dans la cause
Compagnie du Chemin de fer régional du Val-de-Travers, déf.
et rec., contre Ischer et consorts,
dem. et rec. p. v. d. j.

Faute de la victime, art. 1^{er} L. resp. chemins de fer de 1905.

Faute concurrente de l'entreprise de chemin de fer. Etat particulièrement dangereux de la voie au lieu de l'accident. — **Montant des dommages-intérêts** (mort du frère des demandeurs): a) frais, b) Perte du soutien. Art. 2 l. c. Notion du soutien. — **Faute de l'entreprise**, Art. 8 l. c. Les frères et sœurs du défunt sont légitimés pour demander une somme équitable de ce chef. Application de l'art. 5 de la loi.

Les circonstances dans lesquelles s'est produit l'accident qui a donné lieu au présent procès sont, en substance et aux termes du jugement cantonal attaqué, les suivantes :

Le 9 juillet 1907, Jakob Ischer conduisait du lisier (purin) pour son patron, en passant par le chemin qui conduit du Pont de la Roche jusqu'à la fin des Iles (Val de Travers); ce chemin, communal jusqu'à l'Areuse qu'il traverse sur le Pont des Iles, devient ensuite un chemin de dévestiture et traverse la voie ferrée du Régional du Val de Travers, pour continuer dans la direction du Sud et se perdre dans la montagne. L'endroit où se croisent le chemin en question et la voie du Régional est situé derrière un massif rocheux qui descend des hauteurs au sud de Saint-Sulpice jusqu'à l'Areuse. Les personnes qui descendent ce chemin ne peuvent, ainsi, voir un train venant de la station de Saint-Sulpice qu'au moment où elles abordent la voie et où le train se trouve à proximité immédiate.

A la susdite date, Ischer, occupé comme il vient d'être dit, à transporter du lisier sur un champ appartenant à son maître, à la « fin des Iles », rentrait de sa seconde course et s'engageait sur la voie du Régional, lorsque le train partant de Saint-Sulpice à 12 h. 08 déboucha brusquement derrière l'arrête rocheuse. La caisse du char fut littéralement fauchée,