

**IV. Haftpflicht
der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen
bei Tötungen und Verletzungen.
Responsabilité des entreprises de chemins de fer
et de bateaux à vapeur
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

35. Urteil vom 24. Februar 1893 in Sachen
Kofmehl gegen Gotthardbahn.

A. Durch Urteil vom 2./19. November 1892 hat das Bezirksgericht Luzern erkannt:

Die Beklagte sei nicht pflichtig, dem Kläger für den ihm am 4. April 1891 im Bahndienste zugefügten Unfall (erhaltenen Leistenbruch) eine Aversalentschädigung von 18,000 Fr. oder eine Monatspension von 70 Fr. und eine Aversalentschädigung von 12,000 Fr. zu leisten, sondern es sei die Klage des Gänzlichen abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil ergriff der Kläger, nachdem die Beklagte ihre Zustimmung zu Umgehung der zweiten kantonalen Instanz erklärt hatte, die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt, es sei dem Kläger in Abänderung des vorinstanzlichen Urteils, eine Aversalentschädigung von 18,000 Fr. oder eine Monatspension von 70 Fr. und eine Aversalentschädigung von 12,000 Fr. zuzusprechen, unter Kostenfolge; er beantragt im weiteren eventuell, dem Kläger sei gemäß Art. 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und Art. 153 der eidgenössischen Zivilprozessordnung der Ergänzungsseid über verschiedene, in einem Briefe des Klägers vom 16. Februar 1893 näher bezeichnete Behauptungen betreffend die das Zutagetreten des Leistenbruches begleitenden Umstände zu überbinden.

Der Vertreter der Beklagten trägt auf Abweisung der Weiterziehung und Bestätigung des angefochtenen Urteils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der Beklagte stand seit Ende 1882 als Lokomotivheizer im Dienste der Gotthardbahngesellschaft. Nachdem er bis zum 4. April 1891 in dieser Stellung tätig gewesen war, meldete er sich am 5. gleichen Monats als krank. Eine am 6. April 1891 vom Bahnarzte Dr. Steiger vorgenommene Untersuchung ergab: einen rechtsseitigen Leistenbruch und auf der linken Seite einen weit offenen Leistenring, also eine Bruchanlage. Der Kläger konnte seine Tätigkeit als Heizer nicht mehr aufnehmen und wurde auf 5. Oktober 1891 aus dem Dienste der Gotthardbahn entlassen. Er belangte die Gotthardbahngesellschaft gestützt auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auf Entschädigung. In der Klage behauptete er, der Dienst, welchen er als Lokomotivheizer zu besorgen hatte, sei ein übermenschlich anstrengender gewesen. Am 4. April 1891 sei denn auch infolge dieser Überanstrengung im Bahndienste der eingeklagte Unfall (d. h. der Leistenbruch) eingetreten. Der Kläger, welcher vorher keine Anlage zu einem Bruche gehabt habe, sei damals von Biasca nach Airolo gefahren; in Robi-Tiesso habe er die ersten Schmerzen in der Leistengegend verspürt und dann beim Übernachten in Airolo die Nacht schlaflos und in den größten Schmerzen zugebracht. Am folgenden Tage habe er sich als dienstuntauglich gemeldet. In seiner Replik berichtigte er: Er habe den „Unfall“ nicht am 4., sondern am 3. April erlitten. Die spezifische äußere Veranlassung des Leistenbruches sei die dienstliche Fahrt von Biasca nach Airolo vom 3. April gewesen, wobei eben irgend eine anstrengende Körperbewegung oder Kraftentfaltung bei Ausübung des Heizerberufes den Bruch bewirkt habe. Nicht die Summe der in 9 Jahren verrichteten Diensthandlungen habe er als Unfall hingestellt, sondern irgend eine einzelne Dienstverrichtung am verhängnisvollen 3. April in der Nähe von Robi-Tiesso. Worin diese Verrichtung bestanden habe, könne er nicht sagen, und es sei dies der Natur der Sache nach nicht bestimmbar. Die Gotthardbahngesellschaft bestritt ihre Haftpflicht, weil es sich nicht um einen durch den Eisenbahnbetrieb verursachten Unfall, sondern um eine infolge fehlerhafter Leibesbeschaffenheit nach und nach entstandene Krankheit handle. Die Vorinstanz führt, gestützt auf die eingeholten gerichtsarztlichen

Gutachten, aus: Es dürfe als erwiesen erachtet werden, daß der Leistenbruch seit dem Eintritt des Klägers in den Dienst der Gotthardbahn und zum Teil infolge dieses Dienstes entstanden sei. Die Disposition zur Bruchbildung dagegen sei bei dem Kläger stets vorhanden gewesen. Das Vorhandensein einer solchen Disposition schließe allerdings die Anwendbarkeit des Begriffes des Unfalls nicht aus. Allein damit das Austreten des Leistenbruches als Unfall qualifiziert werden könnte, müßte dasselbe auf ein einzelnes zeitlich bestimmtes Ereignis, eine durch plötzliche Einwirkung eines äußern Tatbestandes entstandene Verletzung zurückgeführt werden können. Dies sei aber hier nicht der Fall. In der Klage bezeichne der Kläger selbst als Ursache des Bruches seine stetige übermenschliche Überanstrengung, also seine normale Berufstätigkeit. Mit seinen Behauptungen, daß ihm auf der Fahrt nach Airolo unwohl geworden sei, u. s. w., mache er kein einzelnes bestimmtes Ereignis als Ursache des Bruches namhaft; er führe die betreffenden Umstände nur dafür an, daß die Folge der Überanstrengung im Bahndienste sich am 4. April 1891 gezeigt habe. Die fraglichen Behauptungen seien übrigens nur zu einem sehr geringen Teile bewiesen; keiner der angeführten Zeugen wisse etwas davon, daß der Kläger in Airolo Unwohlsein gezeigt habe und nicht habe schlafen können. In der Replik behaupte der Kläger dann allerdings, die Fahrt von Biasca nach Airolo vom 3. April 1891 sei Veranlassung der Verletzung. Allein auch hier könne der Kläger nicht eine bestimmte Dienstverrichtung oder Überanstrengung als Ursache des Bruches nennen; er behaupte gar nicht, daß auf der Fahrt vom 3. April eine größere Anstrengung stattgefunden habe, als auf andern Fahrten. Bewiesen sei nur, daß der Dienst des Klägers überhaupt ein schwerer gewesen sei, da er per Fahrt circa 80—100 Zentner Kohlen einzuschaulen gehabt habe. Auch die Anbringen der Replik laufen daher wieder darauf hinaus, daß der Bruch eine Folge der gewöhnlichen Anstrengung oder beruflichen Tätigkeit des Klägers gewesen sei. Es mangle überhaupt jeder Beweis dafür, daß der Bruch im Betrieb der Gotthardbahn (d. h. infolge einer dienstlichen Verrichtung, entstanden sei; es stehe nur fest, daß der Bruch im Zeitraum vom 1. August 1883 bis 4. April 1891 sich gebildet habe. Die Klage

müsse mangels jeden Beweises für ein bestimmtes Unfallereignis abgewiesen werden.

2. Das klägerische Aktenvervollständigungsbegehren ist unzulässig. Art. 153 der eidgenössischen Zivilprozessordnung findet in Sachen, welche vom Bundesgerichte als Oberinstanz zu beurteilen sind, überhaupt keine Anwendung. Hier gilt vielmehr der Grundsatz des Art. 30 Abs. 4 D.-G., wonach die tatsächlichen Feststellungen der kantonalen Gerichte für das Bundesgericht verbindlich sind und dieses nur dann eine Aktenvervollständigung anordnen kann, wenn das kantonale Gericht anerbotene erhebliche Beweise wegen vermeintlicher Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt hat. Dieser Grundsatz gilt auch in Haftpflichtsachen; auch in Haftpflichtsachen ist das Bundesgericht als Oberinstanz grundsätzlich nicht Richter der Tat-, sondern nur der Rechtsfragen. Der vom Rekurrenten angerufene Art. 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ändert hieran nichts; Art. 11 statuiert einfach das prozessuale Prinzip der freien Beweiswürdigung; darüber, inwiefern das Bundesgericht berufen ist, Tatfragen selbständig zu beurteilen, bestimmt er nichts. Diese Frage ist für alle Fälle der oberinstanzlichen Kompetenz des Bundesgerichtes einheitlich durch Art. 30 D.-G. geregelt. Dieses Gesetz bestimmt die Natur des Rechtsmittels der Weiterziehung an das Bundesgericht und die dadurch gegebene Stellung des Letztern als Oberinstanz. Das Aktenvervollständigungsbegehren des Rekurrenten nun bezweckt nicht eine Ergänzung der Akten durch Erhebung von Beweisen, welche die Vorinstanz wegen Unerheblichkeit des Beweisthemas abgelehnt hätte, sondern vielmehr die Widerlegung der tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz durch eine neue Beweisaufnahme über Tatsachen, über welche bereits die Vorinstanz Beweis erhoben hat. Es ist daher, wie gesagt, unzulässig.

3. Auf Grund des vorinstanzlich festgestellten Tatbestandes nun muß die vorinstanzliche Entscheidung ohne weiteres bestätigt werden. Zwar ist, entgegen den heutigen Ausführungen des Anwaltes der Beklagten, daran festzuhalten, daß das Austreten eines Leistenbruches dann als Unfall betrachtet werden muß, wenn es auf ein einzelnes, zeitlich bestimmtes Ereignis zurückzuführen ist, wenn es infolge äußerer gewaltsamer Einwirkung, bei einer ungewöhn-

lichen Anstrengung u. s. w. plötzlich erfolgt (siehe Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Lehmann gegen Gotthardbahn vom 16. Januar 1892, Amtliche Sammlung XVII, S. 237 u. ff.). Allein dies ist eben hier nicht festgestellt. Im Gegenteile ist festgestellt, daß der Leistenbruch allmählig, unter der Einwirkung der durch die normale Berufstätigkeit des Klägers geforderten fortwährenden Anstrengungen, sich entwickelte. Ein Unfall liegt also nicht vor, sondern vielmehr eine Krankheit, deren Entwicklung durch die Berufstätigkeit des Klägers befördert wurde. Auf Krankheiten aber, auch wenn diese ganz oder teilweise durch die dienstliche Tätigkeit im Eisenbahnbetriebe bedingt sind, erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahnen nach dem klaren Wortlaute des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nicht.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Teilen bei dem angefochtenen Urteile des Bezirksgerichtes Luzern sein Bewenden.

36. Urteil vom 3. März 1893 in Sachen Wey gegen Seethalbahn.

A. Durch Urteil vom 3. Januar 1893 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt:

1. Beklagte sei gehalten:

a) An Kläger zu vergüten die Kosten für Unterhalt, ärztliche Behandlung und Verpflegung während der Dauer der Krankheit und für Beschaffung eines künstlichen Beines;

b) an Kläger eine Jahresrente von 320 Fr. zu zahlen, in vierteljährlichen Terminen zum voraus zahlbar, die erste fällig auf 1. Juli 1891, nebst Verzugszins von letztem Datum an. Der Kapitalwert derselben sei durch die Beklagte zu sichern durch Deposition von wahrhaften Wertpapieren im Betrage von 6000 Fr. bei der Depositalkasse der Ortsbürgergemeinde Büttisholz. Mit der Mehrforderung sei Kläger abgewiesen.

2. Das Negreßrecht der Beklagten gegen die Schweizerische Centralbahn sei gewährt.

B. Gegen dieses Urteil ergriff der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt, es sei in Abänderung des vorinstanzlichen Urteils die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 12 000 Fr., inbegriffen Kosten für Unterhalt, ärztliche Behandlung und Verpflegung während der Dauer der Krankheit und für Beschaffung eines künstlichen Beines und Schmerzensgeld, nebst Verzugszins seit 1. Juli 1891 zu bezahlen. Dagegen beantragt der Vertreter der Beklagten, es sei die Klage gegenüber der beklagten Seethalbahngesellschaft abzuweisen, eventuell sei dem Kläger eine lebenslängliche Jahrespension von 150 Fr. zuzusprechen, jedenfalls die vorinstanzlich gesprochene Entschädigung zu reduzieren. Der Anwalt der Utisbenunziatin, der Schweizerischen Centralbahn beantragt, es sei die Seethalbahngesellschaft als die richtige Beklagte zu erklären, dagegen den Anträgen derselben rücksichtlich des Quantitativen der Entschädigung zu entsprechen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der 51jährige Landarbeiter Jakob Wey wurde am Morgen des 25. Mai 1891, während er, einen Handkarren vor sich her stoßend, auf der Station Emmenbrücke den Wegübergang gegen Nothenburg bei nicht geschlossener Barriere überschreiten wollte, von dem Zuge 3 der argauisch-luzernischen Seethalbahn überfahren, wobei er einen komplizierten Bruch des rechten Unterschenkels erlitt, so daß ihm dieser amputiert werden mußte. Die Station Emmenbrücke steht im Eigentume der Schweizerischen Centralbahn, wird aber von der Seethalbahn gegen eine jährliche Abversalentschädigung von 5500 Fr. mitbenutzt. Die Schweizerische Centralbahn besorgt vertragsmäßig die Verwaltung, den Unterhalt und die Bewachung der Station Emmenbrücke und versieht durch ihr Personal den gesamten innern und äußern Stationsdienst für beide Bahnen. Vom gemeinschaftlichen Stationsdienst ist nur der Fahrdienst ausgenommen, welcher von jeder Verwaltung in seinem ganzen Umfange, mit ihrem eigenen Personal und auf ihre eigene Rechnung besorgt wird. Das Fahrpersonal der Seethalbahn steht jedoch so