

cantonale, e la cui decisione non può quindi essere sindacata da questa Corte; l'altra questione, quella dell' indebito arricchimento, dal punto di vista d'ordine dell' art. 48 della proc. civ. ticinese, la cui applicazione, retta o non retta, non può del pari formare oggetto di esame da parte di questa Corte. Quantunque competente rispetto alle questioni di merito, il Tribunale federale diventa quindi incompetente ad occuparsi dell' appello per la natura speciale delle questioni preliminari dalle quali dipende e fu fatta dipendere la soluzione della causa.

Per questi motivi,

il Tribunale federale
pronuncia :

L'appellazione è respinta per titolo di irricevibilità.

B. Entscheidungen des Bundesgerichts als einziger Zivilgerichtsinstanz.

Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme
instance unique en matière civile.



Haftpflicht der Eisenbahnen. — Responsabilité des chemins de fer.

57. Urteil vom 7. Juni 1906 in Sachen Pfister, Kl., gegen
Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion II, Bell.

Selbstverschulden; wissentliche Uebertretung polizeilicher Vorschriften. Art. 2, 4 EHG; Art. 14 Abs. 2 der Vorschriften für den Rangierdienst.

A. Der Kläger, der im Jahre 1867 geboren ist, war Lokomotivführer der Schweizerischen Bundesbahnen. Am 5. Dezember 1904 hatte er zuletzt den Zug 3716 Luzern-Olten geführt und war mit diesem abends 6 Uhr 46 im Bahnhof Olten eingetroffen. Er fuhr hierauf mit der Lokomotive zum sog. Depot T, das sich im untern, nordöstlichen Teil des Rangierbahnhofes befindet, und trat, nachdem er die Maschine abgegeben und die Dienstkleider abgelegt hatte, mit seinem Heizer Niggli den Heimweg nach der Wohnung jenseits der Mure an. Vom Depot T zur Murebrücke führt der Weg zunächst auf dem Bahnareal, aber außerhalb der eigentlichen Geleiseanlage bis in die Nähe der Speiseanstalt der Bundesbahnen. Hier wird das Bahnareal verlassen und ein ziemlich breiter Weg betreten, der bald in die Längs der

Nare führende Landstraße einmündet. Der Kläger und Niggli begaben sich zunächst vom Depot T nach der Speiseanstalt, wobei sie nicht den Weg außerhalb der Geleise benutzten, sondern einen Weg einschlugen, der sie über die Geleise führte. Sie verließen die Speiseanstalt, die gegen die Geleise abgegrenzt ist, zirka um 8 Uhr, gingen aber nicht auf dem eben beschriebenen Weg nach der Narebrücke, sondern betraten neuerdings die Geleiseanlagen, um über diese nach dem Personenbahnhof und von da zur Narebrücke zu gelangen. Sie gingen also in den Geleisen und hatten eine Anzahl derselben zu überschreiten. Von der Weiche 97 aus gehen die Geleise 11 und 12 in der Richtung nach dem Personenbahnhof, und zwar Geleise 11 links und Geleise 12 rechts. Auf dem erstern stand an jenem Abend bis auf die Höhe des Polizeipfahls (der den Punkt angibt, bis zu welchem Wagen auf die Geleise gegen die Weichen hin gestellt werden dürfen) eine Wagenkolonne. Der Kläger und Niggli, in der Nähe der Weiche 97 angelangt, überschritten dieses Geleise von links nach rechts hinter dem äußersten, von ihnen aus gerechnet, ersten Wagen der Kolonne, als rechts, auf Geleise 12, eine Maschine mit 18 Km. Geschwindigkeit ihnen entgegen vom Personenbahnhof nach dem Depot T fuhr. Der vorausgehende Niggli hatte den Polizeipfahl bereits passiert und war zwischen den Wagen und Geleise 12, als die Maschine an ihm vorbeifuhr. Der Kläger, der Niggli auf 3—4 Schritte folgte, wurde von der Maschine an der rechten Achsel erfasst, zu Boden geworfen, und es wurde ihm zirka drei Meter hinter dem Polizeipfahl der rechte Fuß abgefahren. Über den Hergang im einzelnen gehen die Darstellungen der Parteien auseinander. Der Kläger behauptet, daß er, als die Maschine auf seiner Höhe — zirka drei Meter hinter dem Polizeipfahl — angekommen war, vermutlich auf einem Stein ins Gleiten und so mit der Maschine in Berührung gekommen sei, während nach der Beklagten der Kläger, der rasch noch beim Polizeipfahl um die Ecke des auf Geleise 11 stehenden Wagens herumkommen wollte, einfach „ins Profil der Maschine gelaufen“, d. h. zu nahe dem Geleise 12 gegangen ist. Niggli wurde erst durch einen Pfiff der Lokomotive auf den Unfall aufmerksam gemacht. Der Kläger, dem das rechte Bein im untern Drittel des Unterschenkels amputiert werden mußte, wurde am 23. Februar 1905, mit künstlichem

Fuß versehen, aus dem Spital entlassen. Die Bahnverwaltung, die auch für die Heilungskosten aufgekomen war, entließ ihn Ende April 1905 aus ihrem Dienst, indem sie ihn als erwerbsunfähig der Hilfskasse überwies. Von der letztern bezieht der Kläger eine jährliche Pension von 1265 Fr. (46 % seines Einkommens), unter dem Vorbehalt der Rückleistung im Falle haftpflichtmäßiger Entschädigung. Nach Art. 18 der Statuten der Hilfskasse fällt nämlich die Pflicht der letztern zur Unterstützung oder zur Rückzahlung von Einlagen weg, wenn von der Bahnverwaltung auf Grund der Gesetze über die Haftpflicht Entschädigung geleistet wird; macht die Haftpflichtentschädigung weniger aus als die statutengemäße Unterstützung der Hilfskasse, so gewährt diese diejenige Unterstützung, die noch erforderlich ist, damit der Berechtigte im ganzen den Betrag der ordentlichen statutenmäßigen Unterstützung erhält, vorausgesetzt, daß der Unfall nicht eine Folge groben Selbstverschuldens ist.

B. Durch Klageschrift vom 28. Juli 1905 hat Pfister die Schweizerischen Bundesbahnen beim Bundesgericht mit folgenden Rechtsbegehren belangt: Die Beklagte sei wie folgt zu Entschädigung zu verurteilen:

I. Unter der Voraussetzung, daß das Rechtsbegehren II betreffend Aufrechterhaltung der Pension zugesprochen werde, sei dem Kläger außerdem eine lebenslängliche Rente von 2085 Fr. zuzusprechen, beginnend am 1. Mai 1905, oder aber eine Kapitalsumme von 37,530 Fr., samt Zins zu 5 %, seit 1. Mai 1905.

II. Die Bestimmung des Art. 18 Abs. 1 der Statuten der Hilfskasse für die Beamten der Schweiz. Centralbahn, nun der Schweizerischen Bundesbahnen, sei in Hinsicht auf den Kläger als unverbindlich zu erklären; eventuell als unverbindlich für denjenigen Teil des Unterstützungsanspruches, welcher den Leistungen der Bahnverwaltung entspreche; ganz eventuell sei die Unverbindlichkeit auszusprechen, sofern durch den Artikel die Hilfskasse auch von der Erstattung der Einlagen des Klägers befreit werden wolle.

III. Für den Fall, als das Rechtsbegehren II in seinen beiden ersten Punkten nicht zugesprochen werden sollte und demgemäß der Pensionsanspruch des Klägers ganz oder teilweise hinfällig bliebe, sei die haftpflichtmäßige Entschädigung zu erhöhen, eine

allfällige Rente um 500 Fr. jährlich, eine Kapitalabfindung um 10,000 Fr., samt Zins wie oben.

IV. Der Beklagten seien die Kosten der ärztlichen Zeugnisse und Begutachtung aufzulegen mit 22 Fr.

Die Begründung dieser Anträge wird, soweit notwendig, aus den nachfolgenden Erwägungen ersichtlich sein.

C. Die Anträge, welche die Beklagte in ihrer Antwort vom 30. September 1905 gestellt hat, lauten:

1. Das Bundesgericht wolle auf die Beurteilung des Klagebegehrens II wegen Inkompetenz nicht eintreten, eventuell dasselbe abweisen.

2. Das Gericht wolle die Rechtsbegehren I und III abweisen.

Die Begründung ist ebenfalls, soweit notwendig, aus den nachfolgenden Erwägungen ersichtlich.

D. Die Instruktionskommission des Bundesgerichts hat am 23./24. Februar 1906 einen Augenschein im Bahnhof Olten vorgenommen und die von den Parteien angerufenen Zeugen abgehört. In der Folge wurde auch eine Expertise über das Maß der vom Kläger durch den Unfall erlittenen Erwerbsseinbuße erhoben.

E. In der heutigen Schlussverhandlung haben die Parteivertreter ihre Anträge wiederholt und neuerdings begründet.

F. (Armenrecht.)

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Beklagte hat der Klage die Einrede des Selbstverschuldens (Art. 2 CHG) entgegengestellt, und ferner eingewendet, daß der Kläger, indem er in wissentlicher Übertretung polizeilicher Vorschriften den Heimweg über die Geleiseanlagen genommen, die Möglichkeit für den Eintritt des Unfalls geschaffen und schon deshalb keinen Anspruch auf Entschädigung habe (Art. 4 lit. c). In letzterer Hinsicht kommt Art. 14 Abs. 2 der Vorschriften für den Rangierdienst auf den schweiz. Normalbahnen in Betracht, wonach „das Gehen, Stehen, überhaupt jeder Aufenthalt in, zwischen oder unmittelbar neben den Geleisen, sowie das Überschreiten derselben nur zum Zwecke dienstlicher Verrichtungen und nur insoweit gestattet ist, als dies ohne Gefahr geschehen kann.“ Es ist kein Zweifel, daß der Kläger und sein Begleiter nach dieser Bestimmung nicht befugt waren, vom Depot und der Speiseanstalt

den Heimweg über die Geleise zu nehmen, also diese zu einem außerdienstlichen Zwecke zu betreten, falls ihnen außerhalb der Geleiseanlagen ein praktikabler Weg zur Verfügung stand. Dies ist aber, wie am Augenschein festgestellt wurde, hier jedoch nicht näher ausgeführt zu werden braucht, der Fall. Dagegen macht der Kläger geltend, daß jenes Verbot des Rangierreglementes auf dem Bahnhof Olten insofern nicht gehandhabt wurde, als allgemein geduldet war, daß das Maschinenpersonal von den Depots, und ganz speziell auch vom Depot T, zumal bei Dunkelheit, den Heimweg über die Geleise nahm. In der Tat scheint nach dem Ergebnis der Zeugeneinvernahme die Vorschrift in dieser Beziehung — wohl infolge der Schwierigkeiten der Kontrolle — eher lax gehandhabt und eine Übung des Lokomotivpersonals, von den Depots über die Geleise nach Hause zu gehen, mehr oder weniger geduldet worden zu sein. Unter diesen Umständen ist es zweifelhaft, ob als nachgewiesen gelten kann, daß der Kläger am Unfallabend mit wissentlicher Überschreitung polizeilicher Vorschriften sich mit dem Eisenbahnbetrieb in Berührung gebracht hat, d. h. daß er beim Betreten der Geleise das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit seines Tuns wirklich hatte. Die Frage kann auf sich beruhen bleiben, weil jedenfalls die weitere Einrede der Beklagten, der Kläger habe durch sein Verhalten beim Passieren der Geleise den Unfall selbst verschuldet (Art. 2 CHG), zutrifft.

2. Der Kläger ging nicht in dienstlichen Funktionen in den Geleisen, sondern er benützte diesen Weg, der nach seiner Auffassung etwas kürzer und angenehmer war, als die Straße außerhalb des Areals, um sich nach Hause zu begeben. Seine Aufmerksamkeit war daher nicht auf dienstliche Obliegenheiten irgend welcher Art gerichtet, und es ist auch nicht behauptet, daß sie durch außergewöhnliche Ereignisse in Anspruch genommen oder abgelenkt worden sei. Der Kläger hatte auf nichts anderes als auf seine persönliche Sicherheit zu achten. Auch konnte ihm als Eisenbahnangestellten nicht unbekannt sein, daß ein solches Gehen über einen sehr belebten Rangierbahnhof, wie es derjenige von Olten ist, mit Gefahren verbunden sei, und er mußte insbesondere wissen, daß das Geleise 12, das er u. a. zu überschreiten hatte, sehr stark (zirka 12 Mal in der Stunde, wie am Augenschein festgestellt wurde) befahren werde. Auch wenn man eine

gewisse Abstumpfung gegen die Betriebsgefahren, wie sie bei Eisenbahnangestellten regelmäßig vorhanden zu sein pflegt, mit in Betracht zieht, mußte dem Kläger doch, gerade weil er auf nichts anderes bedacht zu sein brauchte, zugemutet werden, daß er sich, bevor er sich in den Gefahrenbereich eines Geleises begab, vergewissere, ob es frei sei oder befahren werde, und daß er im letztern Fall außerhalb der gefährdeten Zone verbleibe, bis das betreffende Fahrzeug an ihm vorbeigefahren und das Geleise wieder frei war. Das hat aber der Kläger nicht getan, und auf diesen Mangel an der durch die Umstände bringend gebotenen Vorsicht ist der Unfall zurückzuführen. Nach dem Resultat des Beweisverfahrens kann nämlich nicht angenommen werden, daß der Kläger infolge Ausgleitens außerhalb des Bereichs von Geleise 12 von der Maschine erfaßt und umgeworfen worden sei. Der Kläger ist in dieser Beziehung seiner Sache auch selbst nicht sicher. Wenigstens hat er beim Augenschein erklärt, er „müsse“ ausgeglichen sein, und in der bahnamtlichen Untersuchung hat er deponiert, er könne nicht bestimmt sagen, ob er infolge Ausgleitens zu Boden gefallen oder ob er von der Lokomotive — gemeint ist offenbar ohne vorheriges Ausgleiten — erfaßt und zu Boden geworfen worden sei. Daß der Unfall sich in der letzteren Weise zugetragen hat, folgt auch aus der vom Kläger am Augenschein zugestandenen Tatsache, daß er vom Stoßbalken der Maschine an der rechten Achsel getroffen wurde. Das Ausgleiten bedingt regelmäßig ein Fallen nach rückwärts, während hier der Kläger, damit er in der erwähnten Art erfaßt werden konnte, nach vorn gegen die Maschine gefallen sein mußte. Auch wäre kaum erklärlich, daß der Kläger, der von kleiner Statur ist, im Fallen vom Stoßbalken an der Achsel und nicht von einem untern Teile der Maschine getroffen wurde. Aber selbst wenn der Kläger ausgeglichen sein sollte, wäre gemäß dem ihm nach der Sachlage obliegenden Maß von Sorgfalt und Aufmerksamkeit ein Verschulden darin zu erblicken, daß er im kritischen Momente, obgleich er die Lokomotive kommen sah oder sehen mußte, nicht bei Seite trat, sondern so nahe dem Geleise 12 weiterschritt, daß die mit dem Ausgleiten verbundene Wendung des Körpers seine rechte Achsel sofort mit dem Stoßbalken der Maschine in Berührung brachte; denn ein Fehltritt ist eine Zufälligkeit, mit der auf schwierigem

Boden stets gerechnet werden muß. Ist der Kläger aber nicht ausgeglichen, so muß er „ins Profil der Maschine gelaufen“ sein, d. h. so nahe dem Geleise 12 sich bewegt haben, daß er in den Bereich der Maschine kam. Hierbei ist es für die Beurteilung seines Verhaltens gleichgiltig und kann dahingestellt bleiben, ob der Kläger sich einige Meter weiter vorn oder weiter hinten befand, ob er im Augenblicke des Herankommens der Lokomotive in geradzue sträflichem Leichtsinne noch rasch die enge Stelle beim Polizeipfahl zwischen dem auf Geleise 11 stehenden Wagen und Geleise 12 passieren wollte, oder ob er etwas weiter hinten in der Gefahrzone des letzten Geleises ging. In beiden Fällen hat der Kläger, indem er auf die augenscheinliche und dringende Gefahr nicht achtete, obgleich seine Aufmerksamkeit durch nichts abgelenkt sein konnte, nachlässig gehandelt und dadurch den Unfall selber verschuldet.

Ein Mitverschulden der Beklagten am Unfall, worauf der Vertreter des Klägers in der heutigen Verhandlung hingedeutet hat, erscheint ausgeschlossen. Eine schuldhafte Handlung oder Unterlassung eines Beamten oder Angestellten, die den Unfall mitbewirkt hätten, kann nicht in Frage kommen, und es ist auch nicht ersichtlich, daß die Geleisanlage an der Unglücksstätte mangelhaft und der Unfall mit hierauf zurückzuführen wäre.

3. Nach dem gesagten erscheint der Anspruch des Klägers auf eine Entschädigung nach dem EHG als unbegründet und ist die Klage daher abzuweisen. Bei dieser Sachlage ist auf die in der Klage aufgeworfene Frage, ob und welchen Einfluß das Verhältnis des Klägers zur Hilfsklasse auf die Liquidation des Haftpflichtfalles hätte, und ob und wie das erstere Verhältnis durch das letztere Moment bedingt wäre, von vornherein nicht einzutreten.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.