

et par conséquent cet entretien n'était pas, en l'absence de toute disposition de la loi neuchâteloise dans ce sens, « à la charge de la personne tuée » dans le sens de la loi de 1875. Si le texte français de l'art. 5, al. 2 peut laisser subsister quelque doute à ce sujet, toute ambiguïté disparaît en présence du texte allemand de la même disposition, lequel ne met au bénéfice de l'indemnité que les personnes à l'entretien desquelles la victime était *obligée* (verpflichtet) et ce dans la mesure où cet entretien leur a été enlevé par suite de la mort du défunt.

5° En tenant compte des divers facteurs à prendre en considération pour la fixation de l'indemnité à allouer à la demanderesse et à sa fille légitime, tels que l'âge de la dame Muller, le salaire de la victime et le nombre de jours de travail annuel que J. Muller fournissait, la portion de son gain total qu'il pouvait consacrer à sa famille, et évaluée par le tribunal cantonal à 2 francs par jour de travail; si l'on déduit du résultat une somme correspondante à l'avantage retiré par les demandereses du fait qu'il leur est accordé un capital, payable immédiatement, et non une rente, un montant total de 9000 francs, dont 7500 francs pour la veuve Muller, et 1500 francs pour sa fille Louise-Marguerite Muller, apparaît comme un juste équivalent du dommage par elles souffert.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

1° Le recours de la Compagnie Jura-Simplon est écarté, en ce qui concerne les conclusions principales.

2° Les conclusions subsidiaires de la dite Compagnie sont partiellement admises, en ce sens que la somme à payer par elle à la partie demanderesse est réduite à 9000 francs, soit 7500 francs pour la veuve, et 1500 francs pour l'enfant Muller, avec intérêt au 5 % dès le jour de l'introduction de la demande.

3° Les parties sont déboutées de toutes autres ou plus amples conclusions.

80. Urteil vom 7. Juni 1894 in Sachen Stammbach gegen Schweizerische Centralbahn.

A. Durch Urteil vom 29. März 1894 hat das Obergericht des Kantons Solothurn erkannt:

1. Die Beklagte ist gehalten, dem Kläger zu bezahlen:

- a. eine Schadenersatzsumme von 4500 Fr.;
 - b. den rückständigen Taglohn, 90 Fr. 28 Cts.;
 - c. Zins von diesen beiden Beträgen à 5 % seit 8. Januar 1893.
2. Die Prozeßkosten erliegen auf der Beklagten u. s. w.

B. Gegen dieses Urteil erklärte die Beklagte die Berufung an das Bundesgericht, indem sie beantragte, es sei die Klage abzuweisen, eventuell die vom Obergericht gesprochene Entschädigung zu reduzieren.

Der Kläger schloß sich darauf der Berufung an und stellte den Antrag, es sei in Abänderung des obergerichtlichen Urteils ihm die ganze Klagssumme von im Betrage 12,000 Fr. nebst Zins à 5 % seit 17. August 1892 für verminderte Erwerbsfähigkeit und 134 Fr. 20 Cts. Lohn vom 17. August 1892 bis 8. Januar 1893 zuzusprechen. Zugleich suchte er um das Armenrecht nach, welches ihm, unter Bestellung seines bisherigen Anwaltes, für den Vorstand vor Bundesgericht bewilligt wurde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Johann Stammbach, geb. 1866, war bei der Schweizerischen Centralbahn als Streckenwärter angestellt und hatte als solcher laut der in seiner Klage geltend gemachten Eingabe einen täglichen Verdienst von 3 Fr. 40 Cts. Am 17. August 1892 abends sollte er behufs Kontrolle die Strecke Schönenwerd-Neu-Dänikon mit der Dräsiue befahren. Zu diesem Behufe fuhr er vorschriftsgemäß um 9 Uhr 2 Minuten von der Station Schönenwerd ab und langte um 9 Uhr 15 Minuten in Dänikon an, von wo er bis zum Endpunkt seiner Dienstreise, Neu-Dänikon, 1430 Meter zurückzulegen hatte. Obwohl nun anerkanntermaßen eine Viertelstunde dazu genügt hätte, wurde er, 1000 Meter von der Station Dänikon entfernt, um 9 Uhr 57 Minuten von dem mit 16 Minuten Verspätung von Aarau kommenden Zuge Nr. 528 überfahren

und erlitt dabei, außer erheblichen Riß- und Quetschwunden an Gesicht und Schädel, namentlich einen schiefen Bruch des rechten Oberschenfels, wegen dessen er, vom achten Tage nach der Verletzung bis zum 8. Januar 1893, im Kantonshospital in Olten behandelt wurde. Dort konsolidierte sich der Bruch; dagegen wurde das rechte Bein um $4\frac{1}{2}$ Centimeter kürzer und trat auch eine Dislokation des untern Bruchstückes nach hinten und oben ein.

Stammbach belangte darauf die Schweizerische Centralbahn auf Entschädigung für dauernd verminderte Erwerbsfähigkeit im Betrage von 12,000 Fr. und Zahlung des Lohnes für die Zeit vom 19. August 1892 bis 8. Januar 1893, und kam die Streitsache in zweiter Instanz an das solothurnische Obergericht, welches das oben wiedergegebene Urteil fällte.

2. Es steht in erster Linie fest, daß Stammbach, nachdem er auf seiner Kontrollfahrt um 9 Uhr 15 Minuten abends von der Station Dänikon abgefahren war, den nur 1430 Meter entfernten Endpunkt seiner Tour, Neu-Dänikon, unter normalen Umständen etwa um 9 Uhr 30 Minuten hätte erreichen können. Dann aber wäre er beim Eintreffen des Zuges Nr. 528 nicht auf offener Strecke im Geleise, sondern vielmehr außer Gefahr gewesen, dies um so mehr, als genannter Zug am Abend des Unfalls mit einer Verspätung von 16 Minuten, erst um 9 Uhr 57 Minuten an der Unfallsstelle eintraf. Es ist also jedenfalls eine bedeutende Verspätung des Stammbach konstatiert. Dagegen genügt dies nicht, um ein Verschulden seinerseits als Ursache des Unfalls anzunehmen, sondern muß sich im Weitern fragen, ob diese Verspätung ihrerseits auf ein Verschulden des Verletzten zurückzuführen sei oder aber durch dienstliche oder sonstige Gründe gerechtfertigt werde.

3. Nun hat die Beklagte allerdings behauptet, es sei Stammbach auf offener Strecke auf der Dräfsine eingeschlafen und habe dadurch den Unfall selbst verschuldet. Für diese Behauptung hat die gleiche Partei, wie zugegeben werden kann, gewisse Anhaltspunkte beigebracht. In dieser Beziehung geht aus den Akten hervor, daß Stammbach am Vorabend des Unfalls ein Frauenzimmer zwei Stunden weit heimgeleitete und dann am Unfallstage selbst in der freien Zeit, sowohl um Mittag als dann am Nachmittag

einschlief, so daß ihn der Vorarbeiter wecken mußte, und dabei sogar ermahnte, er solle am Abend Acht geben, damit er nicht überfahren werde. Bei dieser Annahme, daß Stammbach einschlief, würde sich sodann auch leichter erklären, warum er vom Zuge überrascht wurde. Indes hat die Vorinstanz in freier Beweiswürdigung tatsächlich festgestellt, daß Stammbach nicht auf der Dräfsine eingeschlafen und so überfahren worden sei. An dieser Feststellung aber wird festzuhalten sein, da ein ihr zu Grunde liegender Rechtsirrtum oder eine Aktenwidrigkeit in keiner Weise erhellt.

4. Ist aber Stammbach in wachem Zustande überfahren worden, so fragt es sich, wie er sich überhaupt noch um 9 Uhr 57 Minuten, beim Eintreffen des Karauer-Zuges, an der Unfallsstelle befinden konnte. Seine eigene Darstellung geht nun dahin, es habe die Dräfsine den Dienst versagt, weshalb er absteigen und sie reparieren mußte; bei dieser Beschäftigung sei er sodann vom Zuge überrascht worden. Mit Bezug hierauf stellt die Vorinstanz zunächst fest, daß die Dräfsine wirklich schlecht war, und führt das angefochtene Urteil unter anderm auch an, daß das Lager rechts sich jeweils verschob, so daß man absteigen mußte, um es wieder einzurichten, und daß am 16. August 1892, also am Tage vor dem Unfall, bei Benutzung der Dräfsine mitten auf der Strecke ein Rad davon abfiel. In Würdigung des hierüber erhobenen Aktenmaterials gelangt nun die Vorinstanz zu dem Schluß, daß die Darstellung des Klägers glaubwürdig und derselbe durch eine Störung der Funktion der Dräfsine gezwungen worden sei, zwecks Reparatur, auf der Strecke zu halten, wobei ihn dann der Zug überfahren habe. Dieser rein tatsächlichen Annahme muß, da sie auf freier Beweiswürdigung ruht und nicht rechtsirrtümlich ist, auch hierorts beigetreten werden. Daraus aber ergibt sich zunächst ein Verschulden der beklagten Bahngesellschaft. Dieselbe war nämlich jedenfalls dazu verpflichtet, ihren Arbeitern für den ohnehin gefährlichen Dräfsinendienst brauchbare Maschinen zur Verfügung zu stellen. Es ist dies denn auch nicht bestritten; dagegen behauptet die Beklagte, sie habe den reparaturbedürftigen Zustand der fraglichen Dräfsine nicht gekannt und falle diese Nichtkenntnis samt ihren Folgen dem Kläger zur Last, der die Untauglichkeit der Maschine

kannte und trotzdem nicht zuständigen Orts reklamierte. Indes kann auf diese Einwendung kein Gewicht gelegt werden. Denn einerseits ergibt sich aus den Akten, daß Reklamationen wegen der Dräsiue allerdings stattfanden; andererseits war die Beaufsichtigung und Instandhaltung des Dräsiuematerials überhaupt zunächst nicht Sache der Streckenwärter und speziell des Stammbach. Ein Verschulden der Bahn muß aber mit Bezug auf den schlechten Zustand der Dräsiue um so mehr angenommen werden, als unbestrittenermaßen kurze Zeit vor dem Unfall, unterm 22. Juli 1892, die Bahnverwaltungen durch Circular des Eisenbahndepartementes ausdrücklich auf die Gefahren des Dräsiuebetriebes aufmerksam gemacht und aufgefordert worden waren, Anordnungen zwecks Erzielung größerer Sicherheit der Dräsiuefahrer zu treffen. Solche Anordnungen ergingen dann freilich seitens der Schweizerischen Centralbahn nach dem Unfall des Stammbach; nachdem nämlich der ganze Dräsiuebetrieb eine Zeitlang eingestellt worden war, wurde bei Wiedereinführung desselben unter anderm auch neu vorgeschrieben, daß die Dräsiuen bei Nacht nach vorn und hinten durch Signallaternen gedeckt werden sollten, u. s. w.

5. Wurde der Unfall des Stammbach nach dem Gesagten zunächst dadurch verursacht, daß die Bahngesellschaft ihm eine schlechte Dräsiue lieferte, und er zu ihrer Reparatur auf der Bahnlinie halten mußte, so ist auf der andern Seite jedenfalls anzuerkennen, daß der Unfall trotzdem hätte vermieden werden können, wenn Stammbach während dieser Reparatur auch der Bahnlinie einige Aufmerksamkeit geschenkt hätte. Denn zweifellos war dem Kläger bekannt, daß gemäß Fahrplan ungefähr um 9 Uhr 40 Minuten auf dem Geleise, wo er sich mit seiner Dräsiue befand, ein Zug eintreffen mußte; als aber dieser Zeitpunkt infolge der Verspätung verstrich, mußte er den Zug jeden Augenblick erwarten. Und selbst wenn er dies vergaß, so mußte er doch jedenfalls den Zug kommen sehen oder hören, und dies zwar rechtzeitig genug, um die Dräsiue aus dem Geleise zu heben oder doch zum mindesten sich selbst zu retten. Daß er sich trotzdem vom Zuge überfahren ließ, muß ihm als ein sehr bedeutendes Verschulden angerechnet werden, welches im gleichen Maße wie dasjenige der Bahn zum

Unfall führte. Demgemäß ist auch eine entsprechende Reduktion der Haftpflichtsumme geboten.

6. Bei Berechnung derselben ist davon auszugehen, daß Stammbach einen Tagesverdienst von 3 Fr. 40 Cts. und somit einen Jahresverdienst von 1020 Fr. gehabt hat. Dem gegenüber wurde zwar heute versucht, darzutun, einerseits, daß dieser Verdienst sich auf mehr, nämlich auf 3 Fr. 70 Cts. per Tag, andererseits, daß er sich auf weniger belaufen habe; indes fehlt hierfür ein Beweis nach beiden Richtungen und muß an der oberwähnten Annahme der Vorinstanz festgehalten werden. Zum Erwerb einer jährlichen Rente im genannten Betrage bedürfte es nun, bei Zugrundelegung eines Zinsfußes von $3\frac{1}{2}\%$ für eine 27jährige Person (bei einer mittleren Lebensdauer von 37 Jahren) eines Kapitals von ungefähr 19,000 Fr. Nun ist aber die Erwerbsfähigkeit des Stammbach nicht etwa ganz aufgehoben, indem derselbe nur eine Verkürzung des rechten Beines um $4\frac{1}{2}$ Centimeter und eine Dislokation des untern Bruchendes erlitten hat. Die daherige Verminderung der Erwerbsfähigkeit wird zwar vom behandelnden Arzt des Oltener-Spitals auf 70% geschätzt; doch führt derselbe zur Begründung nur an, Kläger sei zu leichteren Diensten, nicht aber zu solchen tauglich, die einen besonderen Grad von Gewandtheit, Elastizität und Kraft der Extremität voraussetzen. Nun hat schon die Vorinstanz mit Recht ausgeführt, daß diese Schätzung jedenfalls eine zu hohe sei, und ihrerseits eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit um 50% angenommen. Selbst diese Annahme aber erscheint, z. B. im Vergleich zum Fall Mutti (Amtliche Sammlung XVIII, 257), dem Kläger zu günstig. Das Bundesgericht macht daher von seinem Rechte Gebrauch, in Überprüfung der nicht rein tatsächlichen Annahme betreffend Maß der Verminderung der Erwerbsfähigkeit insoweit davon abzugehen, als es dieselbe auf etwas weniger als 50% der vollen Erwerbsfähigkeit anschlägt. Indem es im Weiteren mit Rücksicht auf die Vorteile der Kapitalabfindung einen Abtrieb von 20% macht, und außerdem wegen des bedeutenden Mitverschuldens des Klägers die Entschädigung auf die Hälfte reduziert, gelangt es dazu, ihm den Betrag von rund 3500 Fr. zuzusprechen.

7. Da die Beklagte dem Kläger vom Unfallstage bis zu

seinem Austritt aus dem Spital nicht den vollen Taglohn von 3 Fr. 40 Cts., sondern nur 2 Fr. 70 Cts. per Tag auszahle, muß sie ihm auch die eingeklagte Differenz von 90 Fr. 28 Cts. vergüten. Dieser Betrag ist nicht weniger als der vorstehende vom 8. Januar 1893 an à 5 % zu verzinsen. Wenn nämlich die Beklagte heute darauf angetragen hat, es seien die genannten Beträge erst vom 1. Juli 1893 zu verzinsen, so kann dem schon deswegen keine Folge gegeben werden, weil die Berufung diesbezüglich kein spezielles Begehren enthält.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Schweizerischen Centralbahngesellschaft wird dahin für begründet erklärt, daß in Abänderung des Dispositivs 1 a des angefochtenen Urteils die von der Beklagten dem Kläger zu bezahlende Summe auf 3500 Fr. (dreitausendfünfhundert Franken), nebst Zins à 5 % seit 8. Januar 1893, vermindert wird.

Im übrigen hat es bei dem angefochtenen Urteil sein Bewenden und hat demnach Beklagte dem Kläger auch noch 90 Fr. 28 Cts. an rückständigem Lohn zu bezahlen, mit Zins à 5 % seit 8. Januar 1893.

81. Urteil vom 12. Juli 1894 in Sachen Berchtold gegen Jura-Simplon-Bahn.

A. Durch Urteil vom 19. Mai 1894 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt: Der Beklagten Jura-Simplonbahngesellschaft ist ihre peremptorische Einrede zugesprochen.

B. Gegen dieses am 15. Juni 1894 mitgeteilte Urteil erklärte die Klägerin die Berufung an das Bundesgericht, indem sie beantragte, es sei die Jura-Simplonbahn mit dem ersten Schlusse ihrer Antwort (Verjährungs- oder peremptorische Einrede) abzuweisen, dagegen ihr selber die beiden Schlüsse ihrer Klage vom 6. April 1894 zuzusprechen und zwar in dem Maße und Umfange, wie dies durch das Urteil des Amtsgerichtes Bern als erste Instanz d. d. 2. Dezember 1893 dokumentiert sei.

Die Beklagte beantragte Abweisung der Berufung.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 8. Juli 1886 erlitt Jakob Berchtold, Ehemann der heutigen Klägerin, als Lokomotivführer der Jura-Bern-Luzernbahn anlässlich einer Entgleisung bei Convers eine Verletzung. Auf seine, auf Entschädigung nach richterlichem Ermessen gerichtete Klage hin sprach ihm der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern durch Urteil vom 6. Juni 1890 eine Entschädigung aus Haftpflicht im Betrage von 14,000 Fr. samt Zins à 4 % seit 1. November 1886 zu; dabei behielt das Gericht dem Kläger eine Rektifikation des Urteils im Sinne von Art. 6 Alinea 2 E.-G.-G. vor, indem es von der Annahme ausgieng, daß die Folgen des Unfalles (traumatische Neurose) noch nicht genügend klar vorlägen und eine Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Klägers, wenn auch nicht wahrscheinlich, so doch nicht ausgeschlossen sei. In der Folge trat jedoch eine Verschlimmerung allerdings ein, und erhob Berchtold daraufhin unterm 6./28. April 1893 Nachklage gegen die Jura-Simplonbahngesellschaft, als Rechtsnachfolgerin der Jura-Bern-Luzern-Bahn, indem er weitergehende Entschädigungsansprüche geltend machte. Nach seinem am 8. Oktober 1893 erfolgten Tode nahm dann seine Wittve an seiner Statt den genannten Prozeß auf. Das Amtsgericht Bern als erste Instanz, sprach der Klägerschaft eine Entschädigung von 16,000 Fr., inklusive Arzt-, Heilungs- und Verpflegungskosten, samt Zins à 5 % vom 28. März 1893 und Kostenfolge zu. Das Obergericht dagegen, an welches die Beklagte gelangte, erkannte in der sub Fakt. A angegebenen Weise, indem es im wesentlichen von folgenden Erwägungen ausging: Die in Frage stehende Nachklage stelle nicht etwa einen neuen selbständigen Anspruch des Berchtold dar, sondern beruhe auf dessen beim Eisenbahnunglück vom 8. Juli 1886 erlittenen Verletzung. Von diesem Tage an habe gemäß Art. 10 Alinea 1 E.-G.-G. die Verjährung zu laufen begonnen und sei durch Anstellung der Klage vom Mai und Juni 1888 und die anschließenden Prozeßhandlungen, sowie endlich durch das Urteil vom 6. Juni 1890 unterbrochen worden. Dieses Urteil habe nun den Entschädigungsanspruch des Berchtold als begründet anerkannt und auch eine Entschädigung fixiert, freilich nicht in endgültiger Weise, sondern unter Rektifikationsvorbehalt. Derselbe