

II. Haftpflicht

der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tödtungen 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.

140. Urteil vom 24. Oktober 1894 in Sachen
Walbvogel gegen Nordostbahn.

A. Durch Urteil vom 27. August 1894 hat das Obergericht des Kantons Thurgau erkannt: Es sei die Forderung der Appellatin im Betrage von 6000 Fr. nebst Zins à 5 % seit 16. Mai 1893 gerichtlich geschützt.

B. Gegen dieses Urteil erklärten die Beklagte und die Litisdenunziaten die Berufung an das Bundesgericht, indem sie folgenden Antrag stellten:

1. Abweisung der Klage wegen mangelnder Passivlegitimation und weil weder die Nordostbahngesellschaft noch die Bauunternehmung ein Verschulden trifft, sondern der Unfall durch Selbstverschulden des Verunglückten herbeigeführt wurde.

2. Eventuell weitere Reduktion der vom Obergericht gesprochenen 6000 Fr., weil das Mitverschulden des Verunglückten zu wenig gewürdigt wurde.

Die Klägerin beantragte Erhöhung der Entschädigung auf 15,000 Fr., eventuell nach richterlichem Ermessen, samt Zins vom Tage des Unfalls.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Andreas Walbvogel, geb. 1857, verheiratet und Vater von sieben Kindern, von denen das älteste anno 1882, das jüngste anno 1891 geboren ist, war als Zimmermann im Baugeschäfte des J. Habicht in Schaffhausen angestellt und bezog daselbst einen

Taglohn von 4 Fr. 20 Cts. Am 16. Mai 1893 hatte er zugleich mit Baumeister Habicht, dessen Sohn und einigen andern Arbeitern an der im Bau begriffenen Linie Ekweilen-Schaffhausen, und zwar bei Schlattingen, Visiere für Hochbauten, nämlich Bahnwärterhäuschen, aufzustellen, deren Bau dem J. Habicht übertragen war. Nachdem diese Arbeit vollendet war, bestiegen J. Habicht und seine Leute ein Bernerwägelchen, um nach Schlattingen weiterzufahren; Walbvogel nahm darauf hinten Platz, während der Sohn des J. Habicht die Pferde lenkte. Die Wagen mußten bei Km. 11.030 zunächst eine kleine Böschung hinunterfahren, dann ein Kollwagengeleise mit 7,5 % Gefäll überschreiten und auf der andern Seite desselben wieder über eine ähnliche Böschung auf die Landstraße gelangen, welche eben hier das Geleise kreuzte. Als dasselbe schon überschritten war und der Wagen die Böschung auf der andern Seite hinauffuhr, fiel Walbvogel hinten aus dem Wagen und kam links neben das Kollbahngeleise zu liegen. Hier blieb er betäubt liegen, während die andern, welche gleich ihm ziemlich getrunken hatten und von seinem Sturze nichts merkten, gegen Schlattingen weiter fuhren. Unterdessen fuhr ein Kollwagen daher. Als die auf demselben befindlichen Arbeiter den Walbvogel beim Geleise erblickten, versuchten sie zwar zu bremsen. Es gelang jedoch nicht, den Wagen zum Stehen zu bringen, und da Walbvogel durch eine unwillkürliche Bewegung das linke Bein auf die Schienen gelegt hatte, fuhr ihm der Wagen über den linken Oberschenkel hinweg. Walbvogel wurde darauf sofort in das Asyl St. Katharinenthal verbracht, wo die Amputation des linken Oberschenkels ausgeführt wurde. Bald darauf starb der Verletzte. Die Sektion ergab als unmittelbare Todesursache Blutleere des Herzens und der Organe, während der Schädel und das Gehirn sich unverletzt erwiesen.

Die Wittve des Walbvogel erhob darauf für sich und ihre Kinder gegen die Nordostbahngesellschaft Klage auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und kam es in zweiter Instanz zum vorstehend wiedergegebenen Urteil des thurgauischen Obergerichtes.

2. Gemäß Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes haftet die Konzessionierte Unternehmung für jedes eigene Verschulden, durch welches beim Bau einer Bahn ein Mensch getödtet oder verletzt

wird; diese Haftung aber erstreckt sich gemäß Art. 3 gleichen Gesetzes sowohl auf ihre Angestellten, als auf andere Personen, deren sich die Unternehmung zum Bau der Bahn bedient; sie hat also auch für denjenigen Schaden einzustehen, der durch Verschulden dieser Personen verursacht wird. Demgemäß steht im vorliegenden Fall fest, daß die schweizerische Nordostbahngesellschaft als konzessionierte Unternehmung sowohl für die Verschuldung der Affordanten, welche den Bau der in Frage kommenden Bahnstrecke übernahmen, als für solche der Arbeiter derselben der Haftpflicht untersteht. Im fernern aber ergibt sich, daß auch der Arbeitgeber des verunglückten Waldbogel in einem analogen Verhältnis zur konzessionierten Unternehmung stand, indem dieselbe sich seiner für den Bau der zur Linie gehörenden Bahnwärterhäuschen bediente. Es hat daher die Unternehmung auch für Verschulden des Habicht einzustehen und ist dieselbe nach dem Gesagten zweifellos zu vorliegenden Haftpflichtsache passiv legitimiert.

3. Fragt sich sodann, ob ein von der Unternehmung zu vertretendes Verschulden vorliege, so kann zunächst darauf verwiesen werden, daß der Unfall sich an der Kreuzungsstelle des Kollwagengeleises und der laut Akten ziemlich frequentierten Landstraße Schlattigen-Dießenhofen ereignete. Die Unternehmung war daher gemäß Art. 16 des Bundesgesetzes betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen (siehe auch Art. 6 des Bundesgesetzes betreffend Abtretung von Privatrechten) verpflichtet, alle Vorkehrungen zu treffen, damit der Verkehr auf der genannten Landstraße überhaupt nicht unterbrochen werde; sie mußte aber naturgemäß ihre Vorkehrungen dem Grade der für den Verkehr entstehenden Gefahr anpassen. In casu war diese Gefahr laut den Akten zum guten Teil auch dadurch bedingt, daß gegen Schlattigen zu, von wo die Kollwagen mit Material kamen, ein Schuppen den Ausblick auf die Bahnlinie größtenteils versperrte. Wenn nun die Unternehmung die beladenen Kollwagen frei und in unregelmäßigen Zwischenräumen gegen die Wegüberfahrt zu laufen ließ, so war es gewiß ihre Aufgabe, dafür zu sorgen, daß die genannte Wegüberfahrt in solchen Momenten auch frei sei; es wäre dies denn auch durch Anstellung eines Aufsehers und ge-

eignete Signale oder in ähnlicher Weise unschwer zu bewerkstelligen gewesen. Zum mindesten aber mußte dafür gesorgt werden, daß die Kollwagen mit Bremsen versehen wurden, mittelst welchen sie auf kurze Distanzen zum Stehen gebracht werden konnten. In casu steht dagegen fest, daß die Insassen des Wagens des Habicht, trotzdem ein Kollwagen sich näherte, an der Überschreitung der Bahnlinie nicht gehindert wurden; und als Waldbogel bei diesem Anlaß vom Wagen fiel, war auch kein Aufseher dort, der ihn vom Geleise weg und in Sicherheit hätte bringen können. Ferner aber konnte laut Feststellung der Vorinstanz der betreffende Kollwagen, trotzdem die darauf befindlichen Arbeiter schon in einer Entfernung von circa 50 Meter einen Mann am Geleise liegen sahen und sofort bremsen, ungeachtet des geringen Gefälles von 7,5 ‰, nicht zum Stehen gebracht werden. Es muß daraus der Schluß gezogen werden, daß auch die Bremsen ungenügend waren. In der heutigen Verhandlung zwar hat die Beklagte dartun wollen, daß die genannte Distanz nicht 50 Meter, sondern etwa gleichviel Fuß betragen habe. Indes steht diese Darstellung mit den Akten in Widerspruch und ist daher ohne weiteres zu verwerfen.

Demgemäß aber ist eine Verschuldung der konzessionierten Unternehmung anzunehmen.

4. Diese Verschuldung ist ferner mit Bezug auf den Unfall eine kausale. Denn erst infolge der mangelnden Überwachung der Wegüberfahrt konnte dieselbe noch so kurze Zeit vor der Ankunft des Kollwagens überschritten werden; nachdem aber Waldbogel bei diesem Anlaß neben das Geleise gefallen und dort betäubt liegen geblieben war, wurde er aus dem gleichen Grunde mangelnder Überwachung der Linie nicht von dort weggeschafft resp. zufolge Mangelhaftigkeit der Bremsvorrichtungen überfahren.

Was sodann ein etwaiges Verschulden des J. Habicht betrifft, so geben die Akten hierüber nicht genügenden Aufschluß. Dagegen ist immerhin zu beachten, daß die Unternehmung selbst ein solches Verschulden behauptet hat.

5. Mit dem Verschulden der Unternehmung konkurriert freilich auch ein solches des Waldbogel selbst. Derselbe hatte, wie die Akten ergeben, am Tag vor dem Unfälle „Blauen“ gemacht;

am Unfallstag sodann war er, wie überhaupt sämtliche Insassen des Wagens, laut Feststellung der Vorinstanzen mehr oder weniger betrunken. Im fernern aber steht fest, daß Waldbvogel, als der Wagen zuerst die vorerwähnte Böschung hinunter, dann über das Geleise und auf der andern Seite wieder die Böschung hinauffuhr, hinten im Wagen aufrecht stand. Nun ist allerdings nicht recht ersichtlich, ob er etwa wegen Mangels an Platz stehen mußte; dagegen muß immerhin bemerkt werden, daß er sich mit Rücksicht auf die Stöße, die der Wagen auf dieser kleinen Strecke erhalten mußte, und speziell auch mit Rücksicht auf den genossenen Alkohol hätte vorsehen sollen, damit er nicht das Gleichgewicht verliere. Das gegenteilige Verhalten, in Folge dessen dann Waldbvogel in der That aus dem Wagen stürzte, muß ihm als bedeutendes Mitverschulden angerechnet werden und im Sinne einer Reduktion der Schadenersatzsumme in's Gewicht fallen.

6. Was nun das Quantitativ der Entschädigung betrifft, so darf angenommen werden, daß der Verunglückte seiner zwar zahlreichen Familie (Frau und 7 Kinder) höchstens $\frac{2}{3}$ seines 1260 Fr. betragenden Jahreslohnes, somit 840 Fr., zuwenden konnte. Diese entsprächen beim Alter des Waldbvogel (36 Jahre) einem Rentenskapital von etwas über 15,000 Fr. Mit Rücksicht auf das Mitverschulden des Verunglückten und die Vorteile der Kapitalabfindung ist eine Reduktion auf 7000 Fr. gerechtfertigt. Dabei wird namentlich in Betracht gezogen, daß der Verunglückte weder rechtlich verpflichtet, noch tatsächlich in der Lage gewesen wäre, seiner Familie und speziell seinen Kindern sein Leben lang den obgenannten Betrag von 840 Fr. zuzuwenden.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Klägerin wird als begründet erklärt und ist die Beklagte pflichtig, der Klägerschaft den Betrag von 7000 Fr., samt Zins à 5 % vom 16. Mai 1893 zu bezahlen.

III. Fabrik- und Handelsmarken.

Marques de fabrique.

141. *Arrêt du 24 Novembre 1894 dans la cause
Prod'hom contre Frémiot.*

F. Prod'hom, négociant à la Case de l'Oncle Tom, à Genève, fabrique un dépuratif du sang auquel il a donné le nom d'« Antinosine. » Le 27 Septembre 1884 il a opéré au bureau fédéral des marques de fabrique à Berne, le dépôt d'une marque destinée à figurer sur ce produit. Cette marque se compose des éléments suivants: 1° La dénomination « Antinosine, » dont le déposant revendique la priorité. 2° L'arrangement général de l'étiquette imprimée soit en noir sur blanc, soit en couleur. 3° La capsule portant l'empreinte d'un écusson tenu par deux lions et surmonté d'une couronne à cinq pointes, le tout entouré des mots « Antinosine à la Case de l'Oncle Tom, Genève. » 4° La forme spéciale du flacon contenant le produit fabriqué.

Le 16 Juillet 1892 Prod'hom ouvrit action à E. Frémiot, épicier-droguiste, à Genève, alléguant que ce dernier vend un prétendu dépuratif du sang et qu'il inscrit indûment sur l'étiquette des flacons la mention « Antinosine. » Prod'hom concluait en s'appuyant sur les art. 18 litt. d, 20 et 22, al. 4 de la loi fédérale sur la protection des marques de fabrique, du 19 Décembre 1879, à ce qu'il plût au tribunal faire défense expresse au sieur Frémiot de vendre son prétendu dépuratif du sang sous le nom d'Antinosine, et le condamner en outre à payer au requérant: 1° 20 francs d'indemnité pour chaque infraction qu'il commettrait à cette défense; 2° 2000 francs pour dommage causé à ce jour: dire et prononcer que par et au choix de Prod'hom un extrait du jugement à intervenir sera publié à trois reprises dans deux journaux paraissant à Genève, ce aux frais de Frémiot et sans toutefois que le prix de cette insertion puisse dépasser 20 francs par insertion.