

wieder Abweichungen vorkommen, so daß sich auch ein Bahnbefahrer nicht so ohne weiteres auf die Innehaltung der gewöhnlichen Fahrordnung verlassen darf. Auch die herrschende Dunkelheit kann ihm nicht zur Entschuldigung dienen. Er hatte im Gegenteil um so mehr Anlaß, vorsichtig zu sein und er hätte auch um so eher den Schein der Lichter der Lokomotive erblicken können, den diese vor sich hin auf das Geleise warf. Dazu kommt endlich, daß der einfahrende Zug gewiß ein auf die in Frage kommende Distanz leicht vernehmbares Geräusch verursachte, das den Habersaat unter allen Umständen hätte davon abhalten müssen, blindlings über das Geleise hinwegzuschreiten. Auf diese Außerachtlassung der gewöhnlichen Vorsicht ist das Unglück zurückzuführen, und es erscheint somit die Einrede des Selbstverschuldens vorliegend, ohne daß es weiterer Erhebungen über die Handhabung des mehrerwähnten Verbotes bedürfte, als begründet.

Unter solchen Umständen könnte die Klage nur noch (teilweise) gutgeheißen werden, wenn die Klägerin ein Mitverschulden der beklagten Bahngesellschaft nachzuweisen vermocht hätte. Aber auch dies ist nicht der Fall. Die mangelhafte Beleuchtung des Perrons Nr. III des Bahnhofes wäre wohl unter Umständen der Beklagten zur Schuld zuzurechnen, da es doch zu den gebotenen Vorsichtsmaßregeln gehört, zur Nachtzeit die Ein- und Aussteigegehallen eines Bahnhofes, sofern sie benutzt werden, gehörig zu erleuchten. Aber im vorliegenden Fall ist nicht ersichtlich, inwiefern der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Perron Nr. III ebenfalls beleuchtet gewesen wäre. Habersaat konnte den heranziehenden Zug, der ihm durch den Zug Nr. 2 verdeckt war, nicht sehen, ob der Perron beleuchtet war oder nicht, bevor er an der Lokomotive des letztern vorbeigegangen war, und wie ihm jetzt die Beleuchtung noch hätte helfen können, ist unerfindlich. Es fehlt somit in dieser Richtung zwischen der Unterlassung der Beklagten und dem Unfall der erforderliche kausale Zusammenhang. Wenn ferner der Umstand, daß vom einfahrenden Zug Nr. 440 kein Pfeifensignal gegeben wurde, der Beklagten zum Verschulden angerechnet werden wollte, so müßte doch dargethan sein, daß diese Maßregel vorschrifts-

gemäß oder usuell beim Einfahren in den Bahnhof Zürich beobachtet wird. Dafür mangelt aber jeglicher Beweis, ebenso wie auch dafür, daß die Fahrgeschwindigkeit des Zuges Nr. 440 eine den bestehenden Vorschriften oder den Umständen nicht entsprechende gewesen sei. Ein Mitverschulden der Beklagten ist somit nicht anzunehmen und deshalb die Klage mit den Vorinstanzen des gänzlichen abzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung der Klägerin wird als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Urteil der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich bestätigt.

135. Urteil vom 20. Juli 1896 in Sachen Kriens-Luzern-Bahn gegen Stamm.

A. Durch Urteil vom 8. Mai 1896 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt: Die Beklagte habe der Klägerin 6000 Fr. zu bezahlen nebst Verzugszins zu 5% seit dem 20. Juni 1894; mit der Mehrforderung sei Klägerin abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil erklärte die beklagte Kriens-Luzern-Bahngesellschaft die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrage, es sei die Entschädigung an die Klägerin auf 2500 Fr. samt Zins zu 5% seit 20. März 1895 zu reduzieren.

Unterm 26. Juni 1896 erklärte die Klägerin die Anschlußberufung mit dem Antrage, es sei ihr der Betrag von 12,500 Fr. samt Zins à 5% seit 20. Juni 1894 zuzusprechen; eventuell solle die vorinstanzlich gesprochene Entschädigung nach richterlichem Ermessen erhöht werden.

Bei der heutigen Verhandlung halten beide Parteien an ihren Anträgen fest. Die Beklagte läßt die Einrede des Selbstverschuldens fallen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Heinrich Stamm, geb. 1866, Sohn des Heinrich und der

Luise Stamm geb. Mechler, war als Güterexpedient bei der Kriens-Luzern-Bahngesellschaft angestellt und bezog daselbst, Nebenbezüge inbegriffen, einen Jahresgehalt von 1530 Fr. Am 20. Juni 1894 wurden auf der Linde genannter Bahn oberhalb Kriens zwei geladene Kohlenwaggons von einer Lokomotive gegen die dortigen Fabriken zu gezogen. Der hintere Kohlenwaggon wurde auf einer Drehscheibe losgekuppelt, um dort gedreht zu werden. Dabei geriet derselbe auf dem bereits im Gefälle befindlichen Geleise in Bewegung und fuhr mit immer wachsender Geschwindigkeit gegen die Station Kriens zu. Auf telephonischen Bericht hin wollte Heinrich Stamm den Waggon aufhalten; zu diesem Zwecke ergriff er einen eisernen Bremskloß und wollte ihn auf das Geleise legen. Dabei wurde er jedoch vom Waggon erreicht und sofort getödtet. Der Waggon fuhr nach Luzern weiter und warf dort einen andern Waggon über den Prellbock an ein Pissoir; dieses wurde demoliert und eine darin befindliche Person schwer verletzt. Das Statthalteramt Luzern hob deswegen eine Strafuntersuchung an; eine Expertise, welche dabei insbesondere mit Bezug auf die Ursache des Anlaufens des Kohlenwagens erhoben wurde, sprach sich im Allgemeinen dahin aus, daß entweder der losgekuppelte Wagen, um ihn an die richtige Stelle auf der Drehscheibe zu bringen, einen Stoß erhalten habe, der ihn über das Unterlegholz hinweg und weiter führte, oder aber kein Holz unterlegt war und der Wagen zuerst durch leichten Anstoß in Bewegung kam und dann auf dem in starkem Gefälle (17 ‰) liegenden Geleise weiterlief. Unterm 19. Dezember 1894 beschloß der Bundesrat, der Sache in bundesstrafrechtlicher Beziehung keine weitere Folge zu geben, indem er ausführte: Die Experten seien der Ansicht, daß der entlaufene Wagen von der Maschine in rückläufige Bewegung versetzt worden sei; mit Sicherheit sei dies jedoch nicht ausgemittelt worden. Die Hauptursache des Unfalles liege in der mangelhaften Untertheilung des Wagens; dagegen seien dem betreffenden Wärter, Walthspühl, zweckdienlichere Hemmnittel nicht zur Verfügung gestanden. Ein grober Dienstfehler sei dadurch begangen worden, daß die zwei bremslosen Wagen von der Station Kriens weg gezogen statt geschoben wurden; allein eine bezügliche Vorschrift scheine zur Zeit des

Unfalles nicht bestanden zu haben; zudem sei die für die Ausführung von zwei Extrazügen zugemessene Zeit so knapp gewesen, daß dem Maschinenpersonal nicht wohl zugemutet werden konnte, in Kriens die Maschine erst zu verstellen. Im Fernern sollten nach Art. 15 des Fahrdienstreglementes zwar alle Züge Wagen mit Bremsen enthalten, und hätte bei dem Gefälle der Kriens-Luzern-Bahn auf 5 Achsen eine Bremse kommen sollen. Dieser Vorschrift sei zuwidergehandelt worden; dafür sei der Betriebsleiter Gabler verantwortlich zu machen. Dessen Verhalten stehe jedoch nicht in direktem Kausalzusammenhang mit dem Unglück. Unterm 31. Dezember 1894 beschloß das Statthalteramt Luzern, die Untersuchung fallen zu lassen, die Kosten derselben aber der Bahngesellschaft aufzulegen. In den Motiven des Beschlusses wird u. a. ausgeführt, den Betriebsleiter Gabler in Kriens könne deswegen kein Verschulden treffen, weil der betreffende Zug im Obergrund in Luzern zusammengesetzt worden sei. Unterm 28. Oktober 1895 erhob sodann Frau Luise Stamm mit Beistand ihres Ehemannes, bei den luzernischen Gerichten Haftpflichtklage gegen die Bahngesellschaft. Dabei reichte sie eine Urkunde, d. d. 2. März 1895, ein, laut welcher ihr (von ihr getrennt in Ludwigshafen lebender) Ehemann ihr seine Ansprüche gegen die Bahngesellschaft abtrat. In zweiter Instanz fällte dann das luzernische Obergericht das sub A wiedergegebene Urteil, welches im Wesentlichen wie folgt motiviert ist: Die Legitimation der Klägerin sei nach Art. 5 Eisenbahnhaftpflichtgesetz und 205/211 des badischen Landesrechtes als des Heimatrechtes zu bejahen. Selbstverschulden des Verunglückten liege nicht vor (was weiter ausgeführt wird). Wenn sodann grobes Verschulden der Bahngesellschaft oder ihrer Angestellten behauptet werde, so falle in Betracht: Es sei nicht vorgeschrieben, und mit Rücksicht auf den Fahrplan auch nicht thunlich gewesen, die fraglichen Kohlenwagen zu schieben, stat sie zu ziehen. Wenn dieselben auch keine Bremsen hatten, so habe doch für die Bahngesellschaft keine augenscheinliche Veranlassung vorgelegen, noch einen leeren Wagen mit Bremse anzuhängen; die Bahngesellschaft habe eben die geladenen Wagen in Luzern genommen, wie sie waren. Daß die Maschine dem losgekuppelten Wagen einen Stoß gegeben, oder daß nicht rechtzeitig ein Unter-

legholz untergelegt worden sei, sei wahrscheinlich und werde von den Experten angenommen; ein genügender Beweis liege jedoch nicht vor. Ein geladener Wagen könne laut Expertise bei der in Frage stehenden Drehscheibe unter Umständen wegen des Gefälls von selbst in Gang kommen und auch das Unterlegholz überscheitern. Der bezügliche Vorgang sei unaufgeklärt. Daß die Anlage der Drehscheibe falsch sei, sei nicht behauptet worden und auch nicht anzunehmen, da die Anlage auf technische Gutachten hin von den Oberbehörden gutgeheißen worden sei. Grobe Fahrlässigkeit liege also nicht vor; Arglist jedoch sei gar nicht behauptet worden. Was das Quantitativ der Entschädigung betreffe, so falle in Betracht, daß die Klägerin 56 Jahre alt und laut Akten kein Vermögen, sowie keinen nennenswerten Erwerb besitze. Sie lebe von ihrem Ehemanne getrennt; derselbe sei auch vermögenslos, verdiene aber als Musiker 2 Mark per Tag; er sei außer Stande, seine Frau zu unterstützen. Klägerin habe noch drei Kinder; eine 18jährige Tochter und ein 21jähriger Sohn, der Commis sei, lebten mit ihr in gemeinsamem Haushalt; eine Tochter sei mit dem Direktor der Seethalbahn verheiratet. Der Verstorbene habe von seinem Verdienst von jährlich 1530 Fr. seiner Mutter, außer 500—600 Fr. für Kost und Logis, das er bei ihr hatte, einen jährlichen Beitrag von 500 Fr. zugewendet. Von diesem Betrage sei bei Berechnung der Entschädigung auszugehen; eine etwaige Verbesserung des Einkommens sei nicht in Betracht zu ziehen, da derselben die Möglichkeit der Gründung eines eigenen Hausstandes gegenüberstehe. Irrelevant sei im vorliegenden Falle, ob die Klägerin auch von ihrem Ehemanne oder den andern Kindern unterstützt worden sei; der Ehemann sei übrigens dazu wohl nicht in der Lage gewesen, und die andern Kinder hätten thatsächlich nicht wesentliche Unterstützungen geleistet. Für den Richter sei maßgebend, daß der Verunglückte der Klägerin bis zur Zeit des Unfalles die obgenannte Unterstützung habe zukommen lassen. Ein Einkommen von 500 Fr. würde für die Klägerin bei deren Alter (56 Jahre) ein Rentenskapital von 5935 Fr. repräsentieren, welches, unter Zuschlag der Beerdigungskosten, auf 6000 Fr. abzurunden sei. Ein Abzug sei bei obwaltenden Verhältnissen nicht vorzunehmen.

2. Laut Art. 5, zweiter Absatz des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes kann derjenige, welchem durch Tödtung des Unterhaltspflichtigen der Unterhalt entzogen worden, von der haftpflichtigen Eisenbahnunternehmung Schadenersatz fordern; ob dann eine Unterhaltspflicht bestand, bestimmt sich laut Art. 9 (u. 32) des Bundesgesetzes betreffend civilrechtliche Verhältnisse und bundesgerichtlicher Praxis nach dem Heimatrechte des Unterhaltspflichtigen. Im vorliegenden Falle war derselbe Badenser. War daher zunächst zu prüfen, ob derselbe nach badischem Rechte der Klägerin, seiner Mutter, gegenüber unterhaltspflichtig war, so ist dies, soweit selbe aus eigenem Rechte klagt, zur Stunde nicht mehr bestritten; die beklagte Partei anerkennt sogar, der Mutter aus Art. 5, Alinea 2 cit. den Betrag von 2500 Fr. zu schulden. Dagegen bestreitet die gleiche Partei die Forderung, welche die Klägerin aus dem ihr cedirten Rechte des Vaters des Getödteten ableitet. Diesbezüglich fällt in Betracht: Abgesehen davon, ob eine solche Cession des Alimentationsrechtes zulässig sei, sind laut Art. 205 des badischen Landrechtes Kinder ihren Eltern, die in Dürftigkeit sind, den Unterhalt schuldig. Bezüglich des Vaters des Unterhaltspflichtigen ergibt sich jedoch, daß derselbe seinen Unterhalt selber erwirbt und nicht auf die Unterstützung seiner Angehörigen und speziell seines verstorbenen Sohnes angewiesen war; ferner aber ist auch nicht dargethan, daß eine solche Inanspruchnahme für die Zukunft zu erwarten stand. Es ist dies vor allem daraus zu entnehmen, daß der Vater selber seine etwaigen Alimentationsrechte abgetreten hat. Unter solchen Umständen fallen dieselben hierorts außer Betracht, und ist einzig zu bestimmen, ob der Klägerin aus deren eigenem Rechte nur der (anerkannte) Betrag von 2500 Fr., oder aber ein höherer Betrag gebühre.

3. In dieser Richtung hat nun die Vorinstanz zunächst in verbindlicher Weise (Art. 81 D.-G.) thatsächlich festgestellt, daß der Verunglückte ein Jahreseinkommen von 1530 Fr. bezog; hievon habe er seiner Mutter, der heutigen Klägerin, 500 Fr. jährlich zugewendet. Diesen Betrag von 500 Fr. legt die Vorinstanz ihrer Schadensberechnung zu Grunde. Indes liegt darin ein Rechtsirrtum. Nach ständiger bundesgerichtlicher Praxis nämlich ist dem Alimentationsberechtigten einzig zu ersetzen, was der

Alimentationspflichtige zu leisten rechtlich verpflichtet war und wozu derselbe eventuell auch gerichtlich hätte verpflichtet werden können; wenn dagegen der Alimentationspflichtige über seine Verpflichtung hinaus noch ein mehreres geleistet hat, so steht dem Alimentationsberechtigten bezüglich dieses plus eine Schadenersatzforderung nicht zu. Ist daher zu prüfen, welchen Betrag der Getödtete kraft Alimentationspflicht seiner Mutter zu leisten verpflichtet war, so ist folgendes zu beachten: Derselbe war nicht der einzige Unterhaltspflichtige; vielmehr waren noch andere vorhanden. So zunächst der Ehemann, sodann eine circa 18jährige Tochter, welche nach den Akten einigen Verdienst hatte, ein 21-jähriger Sohn, der als Commis angestellt war, und ferner eine andere Tochter, die an einen in guten finanziellen Verhältnissen stehenden Mann verheiratet war. Diese waren neben dem Verunglückten der Klägerin gegenüber unterstützungspflichtig. Bei dieser Sachlage ist klar, daß der Getödtete nicht, und insbesondere nicht dauernd zu einem Alimentationsbeitrag von 500 Fr. (circa $\frac{1}{3}$ seines Jahreseinkommens) hätte verpflichtet werden können; ein solcher Beitrag wäre auch durch eine etwaige Verheiratung des Sohnes unmöglich geworden. Derselbe war als Alimentationsbeitrag um so weniger geboten, als nach Aktenlage doch anzunehmen ist, daß die Klägerin noch in einem gewissen Grade arbeitsfähig ist. In Anbetracht aller Verhältnisse des Falles ist daher von einem jährlichen Alimentationsbeitrage von 250 Fr. auszugehen. Diesem entspricht beim Alter der Klägerin zur Zeit des Unfalles (56 Jahre), wenn für die Vorteile der Kapitalabfindung ein Abzug gemacht wird, und unter Zuschlag der Beerdigungskosten, ein Kapital von rund 2600 Fr. Dasselbe ist samt Zins zu 5 % seit dem Unfallstage (20. Juni 1894) der Klägerin zuzusprechen.

4. Die Klägerin hat im Weitern auch auf grobes Verschulden der Beklagten abgestellt und demgemäß Entschädigung auf Grund von Art. 7 E.-S.-G. verlangt. Diesbezüglich hat die Vorinstanz thatsächlich festgestellt, daß die in Frage stehenden zwei Kohlenwagen beim fraglichen Anlasse trotz des starken Gefälles und der daherigen Gefahr bei etwaigem Entweichen eines Wagens nicht aufwärts geschoben, sondern gezogen wurden, und

daß ferner keiner derselben mit Bremsen versehen war. Darin liegt zweifellos ein Verschulden der beklagten Gesellschaft; dasselbe hat den Unfall mitverursacht. Hingegen kann dieses Verschulden doch nicht als ein grobes bezeichnet werden. Vorab ergibt sich, daß gemäß Fahrplan die nötige Zeit zum Umstellen der Lokomotive fehlte; der Mangel der Bremsen sodann könnte dann etwa zum groben Verschulden angerechnet werden, wenn keine oder nicht genügende Unterleghölzer zur Verwendung gelangt wären. In dieser Beziehung hat die Klägerin zwar geltend gemacht, daß ein Holz der genannten Art nicht oder doch nicht rechtzeitig untergelegt worden sei; außerdem behauptet sie, die Lokomotive habe den Waggons, nachdem einer derselben auf der Drehscheibe losgekuppelt worden, noch einen Stoß versetzt. Indes sind diese Anbringen nicht bewiesen worden, und ist nach der gesammten Aktenlage der Vorwurf des groben Verschuldens nicht gerechtfertigt.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung der Beklagten wird insoweit als begründet erklärt, daß die Beklagte verpflichtet wird, der Klägerin den Betrag von 2600 Fr. sammt Zins zu 5 % seit 20. Juni 1894 zu zahlen. Die Anschlußberufung der Klägerin wird abgewiesen.

III. Fabrik- und Handelsmarken.

Marques de fabrique.

136. *Arrêt du 20 juillet 1896 dans la cause Gavillet contre Cerez.*

Le demandeur Gavillet exploite à Lausanne une fabrique de café de figues qu'il a reprise depuis plusieurs années d'un sieur H. Chanson. Il a, le 29 juin 1886, déposé au bureau fédéral de la propriété industrielle, sous le n° 1615, une marque destinée au café de figues et essence, qui fut publiée le 3 juillet suivant dans la *Feuille officielle du commerce*.