

proportions graves. Dans le cas particulier il n'a pas même été allégué qu'antérieurement au jour de l'accident Janin eût été astreint à un travail excessif. Enfin aucune preuve n'a été tentée pour démontrer que ce jour-là il se serait trouvé dans un état de fatigue qui aurait dû le faire dispenser de tout service supplémentaire ou le faire remplacer au cours de ce service.

Il suit de ce qui précède qu'aucune faute grave en corrélation avec l'accident n'est établie à la charge de la compagnie et que la Cour de justice a eu raison de refuser à Janin toute allocation en vertu de l'art. 7 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875.

4. — Le conseil de Janin a enfin demandé dans sa plaidoirie que la revision du jugement soit réservée pour le cas d'aggravation de l'état du lésé. Mais les certificats médicaux produits en temps utile devant les instances cantonales, de même que le rapport des experts, ne renferment aucune indication d'où l'on puisse induire qu'une aggravation soit à prévoir. D'autre part, en fixant à 66 % la diminution de la capacité de travail, les experts ont tenu compte des conditions de guérison les moins favorables à Janin. L'indemnité calculée sur cette base répond également à ces conditions et il ne se justifie dès lors pas d'admettre la réserve demandée.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

Le recours de la Société genevoise des chemins de fer à voie étroite est admis et l'arrêt de la Cour de justice de Genève, du 11 décembre 1897, est réformé partiellement en ce sens que l'indemnité allouée à Janin pour diminution permanente de sa capacité de travail est réduite à 11 000 fr. avec intérêt au 5 % du 21 mars 1897. Le dit arrêt est confirmé pour le surplus quant au fond et quant aux dépens.

7. Urteil vom 23. Februar 1898 in Sachen  
Schmid gegen Centralbahn.

*Grobes Verschulden der Bahn bezw. ihrer Angestellten? Mass des Schadenersatzes.*

A. Durch Urteil vom 17. Dezember 1897 erkannte das Obergericht des Kantons Solothurn :

„1. Die Beklagte, Schweiz. Centralbahn, ist gehalten, an den „Kläger als Entschädigung für dauernd verminderte Erwerbsfähigkeit zu bezahlen die Summe von 5500 Fr. mit Zins à „5 % seit 7. Oktober 1896.

„2. Im übrigen ist die Klage abgewiesen.“

B. Folgende Thatsachen liegen diesem Urteile zu Grunde: Am 7. Oktober 1896 half der, mit einem Taglohn von 3 Fr. 50 Cts. bei der schweizerischen Centralbahngesellschaft angestellte Albert Schmid beim Kohlenlager auf dem Bahnhof Olten ein vom Rangiermeister Troller geleitetes Manöver ausführen. Im Verlaufe desselben wurden drei Kohlenwagen von einer Rangierlokomotive auf das sog. Industriegeleise abgestoßen, welchem entlang auf einer gewissen Strecke beidseitig Briquetten mauerförmig gelagert waren. Schmid sollte die drei Wagen, von denen keiner mit einer Bremse versehen war, bei jenen Kohlenhaufen durch Unterlegen von Ladenstücken aufhalten. Er stellte sich zu diesem Zwecke zwischen den einen der Schienenstränge des Industriegeleises und die Kohlenmauer, die an jener Stelle in einer Entfernung von 1 M. 15 von der Schiene sich befand. Nachdem den ersten zwei heranrollenden Wagen Ladenstücke unterlegt waren, wollte Schmid dasselbe auch für den letzten Wagen thun. Dieser, ein sogen. Kölnwagen, war um 9 Cm. beidseitig breiter, als die beiden vorangehenden. Schmid wurde in aufrechter Stellung von dem Wagen erfasst, an die Kohlenwand gedrückt und mehrmals umgedreht. Er erlitt dadurch schwere Verletzungen am Thorax, die eine längere Behandlung im Kantonshospital Olten erforderten und eine bleibende Beeinträchtigung der körperlichen Widerstands- und Leistungsfähigkeit zur Folge hatten. Schmid verlangte hierfür von

der Centralbahn gemäß Klage vom 22. April 1897 eine Entschädigung von 20,000 Fr. nebst Zins zu 5 % seit 7. Oktober 1896; ferner machte er eine Forderung von 34 Fr. 50 für zu wenig bezahlten Arbeitslohn geltend; die Centralbahn hatte ihm nämlich diesen Betrag, den sie für die Verpflegung im Spital bis zum 18. November 1896 ausgesetzt hatte, von dem ihm für diese Zeit ausbezahlten Lohne in Abzug gebracht. Die Centralbahn anerkant dem Kläger ursprünglich einen Betrag von 1000 Fr. nebst Zins seit 10. April 1897, erklärte aber in der Hauptverhandlung vor dem erstinstanzlichen Gerichte, daß, gestützt auf das gerichtlich eingeholte Gutachten der Ärzte Dr. Kottmann in Solothurn und Dr. Massini in Basel vom ersten Rechtsbegehren der Klage der Betrag von 5000 Fr. anerkannt werde. Dieses Gutachten ging dahin: man habe es mit einer sehr schweren Verletzung zu thun, nämlich einer starken Eindrückung der Brust, die ein Abbrechen der beiden Schlüsselbeine mit bedeutender Dislokation und eine sehr starke Einwärtsdrückung der linken oberen Rippen, und damit eine dauernde Einengung des Brustkorbes zur Folge gehabt habe; dadurch sei der Athmungsraum wesentlich beschränkt worden; der bestehende Lungenkatarrh gebe zu verschiedenen Bedenken Anlaß, wenn auch direkte Zeichen von Tuberkulose bis jetzt nicht bestünden; auch wenn angenommen werde, daß der Kranke seine Beschwerden aggraviere, so erscheine doch sein Zustand der Art, daß eine schwere Arbeit kaum möglich sei; und da Schmid in seinem bisherigen Beruf auf lange Zeit, vielleicht auf immer gehemmt sei und infolge seiner mangelhaften Schulbildung schwerlich leicht eine lohnende Stellung finden werde, so hielten die Experten eine Verminderung der Arbeitsfähigkeit um 30 % für nicht zu hoch gegriffen; es dürfe auch beigelegt werden, daß der Grad der Ernährungsstörung, welche die Erschütterung und Kompression der Lungen für dieses Organ zur Folge hatte, auch nicht annähernd geschätzt werden könne. In der Klage war geltend gemacht worden, daß die Beklagte ein Verschulden am Unfall treffe. Die Entfernung der Kohlenhaufen von den Schienen sei eine zu geringe gewesen, und sie sei denn auch, wie in der Replik behauptet wurde, bald nach dem Unfall vergrößert worden; zudem sei das Manöver ein unvorsichtiges gewesen. Troller hätte nicht auf dem Industriegeleise, das ein ziemliches Gefälle aufweise, die Wagen

sollen abstoßen lassen, zumal da er besonders davor gewarnt worden sei. Hieraus wurde dann in den mündlichen Vorträgen ein grobes Verschulden der Beklagten bezw. ihres Angestellten im Sinne des Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes hergeleitet. Die Beklagte erhob hiegegen den formellen Einwand, daß der Wortlaut des Klagebegehrens die Anwendbarkeit des Art. 7 litt. c ausschließe und trat übrigens auch der Behauptung, daß die Bahn ein Verschulden, oder gar ein grobes Verschulden treffe, entgegen.

C. Das solothurnische Obergericht sprach sich über den gegen die Forderung aus Art. 7 Eisenbahnhaftpflichtgesetz erhobenen formellen Einwand nicht näher aus, verwarf dieselbe aber aus materiellen Gründen, weil der Nachweis eines groben Verschuldens nicht geleistet sei. Der Abstand der Kohlenhaufen von dem Schienenstrang von 1 M. 15 sei der zweckdienliche und der bei allen Bahnen übliche; es kämen sogar geringere Abstände vor, und bei den festen gemauerten Rampen betrage derselbe bloß 87 Cm., ohne daß hierin eine Gefahr erblickt werde. Für die klägerische Behauptung, es sei nach dem Unfall der mehrgenannte Abstand vergrößert worden, sei ein Beweis nicht erbracht und jedenfalls sei nicht erstellt, daß eine Veränderung wegen des Unfalls stattgefunden habe. Auch in dem Verhalten des Rangiermeisters Troller liege keine grobe Fahrlässigkeit. Zwar sei derselbe durch einen Arbeiter ermahnt worden, das Manöver nicht vorzunehmen, weil die Wagen nicht mit Bremsen versehen seien. Allein eine daselbe verbietende Vorschrift habe nicht bestanden. Das an der fraglichen Stelle vorhandene Gefälle von 2,7 ‰ sei ein minimales gewesen, sonst hätten nicht die Wagen durch bloßes Unterbringen von Ladestücken zum Stehen gebracht werden können. Es wäre zu weit gegangen, wenn man dem Troller zumuten wollte, er hätte den zufälligen Umstand, daß der eine Wagen etwas breiter war, als die übrigen, wahrnehmen und bedenken sollen, daß an der Stelle, wo sich der Unfall ereignete, nicht genügend Raum sei, damit ein Mann sich dort aufstellen könnte. Es dürfe wohl darauf verwiesen werden, daß der Kläger selber kein Neuling in dieser Arbeit gewesen sei und daß er den Wagen wenige Schritte weiter unten gefahrlos hätte anhalten können, da dort keine Kohlen oder Briquetten gelagert gewesen seien. Es gelangten danach zur Anwendung die

Art. 2 und 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Bei der Ausmessung der Entschädigung für dauernde Verminderung der Erwerbsfähigkeit sei das Gutachten der gerichtlichen Experten zu Grunde zu legen. Die Verdiensteinbuße sei danach auf 30 % von 1050 Fr. ( $300 \times 3,50$ ), d. h. auf 315 Fr. anzuschlagen. Von dem entsprechenden Rentenskapital von 6118 Fr. (nach der Soldanischen Tabelle III) sei ein Abzug von 10 % für die Vorteile der Kapitalabfindung zu machen, womit man auf eine Entschädigung von 5500 Fr. gelange. Das zweite Klagsbegehren sei abzuweisen, weil der Kläger wenigstens den ihm vom Tagelohn in Abzug gebrachten Betrag der Spitalverpflegungskosten auch ohne den Unfall für seinen Unterhalt hätte auslegen müssen.

D. Gegen das obergerichtliche Urteil ist seitens des Klägers rechtzeitig und in gehöriger Form die Berufung an das Bundesgericht eingelegt worden. In der bundesgerichtlichen Instanz nahm dessen Anwalt die Klagsbegehren auf, und begründete dieselben heute damit, daß die Vorinstanz zu Unrecht die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten verneint und übrigens auch die Verminderung der Erwerbsfähigkeit zu niedrig angeschlagen habe. Die Beklagte schloß auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Vorinstanz ist auf die formelle Frage, ob bei der Fassung der Klagebegehren ein aus Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes hergeleiteter Anspruch in der mündlichen Verhandlung noch habe geltend gemacht werden können, nicht näher eingetreten, weil sie diesen Anspruch auch für materiell unbegründet hielt. Würde das Bundesgericht in letzterer Richtung zu einem andern Ergebnis gelangen, so müßte das obergerichtliche Urteil aufgehoben und die Sache an die kantonalen Gerichte zurückgewiesen werden, damit diese auch über jene Frage, für die in erster Linie das kantonale Prozeßrecht maßgebend ist, entscheiden würden. Hiervon ist jedoch im vorliegenden Falle deshalb abzusehen, weil mit den Vorinstanzen eine grobe Fahrlässigkeit auf Seite der Beklagten oder ihrer Leute nicht angenommen werden kann, ein Anspruch gemäß dem angeführten Art. 7 dem Kläger somit materiell nicht zusteht.

2. Diesbezüglich ist nämlich zu bemerken: Die erhöhte Haftpflicht des Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes greift, abgesehen

von dem Falle, in dem ein Unfall absichtlich herbeigeführt worden ist, dann Platz, wenn die Bahnverwaltung bezw. ihre Organe in gröblicher Weise die sonst von jeder derartigen Unternehmung aufgewendete Vorsicht außer acht gelassen und der Sicherheit des Betriebes nicht einmal diejenige Aufmerksamkeit zugewendet hat, die sonst auch eine nicht besonders sorgsame Verwaltung zu beachten pflegt (vergl. Urteil des Bundesgerichts in Sachen Stähelin, A. S., Bd. XIX, S. 199 f.). Daß nun vorliegend der Unfall des Klägers auf ein derartiges grob fahrlässiges Verhalten der Beklagten oder ihrer Angestellten zurückzuführen sei, kann nach den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz, die heute nicht angefochten worden sind, und sich auch in der That nicht als aktenwidrig erweisen, nicht angenommen werden. Daß die Kohlenlager ziemlich nahe an die Geleise herangerückt waren, ist der Beklagten gewiß nicht zum groben Verschulden anzurechnen, da eine solche Anordnung nur unter ganz besondern Verhältnissen gefährlich werden kann. Die Vorinstanz stellt denn auch ausdrücklich fest, daß überall die Kohlen auf den Bahnhöfen in gleicher Weise gelagert werden, und sie macht ferner darauf aufmerksam, daß feste Rampen zum Teil noch näher an die Schienen herangerückt werden, ohne daß hierin eine Gefahr erblickt werde. Wenn dann auch nach dem Unfall die Kohlenwände an der betreffenden Stelle zurückgesetzt worden sein mögen, was übrigens nicht als bewiesen angesehen werden kann, so könnte darin selbstverständlich nicht das Zugeständnis einer Fahrlässigkeit oder gar eines groben Verschuldens am Unfall erblickt werden, sondern lediglich das Bestreben, für die Zukunft einen Zustand, der sich bei gewissen Verumständen als gefährlich erwiesen hat, zu beseitigen. Was dann das Verhalten des Rangiermeisters Troller betrifft, so muß als tatsächlich feststehend hingenommen werden, daß die Art der Durchführung des Manövers an sich keiner Vorschrift des Rangierdienstes widersprach. Es fragt sich deshalb bloß, ob die besondern Verhältnisse derart waren, daß Troller das Manöver nicht oder doch nicht in der Weise, wie es geschehen, vornehmen durfte, ohne sich dadurch dem Vorwurf einer schweren Mißachtung der ihm obliegenden Diligenz auszusetzen. Nun bot ja gewiß das Abstoßen der drei Wagen, von denen keiner mit einer Bremse versehen war, auf dem Industriegeleise, das ein, aller-

dingß geringeres Gefälle aufwies, eine gewisse Gefahr für diejenigen, die dieselben durch Unterlage von Ladenstücken aufhalten sollten, eine Gefahr, die Troller erkennen mußte; auch der Umstand, daß einer der Wagen etwas breiter war und daß dieser deshalb mit seinen Wänden nahe an die Kohlenlager, zwischen die er hineingestoßen wurde, heranreichen werde, durfte ihm nicht entgehen. Allein anderseits war er berechtigt, anzunehmen, daß auch seine Gehilfen die Situation und die mit dem Manöver verbundene Gefahr überblicken und daß namentlich die mit dem Aufhalten der Wagen betrauten Arbeiter ihren Standort so wählen würden, daß sie sich dem Eingedrücktwerden zwischen Wagenwand und Kohlenhaufen nicht aussetzten, und unter solchen Umständen kann sein Verhalten jedenfalls nicht ein grob fahrlässiges genannt werden.

3. Erscheint aber sonach ein Anspruch aus Art. 7 Eisenbahnhastpflichtgesetz als unbegründet, so muß im übrigen das Urteil des solothurnischen Obergerichts ebenfalls bestätigt werden. Die einzelnen Faktoren der Schadensberechnung sind nicht angefochten worden mit Ausnahme des von der Vorinstanz für Verminderung der Erwerbsfähigkeit angenommenen Prozentsatzes. Es ist jedoch klar, daß in dieser Richtung von dem Gutachten der medizinischen Sachverständigen nicht abgegangen werden kann, da man sonst in das Gebiet des arbiträren gelangen würde. Da ferner die Rechnungsweise durchaus dem Gesetz und den Regeln entspricht, die die bundesgerichtliche Rechtsprechung befolgt, so ist die gesundene Summe von 5500 Fr. ohne weiteres zu acceptieren. Gerechtfertigt ist endlich auch der Abzug von 34 Fr. 50 Cts., d. h. des Betrages, den die Beklagte für die Spitalverpflegung des Klägers ausgelegt hat. Denn wenn und so lange sie auf diese Weise für den Unterhalt des letztern aufkam, brauchte sie ihm auch nicht den vollen Lohn zu leisten, von dem der Kläger einen Teil ebenfalls für seinen Unterhalt hätte aufwenden müssen. Die Höhe des Abzugs aber scheint durchaus nicht überseht.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird verworfen und das angefochtene Urteil des Obergerichts des Kantons Solothurn in allen Teilen bestätigt.

## 8. Urteil vom 24. März 1898 in Sachen Stamm gegen Birfigthalbahn.

*Verschulden des Haftpflichtigen? — Kausalzusammenhang und Schaden. — Diligenzpflicht der Strassenbahnen. Mitverschulden des Klägers. — Art und Mass der Entschädigung. Nachklagevorbehalt. — Frist für denselben.*

A. Der am 25. November 1885 geborene, taubstumme und in der Taubstummenanstalt Niesen untergebrachte Rudolf Stamm von Thayingen befand sich Sonntags, den 13. September 1896, bei seiner Mutter in Basel auf Besuch und ging nachmittags mit den Eheleuten Leppert, Hausgenossen seiner Mutter, spazieren. Etwa um 4 Uhr kamen sie vom zoologischen Garten her gegen die Binningerstrasse, um quer über diese zur Güterstrasse zu gelangen. Die Eheleute Leppert waren etwas vorausgegangen und hatten den Knaben aus den Augen gelassen. Dieser war durch die Anlagen hindurch nachgefolgt, wurde aber auf der Binningerstrasse, auf der gleich neben dem Trottoir das Geleise der Birfigthalstrassenbahn sich befindet, von der Lokomotive eines von Binningen her kommenden Zuges von hinten erfaßt, zu Boden geworfen und eine Strecke weit, bis der Zug zum Stehen gebracht werden konnte, auf der kothigen Strasse vorwärts geschoben. Die untern Extremitäten gelangten dabei unter den vorn an der Lokomotive angebrachten Schuhrahmen und wurden derart zugerichtet, daß in der Folge das linke Bein über dem Knie in der Mitte des Oberschenkels, das rechte unterhalb des Knies amputiert werden mußten.

B. Der Verletzte erhob wegen dieses Unfalls durch den ihm bestellten Vormund gegen die Birfigthalbahn-Aktiengesellschaft, gestützt auf das Eisenbahnhastpflichtgesetz, gerichtliche Klage auf Schadenersatz. Er forderte neben dem Ersatz für beschädigte Kleidungsstücke mit 38 Fr. 50 Cts., der Transport- und Verpflegungskosten mit 227 Fr. 50 Cts., sowie der Kosten für Anschaffung der ersten Stelzfüße und künstlichen Beine mit 160 Fr. und 500 Fr. und derjenigen für Reparatur und Unterhalt der