

Schweizerische Rechtspflege : die bundesgerichtliche Praxis in Bezug auf das Bundesgesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen, vom 1. Juli 1875

Autor(en): Erisman, Oscar

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Band (Jahr): 4 (1885)

PDF erstellt am: 23.09.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-896735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Schweizerische Rechtspflege.

**Die bundesgerichtliche Praxis in Bezug auf das Bundesgesetz,
betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiff-
fahrt-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen,
vom 1. Juli 1875.**

VON OSCAR ERISMANN,

Vorstand des Reclamationsbureau der Schweiz. Centralbahn.

Nachdem das Eidg. Haftpflichtgesetz nunmehr während sechs Jahren¹⁾ durch unser oberstes Tribunal angewandt und interpretirt worden ist, erscheint eine sich an die Reihenfolge der Artikel des Gesetzes anlehrende Zusammenstellung des bezüglichen Spruchmaterials wohl ohne weitere Begründung gerechtfertigt. Diese objektive Sichtung des Stoffes ist der Hauptzweck des vorliegenden Aufsatzes. Gelegentlich mögen dann auch einzelne subjektive Bemerkungen ihren Platz finden.

Art. 1.

Wenn beim Bau einer Eisenbahn durch irgend welche Verschuldung der konzessionirten Unternehmung ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet dieselbe für den dadurch entstandenen Schaden.

„K o n z e s s i o n i r t e U n t e r n e h m u n g.“

Es ist vorgekommen, dass eine Bahngesellschaft ihre Konzession an eine andere Gesellschaft mit Genehmigung der

¹⁾ Berücksichtigt sind die bis Ende des ersten Quartals 1884 gefällten Entscheidungen.

Bundesbehörden der Ausübung nach, d. h. in der Weise übertragen hat, dass die Cessionärin den gesamten Bau und Betrieb Namens und auf Rechnung der Cedentin ausführt. Dies Rechtsgeschäft involvirt eine Uebertragung nicht nur der Rechte, sondern auch aller derjenigen Pflichten, welche mit der Ausübung der Konzession verbunden sind. Unter diesen Pflichten sind vor allem jene zu verstehen, welche das Gesetz selbst an das Innehaben einer Konzession knüpft, also auch die Verantwortlichkeit für Tödtungen und Verletzungen (vergl. Art. 38 Z. 2 des Eisenbahngesetzes vom 23 Dezember 1872).

Hienach ist im Fall einer solchen Uebertragung für Haftpflichtansprüche die Cessionärin die richtige Beklagte. (Erben Frei gegen N. O. B., Bd. IV, Nr. 78, Ziff. 6 und 7.).

„V e r s c h u l d u n g.“

1. Der Beweis der Verschuldung der Unternehmung liegt dem Kläger ob.

(Chaubert g. S. O., Bd. IV, Nr. 56, Z. 6).

Während das Gesetz bei den während des Betriebs vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen in Beziehung auf die Beweislast zu Gunsten des Ansprechers über den Boden des gemeinen Rechts hinausgeht, (s. Art. 2 hienach), lässt es für die Unfälle beim Bau die gemeinrechtliche Beweisregel bestehen: „Bezüglich der Verletzungen, die beim „Bau einer Bahn entstehen, glaubte sich die Kommission vollständig auf den Boden des gemeinen (allgemein verbindlichen) „Rechtes stellen zu können.“ (Bericht der nationalrätthl. Kommission z. Haftpflichtgesetz, S. 3). In einem andern Punkt, der Haftung der Unternehmung für ihre Leute, geht das Gesetz freilich auch beim Bau weit über die gemeinrechtliche Theorie hinaus (s. Art. 3 hienach).

2. Auch das geringste Verschulden genügt, um die Unternehmung haftbar zu machen.

(Rohrer g. J. B. L., Bd. V, Nr. 117, Z. 3; Pinard g. Reveillac, Bardol & Cie., Bd. VIII, Nr. 19, Z. 4.)

In der Anwendung dieses, der gemeinrechtlichen Theorie

des Aquilischen Gesetzes durchaus entsprechenden Grundsatzes ist das Bundesgericht soweit gegangen, dass es sogar in einem „Wagniss“ der Unternehmung eine culpa erblickt. Es betrifft dies den bereits erwähnten Prozess der Erben Frei g. N. O. B. (Bd. IV N^o. 78). Bei der nach Vollendung des Baues der Eisenbahn Waedensweil-Einsiedeln vorgenommenen Probefahrt gerieth bei der Thalfahrt der Bahnzug, nachdem die dem Speziaisystem Wetli eigenthümliche Walze wegen ungenügender Funktion ausser Wirksamkeit gesetzt worden, so stark in Lauf, dass er nicht mehr aufgehalten werden konnte, sondern mit rasender Schnelle bergabwärts fuhr, in Waedensweentgil leiste und umgeworfen wurde, wobei der Heizer Frei den Tod fand. Die gebrauchte Locomotive, welche nur für den normalen Betrieb bestimmt gewesen, sollte nur auf wenig geneigten Strecken mit Adhäsion wirken und für die starke Steigung der Waedensweil-Einsiedeln-Linie war die Mitwirkung der Walze vorgesehen. Gleichwohl hätten nach Ansicht einer vorliegenden Expertise die vorhandenen Bremsmittel, auch nach Aufziehung der Walze, für die Thalfahrt ausreichen sollen, „wenn auch nicht mit dem Grade von „Sicherheit, den man für den normalen Betrieb fordern muss. „Bei Proben ist man eben öfters gezwungen, näher „an die Grenze heranzugehen.“

In der Thatsache der Verwendung einer Maschine lediglich mit den für Strecken mit geringer Steigung üblichen und dort allerdings genügenden Bremsmitteln bei einer Thalfahrt mit so starker Steigung, erblickt das Gericht ein „Wagniss, „welches unter allen Umständen die Beklagte nach § 1 des „Haftpflichtgesetzes für die Folgen desselben civilrechtlich ver- „antwortlich macht.“

Gegen dieses Urtheil scheinen mir doch einige Bedenken gerechtfertigt. Ein „Wagniss“ der Unternehmung liegt ohne Zweifel vor, aber dergleichen Wagnisse werden eben bei Probefahrten überhaupt nicht zu vermeiden sein, man ist gezwungen, „näher an die Grenze heranzugehen“, namentlich dann, wenn es sich um die Prüfung eines neuen Systems handelt. Eben deshalb macht man ja die Probefahrt, um zu wissen, ob der

Betrieb sicher sein wird. Wüsste man das schon vorher, so könnte man das Wagniss füglich unterlassen. Die Hauptfrage ist doch wohl die, ob die Unternehmung in guten Treuen annehmen durfte, dass die Thalfahrt unter den gegebenen technischen Bedingungen sich sicher vollziehen lasse. Was sie zu dieser Annahme berechtigt — und dass sie es war, wird man nach den Ausführungen der Expertise zugeben dürfen, — so scheint mir eine Verschuldung nicht vorzuliegen.

In einem andern Fall (Pinard g. Reveillac, Bardol & Cie. Bd. VIII, N^o. 19), in welchem ein Arbeiter bei der durch unermittelte Ursache herbeigeführten Entgleisung eines Rollwagens verunglückte, sieht das Bundesgericht eine culpa der Unternehmung allein in dem Umstand, dass sie den als Mineur angestellten Arbeiter zu dem gefährlichen, besondere Vorsicht und Uebung erheischenden Rollwagendienst verwendete.

Gegen dieses Urtheil möchte zweierlei zu erinnern sein. Einmal ist das Verlangen, dass die Unternehmungen zum Rollwagendienst unter keinen Umständen andere als in dieser Spezialität erfahrene und geübte Arbeiter gebrauchen sollen, doch wohl nicht ganz billig. Solche Arbeiter entspringen nicht wie Minerva, vollendet und gewappnet dem Haupte Jupiters, sie müssen ihren Dienst zuerst lernen, und lernen können sie ihn eben nicht wohl anderswo als am Rollwagen selbst. Dass die Manipulationen bei dieser Arbeit, namentlich für den Neuling, nicht ohne Gefahr sind, ist nicht zu bezweifeln. Aber diese Gefahr lässt sich nun einmal nicht umgehen, sie gehört zum ordnungsmässigen Geschäftsbetrieb und deshalb handelt auch die Unternehmung blos dadurch, dass sie ihre Leute dieser Gefahr aussetzt, gewiss nicht *culpos*.¹⁾ — Im Fernern scheint mir das Urtheil darin zu weit gegangen zu sein, dass es den Causalzusammenhang zwischen der von ihm angenommenen culpa und dem Unfall als nach-

*) Eine andere Frage ist die, ob es nicht Sache des Gesetzgebers gewesen wäre, dem Rollwagenbetrieb, wenn er als ein besonders gefährlicher zu betrachten ist, denselben Schutz angedeihen zu lassen, wie dem Eisenbahnbetrieb. Ich werde auf diesen Punkt bei Art. 2 zu sprechen kommen.

gewiesen annahm, trotzdem dass in Beziehung auf die Ursache der Entgleisung gar nichts festgestellt werden konnte. Bei diesem vollständigen Fehlen alles thatsächlichen Materials ohne Weiteres die mangelhafte Uebung des Klägers als Ursache, die Entgleisung als Wirkung zu supponiren, ist ein procedere, das fast jener Umkehr der gesetzlichen Beweislast gleichsieht, welche das Gesetz für den Bau nicht einführen wollte. (S. ad. 1 hievor).

3. Concurrirendes Mitverschulden des Ansprechers schliesst die Haftpflicht der Unternehmung nicht aus, es kann lediglich auf die Höhe der Entschädigung einen Einfluss ausüben. (Rohrer g. J. B. L., Bd. V. N^o. 117, Ziff. 4). Vgl. Art. 2 zu „Schuld des Getödteten“, Ziff. 5.

Art. 2.

Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiffahrt-Unternehmung ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Transportanstalt für den dadurch entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch Versehen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen (Art. 3) ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, oder durch die Schuld des Getödteten oder Verletzten selbst verursacht worden ist.

„Das Bundesgesetz statuirt eine Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen von Personen, welche von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen insofern erheblich abweicht und strenger ist, als einerseits die genannten Anstalten sowohl für ihre Angestellten als für andere Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes, bezw. bei Eisenbahnen auch zum Bau der Bahn bedienen, haften, und andererseits bei Tödtungen und Verletzungen, welche beim Betrieb solcher Unternehmungen entstanden sind, zur Begründung des Schadenersatzanspruchs nicht das Verschulden irgend einer Person gehört, sondern die blossе Thatsache der Tödtung oder Verletzung genügt, und die genannten Anstalten nur insofern von der Haft befreit werden, als sie beweisen, dass der Unfall durch höhere Ge-

„wagt oder durch Versehen oder Vergehen der Reisenden oder „dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen, „ohne eigenes Mitverschulden der Anstalt, oder durch die „Schuld des Getödteten oder Verletzten selbst verursacht worden sei (Art. 2), oder der Letztere auf dolose Weise oder „mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit „der Transportanstalt sich in Berührung gebracht habe (Art. 4).“ (Haftung ohne eigene Verschuldung, quasi ex delicto, oder ex lege).

(Erben Frei g. N. O. B., Bd. IV, N^o. 78, Ziff. 4).

Daraus folgt zunächst, dass alle diejenigen Ersatzansprüche, welche sich nach irgend einer Richtung nicht auf dieses, dem Haftpflichtgesetz eigenthümliche Fundament stellen, auch nicht nach diesem Gesetz zu beurtheilen sind, und demnach, wenigstens vor der Einführung des Eidg. Obligationenrechts, nicht vom Bundesgericht zu beurtheilen waren. Hienach fallen nicht unter das Gesetz:

1. Forderungen, welche sich nicht gegen die Unternehmung, sondern gegen die schuldige Person richten.

(Erbschaft Frei g. N. O. B., cit. loco).

2. Ansprüche gegen die Unterstützungs-Kassen.

(Gertiser g. N. O. B., Bd. IX., N^o. 38, Ziff. 2).

3. Ansprüche, die mit einem Versprechen oder einer Schuldanerkennung der Unternehmung begründet werden wollen.

(Hoffmann g. J. B. L., Bd. VIII, N^o. 51, Ziff. 5).

4. Forderungen, welche sich zwar auf eine culpa der Unternehmung stützen, bei denen es sich aber nicht um einen beim Betrieb (oder Bau) eingetretenen Unfall handelt.

(Straub g. S. C. B., Bd. VIII, N^o. 18, Ziff. 4).

„Beim Betrieb.“

Wann ist ein Unfall beim Betrieb eingetreten?

„La disposition exceptionnelle de l'article 2 n'a trait et n'est „applicable qu'aux accidents occasionnés par l'action particulière „lièrement dangereuse des forces et moyens spéciaux mis en „oeuvre, même en dehors du transport proprement dit, par les „entreprises dont il s'agit, et non à ceux survenus en l'absence „de toute corrélation avec ces causes de péril.“

(Chaubert g. S. O., Bd. IV. N^o. 56, Ziff. 3).

Oder etwas substanzirter ausgedrückt: Betrieb der Bahn im engeren, technischen, (nicht im weiteren, gewerblichen) Sinne ist „die Beförderung von Personen und Sachen auf „Schienengeleisen, sowie deren Vorbereitung und Abschluss.“ Gleichgültig ist die Art der bewegenden Kraft; sie kann Dampf, Electricität, Muskelthätigkeit von Menschen oder Thieren sein. Bahnunterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten an sich gehören keineswegs zum Betrieb. Wenn sie aber der Zweck der Beförderung auf Schienen sind, oder wenn durch Einwirkung dieser Beförderung ein bei der Unterhaltung beschäftigter Arbeiter verunglückt, so ist der Unfall beim Betrieb vorgekommen.

(Felber g. S. C. B., Bd. IX. N^o. 82, Ziff. 6).

Also gehören vorab nicht hieher diejenigen Unfälle, „welche sich beim Betriebe von Nebengewerben ereignen, die „von einer Eisenbahngesellschaft neben dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe ausgeübt werden, und die mit letzterem in keinem nothwendigen Zusammenhang stehen.“

(Straub g. S. C. B., cit. loco).

(Der Unfall ereignete sich während des Einkellerns von Petroleumfässern in einem der Beklagten gehörenden Petroleumkeller, welcher eine Dependenz der durch die Centralbahn s. Zt. von der Regierung des Cantons Basel-Stadt erworbenen Lagerhäuser bildet.)

Ferners hat das Gericht die bei den folgenden Manipulationen eingetretenen Verletzungen als nicht unter Art. 2 des Gesetzes fallend erklärt:

Repariren einer Weiche.

(Chaubert g. S. O., cit. loc.).

Krümmen von Schienen.

(Hoffmann g. J. B. L., Bd. VIII. N^o. 51, Ziff. 3).

Putzen eines Wagens zu einer Zeit, da weder Züge noch Manöver ausgeführt werden.

(Bertero g. J. B. L., Bd. VIII, N^o. 108, Ziff. 3.)

Das Reinigen einer zu diesem Zwecke kaltgestellten und in das Maschinendepot abgeführten Locomotive.

(Schmid g. J. B. L., Bd. X, N^o. 21 Ziff. 2).

Schwellenauswechslung während der Nacht.

(Gerber g. S. C. B., Bd. XI, N^o. 23, Z. 1 und 2.

In allen diesen Fällen handelt es sich um Arbeiten, die nach Eröffnung der Bahn, zum Zwecke eines ordnungsmässigen Betriebes vorgenommen wurden, und gleichwohl sind die betreffenden Unfälle nicht als beim Betrieb vorgefallen anzusehen, eben weil sie mit den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs, als deren wesentlichste das Fortbewegen schwerer Körper auf Eisengeleisen bezeichnet wird, ausser allem Zusammenhang stehen. Also nicht alle Manipulationen, welche zum Betrieb der Bahn (auch im engeren Sinne) dienen, gehören hieher, sondern nur diejenigen, welche in Correlation stehen mit der besonderen Gefährlichkeit dieses Gewerbes.

Wenn nun aber, wie das aus der Genesis des Gesetzes ganz unzweifelhaft hervorgeht, diese Gefährlichkeit ein innerer Grund des besonderen Schutzes ist, welchen Art. 2 cit. den beim Betrieb vorgekommenen Unfällen will angedeihen lassen, so sollte man dann erwarten, dass alle Verrichtungen, welche mit diesen Gefahren im Contact stehen, des gleichen Schutzes sich erfreuen; auch diejenigen, welche vor Eröffnung des Betriebs vorgenommen werden müssen, — dass namentlich auch das Manövriren auf s. g. Arbeitsbahnen (zu Bauzwecken provisorisch eingerichteten Geleiseanlagen) zum Betriebe gerechnet wird; denn auch bei diesen findet die „Beförderung von Personen und Sachen auf Schienengeleisen“ statt, welche das vorcitirte Urtheil i. S. Felber g. S. C. B. als die wesentliche Voraussetzung des „Betriebs“ hinstellt.

Diese Consequenz hat die deutsche Rechtsprechung durch freie Interpretation von § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes in einer Reihe von Entscheidungen denn auch gezogen. Das schweizerische Bundesgericht aber ist durch die Fassung unseres Haftpflichtgesetzes verhindert worden, dasselbe zu thun, indem Art. 1 dieses Gesetzes allen beim Bau eingetretenen Unfällen den in Art. 2 für den Betrieb eingeführten Schutz entzieht, und so in ganz inconsequenter Verkennung der ratio legis den Anspruch auf diesen Schutz von einem

ganz zufälligen äusserlichen Moment, der offiziellen Betriebs-eröffnung abhängig macht.

Hienach gehört es nicht zum Betriebe, wenn die Bahn während des Baues mit Rollwagen befahren wird

(Pinard g. Reveillac, Bd. VIII, N^o. 19);

wenn auf der Strecke ein Paar Tage vor der Betriebs-eröffnung Ballastzüge befördert werden

(Rohrer g. J. B. L., Bd. V, N^o. 117);

oder wenn eine Probefahrt vorgenommen wird, die selbstverständlich gefährlicher ist, als die Fahrt nach der Betriebs-eröffnung, weil mittelst ihrer ja erst versucht werden soll, ob die Bahn überhaupt sicher betrieben werden kann.

(Erben Frei g. N. O. B., Bd. IV, N^o. 78).

Dieser Art. 1 verdankt seine gegenwärtige Fassung der nationalrätlichen Commission. Der bundesrätliche Vorschlag ging dahin, der Bau sei vollständig dem Betrieb gleichzustellen. Diese Bestimmung fand die nationalrätliche Commission, offenbar mit Recht, zu weit gehend; statt nun aber vom Bau überhaupt, nach dem Vorgange des deutschen Gesetzes, gar nichts zu sagen, und dadurch dem Richter in der Anwendung des Gesetzes nach dessen wahrem Sinne freieren Spielraum zu gewähren, — schuf sie diesen Art. 1. Und damit ist das eigenthümliche Resultat erreicht worden, dass der anfängliche Versuch, die Haftpflicht der Transportanstalten über dasjenige Mass auszudehnen, das ihm das deutsche Gesetz gegeben, — schliesslich den Erfolg hatte, dass im Gegentheile eine Einschränkung dieser Haftpflicht sich ergab.

Allerdings ist in den vorgenannten drei Fällen der Richter schliesslich zum gleichen practischen Resultate gelangt, wie wenn auf dieselben Art. 2 anwendbar wäre, — indem er jeweiligen den Beweis einer culpa der Unternehmung als erbracht erachtete. Allein zu diesem Ergebniss ist er, wenigstens in den Fällen Pinard und Erbschaft Frei, auf so mühsame Weise gekommen (s. die Bemerkungen zu Art. 1), dass man fast den Eindruck bekommt, er habe es unternommen, auf diesem Wege die vom Gesetzgeber gemachten Fehler zu corrigiren.

„so haftet die Transportanstalt.“

In dem der Nordostbahn eigenthümlich gehörenden, von ihr und den Verein. Schweizerbahnen gemeinschaftlich benützten Bahnhof Winterthur wurde ein Zugführer der Nordostbahn, während er seinen Zug inspicierte, von einer Maschine der Verein. Schweizerbahnen überfahren. Ist die Gesellschaft der Nordostbahn oder diejenige der Verein. Schweizerbahnen die nach Art. 2 haftende Transportanstalt?

„Es kommt für die Haftpflicht weder auf das Eigenthum am Bahnhof, an den betreffenden Geleisen oder Transportmitteln, noch auf ein etwaiges Anstellungsverhältniss des Verunglückten zu der einen oder andern Transportanstalt, sondern einzig und allein darauf an, bei wessen Betrieb der Unfall sich ereignete, resp. welche Unternehmung in Betreff des Unfalls verursachenden Betriebsvorganges als Betriebsunternehmer erscheint. Betriebsunternehmer nun aber ist, wie in Uebereinstimmung mit der deutschen Doctrin und Praxis festgehalten werden muss, derjenige, auf dessen Rechnung der Betrieb geführt wird; wer den Eisenbahnbetrieb mit seinen eigenthümlichen Gefahren für Dritte öconomisch für sich ausnützt, der muss auch die gesetzliche, eben dieser eigenthümlichen Gefahren wegen eingeführte Haftpflicht tragen. Demnach erscheint in concreto die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen als verantwortlicher Betriebsunternehmer und folgeweise als richtiger Beklagter. Denn der Unfall ereignete sich unzweifelhaft bei einem im Rangirdienst der Verein. Schweizerbahnen ausgeführten Manöver, woneben der Umstand, dass der Verunglückte allerdings durch seine dienstliche Stellung bei der Nordostbahn zur Anwesenheit an der Stelle des Unfalls veranlasst war, offenbar unerheblich ist.“

(Kübler g. V. S. B., Bd. IX, N^o. 54, Ziff. 2).

„H ö h e r e G e w a l t.“

Vorab ist vom Begriff höhere Gewalt auszuscheiden der des Zufalls. Nur der Nachweis der ersteren befreit die Unternehmung von der Haftpflicht; ist die Tödtung oder Verletzung durch Zufall erfolgt, so tritt diese Befreiung nicht ein. Die Unternehmung haftet „lorsque l'accident se carac-

„térise comme un cas fortuit, s'est-à-dire comme le résultat du
„hasard, ou de causes demeurées inexplicées.“

(Liardet g. S. O., Bd. VII. N^o. 41, Ziff. 1).

Die höhere Gewalt characterisirt sich im Gegensatze zum
Zufall als ein bestimmtes, bekanntes Ereigniss.
„Ihre Einrede setzt unter allen Umständen voraus, dass die
„Ursache des Unfalls constatirt und im Weitern dargethan sei,
„dass deren Eintritt oder schädliche Folgen trotz aller Sorg-
„falt nicht haben vorhergesehen und abgewehrt oder vermieden
„werden können.“

(Erbschaft Frei g. N. O. B., Bd. IV, N^o. 78, Ziff. 10).

Die höhere Gewalt ist „un de ces événements extérieurs
„dûs à l'action des forces de la nature ou à d'autres causes
„que l'homme ne saurait prévoir et auxquelles il lui est impos-
„sible de résister.“

(Liardet g. S. O., Bd. VII, N^o. 41, Ziff. 2).

Die Einrede der höheren Gewalt wurde hienach zurückge-
wiesen in folgenden Fällen:

Bei der anlässlich der Probefahrt der Eisenbahn Waedens-
weil-Einsiedeln eingetretenen Catastrophe.

(s. den öfters citirten Fall Erbschaft Frei g. N. O. B.)

Bei zwei Unfällen, welche dadurch herbeigeführt wurden,
dass Angestellte von dem im Laufe befindlichen Zuge aus
ganz unerklärlicher Ursache herabfielen.

(Burckhardt g. J. B. L., Bd. IV, No. 125, und der vor-
erwähnte Fall Liardet g. S. O.)

Bei dem Ueberfahren eines Bahnwärters durch einen Zug,
welcher infolge „Schleifens“ auf nebelfeuchten Schienen nicht
rechtzeitig gebremst werden konnte. Hier handelte es sich
„um eine durchaus im gewöhnlichen Lauf der Dinge liegende
„und vorauszusehende Einwirkung äusserer Verhältnisse auf
„den Eisenbahnbetrieb.“

(Leiser g. J. B. L., Bd. VII, No. 106, Ziff. 4).

„Versehen und Vergehen — dritter, bei
 „der Transportanstalt nicht angestellter
 Personen.“

Ein Unternehmer, welcher die Bahnunterhaltungsarbeiten auf eigene Rechnung im Accord ausführt, gehört nicht zu diesen dritten Personen.

(Saglio g. S. O., Bd. VI, N^o. 77, Ziff. 3; — vergl. auch den Fall Felber g. S. C. B., Bd. IX, N^o. 82).

S. Art. 3 bei dem Abschnitt „für andere Personen.“

„Schuld des Getödteten oder Verletzten
 „selbst.“

1. Der der Unternehmung obliegende Beweis des Selbstverschuldens kann „in der Regel nicht auf negative Weise „geführt werden, sondern es bedarf dazu der Anführung und des Nachweises positiver Thatsachen, „welche ein Verschulden des Verunglückten enthalten.“

(Kamenzind g. Rigibahngesellschaft Vitznau-Staffelhöhe, Bd. V, N^o. 119, Ziff. 3).

Es ist also nicht zutreffend, wenn die nationalrätliche Commission (S. 3 des Berichts unten) den Unterschied des Art. 2 vom gemeinen Recht darin erblickt, „dass man die „Beweislast umgekehrt hat, so dass die Transportanstalt den „Beweis ihrer Nichtverschuldung zu leisten hat.“ Dieser negative Beweis genügt zur Ablehnung der Haftpflicht nicht; es muss in positiver Weise dargethan sein dass der Unfall entweder durch höhere Gewalt, oder durch eine culpa Dritter, oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten entstanden ist.

(s. Erbschaft Frei g. N. O. B., Bd. IV, N^o. 78, Z. 4; — Burekhardt g. J. B. L., Bd. IV, N^o. 125, Z. 3, u. a. m.)

Hienach ist es auch klar, dass in einem Fall, wo eine unpractische Baueinrichtung Veranlassung zu einem Unfall gab, die Bahn mit der Einrede, fragliche Einrichtung sei durch die amtliche Collaudation genehmigt worden, keinen Erfolg haben konnte.

(Pache g. die Eisenbahn Lausanne-Echallens, Bd. V, N^o. 28, S. 12, Al. 4.)

2. Die Frage: Was für ein Grad von Diligenz kann von einem Eisenbahnangestellten verlangt werden? ist nicht durchweg in gleichförmiger Weise beantwortet worden. Im ersten Haftpflichtfall, der dem Bundesgericht zur Entscheidung vorlag, sprach dasselbe sich dahin aus: „Von den Eisenbahnangestellten, zumal von solchen, welche — wie der Kläger — schon seit Jahren beim Betrieb beschäftigt sind, darf verlangt werden, dass sie bei Ausübung ihrer Verrichtungen diejenige Vorsicht beobachten, welche der allerdings mit ungewöhnlichen Gefahren verbundene Eisenbahnbetrieb erfordert, und muss daher auch ein geringes Verschulden derselben genügen, um die Eisenbahngesellschaft der Haftpflicht zu entbinden.“

(Ryser g. S. C. B., Bd. IV, N^o. 33, Z. 5).

Also die Forderung einer ganz besondern Diligenz. Nun hat aber das Bundesgericht im Verlauf der Zeit ohne Zweifel die Erfahrung gemacht, dass diese besondere Diligenz in der That selten vorkommt, dass im Gegentheil erfahrungsgemäss mit Zunahme des Alters und der Routine der beim Betrieb Angestellten eher eine gewisse Abnahme der durch die Gefahren des Dienstes gebotenen Vorsicht Hand in Hand geht. Diesem Umstand mag das Tribunal Rechnung getragen haben, wenn es in der Folge seine Ansprüche an die Sorgfalt der Bahnangestellten etwas herabstimmte.

Im Fall Jenni g. J. B. L. (Bd. VII, N^o. 107, Z. 3), wird zugegeben, „dass in der Regel auch einem Eisenbahnbediensteten — wohl zuzumuthen ist, dass er beim Betreten oder Ueberschreiten von Fahrgeleisen sich danach umsehe, ob dieselben frei seien, und dass in einer diesbezüglichen Unterlassung regelmässig eine schuldhafte Unvorsichtigkeit zu finden sein wird“, — aber mit dem Beifügen, „wenn auch im Uebrigen von demselben nicht die ängstliche Sorgfalt eines mit dem Eisenbahnverkehr nicht vertrauten Dritten erwartet werden kann.“

Mit andern Worten: Auch von einem Eisenbahnbedien-

steten darf das Mass von Vorsicht erwartet werden, das man einem andern Menschen zumuthet.

Und im Fall Leiser g. J. B. L. (Bd. VII N^o. 106, Z. 3) heisst es, ein eigenes Verschulden des Getödteten würde dann vorliegen, „wenn der Nachweis verbracht wäre, dass derselbe „bei Anwendung der einem Eisenbahnbediensteten „unter den gegebenen Verhältnissen zuzumuthenden „Sorgsamkeit die ihm drohende Gefahr rechtzeitig „hätte erkennen müssen.“

Im Fall Röthlisberger g. J. B. L. (Bd. VIII N^o. 78, Z. 2) wird dann der Satz ausgesprochen: „Von einem Eisenbahnbediensteten kann selbstverständlich vernünftigerweise nicht „verlangt werden, dass er den Gefahren des Eisenbahnbetriebes „gegenüber die gleiche ängstliche Sorgfalt an den Tag lege, „wie ein mit demselben nicht vertrauter und nicht täglich im „Betrieb beschäftigter Dritter, was ja auch mit den dienstlichen „Anforderungen, die an einen Eisenbahnbeamten gestellt werden „müssen, völlig unvereinbar wäre.“

Das ist so ziemlich das Gegentheil von der im Fall Ryser g. S. C. B. gestellten Anforderung. Nach dem Entscheid in Sachen Röthlisberger dürfte man dem Eisenbahnangestellten nicht einmal die gewöhnliche Diligenz des Durchschnittspaterfamilias zumuthen.

Indessen ist wohl weder der eine noch der andere der aus diesen beiden Urtheilen citirten Sätze in seiner allgemeinen Fassung den Verhältnissen entsprechend. Gerade beim Beruf des Eisenbahnangestellten ist ein für alle Fälle geltender absoluter Diligenzmassstab kaum anwendbar. Und es hat auch das Bundesgericht in den letzten veröffentlichten Urtheilen, in denen die Frage grundsätzlich behandelt wird, diesen absoluten Boden wieder verlassen.

„Die Frage des Selbstverschuldens“ sagt es im Fall Ryser g. N. O. B. (Bd. VIII, N^o. 107, Z. 3) „ist eine wesentlich „concrete, nach den Umständen des einzelnen Falls zu beurtheilende Frage (eine quaestio facti in diesem Sinne); je „nach den Umständen ist die Anspannung „geistiger Kraft, die Aufmerksamkeit und

„Umsicht, welche mit Recht verlangt und erwartet werden darf, eine ganz verschiedene. So kann und muss z. B. von Demjenigen, welcher in der Lage ist, mit ruhiger Ueberlegung zu handeln und alle etwa drohenden Gefahren bei sich zu erwägen, ein weit höheres Mass von Vorsicht verlangt werden als von Demjenigen, der gezwungen ist, sich rasch zu entschliessen und ohne Zeitverlust zu handeln.“

Und in einem andern Falle wird betont, dass die Vornahme einer im Dienstreglemente untersagten, aber herkömmlicher Weise geduldeten gefährlichen Handlung (Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Fahrzeug) an und für sich noch kein Verschulden bedingt, sondern dass vorab zu untersuchen ist, ob diese Handlung im Interesse des Dienstes nöthig war oder nicht. (S. auch Ziff. 3 hienach).

(Marthaler g. J. B. L., Bd. IX, N^o. 53, Z. 3.)

Liegen aber Verhältnisse, welche die Vornahme solcher gefährlichen Manipulationen in dienstlichem Interesse nöthig machen, nicht vor, so ist Selbstverschulden vorhanden.

(Künzli g. S. C. B. Bd. IX N^o. 37, Z. 3.)

Als Beispiel relativer Diligenzanforderung mag auch noch angeführt werden, dass den Lokomotivführern vermöge ihres verantwortungsvollen Amtes eine grössere Diligenz zugemuthet wird. Allerdings handelt es sich um einen Fall, wo nicht das Selbstverschulden eines Ansprechers, sondern der Grad der culpa, für welche die Bahn gemäss Art. 3 des Gesetzes einzustehen hat, in Frage kommt.

(Stricker g. V. S. B. Bd. VIII, N^o. 109, Z. 7 c. — s. zu Art. 7 „grobe Fahrlässigkeit“).

3. Die Uebertretung reglementarischer oder sonstiger dienstlicher Vorschriften ist kein Selbstverschulden, wenn sie mit ausdrücklicher oder stillschweigender Billigung der Vorgesetzten geschieht.

(Marthaler g. J. B. L. Bd. IX, N^o. 53, Z. 3.)

Immerhin ist das mit der Beschränkung zu verstehen, dass diese Billigung Seitens der eigentlichen unmittelbaren oder höheren Dienstvorgesetzten, nicht eines beliebigen

ändern, wenn auch höher gestellten Beamten erfolgt. Wenn z. B. ein Bahnarbeiter einem bestehenden Verbot zuwider Rollwagen an einen Bahnzug koppelt, kann er sich mit der Erlaubniss des Stationsvorstandes oder des Zugmeisters nicht entschuldigen, denn diese sind nicht seine Vorgesetzten — sondern der Bahningenieur und der Bahnmeister.

(Herren g. J. B. L., Bd. V, N^o. 118, Z. 3.)

4. Ein Dritter, der einen die offene Strasse ohne Einfriedigung kreuzenden Bahnübergang überschritt, beachtete das Herannahen eines von der Maschine abgestossenen Zuges von Güterwagen nicht und wurde überfahren.

Das Passiren des Uebergangs unter diesen Verhältnissen darf nicht als eigenes Verschulden qualifizirt werden, es wäre denn der Nachweis geleistet, dass die verletzte Person die Wagen bemerkt oder die Signale verstanden habe und gleichwohl leichtsinniger Weise den Uebergang versuchen wollte.

(Hauser g. V. S. B., Bd. VII, N^o. 108, Z. 2).

5. Concurrirendes Mitverschulden des Klägers hebt die Verantwortlichkeit der Unternehmung nicht auf, wohl aber mindert sie dieselbe.

(Saglio g. S. O., Bd. VI, N^o. 77, Z. 4.

Blanc g. S. O., Bd. X, N^o. 20, Z. 5.)

Im letztern Fall wird ein Verschulden der Bahn darin gefunden, dass die Distanz einer Laterne vom Geleise nicht ganz die in der Verordnung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 vorgeschriebene war. Zwar lag der Beweis nicht vor, dass ohne diesen Umstand der Unfall nicht passirt wäre. Allein „cette disposition des lieux était de „nature à augmenter notablement les chances d'un choc et à „aggraver en tout cas les conséquences d'une collision une „fois produite; elle constitue donc en élément de faute à la „charge de la compagnie.“

Vgl. Art. 1, bei „Verschuldung“, Z. 3.

Art. 3.

Die Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen haften sowohl für ihre Angestellten, als für andere Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes, beziehungsweise zum Bau der Bahn bedienen. Es bleibt ihnen jedoch in Fällen von Verschuldung diesen Personen gegenüber das Rückgriffsrecht vorbehalten.

„H a f t e n“.

Diese Haftung bezieht sich nicht nur auf die culpa überhaupt, sondern auch auf deren Grad; d. h. die verschärfte Verantwortlichkeit des Art. 7 tritt nicht nur dann ein, wenn ein grobes Verschulden der mit der Leitung des Betriebs beauftragten Organe der Unternehmung vorliegt, sondern auch schon in dem Falle, wenn die grobe Fahrlässigkeit irgend eines Angestellten erwiesen ist.

(Stricker g. V. S. B., Bd. VIII, N^o. 109, Z. 3.)

„für andere Personen.“

Zu diesen andern Personen gehören auch Unternehmer, welche die Ausführung der Bahnunterhaltungsarbeiten auf ihre eigene Rechnung im Accordverhältnisse besorgen.

(Saglio g. S. O., Bd. VI, N^o. 77, Z. 3; siehe auch den Fall Felber g. S. C. B., Bd. IX, N^o. 82.)

Vergl. Art. 2, bei dem Abschnitt „Versehen oder Vergehen Dritter.“

Art. 3 ist im Wesentlichen dem Art. 400 des deutschen Handelsgesetzbuches nachgebildet. („Der Frachtführer haftet „für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei „Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient.“)

Nach den Commentatoren des D. H. G. B. (vergleiche Eger, das deutsche Frachtrecht, Bd. I, S. 385) sind unter diesen „andern Personen“ solche zu verstehen, die nicht in einem dauernden Dienstverhältniss zum Frachtführer sich befinden. Entscheidend ist, dass sie nicht in eigenem Namen handeln, dass sie unselbständig und vom Frachtführer abhängig sind. Nach dieser Auffassung könnte ein

Bahnunterhaltungs-Uebernehmer kaum mehr zu diesen andern Personen gerechnet werden. Allein den Intentionen des schweizer. Gesetzgebers entspricht der erwähnte Entscheid offenbar. Diese Intention ging ausgesprochenermassen dahin, dass das Vorschieben von Accordanten durch die Unternehmung unzulässig sei, dass der Geschädigte sich unter allen Umständen directe an die letztere müsse halten können (s. bundesrätliche Botschaft zu Art. 1, Absatz 4 und 5). Dieser Grundsatz wird mit besonderer Schärfe allerdings zunächst für den Bau betont, allein der Art. 3 stellt Bau und Betrieb auf eine Linie. Aber auch abgesehen hievon wird umsomehr Veranlassung sein, jenes Prinzip auf den Betrieb anzuwenden, als bei demselben das Moment der besonderen Gefährlichkeit, das ja nach den Berichten zum Gesetz ein hervorragendes Motiv der scharfen Haftpflichtbestimmungen ist (bundesrätl. Botschaft, S. 2, unten. Bericht der ständerrätl. Commission, S. 2, und id. der nationalrätlichen, S. 4), in weit höherem Masse vorhanden ist als beim Bau.

Art. 5.

Im Falle der Tödtung ist Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheiles zu leisten, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

War der Getödtete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

Im Falle einer Körperverletzung ist Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles zu leisten, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Die Praxis des Bundesgerichtes in Beziehung auf die Höhe der Entschädigungen ist in der „Ziffermässigen Zusammenstellung“ am Schlusse dieses Aufsatzes mitgetheilt.

Im Uebrigen gibt vorstehender Artikel zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

Zu alinea 2.

1. Auch nachgeborene Kinder sind entschädigungsberechtigt, insoweit sie wenigstens nach den cantonalen Gesetzen als Ungeborene den Personen gleichgestellt sind.

(Burkhardt g. J. B. L., Bd. IV, N^o. 125, Z. 5.)

2. Majorene Kinder sind nicht berechtigt, Ersatz zu verlangen.

(Pache g. Lausanne-Echallens, Bd. V, N^o. 28, S. 114. Marthaler g. J. B. L., Bd. IX, N^o. 53, Z. 4).

3. „Nur derjenige, welchem der durch einen Unfall Getödtete zur Zeit seines Todes den Unterhalt zu gewähren schuldig war, ist für den ihm durch Entziehung des Unterhalts erwachsenen Schaden Ersatz zu fordern berechtigt, während daneben ein selbständiger Schadenersatzanspruch desjenigen, auf welchen die Alimentationspflicht nach dem Tode des Verunglückten gesetzlich übergehen würde, überall nicht besteht.“ Die Wittve kann also nur Entschädigung wegen der ihr entzogenen Alimentation verlangen, nicht wegen Uebergang der Pflicht, die Kinder zu alimentiren, auf sie. Die Kinder müssen selbständig, resp. die Mutter in ihrem Namen klagen.

(Leiser g. J. B. L., Bd. VII, N^o. 106, Z. 5 a).

4. „Die Alimentationspflicht des Ehemannes gegenüber der Frau während der Dauer der Ehe ist eine unbedingte und keineswegs davon abhängig, dass die Frau unterstützungsbedürftig, d. h. nicht im Stande sei, für ihren Unterhalt selbst zu sorgen; der Ehefrau erwächst daher ein Schaden durch Entziehung des Unterhalts, welcher gemäss § 5 des Bundesgesetzes vom Betriebsübernehmer zu ersetzen ist, keineswegs bloss dann, wenn sie nicht aus eigenen Mitteln oder durch eigene Thätigkeit für ihren Unterhalt sorgen kann, sondern das Vorhandensein und die Höhe des ersatzberechtigten Schadens der Ehefrau hängt vielmehr einzig davon ab, ob und inwieweit der Ehemann zur Unterhaltung

„der Frau rechtlich verpflichtet und factisch im Stande war.
 „Der klägerischen Wittwe kann also keinesfalls
 „entgegengehalten werden, dass sie zu eigenem
 „Erwerbe ihres Unterhalts im Stande ist.“ Wohl
 aber kann auf diesen gegenwärtigen Erwerb in dem Fall
 Rücksicht genommen werden, wenn derselbe erst durch den
 Tod des Mannes möglich gemacht worden ist.

(Röthlisberger g. J. B. L., Bd. VIII, No. 78, Z. 3 b.)

5. Es kann nur für denjenigen Betrag Ersatz verlangt
 werden, welchen der Getödtete nach Abzug des für sich
 selbst Verwendeten, den von ihm Alimentirten zu ihrem
 Unterhalt gewähren konnte.

(Liardet g. S. O., Bd. VII, No. 41, Z. 3, al. 4.

Jenni g. J. B. L. Bd. VII, No. 107, Z. 4 u. a. m.)

6. „Nach anerkanntem Grundsatz ist bei Berechnung
 „des Schadens in erster Linie von der Erwerbsslage des
 „Getödteten zur Zeit des Unfalls auszugehen; auf zu-
 „künftige Aenderungen derselben kann nur insofern Rück-
 „sicht genommen werden, als sie von der Partei, welche sich
 „darauf beruft, bestimmt bewiesen sind, beziehungs-
 „weise als sie nicht nur möglich oder mehr oder weniger
 „wahrscheinlich sind, sondern in sicherer Aussicht
 „stehen.“ Wenn ein Theil des Einkommens des Getödteten
 in der Besoldung als Ohngeldeinnehmer besteht und es sicher
 ist, dass in ein paar Jahren diese Besoldung mit dem Ohn-
 geld dahinfällt, so hat mit dem Hinweis auf diese Thatsache
 die Beklagte den ihr obliegenden Beweis nicht geleistet,
 „denn der von der Beklagten als in sicherer Aussicht stehend
 „hervorgehobenen Einkommenseinbusse stehen auf der anderen
 „Seite bei dem Alter und der Stellung des Getödteten mit
 „grosser Wahrscheinlichkeit Aussichten auf Vermögensver-
 „mehrung durch Avancement und dergleichen gegenüber.“

(Röthlisberger g. J. B. L., Bd. VIII, No. 78, Z. 3 a.)

Immerhin sieht das Bundesgericht von dieser Forderung
 eines bestimmten Beweises zukünftiger Aenderungen der Er-
 werbsfähigkeit ab, wenn es aus den Umständen folgern kann,
 dass der Getödtete in der That voraussichtlich nicht „wäh-

„rend der ganzen Dauer seiner muthmasslichen Lebenszeit
 „sein bisheriges Einkommen zu gewinnen im Stande gewesen
 „wäre.“

(Marthaler g. J. B. L., Bd. IX, No. 53, Z. 4.)

Ferner fällt hohes Alter des Getödteten in Betracht, da baldiger Tod als „in sicherer Aussicht stehend“ angesehen werden kann.

(Pache g. Lausanne-Echallens, Bd. V, No. 28, S. 114.
 Stricker g. V. S. B., Bd. VIII, No. 109, Z. 9.)

Zu aline a 3.

Die in diesem Absatz besprochene Forderung ist nicht eine Alimentenforderung, sondern ein Schadensersatzanspruch. Es ist also darauf, ob die zuzusprechende Rente den zu angemessenem Unterhalt des Klägers erforderlichen Betrag übersteigt oder nicht, keine Rücksicht zu nehmen.

(Weber g. N. O. B., Bd. VI, No. 50, Z. 6.)

Ebenso sind die Familienverhältnisse des Verletzten, der Umstand, ob er an dritte Personen Alimente zu gewähren hat oder nicht, ganz irrelevant.

(Rihs gegen Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, Bd. VII, No. 40, Z. 4 a. — Husy g. J. B. L., Bd. VII, No. 65, Z. 4.)

Als allgemeiner Massstab für die quantitative Festsetzung des Schadensersatzes gilt das Prinzip: Durch die Entschädigung soll die Differenz zwischen der öconomischen Lage des Verletzten vor und nach der Verletzung ausgeglichen werden.

(Weber g. N. O. B. cit. loco.)

„Heilungskosten“.

„Als Heilungskosten sind nicht nur diejenigen Kurkosten
 „zu vergüten, welche der Verletzte zum Zwecke seiner
 „Wiederherstellung in angemessener Weise verausgabt, sondern auch solche Krankheitskosten, welche er, im Falle unheilbarer Erkrankung, um einer Verschlimmerung seines Zu-

„standes vorzubeugen, zu verausgaben genöthigt ist.“ Ein zu diesem Zweck zugesprochener Zuschlag zu der als Ersatz des eingebüsstten Einkommens festgestellten Rente ist also nicht als Theil dieser letzteren aufzufassen, sondern fällt unter den Begriff „Heilungskosten“.

(Weber g. N. O. B. cit. loco.)

„Die Verpflegungs- und Heilungskosten — bilden lediglich ein Aequivalent für die dem Kläger infolge seiner Verletzung erwachsenen besonderen Auslagen für Heilung und Verpflegung, und können daher bei Festsetzung der Entschädigung für die durch Verlust bzw. Schmälerung der Erwerbsfähigkeit dem Kläger erwachsenen Vermögensnachteile keineswegs in Betracht fallen.“

(Steiner g. N. O. B., Bd. VI, No. 105, Z. 4.)

„Vermögensnachtheil.“

Nicht als solcher kann betrachtet werden der Wegfall desjenigen Theils der Einnahmen, der für den Unterhalt auswärts verausgabt werden muss (Stundengelder).

(Husy g. J. B. L., Bd. VII, No. 65, Z. 6. — Kübler g. V. S. B., Bd. IX, No. 54, Z. 4). Vergl. Z. 5 zu Al. 2.

„Erwerbsunfähigkeit.“

„In Bezug auf das Mass der Erwerbsfähigkeit müssen regelmässig die Verhältnisse im Augenblicke der Verletzung massgebend sein.“ Es muss dem Kläger daher mindestens der Betrag des Dienst Einkommens, in der Höhe, die es in diesem Augenblick hat, als Rente zugesprochen werden. Die blosse Möglichkeit, „dass sein Erwerb später mit der naturgemässen Abnahme seiner Kräfte sich vermindern könnte, kann nicht in Betracht kommen.“

(Weber g. N. O. B., Bd. VI, No. 50, Z. 6).

In einem andern Fall indessen erscheint dem Bundesgericht bei Ausmessung der Entschädigung der Umstand erheblich, „dass erfahrungsgemäss Kläger auch ohne den Unfall den anstrengenden Beruf eines Locomotivführers kaum während der ganzen Dauer seiner Arbeitsfähigkeit, sondern

„nur während beschränkterer Zeit auszuüben in der Lage
„gewesen wäre.“

(Husy g. J. B. L., Bd. VII, N^o. 65, Z. 6).

Dieser Umstand ist eben nicht nur „möglich oder mehr
„oder weniger wahrscheinlich,“ sondern er wird auf Grund der
Erfahrung als „in sicherer Aussicht stehend“ angenommen.

(Vergl. Ziffer 6 zu Alinea 2 hievor).

„Verminderung der Erwerbsfähigkeit.“

Unter diesen Begriff fällt auch die relative Arbeitsunfähig-
keit, d. h. diejenige, welche sich nicht auf alle in Betracht
kommenden Erwerbsarten, sondern nur auf gewisse Berufs-
arten bezieht.

(Rihs g. Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur, Bd.
VII, N^o. 40, Z. 4, b.)

Die vom Gesetz offen gelassene Frage, ob die Pensions-
leistungen der Hilfskassen auf die Entschädigung einzurechnen
seien, ist vom Bundesgericht dahin entschieden worden, dass
die Transportanstalt eine, ihren eigenen Beiträgen an die
Hilfskasse entsprechende Quote der Leistungen letzterer Kasse
einrechnen kann.

(Gerber g. S. C. B., Bd. X, N^o. 23, Z. 8).

Art. 6.

*Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, je
nach dem Ermessen des Gerichtes, entweder eine Capitalsumme
oder eine jährliche Rente zuzusprechen.*

*Wenn im Momente der Urtheilsfällung die Folgen einer Körper-
verletzung noch nicht genügend klar vorliegen, so kann der Richter
ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer
Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten eine spätere
Rectifizierung des Urtheils vorbehalten.*

„Kann der Richter — eine spätere Rectifizierung
des Urtheils vorbehalten.“

Dieser Vorbehalt ist nur zu Gunsten des Verletzten, nicht
aber auch zu Gunsten der Transportunternehmung zuzulassen.

(Weber g. N. O. B., Bd. VI, N^o. 50, Z. 7.)

Art. 7.

Bei nachgewiesener Arglst oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt kann dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten, auch ganz abgesehen vom Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, eine angemessene Geldsumme zugesprochen werden.

„G r o b e F a h r l ä s s i g k e i t.“

1. Ihr Begriff ist nicht „auf die Fälle frevelhaften Leichtsinnes, in welchen die Möglichkeit des rechtsverletzenden „Erfolgs einer Handlung oder Unterlassung vorhergesehen und „dieselbe dennoch leichtsinniger Weise vorgenommen worden „ist, zu beschränken, vielmehr ist als grobe Fahrlässigkeit im „Sinne von Art. 7 jede Handlungsweise zu qualifiziren, bei „welcher dasjenige Mass von Aufmerksamkeit nicht beachtet „worden ist, welches in der Regel Jedermann, auch der minder „Sorgsame, in den gegebenen Verhältnissen aufzuwenden pflegt.“

(Hauser g. V. S. B., Bd. VII, N^o. 108, Z. 3).

Im genannten Fall wird es der Transportanstalt als Fahrlässigkeit angerechnet, dass sie an einem Bahnübergang über eine öffentliche Strasse keine Barriere anbringen liess. Diese Fahrlässigkeit ist aber keine grobe, weil eine solche Barriere vor dem Unfall von keiner Polizei- oder Aufsichtsbehörde war verlangt worden, weil ausserdem das betreffende Geleise nur von Rangirzügen und zwar anscheinend nicht sehr häufig befahren wurde, und weil endlich die Beklagte einige, wenn auch nicht ausreichende, Vorkehren zum Schutze des Publicums getroffen hatte.

Dagegen qualifizirt sich als grobe Fahrlässigkeit zu rasches Fahren unter besondern Umständen. Solche besondere Umstände waren in einem concreten Falle die Jahreszeit und Witterung (Winter und rascher Temperaturwechsel), ausserdem der Umstand, dass der Locomotivführer vorher die Beobachtung gemacht hatte, dass die Bahn an der Entgleisungsstelle nicht ganz normal sei. Ueberdiess fällt in Betracht, dass an einen Locomotivführer die Anforderung grösserer Diligenz gestellt werden muss „rücksichtlich der grossen Wichtigkeit seiner „Functionen für Leben und Sicherheit zahlreicher Menschen.“ (S. Art. 2 „zu Schuld des Getödteten,“ Z. 2, am Ende).

(Stricker g. V. S. B.; Bd. VIII., N^o. 109, Z. 7.).

Als grobe Fahrlässigkeit wurde es auch bezeichnet, dass eine Bahn auf dem, durch keine Barriere eingefriedigten, durch keinen Wärter bewachten Geleise zwei Wagen bergabwärts gehen liess, die nicht zusammengekoppelt waren, und von denen nur auf einem ein Bremser sich befand.

(Perrin g. die Eisenbahn Lausanne-Ouchy, Bd. IX., N^o. 52, Z. 1.)

2. Zur Anwendung von Art. 7. genügt es nicht, dass die Unternehmung oder ihre Organe sich überhaupt grob fahrlässiger Handlungen oder Unterlassungen schuldig gemacht haben. Es muss nachgewiesen sein, dass der eingetretene Schaden die Folge dieser Handlungen oder Unterlassungen ist.

(Stricker g. V. S. B., Bd. VIII., N^o. 109, Z. 5.)

„A n g e m e s s e n e G e l d s u m m e.“

Dieser Begriff „qualifizirt sich nicht als Privatstrafe, sondern als Schadenersatz im weiteren Sinne. Durch Art. 7. nämlich wird dem Richter offenbar die Befugniss eingeräumt, bei Bemessung der Entschädigungssumme auch andere als bloss erweisliche vermögensrechtliche Nachtheile im Sinne der Art. 5 und 8 in Berücksichtigung zu ziehen; der Richter wird also insbesondere ermächtigt, auch Nachtheile, welche überhaupt gar nicht vermögensrechtlicher, sondern mehr ideeller Natur sind, wie ausgestandene körperliche oder geistige Schmerzen, fortdauernde Beeinträchtigung des Lebensgenusses und dergleichen (das s. g. tort moral) zu berücksichtigen und auch dafür einen Ersatz in Form einer angemessenen Geldsumme zu gewähren. Dieser Ersatz qualifizirt sich freilich nicht als directes Aequivalent für die erwähnten, nicht vermögensrechtlichen Nachtheile, welche ja überhaupt ihrer Natur nach nicht unmittelbar in Geld schätzbar sind, wohl aber enthält er insofern eine Genugthuung für den Beschädigten, als letzterem dadurch der Erwerb anderweitiger Vortheile ermöglicht und so die erlittene Unbill indirect möglichst ausgeglichen wird.“

(Stricker g. V. S. B., Bd. VIII., N^o. 109, Z. 8.)

Art. 10.

Die in diesem Gesetze gewährten Schadenersatzansprüche verjähren in zwei Jahren von dem Tage an, an welchem die Tödtung, Verletzung, Zerstörung oder Beschädigung, beziehungsweise das Abhandenkommen (Art. 8) stattgefunden hat.

Diese Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reclamation bei der Direction der betreffenden Anstalt unterbrochen, in der Meinung, dass, so lange die Reclamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden kann.

Ergeht hierauf ein abschlägiger Bescheid, so beginnt vom Empfange desselben eine neue zweijährige Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reclamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Dieser Art. normirt „nicht nur Beginn und Dauer, sondern auch die Unterbrechungsgründe der Verjährung erschöpfend und für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft einheitlich; es sind daher als solche lediglich die im Bundesgesetze genannten Acte, Anstellung der Klage und (einmalige) aussergerichtliche schriftliche Reclamation bei der Direction der Transportanstalt, anerkannt, und können daneben die im allgemeinen Privatrechte bestehenden anderweitigen Unterbrechungsgründe der Verjährung nicht in Betracht kommen.“

(Weber g. S. C. B., Bd. VII., N^o. 66, Z. 2, Ingress).

Art. 11.

Bei Streitigkeiten über die aus diesem Gesetze entspringenden Schadenersatzansprüche hat das Gericht über die Höhe des Schadenersatzes und die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen nach freier Würdigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen zu entscheiden, ohne an die Beweisgrundsätze der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein.

„Höhe des Schadenersatzes.“

Hat der Kläger eine Aversalentschädigung beantragt, und zieht der Richter gemäss Art. 6, Abs. 1 die Zuerkennung einer Rente vor, so braucht er sich hiebei nicht auf die, dem

geforderten Capital nach den Grundsätzen der Rentenanstalten oder gar nach dem landesüblichen Zinsfuss, entsprechende Höhe zu beschränken.

(Stacher g. Nat. B., Bd. VI., N^o. 30, Z. 5.)

Diesen Entscheid halte ich nicht für richtig. Ultra petitem ist geurtheilt worden, wenn der Richter materiell mehr zuspricht, als der Kläger fordert. („Das Gericht darf einer Partei nicht ein Mehreres — zusprechen, als sie selbst verlangt.“ Art. 4 des Bundesgesetzes über das Verfahren beim Bundesgericht in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten). Nun ist aber durch statistische Erhebungen und Berechnungen, allerdings bloß empirisch, festgestellt, dass einem gewissen Capital die und die bestimmte Rente an materiellem Werth gleichkommt. So entspricht dem im concreten Fall vom Kläger geforderten Capital von Fr. 5000 — eine Rente von Fr. 261.64. Wird eine höhere Rente zuerkannt, so wird ein „Mehreres“ zugestanden, es ist über das Begehren des Klägers hinausgesprochen worden, und das ist unrichtig; denn die dem Richter in unserm Art. 11 zugestandene freie Würdigung findet offenbar ihre Schranke in den Bestimmungen des vorcitirten Prozessgesetzes. Der im erwähnten Urtheil enthaltene Satz, „dass die Forderung einer Capitalabfindung von bestimmter Höhe einen Parteienantrag auf eventuelle Zuerkennung einer bestimmten Rente keineswegs enthält und also der Fixirung der Rente keineswegs vorgreift,“ überzeugt mich nicht. Ein eventueller Klagsschluss ist allerdings förmlich nicht gestellt worden, aber das ist doch wohl nur ein rein äusserlicher und daher nicht entscheidender Umstand. Das Wesentliche und Materielle des Klagbegehrens ist die Forderung einer Entschädigung von einem bestimmten Werth, mag nun die Gestalt, die Form, in welcher diese Entschädigung sich bietet, so oder anders sein. Und die Richtigkeit des Satzes, dass die Forderung eines Capitals nicht ohne Weiteres die eventuelle Forderung einer Rente einschliesse, scheint mir um so zweifelhafter zu sein, als ja die Partei von vornherein wissen muss, dass der Richter nach Art. 6 auch ohne besondern Antrag nach seinem Ermessen Capital oder Rente zusprechen darf. Der Partei-

antrag auf Capitalabfindung enthält also schon von Gesetzes wegen (*sit venia verbo*) den eventuellen Antrag auf Rente.

„Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen.“

Nach Art. 30 Al. 4 des B. G. über die Organisation der Bundesrechtspflege „hat das Bundesgericht seinem Urtheile „den von den cantonalen Gerichten festgestellten Thatbestand „zu Grunde zu legen,“ mit dem Vorbehalt, dass eine Actenvervollständigung in dem Fall angeordnet werden kann, wenn über bestrittene Thatsachen von entscheidender Bedeutung von den cantonalen Instanzen ein Beweis gar nicht zugelassen worden ist. Wie verhält sich unser Art. 11 zu dieser Vorschrift? Die beiden Bestimmungen decken sich offenbar nicht; die letztere, in ihrer allgemeinen Fassung, geht über die bestimmten Grenzen des Art. 30 cit. hinaus und würde also den Schluss gestatten, dass speziell bei Haftpflichtfällen die Freiheit des Bundesgerichts in Beziehung auf Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse eine grössere ist, als das Gesetz für Organisation der Bundesrechtspflege es statuirte. Das Bundesgericht hat indessen in einer Reihe von Fällen dahin entschieden, dass es auch bei Anwendung des Haftpflichtgesetzes gemäss Art. 30 des Organisationsgesetzes an den von den cantonalen Gerichten festgestellten Thatbestand gebunden ist, so dass es auf eine erneuerte Prüfung der Beweisfragen nicht eintreten kann, sondern die diesbezüglichen Entscheidungen des Vorderrichters ohne Weiteres seinem Urtheil zu Grunde zu legen hat. Es hat bloss zu untersuchen, ob der Vorderrichter auf Grund der von ihm als erwiesen angenommenen Thatsachen die Rechtsfrage, d. h. die Frage, ob aus diesen Thatsachen ein Schluss auf „eigenes Verschulden,“ „grobe Fahrlässigkeit“ u. dgl. gestattet ist, — richtig beantwortet habe.

(Stricker g. V. S. B., Bd. VIII, N^o. 109, Z. 4.

Pinard g. Reveillac, Bd. VIII, N^o. 19, Z. 4.

Schenk g. S. C. B., Bd. VIII, N^o. 106, Z. 3.

Gertiser g. N. O. B., Bd. IX, N^o. 38, Z. 1, u. a. m.)

Mit dieser Auffassung scheint mir freilich der Schluss des

Art. 11 nicht gut vereinbar, nach welchem „zweifellos in „Haftpflichtsfällen die gesetzlichen Beweisregeln der cantonalen „Prozessordnungen nicht gelten, sondern dem Richter Recht „und Pflicht der freien Würdigung der Beweise zusteht.“

(Röthlisberger g. J. B. L, Bd. VIII, N^o. 78, Z. 2.)

Diese Beweisregeln sind lediglich die Mittel, mit denen durch die cantonalen Instanzen der Thatbestand klargelegt wird. Allein wenn sich das Bundesgericht, gestützt auf Art. 30 des Organisationsgesetzes das Recht glaubt versagen zu müssen, zu untersuchen, ob die von jenen Instanzen als thatsächliche Wahrheit hingestellten Verumständungen in der That die thatsächliche Wahrheit sind, — so ist es mir nicht recht erfindlich, was für einen Zweck es haben soll, die Art und Weise zu prüfen, in welcher die cantonalen Gerichte zu ihren factischen Annahmen gekommen sind. Supponiren wir den Fall, dass eine cantonale Instanz sagt: Nach den Vorschriften unseres Civilprozesses kann ein vollgültiger Beweis nur durch zwei Zeugen geleistet werden; in concreto hat nur ein Zeuge gesprochen, die zu beweisende Thatsache kann also nicht als wahr angenommen werden. Was kann es nun für eine practische Bedeutung haben, wenn das Bundesgericht diese Anschauung, gestützt auf die Schlussworte von Art. 11 des Haftpflichtgesetzes, als rechtsirrhümlich bezeichnet? Nach seiner Stellungnahme zu Art. 30 des Org.-Gesetzes darf es doch nicht zu dem Schlusse kommen: In freier Würdigung der obwaltenden Verhältnisse halte ich dafür, dass die zu beweisende Thatsache wahr sei, ich nehme sie als bewiesen an, cantonale Beweistheorie hin und her; — das Bundesgericht, mag es auch noch so sehr vom Gegentheile überzeugt sein, m u s s annehmen, dass jenes Factum nicht wahr ist, weil das cantonale Gericht es so gefunden hat; — es steht dem vom letztern, gleichviel auf welchem Wege festgestellten Thatbestand trotz Art. 11 des Haftpflichtgesetzes absolut passiv gegenüber.

Bei den Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins im Jahre 1882 wurde Abs. 4 des Art. 30 des Organisationsgesetzes von der grossen Mehrheit der Anwesenden

als revisionsbedürftig in dem Sinne bezeichnet, dass dem Bundesgericht im Allgemeinen ein grösseres Mass von Freiheit in Beziehung auf die Würdigung des Thatbestandes eingeräumt werde. Es hätte sich der Mühe gelohnt, bei diesem Anlasse zu prüfen, ob der Gesetzgeber dem Bundesgericht nicht wenigstens speziell bei den nach dem Haftpflichtgesetz von 1875 zu beurtheilenden Fällen diese grössere Freiheit zugestehen wollte, bezw. ob nicht das Bundesgericht in seinen hievor angeführten Entscheidungen seine Competenz in Haftpflichtfällen gegenüber Art. 11 des Gesetzes zu enge aufgefasst hat. Und bei dieser Prüfung hätte zu Gunsten der freien Auffassung ohne Zweifel der Umstand ins Gewicht fallen müssen, dass das Haftpflichtgesetz vom 1. Juli 1875, das Gesetz über Organisation der Bundesrechtspflege aber schon vom 27. Juni 1874 datirt.

Art. 12.

Reglemente, Publicationen oder spezielle Vereinbarungen, durch welche die Schadenersatzverbindlichkeit nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zum Voraus wegbedungen oder beschränkt wird, haben keine rechtliche Wirkung.

Art. 13.

Alle bundesgesetzlichen, cantonalgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie Publicationen und Vereinbarungen, welche mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Widerspruch stehen, sind aufgehoben.

Das Bahnpolizeireglement einer Strassenbahn hatte bestimmt, „dass Jedermann, der auf dem Geleise gehe, es auf „seine eigene Gefahr hin thue“. Das Begehen selbst war nicht verboten, nur das Stillestehen und das Ablegen von Sachen auf der Bahn.

Gegenüber dieser Zulassung erscheint der Versuch der Transportanstalt, mittelst obiger Verwahrung ihre Haftbarkeit einzuschränken oder abzulehnen, wirkungslos, obschon das betreffende Reglement einschliesslich der angeführten Bestimmung vom Staatsrath des bezüglichen Cantons genehmigt worden ist.

(Pache g. Lausanne-Echallens, Bd. V., N^o. 28.)

Ziffermässige Zusammenstellung der in den Jahren 1878—84 (1. Quartal) in bundesgerichtlich entschiedenen Haftpflichtfällen gemäss Art. 5, Abs. 2 und 3 des Gesetzes geleisteten Entschädigungen.

(Die Aufzählung derjenigen Beträge, welche gemäss Abs. 1, sowie auch diejenige der Heilungskosten, welche nach Abs. 3 cit. l. zu zahlen waren, kann kaum irgend welches Interesse bieten und ist sonach unterblieben.)

I. Entschädigungen für Tödtungen (Abs. 2).

1. **H e i z e r F r e i**, (IV. 78), 38 Jahre alt, hatte einen Jahresgehalt von Fr. 1800. — Hinterliess eine Wittwe und (wie viel?) Kinder.

Capitalentschädigung von Fr. 15,000. —

2. **Z u g f ü h r e r B u r k h a r d t**. (IV. 125), 46 Jahre alt, bezog ein Jahreseinkommen von Fr. 2300—2500. —, wovoner für den Unterhalt der Kläger (1 Wittwe im Alter von 39, 1 Kind im Alter von 15 Jahren und 1 nachgebornes) Fr. 800—1000. — verwenden konnte.

Capitalentschädigung Fr. 10,000. —

3. **J. F. R. P a c h e**. (V. 28). Beruf und Einkommen?, âge avancé, hinterlässt eine Wittwe und zwei minorenne Töchter.

Capitalentschädigung

an die erstere Fr. 3000. —

an die beiden letzteren zusammen Fr. 5000. —

4. **H e i z e r K a m e n z i n d**. (V. 119). 32 Jahre alt, bezog einen Gehalt von Fr. 1800. —, Stundengelder inbegriffen, hinterlässt eine Wittwe und zwei Kinder im Alter von 4 und 1 Jahren.

Capitalentschädigung an die Wittwe Fr. 4000. —, an jedes der beiden Kinder Fr. 3000. —

5. **B r e m s e r L i a r d e t**. (VII. 41). Alter nicht genannt; konnte für den Unterhalt seiner Familie per Jahr höchstens Fr. 900. — verwenden. Hinterlässt eine junge Wittwe und ein posthumes Kind.

Capitalentschädigung Fr. 6500. — für die Wittwe, Fr. 3500. — für das Kind.

6. **Bahnwärter Leiser.** (VII. 106). 48 Jahre alt, mit einem Baareinkommen von Fr. 1140. — plus Dienstwohnung. Hinterlässt eine Wittve und 7 Kinder, von denen das älteste das Alter der Erwerbsfähigkeit erreicht hat, die andern 14, 12, 10, 7, 5 und 2 Jahre alt.

Capitalentschädigung zusammen Fr. 10,000. —

7. **Bahnwärter Jenni.** (VII. 107). 40 Jahre alt, mit einem Einkommen von Fr. 1080. —, wovon er Fr. 500. — für die Familie verwenden konnte. Hinterlässt eine 35jährige Wittve und 5 Kinder im Alter von 16, 14, 12, 9 und 6 Jahren.

Capitalentschädigung zusammen Fr. 8000. —

8. **Stationsvorstand Röthlisberger.** (VIII. 78), 28 Jahre; hatte, die Besoldung als Ohngeldner inbegriffen, ein Jahreseinkommen von Fr. 2000. —, wovon er die Hälfte für die Familie verwenden konnte. Hinterlässt eine 24jährige Wittve, ein dreijähriges und ein posthumes Kind.

Capitalentschädigung Fr. 14,000. —

9. **J. J. Stricker,** Gantgeber, Wirth, Versicherungsagent (VIII. 109), 58 Jahre, (hatte voraussichtlich noch etwa 15 Jahre zu leben), mit einem Jahreseinkommen von Fr. 3000—3500. —, wovon er auf den Unterhalt der Klägerin (Ehefrau) Fr. 1200. — verwenden konnte. Klägerin erbt Fr. 3500. — **Grobe Fahrlässigkeit.**

Capitalentschädigung Fr. 15000. —

10. **Vorarbeiter Künzli.** (IX. 37), 45 Jahre alt, mit einer Jahresbesoldung von circa Fr. 1200. —, hinterlässt eine 44jährige Wittve und 9 Kinder im Alter von 21, 19, 16, 14, 12, 10, 7, 4 und weniger als 1 Jahren, alle ganz vermögenslos.

Capitalentschädigung Fr. 5000. —

11. **Kind Perrin.** (IX. 52), 7 Jahre alt. **Grobe Fahrlässigkeit.** Kein materieller Schaden.

Capitalentschädigung Fr. 2000. —

12. **Rangirmeister Marthaler.** (IX. 53), 31 Jahre, mit einem Gesamteinkommen von Fr. 2000. —, wo-

von Fr. 1000. — für den Unterhalt der Familie verwendbar. Hinterlässt eine 25jährige Wittve und zwei Kinder, 4 und 1 Jahre alt, gänzlich vermögenslos.

Capitalentschädigung Fr. 12000. —

13. Erdarbeiter Felber. (IX, 82), 55 Jahre 8 Monate, mit einem durchschnittlichen Tagesverdienst von Fr. 2. 80 bis 3. — Hinterlässt eine Wittve und einen 7jährigen Sohn, gänzlich vermögenslos.

Capitalentschädigung Fr. 3000. —

14. Bahnwärter-Vorarbeiter Gerber. (X. 23). 38 Jahre alt, mit einem Jahreseinkommen von Fr. 1360. — Hinterlässt eine Wittve (44 Jahre alt) und drei Kinder im Alter von 10, 9 und 6 Jahren.

Capitalentschädigung Fr. 8000. —

(Dieselbe würde sich auf Fr. 10000. — stellen, allein davon kommt in Abzug ein Dritttheil des Werths der Hilfskassenpension im abgerundeten Betrag von Fr. 2000. —)

II. Entschädigungen für Verletzungen (Abs. 3).

1. Bahnarbeiter Rohrer (V. 117). Amputation des rechten Beines; dauernde Unfähigkeit zur Ausübung des Berufes als Bahnarbeiter. — Alter? Einkommen? Concurirendes Mitverschulden.

Rente von Fr. 300.

2. Weichenwärter Stacher (VI. 30). Beschädigung der rechten Hand, welche nun nur noch in sehr beschränktem Masse zum Greifen und Festhalten von Gegenständen fähig ist; infolge dessen Schmälerung der Erwerbsfähigkeit um annähernd ein Viertel. Alter 29 Jahre. Jahresgehalt inclusive Stundengelder Fr. 1340. —

Nach Wahl der Beklagten eine Capitalentschädigung von Fr. 4475.30, oder eine Rente von Fr. 335. —

3. Bremser Weber (VI. 50). Erschütterung der Centraltheile des Nervensystems; gänzliche Arbeitsunfähigkeit. Alter 27 Jahre. Gehalt Fr. 1480. —

Rente von Fr. 1480 (plus Fr. 120 — per Jahr als Ersatz für periodisch zu verausgabende Heilungskosten).

4. Maurer-Arbeiter Saglio (VI 77). Amputation des linken Beines. Alter? Einkommen?
Concurrirende Mitschuld.
Capitalentschädigung von Fr. 6000. —
5. Locomotivführer Steiner (VI. 105). Verschiedene Fracturen mit Gehirnerschütterung; zeitweilige Aufhebung und darauffolgende zeitweilige Beschränkung der Erwerbsfähigkeit um annähernd die Hälfte. Alter 35 Jahre. Einkommen Fr. 3420. —
Entschädigung für die Zeit der Aufhebung der Arbeitsfähigkeit: Das ganze, — für die Zeit der Beschränkung: Das halbe Einkommen.
6. Sattler und Manövrst Rihs (VII. 40). Amputation des linken Beines etwas oberhalb des Oberschenkels?
„relative, auf gewisse Berufsarten bezügliche Arbeitsunfähigkeit, bezw. eine, allerdings weitgehende Beschränkung der Erwerbsfähigkeit.“
Alter 28 Jahre. Tagesverdienst Fr. 3.50.
Capitalentschädigung von Fr. 8000. —
7. Schlosser und Locomotivführer Hüsy (VII. 65). Amputation des rechten Unterschenkels, Unmöglichkeit der Ausübung des Schlosser- oder Mechaniker- oder sonst einer erheblichen Arbeit erfordernden Berufs, also Verminderung der Erwerbsfähigkeit, und zwar ungefähr um die Hälfte. Alter 36 Jahre. Einkommen abzüglich Stundengelder circa Fr. 3300. —
Aversalentschädigung Fr. 16,000. —
8. Frau Hauser (VII 108). Amputirung des linken Armes nahe am Schultergelenk. Beschränkung der Erwerbsfähigkeit in der Weise, dass die Beschädigte, welche den Beruf einer Schneiderin erlernt und früher ausgeübt hat, sodann unter Aufgabe dieses Berufes sich verheiratete, die sämtlichen Haushaltungsgeschäfte für ihre Familie allein besorgte, die Kleider für die Familienglieder anfertigte u. dgl., hiezu nun nicht mehr im Stande ist, im Gegentheil jedenfalls einer ständigen Aushilfe für die Haushaltung und auch fortwährender

persönlicher Bedienung bedarf. Alter 35 Jahre. Jährliche Vermögenseinbusse Fr. 800. —

Capitalentschädigung von Fr. 12,000.

(Der Rente von Fr. 800 — entsprechend; in dieser Entschädigung sind die in concreto nicht zu beziffernden Heilungskosten, die Kosten für Anschaffung und Unterhaltung eines künstlichen Gliedes und die Entschädigung für zeitweilige gänzliche Arbeitsunfähigkeit während der Krankheit inbegriffen).

9. Mineur Pinard (VIII. 19). Amputation des rechten Beines unterhalb des Knies; bedeutende Schmälerung der Erwerbsfähigkeit.

Alter 29 Jahre. Verdienst 40 Cts. per Arbeitsstunde.

Capitalentschädigung von Fr. 5000. —

10. Bahnarbeiter Schenk (VIII 106). Quetschung der Brust; bleibende Beschränkung der Arbeitsfähigkeit insofern als der Verletzte nicht mehr schwere körperliche Arbeiten verrichten kann; was einer jährlichen Einbusse des halben Einkommens ungefähr entspricht.

Alter 39 Jahre. Verdienst Fr. 3 per Tag.

Rente von Fr. 500. —

11. Eilgutvorarbeiter Ryser (VIII 107). Amputation des rechten Oberarmes; Schmälerung der Erwerbsfähigkeit um mindestens zwei Dritttheile.

Alter 25¹/₂ Jahre. Jahreseinkommen Fr. 1368. —

Aversalentschädigung von Fr. 12,000 — (ungefähr einer Rente von Fr. 912 entsprechend). —

12. Landwirth und Stickereifabrikant Alder (VIII 110). Bruch des rechten Wadenbeins; gänzliche Erwerbsunfähigkeit während 104 Tagen, — hernach Beschränkung der Arbeitsfähigkeit während einiger Zeit.

Alter? Einkommen? — Grobe Fahrlässigkeit der Bahn.

Aversalentschädigung von Fr. 4200, — nämlich Fr. 1560 für die Zeit der gänzlichen Erwerbsunfähigkeit (Fr. 15 — per Tag); Fr. 1200 — für Heilungskosten und Baarauslagen; Fr. 340 — für die Zeit der beschränkten

Erwerbsfähigkeit, und Fr. 1100 — Zuschlag nach Art. 7 des Gesetzes.

13. Zugführer Kübler (IX 54). Amputation beider Beine; gänzliche Erwerbsunfähigkeit. Alter 44 Jahre. Jahreseinkommen (Stundengelder nicht gerechnet) Fr. 1600—1700.

Capitalentschädigung von Fr. 22,000. —

14. Chef d'équipe Blanc (X 20). Amputation beider Beine. Alter 40 Jahre. Jahreseinkommen Fr. 1300. — Concurrirendes Mitverschulden.

Aversalentschädigung von Fr. 6000. —

(„un peu plus du tiers du capital qui serait nécessaire pour assurer au lésé le service d'une rente viagère de mille francs par année, correspectif de l'entier du dommage subi par lui).“

15. Arbeiter Stutzer (X. 22). Verletzung des rechten Beins, die Verschiebung der Kniescheibe und nahezu absolute Unbeweglichkeit des Gelenks zur Folge hat. Alter 15 Jahre. Tagesverdienst Fr. 1. 60.

Entschädigung von

Fr. 1176 — für entgangenen Verdienst während der Dauer der gänzlichen Arbeitsunfähigkeit und
Fr. 5000 — für Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit.
