2° Dans cette situation, et les tribunaux ayant établi que l'accident n'était point dû à la faute de la victime ou à un manque de surveillance imputable à ses parents, c'est avec raison que l'arrêt dont est recours a estimé qu'il y avait lieu de faire application de la faculté conférée au juge par l'art. 7 précité, et d'allouer au demandeur, — conformément au principe inséré également à l'art. 54 du code fédéral des obligations, — des dommages-intérêts pour le préjudice moral par lui souffert ensuite de la mort de son enfant. Cette allocation n'est point représentive de la perte que l'accident a infligée au dit demandeur, puisqu'une telle perte ne saurait être directement évaluée en argent, mais elle doit servir à réparer, dans les limites du possible, le dommage moral causé à un père frappé dans ses affections et dans ses espérances de famille.

3° Le montant de l'indemnité accordée au demandeur par les instances cantonales apparaît toutefois comme exagéré. En prenant en considération l'ensemble des circonstances de la cause, l'absence d'un dommage matériel, ainsi que les précédents en matière analogue, il ya lieu d'admettre qu'une somme de deux mille francs constitue un dédommagement suffisant pour le tort causé au sieur Perrin. Il se justifie donc de réduire dans cette limite et de réformer dans ce sens la partie du dispositif de l'arrêt du tribunal cantonal relative à la quotité de l'indemnité attribuée au lésé.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est rejeté et l'arrêt rendu le 16 Mai 1883 par le tribunal cantonal vaudois maintenu, en ce sens toutefois que la somme à payer au demandeur J. Perrin, par la Compagnie recourante, est reduite à deux mille francs, avec intérêt au 5 % dès le 8 Août 1882, jour de la demande judiciaire.

---

53. Entscheid vom 23. Juli 1883 in Sachen Marthaler gegen Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft.

A. Durch Urtheil vom 27. April 1883 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt:

1. Der Klägerin, Anna Maria Marthaler, geb. Schärer, handelnd für sich und ihre Kinder Emil und Ida Marthaler, ist das Rechtsbegehren ihrer Klage zugesprochen.

2. Die Entschädigung, welche demgemäß die Beklagte Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Bern an die Klägerin zu bezahlen hat, wird festgesetzt auf dreizehntausend Franken und diese Summe zinsbar erklärt à 5 % seit dem Tage des Unfalles, 19. Juli 1881.

3. Die Beklagte hat die Kosten an die Kläger zu bezahlen. Die daherige Kostenforderung der letztern ist bestimmt auf 475 Fr.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung stellt dieselbe die Anträge:

1. Wittwe Marthaler und Mithaften seien mit ihrem Klagebegehren abzuweisen, eventuell

2. Die denselben vom Appellationshofe zugesprochene Entschädigung sei angemessen herabzusetzen.

Beides unter Kostenfolge.

Dagegen beantragt der Vertreter der Kläger: es sei, unter Abweisung der Weiterziehung der Beklagten, die angefochtene Entscheidung zu bestätigen unter Kostenfolge, wobei für die bundesgerichtliche Instanz eine Parteientschädigung von 150 Fr. verlangt werde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

2. Jakob Marthaler von Bümplitz, geb. am 1. Juni 1850, der Ehemann und Vater der Kläger, war seit circa sechs Jahren bei der beklagten Eisenbahngesellschaft als Rangirmeister, — zuletzt mit einem Gesammteinkommen von circa 2000 Fr. per Jahr, — auf dem Bahnhofe in Delsberg angestellt. Am 19. Juli 1881, Nachmittags, an welchem Tage in Delsberg Markttag

und daher das Bahnpersonal stärker als gewöhnlich beschäftigt war, begann Marthaler etwas vor 2 Uhr (der üblichen Zeit des Beginns) mit dem ihm obliegenden Manövriren, und zwar sollte ein Wagen von einem zu diesem Zwecke in Bewegung gesetzten Rangirzuge mittelst Stellens einer Weiche auf ein anderes Geleise (das sogenannte Grubengeleise) verbracht werden. Da der einzige damals auf dem Bahnhofe Delsberg angestellte Weichenwärter, welcher bis 2 Uhr dienstfrei war, sich noch nicht auf seinem Posten befand, so beabsichtigte Marthaler, dieses Manöver in der Weise auszuführen, daß er selbst auf dem Rangirzuge (auf dem untersten Tritte der Lokomotive desselben) Stellung nehmen, in der Nähe der, den Uebergang auf das Grubengeleise vermittelnden, Weiche (der Weiche Nr. 33) vom Zuge abspringen und dieselbe, nachdem er den vordern Theil des Zuges hatte vorbeipassiren lassen, umstellen wollte, wodurch der während der Fahrt vom Zuge losgekoppelte und daher mit verminderter Schnelligkeit nachfolgende hinterste Wagen auf das Grubengeleise übergeführt werden sollte, während der Zug selbst noch eine Strecke auf der Linie weiter gefahren wäre (sogenanntes „Nachlaufenlassen"). Dem Lokomotivführer Schneider, welcher ihn darauf aufmerksam machte, ob nicht, mit Rücksicht auf das Fehlen des Weichenwärters, mit dem Manöver etwas gewartet werden könnte, bemerkte Marthaler, es sei viel zu thun, sonst könnte gewartet werden. Als nun das Manöver in der beschriebenen Weise ausgeführt werden sollte und daher Marthaler vor der, in der Nähe der Weiche Nr. 33 gelegenen, Weiche Nr. 32 vom Zuge, auf welchem sich neben ihm und dem Lokomotivführer nur noch die Manövristen Affolter und Sommer befanden, absprang, stieß er sich gegen die Weiche, wurde infolge dessen rückwärts gegen den Zug geworfen, so daß er mit dem Kopfe gegen eine Achsenbüchse aufschlug, was seinen sofortigen Tod zur Folge hatte. Die Distanz, welche der Rangirzug von seinem anfänglichen Standorte bis zur Weiche Nr. 33 zu durchlaufen hatte, beträgt circa 150—170 Meter. Daß der Zug mit einer größern als der bei derartigen Manövern üblichen Geschwindigkeit gefahren sei, ist nicht festgestellt. Dagegen ist festgestellt, daß sowohl das sogenannte Nachlaufenlassen als auch das Abspringen von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen reglementarisch verboten war; der Vorderrichter stellte indeß gleichzeitig fest, daß diesen Verboten auf dem Bahnhofe Delsberg oft und unter den Augen der Aufsichtsbeamten entgegengehandelt worden sei, ohne daß deßhalb eine Ahndung oder auch nur Verweis erfolgt wäre; es habe vielmehr zu Umgehung der betreffenden Vorschriften das praktische Bedürfniß geradezu genöthigt und seien übrigens selbst höhere Angestellte darüber nicht im klaren gewesen, wie weit das Verbot des sogenannten Nachlaufenlassens gehe (ob dasselbe auch für Hauptbahnhöfe wie Delsberg gelte). Der Verunglückte hinterläßt seine im Jahre 1856 geborene Wittwe, sowie zwei in den Jahren 1877 und 1880 geborene Kinder; die Hinterlassenen sind gänzlich vermögenslos.

2. Der auf Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes begründeten Klage ist von der Beklagten in grundsätzlicher Beziehung einzig die Einrede des eigenen Verschuldens des Getödteten entgegengehalten worden und zwar hat der Vertreter der Beklagten in der heutigen Verhandlung zu deren Begründung im Wesentlichen angebracht: Daß der Verunglückte unbestrittenermaßen in zweifacher Beziehung gegen reglementarische Vorschriften gehandelt habe, möchte, da die betreffenden Verbote nicht konsequent gehandhabt worden seien, allerdings für sich allein zu Begründung der Einrede des eigenen Verschuldens nicht genügen; allein in Betracht falle auch, daß die Handlungsweise des Getödteten schon an und für sich eine gefährliche gewesen sei und er sich der Gefahr, welche ihm unmöglich habe entgehen können, ohne dienstliche Nöthigung ausgesetzt habe. Das Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Fahrzeuge, schon für sich allein ein gefährlicher Akt, sei im vorliegenden Falle dadurch noch gefährlicher geworden, daß das vom Verunglückten beabsichtigte Manöver des sogenannten Nachlaufenlassens ihn genöthigt habe, seine Aufmerksamkeit zu theilen und genau am bestimmten Orte und zur bestimmten Zeit abzuspringen, um den richtigen Moment zu Stellung der Weiche nicht zu verfehlen. Der Verunglückte sei auch zur Ausführung dieses Manövers gar nicht genöthigt gewesen; er hätte sehr

wohl die Ankunft des Weichenwärters abwarten oder dem Zuge zu Fuß bis zur Weiche vorangehen oder endlich den Zug bei der Weiche anhalten und dort den Wagen abkuppeln lassen können. Wenn er, statt das Manöver auf eine solche ungefährliche Art auszuführen, die allerdings bequemere, aber augenscheinlich mit eminenter Gefahr verbundene, Art der Ausführung durch gleichzeitiges Abspringen vom Zuge und Nachlaufenlassen gewählt habe, so habe er den Unfall durch seine eigene Tollkühnheit herbeigeführt und es könne die Beklagte dafür nicht verantwortlich gemacht werden.

3. In der rechtlichen Beurtheilung der aufgeworfenen Einrede des eigenen Verschuldens ist der dieselbe verwerfenden Entscheidung des Vorderrichters, auf Grund des von letzterem festgestellten Thatbestandes, durchaus beizutreten und es mag zu Begründung dieser Entscheidung dem in den Gründen des angefochtenen Erkenntnisses Ausgeführten nur noch beigefügt werden: Wie der Vertreter der Beklagten selbst im heutigen Vortrage zugegeben hat, kann darin allein, daß der Verunglückte bei Ausführung des Manövers, bei welchem der Unfall sich ereignete, gegen reglementarische Vorschriften handelte, ein zurechenbares Verschulden nicht gefunden werden; denn die in Frage stehenden reglementarischen Verbote wurden festgestellermaßen auf dem Bahnhofe Delsberg unter den Augen und mit stillschweigender Billigung der Aufsichtsbeamten im Interesse rascherer Erledigung des Dienstes fortgesetzt übertreten und es erscheint daher als begreiflich und entschuldbar, wenn die untergeordneten Angestellten und Arbeiter annahmen, diese Verbote haben, mochten sie auch immerhin von der zuständigen Stelle nicht zurückgenommen sein, ihren Werth und ihre Geltung verloren. Es kann sich daher nur fragen, ob das Verfahren des Verunglückten ein derartiges war, welches, von jedem reglementarischen Verbote abgesehen, einem sorgsamen Eisenbahnbediensteten als ein unzulässiges habe erscheinen müssen. Dies ist aber nicht der Fall. Mag nämlich auch immerhin richtig sein, daß das vom Verunglückten ausgeführte Manöver kein ganz gefahrloses war, so ist doch nicht zu übersehen, daß überhaupt manche Verrichtungen, welche im Interesse des Eisenbahndienstes von den Angestellten verlangt werden

müssen, erfahrungsgemäß mit mehr oder weniger Gefahr verbunden sind und daß nun keineswegs gesagt werden kann, der Verunglückte habe sich muthwilligerweise der Gefahr ausgesetzt oder die Vorsicht eines ordentlichen Eisenbahnbediensteten außer Acht gelassen. Speziell das Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Fahrzeuge während des Rangirens, wodurch der Unfall in concreto herbeigeführt wurde, gehört, nach den thatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters, zu denjenigen Handlungen der Eisenbahnbediensteten, welche von ihnen, wenn sie anders den Anforderungen des Dienstes genügen wollen, häufig vorgenommen werden müssen; auch muß nach dem vorliegenden Thatbestande angenommen werden, der Verunglückte sei, wenn er anders mit dem Rangiren rechtzeitig habe fertig werden wollen, genöthigt gewesen, das Manöver in der Weise, wie es wirklich geschah, auszuführen. Denn mit Rücksicht auf die gehäufte Arbeit mußte er mit dem Manövriren offenbar so zeitig als möglich beginnen und es kann also darin, daß er nicht vorerst das Eintreffen des Weichenwärters abwartete, ein Verschulden nicht gefunden werden; es erhellt auch im fernern in keiner Weise, daß er mit den ihm zur Verfügung stehenden Leuten im Stande gewesen wäre, das Manöver auf eine der andern, von der Beklagten angedeuteten, Arten rechtzeitig zu beenden.

4. Ist also im Prinzipe der Entscheidung des Vorderrichters durchaus beizutreten, so ist dagegen das Quantitativ der Entschädigung auf 12,000 Fr. zu reduziren. Denn mit Rücksicht auf das Einkommen des Getödteten, von welchem derselbe etwa 1000 Fr. auf den Unterhalt seiner Familie zu verwenden in der Lage war, auf sein Alter und seine Stellung, welche ein Avancement kaum gestattete, sowie mit Rücksicht auf das Alter und die Zahl der Hinterlassenen, erscheint der von der Vorinstanz gesprochene Entschädigungsbetrag rechtsirrthümlicherweise als etwas zu hoch gegriffen. Denn es muß angenommen werden, daß bei dessen Ausmaß dem Umstande, daß der Verunglückte gegenüber seinen zwei Kindern nur bis zum Alter ihrer Arbeitsfähigkeit, das heißt etwa bis zum zurückgelegten sechszehnten Altersjahre alimentationspflichtig gewesen wäre und

daß er im Fernern kaum während der ganzen Dauer seiner muthmaßlichen Lebenszeit sein bisheriges Einkommen zu gewinnen im Stande gewesen wäre, nicht hinlänglich Rechnung getragen worden sei.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Dispositiv 1 und 3 des Urtheils des Appellations- und Kassationshofes des Kantons Bern vom 27. April 1883 werden bestätigt; dagegen wird Dispositiv 2 dahin abgeändert, daß die Entschädigung, welche die Beklagte an die Kläger zu bezahlen hat, auf 12,000 Fr. (zwölftausend Franken), zinsbar à 5 % seit dem 19. Juli 1881, festgesetzt wird.

---

54. Entscheid vom 14. September 1883 in Sachen Kübler gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Durch Urtheil vom 26. Mai 1883 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt:

1. Die Beklagte ist schuldig, an den Kläger 26,095 Fr. 40 Cts. nebst Zinsen zu 5 % seit dem 3. Oktober 1880 zu bezahlen; mit seiner Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen.

2. U. s. w.

3. Die erst- und zweitinstanzlichen Kosten sind der Beklagten auferlegt und es hat dieselbe den Kläger für außergerichtliche Kosten und Umtriebe in zweiter Instanz mit 30 Fr. zu entschädigen.

4. U. s. w.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt der Vertreter derselben:

1. Es sei die Klage, in Abänderung der kantonalen Entscheidung, wegen mangelnder Passivlegitimation der Beklagten, eventuell wegen Selbstverschuldens des Klägers, gänzlich abzuweisen; eventuell

2. es sei die zweitinstanzlich gesprochene Entschädigung wegen

Mitverschuldens des Klägers, eventuellst, weil dieselbe übersetzt sei, angemessen herabzusetzen, unter Kostenfolge.

Dagegen trägt der Vertreter des Klägers auf Bestätigung der zweitinstanzlichen Entscheidung unter Kostenfolge an.

In seiner Replik bezeichnet der Anwalt der Beklagten eine Entschädigung von 10,000 Fr. bis 15,000 Fr. als die im vorliegenden Falle, auch ohne Annahme eines Mitverschuldens, eventuell angemessene.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Jakob Kübler, geb. 1836, seit längerer Zeit im Dienste der Nordostbahngesellschaft als Zugführer, mit einem Jahreseinkommen von 2305 Fr. (inbegriffen monatlich 73 Fr. 75 Cts. an Stundengeldern) angestellt, wurde am 2. Oktober 1880 im Güterbahnhofe Winterthur, während er den von ihm nach Zürich zu begleitenden, zur Abfahrt bereit stehenden, Güterzuge der Nordostbahn Nr. 214 entlang ging, um denselben zu inspiziren und noch mit dem Lokomotivführer kurze Rücksprache zu nehmen (um den Zug „abzunehmen"), von einer Lokomotive überfahren und dadurch derart körperlich verletzt, daß ihm beide Beine, das eine über, das andere unmittelbar unter dem Knie amputirt werden mußten. Kübler war nämlich, wohl um seinen Zug aus einiger Entfernung besser übersehen zu können, sei es von Anfang an, sei es später, während seines Inspektionsganges in das rechts neben dem Zuge Nr. 214 befindliche erste Zürcher-Ausfahrtsgeleise oder doch in dessen unmittelbare Nähe getreten und bewegte sich innerhalb dieses Geleises oder unmittelbar neben demselben, den Blick fortwährend seitwärts nach dem Zuge 214 gerichtet, fort. Auf dem ersten Zürcher Ausfahrtsgeleise, auf welchem übrigens kurz vorher ein Personenzug nach Zürich abgefahren war, war der Zug Nr. 24 der Vereinigten Schweizerbahnen von St. Gallen her angefahren und in einiger Entfernung im Rücken des Kübler halten geblieben. Die losgekoppelte Lokomotive dieses Zuges nun, welche eine Strecke weit vorfahren sollte, um auf ein anderes Geleise überzugehen und nach dem Personenbahnhofe resp. nach der Maschinenremise der Vereinigten Schweizerbahnen zurückzufahren, war es, durch welche bei Ausführung dieses Manövers der Unfall herbeige-