

dans laquelle la demande est conçue qu'à celui de la qualification des crimes ou délits qui ont amené les poursuites ou condamnations sur lesquelles cette demande se fonde.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

L'extradition de Renoux, Adolphe, est accordée.

B. CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE



I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen.

**Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

82. Urtheil vom 19. Oktober 1883 in Sachen
Felber gegen Centralbahn.

A. Durch Urtheil vom 19. Mai 1883 hat das Obergericht
des Kantons Luzern erkannt :

1. Beklagte sei gehalten, den Klägern für den in Folge Tödtung
des Lorenz Felber ihnen entgehenden Unterhalt (inbegriffen Arzt-
und Beerdigungskosten) eine Entschädigung im Betrage von drei-
tausend Franken nebst Verzugszins seit 10. Dezember 1881 zu
bezahlen, wobei ihr das Rückgriffsrecht auf die Regressirten ge-
wahrt bleiben soll.

2. Die bis zur hierseitigen Instanz erlaufenen Kosten habe
die Beklagte zu tragen; dieselbe habe ferner die Judizialien in
zweiter Instanz zu bezahlen; die weitem dahergigen Kosten seien
beiderseitig wettgeschlagen. Beklagte hat sonach an Kläger eine
Kostenvergütung von 241 Fr. 70 Cts. zu leisten.

3. und 4. U. s. w.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung
an das Bundesgericht; bei der heutigen Verhandlung beantragt

dieselbe, es sei das angefochtene Urtheil im Sinne der Abweisung der Klage, eventuell der Ermäßigung des Entschädigungsbetrages abzuändern unter Kostenfolge. Der Anwalt der Kläger dagegen beantragt in erster Linie, das Bundesgericht wolle auf die Beschwerde mangels Kompetenz nicht eintreten unter Kostenfolge, eventuell erklärt er, sich der Weiterziehung der Beklagten anschließen zu wollen und beantragt, es sei das zweitinstanzliche Urtheil im Sinne angemessener Erhöhung der gesprochenen Entschädigung abzuändern unter Kostenfolge. Seitens der Beklagten wird die Anschlußbeschwerde der Kläger als prozessualisch unstatthaft und materiell unbegründet bekämpft.

Der Citisdenunziat beider Parteien, Bahnmeister Ritzmann in Luzern, ist nicht erschienen, sondern hat eine schriftliche Eingabe, datirt den 12. Oktober laufenden Jahres eingereicht; der zweite Citisdenunziat beider Parteien, Joseph Egli dagegen ist persönlich erschienen; derselbe bestreitet, ohne einen bestimmten Antrag zu stellen, unter Festhaltung seiner frühern thatsächlichen Behauptungen, daß ihm an dem Unfall irgend ein Verschulden zur Last falle.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatsächlicher Beziehung stellt der Vorderrichter im Wesentlichen Folgendes fest: Lorenz Felber, der Chemann und Vater der Kläger, war von seinem Schwager Joseph Egli, Bahnwärter in Gerlichwil als Arbeiter angestellt worden; Joseph Egli hatte nämlich durch Vertrag mit der Centralbahngesellschaft die Ausführung der Bahnunterhaltungsarbeiten auf der Centralbahnstrecke Stunde VII + 3700 Meter (Gemeinde Rottwil) bis Stunde XI + 1719 Meter (Gemeinde Luzern) für das Jahr 1881 übernommen und beschäftigte hiebei neben andern Arbeitern auch den Lorenz Felber. Zu den von Joseph Egli übernommenen Bahnunterhaltungsarbeiten gehörte auch das Auswechselln schadhafter Schwellen und Schienen. Am 27. April 1881 hatte der Unternehmer Egli mit einer Arbeitergruppe, zu welcher auch L. Felber gehörte, zwischen den Stationen Sempach und Rothenburg Schienen ausgewechselt und das alte Schienenmaterial auf die Station Sempach verbracht; nach fünf Uhr Abends fuhr er mit seinen Arbeitern auf zwei, zu der Schienenauswechsellung gebrauchten, ihm vertragsmäßig von

der Centralbahngesellschaft gelieferten Kollwagen leer nach Rothenburg zurück, wobei sich die Wagen, da die Bahn eine geneigte Ebene bildet, ohne andere Triebkraft, lediglich durch ihre eigene Schwere fortbewegten. Auf der Rückfahrt, im sogenannten Bürlimoos, bei dem Wärterhause des Bahnwärters Fridolin Suter lud Egli mit seinen Arbeitern zwei dort aufgeschichtete Klasten Brennholz, welche der Bahnmeister Ritzmann von dem Bahnwärter Suter gekauft hatte, auf die zwei leeren Kollwagen, um sie dem Bahnmeister Ritzmann nach Rothenburg zu bringen. Bei der weitem Fahrt nun trennte sich das Stirnbrett des ersten der beiden Kollwagen, auf welchem Lorenz Felber sich befand, in Folge des schadhaften Zustandes des dem Stirnbrett als Befestigungspunkt dienenden Schemelhornes von dem Kollwagen los, so daß das auf dem Wagen aufgeschichtete Holz vornüber herunterkollerte; dabei wurde auch Lorenz Felber, welcher anfänglich vorschriftsgemäß hinten auf dem Wagen genommen hatte, während der Fahrt aber nach vorn gerutscht war, mitgerissen, so daß er unter den Wagen zu liegen kam und mehrfache Verletzungen erlitt. Noch in der gleichen Nacht starb Lorenz Felber und zwar, wie der Vorderrichter, entgegen der Bestreitung der Beklagten, thatsächlich festgestellt hat, an den Folgen des erlittenen Unfalles. Derselbe, welcher zur Zeit des Unfalles 55 Jahre 8 Monate alt war und nach den vor den Vorinstanzen nicht bestrittenen thatsächlichen Angaben der Kläger einen durchschnittlichen Verdienst von 2 Fr. 80 Cts. bis 3 Fr. per Tag hatte, hinterließ die Kläger, nämlich seine Wittve und seinen am 15. November 1874 geborenen Sohn, welche gänzlich vermögenslos sind.

2. Vor den kantonalen Instanzen haben die Kläger, gestützt auf Art. 2 eventuell Art. 1 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von der Beklagten eine Entschädigung von 5000 Fr. nebst Verzugszins seit 10. Dezember 1881 verlangt. Die Beklagte hat in erster Linie die Haftpflicht grundsätzlich bestritten und zwar aus einem doppelten Grunde; einmal nämlich behauptet sie, der Unfall habe sich weder beim Bahnbetrieb, noch beim Bahnbau ereignet und sodann führt sie aus, der Getödtete habe den Unfall durch eigenes Verschulden herbei-

geführt. Der Vorderrichter ist grundsätzlich davon ausgegangen, daß es sich um einen beim Betriebe der Eisenbahn der Beklagten eingetretenen Unfall handle, da auch Bahnunterhaltungsarbeiten, wenn sie mit erhöhter Gefahr verbunden seien, zum Eisenbahnbetriebe gehören und hat die von der Beklagten vorgeschützte Einrede des Selbstverschuldens als unbegründet verworfen; er hat demnach die Beklagte auf Grund des Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes als haftpflichtig erklärt. In den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urtheils (Erwägung 6) ist überdem beigefügt: Da der Unfall in letzter Linie durch den schadhafte Zustand des fraglichen Rollwagens herbeigeführt worden sei, dieser auch schon zur Zeit seiner Uebergabe an den Unternehmer Egli schadhafte gewesen sein müsse, so liege auf Seite der Beklagten „ein aquilisches Verschulden“ vor. „Für dieses Verschulden habe die Beklagte aufzukommen, nicht „nur nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts, sondern auch „nach Mitgabe des in Rede stehenden Bundesgesetzes, welches „für schuldhaftes Verhalten der Transportgesellschaften überall „eine erhöhte Verantwortlichkeit statuirt.“

3. Die von den Klägern bei der heutigen Verhandlung in erster Linie vorgeschützte Einwendung der Inkompetenz des Bundesgerichtes ist darauf begründet worden: Die Klage stütze sich nicht ausschließlich auf das eidgenössische Eisenbahnhaftpflichtgesetz, sondern daneben auch auf ein, nach kantonalem Rechte die Beklagte zum Schadenersatz verpflichtendes, aquilisches Verschulden; ebenso habe die Vorinstanz, wie die Entscheidungsgründe ihres angefochtenen Urtheils zeigen, festgestellt, daß die Beklagte nicht nur nach dem Haftpflichtgesetze, sondern auch nach gemeinem Rechte verantwortlich sei. Das Bundesgericht aber sei nicht kompetent zu untersuchen, ob letztere Feststellung richtig sei; es könnte daher niemals, selbst wenn es finden sollte, das angefochtene Urtheil beruhe auf unrichtiger Anwendung des Haftpflichtgesetzes, zu einer Abänderung dieses Urtheils gelangen.

4. Wäre nun richtig, daß der Vorderrichter die Beklagte auch auf Grund des zur Zeit des Unfalls geltenden kantonalen Rechtes über Schadenersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen verurtheilt habe, so könnte allerdings das Bundesgericht auf eine

sachliche Prüfung der Beschwerde nicht eintreten, da ihm nach Art. 29 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege die Ueberprüfung der Anwendung des kantonalen Rechtes durch die kantonalen Gerichte nicht zusteht und es somit in dem gedachten Falle allerdings niemals zu einer Abänderung des angefochtenen Urtheils gelangen könnte. Allein der Vorderrichter hat in Wirklichkeit einen selbständigen Rechtsgrund der Verantwortlichkeit der Beklagten außerhalb des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes gar nicht festgestellt, sondern seine Entscheidung beruht ausschließlich auf Anwendung des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes, keineswegs dagegen auf Anwendung des kantonalen Rechtes. Vorerst ist aus den Akten durchaus nicht ersichtlich, daß die Kläger vor den kantonalen Instanzen zur Begründung ihres Schadenersatzanspruches überhaupt auf Bestimmungen des kantonalen Rechtes Bezug genommen hätten und sodann beruft sich, was scheidend in's Gewicht fällt, auch der Vorderrichter in seinem angefochtenen Urtheile auf keinerlei kantonale Gesetzesvorschriften, sondern spricht vielmehr gerade aus, daß die Feststellung des Thatbestandes auf Grund des § 11 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes geschehe. Die beiläufige Bemerkung in Erwägung 6 des zweitinstanzlichen Urtheils aber, daß eine Haftung der Beklagten für aquilisches Verschulden nicht nur nach „gemeinem Rechte“ sondern auch nach dem Haftpflichtgesetze begründet sei, enthält einen selbständigen, die Entscheidung tragenden Entscheidungsgrund offenbar überall nicht, am allerwenigsten die Feststellung, daß die Beklagte auch nach kantonalem Rechte, abgesehen von dem eidgenössischen Haftpflichtgesetze, schadenersatzpflichtig sei.

5. Ist somit auf eine sachliche Prüfung der Beschwerde einzutreten, so kann zunächst, da nach Art. 29 und 30 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege die Verhandlung in der bundesgerichtlichen Instanz eine mündliche ist, die schriftliche Eingabe des Litisdenunzianten Ritzmann nicht in Betracht gezogen werden. Im Weiteren aber hat nach Art. 30 leg. cit. das Bundesgericht seinem Urtheile den von den kantonalen Gerichten festgestellten Thatbestand zu Grunde zu legen. Demnach kann auf die im heutigen Vortrage seitens der Beklag-

ten erfolgte Anfechtung tatsächlicher Feststellungen der Vorinstanz keine Rücksicht genommen werden, sondern hat das Bundesgericht einfach zu untersuchen, ob der Vorderrichter auf Grund der von ihm als erwiesen erachteten Thatsachen die Rechtsfrage richtig beurtheilt habe. Es ist somit, trotz der erneuten Bestreitung der Beklagten, insbesondere als feststehend anzunehmen, daß Lorenz Felber an den Folgen des erlittenen Unfalles und nicht in Folge einer anderweitigen Todesursache starb und daß seine Erwerbsverhältnisse die von der Vorinstanz konstatarirten waren.

6. Auf Grund des vorderrichterlich festgestellten Thatbestandes nun ist die Frage, ob der Unfall, durch welchen der Chemann und Vater der Kläger den Tod fand, sich beim Betriebe der Eisenbahn der Beklagten ereignet habe, zu bejahen. Nach Art. 2 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. tritt die dort normirte erhöhte Haftpflicht der Transportanstalt ein, wenn der Unfall sich „beim Betriebe“ einer Eisenbahnunternehmung ereignet hat. Die Worte „beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung“ sind nun allerdings nicht in dem allgemeinen und weiten, sprachlich an sich möglichen, Sinne aufzufassen, nach welchem sie alle und jede überhaupt zum Zwecke des gewerblichen Betriebes einer Eisenbahnunternehmung vorgenommenen Thätigkeiten umfassen würden, sondern sie müssen in einem engeren Sinne verstanden werden, nämlich dahin, daß unter Betrieb einer Eisenbahnunternehmung nur der Betrieb der „Eisenbahn“ im technischen Sinne des Wortes, d. h. der Schienenanlage zu verstehen ist, wonach denn zum „Betriebe“ die Beförderung von Personen oder Sachen auf Schienengeleisen sowie deren Vorbereitung und Abschluß gehören. Diese engere Auslegung des Gesetzes ist durch die ratio legis gerechtfertigt. Denn das Bundesgesetz beruht, wie das für dasselbe vorbildliche deutsche Reichshaftpflichtgesetz, auf dem Prinzip, daß, da der Eisenbahnbetrieb vermöge der für ihn verwendeten Naturkräfte und der dadurch bedingten Betriebsart erhöhte Gefahren für Leben und Gesundheit von Personen darbiete, dem Betriebsunternehmer, welcher diese gefährliche Unternehmung für sich ausbeute, auch eine erhöhte Haftpflicht für die daraus entstehenden

Schädigungen aufzuerlegen sei. Demnach aber hat gewiß der Gesetzgeber nur den Eisenbahnbetrieb im oben angegebenen engeren Sinne im Auge gehabt und nicht den gewerblichen Betrieb einer Eisenbahnunternehmung überhaupt, denn nur die zu ersterem gehörigen Zweige des Eisenbahndienstes, nicht aber die übrigen zu Ausübung des Gewerbes einer Eisenbahnunternehmung erforderlichen Einrichtungen (wie der Dienst der Bürobeamten einer Eisenbahngesellschaft, u. s. w.) bieten den Charakter besonderer, eigenthümlicher Gefährlichkeit dar. Handelt es sich dagegen um einen, in Folge der Durchführung, der Vorbereitung oder des Abschlusses der Beförderung von Personen oder Sachen auf der Bahnanlage (den Schienengeleisen) eingetretenen Unfall, so ist die Transportanstalt verantwortlich, sofern sie nicht einen Haftbefreiungsgrund beweist. Auf den Zweck der Beförderung, ob dieselbe im ordentlichen Transportdienste der Bahnunternehmung, oder zu andern Zwecken, z. B. zum Zwecke der Ausführung von Bahnunterhaltungsarbeiten u. dergl. geschah, kommt nichts an und ebenso ist es sofern es sich überhaupt um den Betrieb einer als Eisenbahn im Sinne des Gesetzes zu qualifizirenden Unternehmung handelt, gleichgültig welche Kraft (ob Dampfkraft, Elektrizität u. dergl., thierische oder menschliche Muskelkraft, oder auch nur die eigene Schwere der Fahrzeuge oder Transportgegenstände) als Mittel der Beförderung benutzt wird. Eine einschränkende Auslegung des Gesetzes, wonach dessen Anwendung etwa auf die vom Eisenbahnunternehmer in seiner Stellung als Frachtführer ausgeführten Transporte oder auf den Lokomotivbetrieb beschränkt würde, findet weder in dem Texte des Gesetzes noch in der ratio legis einen Anhalt, da durch die gedachten Momente die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes keineswegs ausschließlich bedingt wird, dieselbe sich vielmehr auch bei anderweitigen Beförderungen auf der Schienenanlage in größerem oder geringerem Grade wieder findet. Dagegen ist freilich unzweifelhaft richtig, daß Bahnunterhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an sich keineswegs zum Eisenbahnbetriebe gehören und somit bei solchen eingetretenen Unfälle nicht unter den Art. 2 des Bundesgesetzes fallen. Wenn aber zum Zwecke der Ausführung von Bahnunterhaltungs- oder Erneue-

rungsarbeiten Betriebsbehandlungen im oben angegebenen Sinne vorgenommen werden und durch diese ein Unfall entsteht, oder wenn ein bei Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigter Arbeiter u. dgl. durch die Einwirkung des Eisenbahnbetriebes beschädigt wird, so muß Art. 2 cit. ohne Zweifel zur Anwendung kommen. In concreto nun wurde der Chemann und Vater der Kläger bei einer zum Zwecke der Ausführung von Bahnunterhaltungsarbeiten unternommenen Kollwagenfahrt auf den Schienengeleisen der Beklagten getödtet. Es kann also nach dem oben Ausgeführten nicht zweifelhaft sein, daß der Unfall in kausalem Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe steht und somit unter Art. 2 des Bundesgesetzes fällt. Der Umstand, daß bei fraglicher Fahrt gleichzeitig ein, wie angenommen werden muß, reglementarisch verbotener Transport von Holz im Privatinteresse eines Eisenbahnbediensteten vorgenommen wurde, ändert hieran nichts. Denn dadurch wird ja der fraglichen Fahrt der Charakter einer Betriebsbehandlung keineswegs benommen, sondern es könnte bloß in Frage kommen, ob nicht die Klage wegen eigenen Verschuldens des Verletzten abzuweisen sei. Daß endlich, sofern es sich um einen „beim Betrieb“ vorgekommenen Unfall handelt, die Beklagte als Betriebsunternehmer verantwortlich ist und die Kläger nicht etwa an den Bauakkordanten Egli verweisen kann, hat Beklagte selbst nicht bestritten und es erscheint dies auch angesichts des Art. 3 des Bundesgesetzes, welcher die Eisenbahnunternehmungen schlechthin für die Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes oder zum Bahnbau bedienen, einstehen läßt, als unbestreitbar.

7. Als Haftbefreiungsgrund ist von der Beklagten einzig eigenes Verschulden des Getödteten behauptet worden. Nun stellt aber der Vorderrichter fest, daß nicht erwiesen sei, daß Lorenz Felber zur Zeit des Unfalles wie Beklagte behauptet hatte, sich in angetrunkenem Zustande befunden habe, und daß eben so wenig feststehe, daß Felber, wie Beklagte im Fernern behauptet hatte, sich vorschriftswidrig vorn auf den Kollwagen gesetzt habe; vielmehr sei bewiesen, daß er anfänglich hinten auf dem Wagen sich befunden habe und wenn er während der Fahrt nach vorn gerutscht sei, so stehe nicht fest, daß dies freiwillig geschehen sei, vielmehr könne das Vorwärtsrutschen ebensowohl als eine unfrei-

willige Folge der Bewegung des Kollwagens und der dadurch bewirkten Erschütterung aufgefaßt werden. Endlich sei auch nicht erwiesen, daß dem Felber bekannt gewesen sei, daß der fragliche Holztransport eine Privatangelegenheit des Bahnmeisters Nitzmann sei. Mit diesen für das Bundesgericht ohne Weiters maßgebenden, thatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters ist der Einwendung des eigenen Verschuldens offenbar nach allen Richtungen hin die thatsächliche Unterlage entzogen und muß dieselbe somit verworfen werden. Ob der Beklagten wegen des reglementswidrigen Holztransportes allfällig ein Rückgriffsrecht, sei es gegen den Bauakkordanten Egli, sei es gegen den Bahnmeister Nitzmann, zustehe, ist dagegen im gegenwärtigen Prozesse nicht zu untersuchen; an der Haftpflicht der Beklagten gegenüber den Klägern wird durch die gedachte Reglementswidrigkeit, da diese nach dem vorinstanzlich festgestellten Thatbestande jedenfalls nicht dem Lorenz Felber zugerechnet werden kann, jedenfalls nichts geändert.

8. Ist somit die Klage in Uebereinstimmung mit der Vorinstanz grundsätzlich gutgeheißen, so ist auch rücksichtlich des Quantitativs der Entschädigung die zweitinstanzliche Entscheidung einfach zu bestätigen. Die in dieser Richtung in der heutigen Verhandlung eventuell eingelegte Anschlußbeschwerde der Kläger ist zwar prozeßualisch statthaft. Denn das Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege schließt den gemeinrechtlichen Grundsatz der Gemeinschaftlichkeit des Rechtsmittels nicht aus und es ist daher derselbe, wie das Bundesgericht schon wiederholt ausgesprochen hat (Entscheidungen, Amtliche Sammlung, II, S. 166; VI, S. 156), auch für das Bundesrecht als geltend anzuerkennen. Dagegen ist diese Beschwerde ebenso wie die Beschwerde der Beklagten sachlich nicht begründet. Denn in der zweitinstanzlichen Feststellung des Quantitativs der Entschädigung ist ein Rechtsirrtum überall nicht erfindlich, vielmehr erscheint dieselbe, mit Rücksicht auf das Alter des Getödteten und die sonstigen Umstände des Falles, als den Verhältnissen angemessen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das Urtheil des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 19. Mai 1883 ist in allen Theilen bestätigt.