

termination de l'indemnité à allouer au lésé, de la négligence et de l'imprudencce qui lui sont imputables. (Voy. arrêts du Tribunal fédéral du 10 Octobre 1879 en la cause Rohrer contre Jura-Berne, Recueil V, 584; Saglio, 10 Septembre 1880, ibidem VI, 449 et suivants.) Un semblable départ des responsabilités n'a rien qui soit incompatible avec le prescrit de l'art. 2 sus-visé, et le législateur fédéral l'a de même expressément admis dans la loi fédérale sur la responsabilité civile des fabricants, du 25 Juin 1881, dont l'art. 3 § b dispose que cette responsabilité sera équitablement réduite si une *partie* de la faute qui a provoqué l'accident est imputable à la victime.

6° En ce qui concerne la fixation de la dite indemnité, laquelle doit comprendre, — à teneur de l'art. 5 al. 3 de la loi susvisée, — les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère, a causé à la personne blessée, il y a lieu, en tenant compte du salaire que percevait le demandeur, du fait que sa mutilation ne le rend pas incapable de tout travail, et vu en outre la part prépondérante de faute qui lui incombe, d'arrêter à six mille francs les dommages-intérêts auxquels la compagnie défenderesse est tenue envers lui : cette somme représente, en effet, 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.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

L'arrêt rendu par la Cour d'appel du canton de Fribourg le 19 Octobre 1883 est partiellement réformé en ce sens que la somme à payer par la Compagnie des chemins de fer Suisse Occidentale-Simplon au sieur Auguste Blanc, à titre de dommages-intérêts, est réduite à six mille francs (6000 fr.) Dans cette somme sont comprises les avances que Blanc a reçues de la compagnie postérieurement à l'accident qui l'a frappé.

## 21. Urtheil vom 2. Februar 1884 in Sachen Schmid gegen Jura-Bern-Luzernbahn.

A. Durch Urtheil vom 9. November 1883 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern (II. Civilabtheilung) erkannt :

1. Der Kläger Gottlieb Schmid ist mit seinem Klagebegehren abgewiesen.

2. Derselbe ist gegenüber der Beklagten, Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, zur Bezahlung eines Prozeßkostenbetrages von 443 Fr. 20 Cts. verurtheilt.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht; derselbe beantragt: Es seien ihm in Abänderung des vom Appellations- und Kassationshofe des Kantons Bern in der erwähnten Streitsache ausgefallenen Urtheils die in seiner Klageschrift gestellten Schlüsse zuzusprechen unter Kostenfolge, indem er gleichzeitig bemerkt, es werde dem Ermessen des Richters anheimgegeben, zu entscheiden, ob nicht rücksichtlich der Festsetzung der Entschädigung ein Vorbehalt im Sinne des Art. 6 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu machen sei, da sich die Folgen der vom Kläger erlittenen Verletzung noch nicht hinlänglich klar übersehen lassen. Dagegen trägt die Beklagte auf Abweisung der klägerischen Beschwerde und Bestätigung des vorinstanzlichen Urtheils unter Kostenfolge an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatsächlicher Beziehung ist vom Vorderrichter Folgendes festgestellt worden: Der Kläger, welcher im Dienste der Beklagten als Lokomotivheizer angestellt war, langte am 18. August 1881 um 5 $\frac{1}{2}$  Uhr Morgens mit dem Zuge Nr. 9, welchem die von ihm bediente Maschine Nr. 18 Vorspanndienste geleistet hatte, nach Beendigung seines reglementarischen zwölf-tägigen Fahrdienstturnus, in Delsberg an. Hier wurde die Maschine in einen, zur Bahnhofanlage gehörenden, Schuppen (das sogenannte „Depot“) zur Abkühlung gebracht, worauf dieselbe, speziell der Kessel, vom Kläger gereinigt und vom Kläger in Gemeinschaft mit dem Lokomotivführer allfällige Reparaturen

vorgenommen werden sollten. Für diese Arbeit standen dem Kläger der 18. August und, soweit nöthig, die beiden folgenden Tage zur Verfügung, da sein Fahrdienstturnus erst nach dreitägiger Unterbrechung (in casu also am 21. August) wieder begann und er während dieser Unterbrechung in der Regel keine andern Verrichtungen zu besorgen hatte, sondern vielmehr vom Depotchef, nachdem er sich, nach vollendeter Reinigung der Maschine, bei demselben gemeldet hatte, entlassen wurde. Als nun Kläger am 18. August, Nachmittags circa um vier Uhr, nach beendigter Reinigung des Kessels der Maschine Nr. 18 und nach Wiederanbringung der zum Zwecke der Reinigung abgeschraubten Bolzen, aus der Rauchkammer der Maschine, in welche er zur Wiederanbringung der Bolzen hatte hineinschlüpfen müssen, wieder herausschlüpfen wollte, renkte er sich das linke Knie aus; die 75 Centimeter tiefe Rauchkammer ist nämlich von einer Traverse durchzogen, welche 50 Centimeter von der Wandung entfernt ist und Kläger bog daher, um unter der Traverse durchzukommen, das linke Knie etwas auf die Seite, wobei der Unfall sich ereignete. In Folge der erlittenen Verletzung war Kläger bis Neujahr 1882 gänzlich arbeitsunfähig und hat derselbe einen bleibenden, seine Erwerbsfähigkeit erheblich beeinträchtigenden Nachtheil erlitten; er hat in Folge dieses bleibenden Nachtheils eine ihm von der Gotthardbahnverwaltung übertragene Stelle als Lokomotivführer, welche mit einem Einkommen von circa 4000 Fr. jährlich verbunden gewesen wäre, ausschlagen müssen und ist im Dienste der Beklagten als Bahnhofsführer mit einem Monatsgehälte von 120 Fr. und einigen Nebenbezügen angestellt.

2. Die Beklagte bestreitet gegenüber der auf Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes begründeten Klage des Gottlieb Schmid in erster Linie, daß der Unfall sich „beim Betriebe“ einer Eisenbahn im Sinne des citirten Gesetzes ereignet habe und es ist daher zunächst diese Frage zu untersuchen. Dieselbe ist, in Uebereinstimmung mit dem Vordrucker, zu verneinen. Denn unter „Betrieb“ einer Eisenbahnunternehmung im Sinne des Haftpflichtgesetzes ist nur der Betrieb der Eisenbahn im technischen Sinne des Wortes, d. h. der Schienenan-

lage zu verstehen; derselbe umfaßt also nur den Verkehr, d. h. die Beförderung von Personen oder Sachen auf den Schienengeleisen sowie dessen Vorbereitung und Abschluß. Diese Auslegung des Gesetzes ist vom Bundesgerichte bereits in seiner Entscheidung in Sachen Felber gegen Centralbahn vom 19. October 1883 aufgestellt und begründet worden, so daß hier einfach auf diese Entscheidung verwiesen werden kann. Zum „Betriebe“ gehören aber demnach nur diejenigen dienstlichen Thätigkeiten der Eisenbahnbeamten, welche mit dem Verkehr auf der Schienenanlage in unmittelbarer Beziehung stehen, nicht dagegen solche dienstliche Funktionen derselben, welche, wenn sie auch selbstverständlich zu dem Transporte auf der Bahn in näherer oder entfernterer Zweckbeziehung stehen werden, doch nicht unmittelbar mit dem Verkehr auf den Schienengeleisen zusammenhängen. Demnach gehört aber das Reinigen einer zu diesem Zwecke kalt gestellten und in das Maschinendepot abgeführten Lokomotive offenbar ebensowenig zum „Betriebe“ als dies anerkanntermaßen bei Maschinenreparaturen in Reparaturwerkstätten und dergleichen der Fall ist; nur dann könnte eine derartige Verrichtung etwa zum Betriebe gerechnet werden, wenn die Maschine zu sofortiger Verwendung mit durch die Anforderungen des Betriebsdienstes gebotener besonderer Eile bereit gestellt werden müßte und also eine unmittelbare Vorbereitung zum Transportdienste vorläge. Dies trifft aber im vorliegenden Falle nicht zu. Wenn der klägerische Anwalt im heutigen Vortrage ausgeführt hat, daß die Arbeit des Reinigens der Lokomotive, wegen der Enge der Zuganges zur Rauchkammer, eine gefährliche gewesen sei und deshalb unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes falle, so kann dies nicht zugegeben werden; denn, mag auch die fragliche Arbeit an sich eine mit einiger Gefahr verbundene gewesen sein, so gehört doch dieselbe nicht zu denjenigen Funktionen des Eisenbahndienstes, welche unter den Begriff des Eisenbahnbetriebes in technischem Sinne fallen und gegen deren besondere Gefahren einzig der Gesetzgeber durch Art. 2 des Haftpflichtgesetzes Schutz gewähren wollte.

3. Das dem Kläger von den kantonalen Gerichten gewährte Armenrecht ist auch auf die bundesgerichtliche Instanz zu er-

strecken und es sind demnach die bundesgerichtlichen Gerichtskosten nachzulassen.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers wird abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem Urtheile des Appellations- und Kassationshofes des Kantons Bern, II. Civilabtheilung, vom 9. November 1883 sein Bewenden.

## 22. Urtheil vom 29. Februar 1884 in Sachen Stuger gegen Centralbahn.

A. Durch Urtheil vom 14. Januar 1884 hat das Obergericht des Kantons Zug erkannt:

1. Es sei das kantonsgerichtliche Urtheil vom 23. August 1883 bestätigt.

2. Habe Vorbeklagte an die zweitinstanzlichen Kosten 30 Fr. der Vorklägerschaft zu bezahlen.

Das erstinstanzliche Urtheil des Kantonsgerichtes von Zug ging dahin:

1. Beklagte sei pflichtig, an Kläger zu bezahlen:

a. 65 Fr. Verpflegungskosten und 95 Fr. Arztkosten.

b. 1176 Fr. für entgangenen Verdienst von 735 Tagen.

c. 4000 Fr. Schadenersatz für verminderte Erwerbsfähigkeit und bleibende körperliche Nachtheile.

2. Habe Beklagte an Kläger 300 Fr. Rechtskosten zu vergüten.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte, Schweizerische Centralbahngesellschaft, und, im Anschluß an die von dieser erklärte Weiterziehung, auch der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht.

Bei der heutigen Verhandlung beantragt der Vertreter der Beklagten:

1. Es sei in Abänderung der kantonalen Urtheile die Klage abzuweisen;

2. Eventuell sei die von den kantonalen Instanzen gesprochene Entschädigung in dem Sinne zu reduzieren, daß die Entschädigung von 1176 Fr. für entgangenen Verdienst von 735 Tagen gestrichen und die Entschädigung für verminderte Erwerbsfähigkeit erheblich (auf etwa 2000 Fr.) reduziert werde, unter Kostenfolge.

Der Anwalt des Klägers dagegen beantragt Erhöhung der Entschädigung für verminderte Erwerbsfähigkeit im Sinne seines ursprünglich gestellten Rechtsbegehrens (d. h. auf 6000 Fr.); im Uebrigen Bestätigung der kantonalen Entscheidung unter Kostenfolge.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Von den Vorinstanzen ist in thatsächlicher Beziehung folgendes festgestellt worden: Albert Stuger, geboren 31. März 1866, war im Jahre 1880/1881 bei den Unterakkordanten der Beklagten, Heiter, Strauß und Möhring beim Baue der Bahnlinie Rothkreuz-Immenssee als Arbeiter, zuletzt mit einem Tagelohn von 1 Fr. 60 Cts. angestellt; nachdem er früher andere Arbeiten besorgt hatte, wurde er wenige Tage vor dem Unfall als Heizer einer Maschine beschäftigt, welche Materialwagen aus einer Materialgrube auf einer zu diesem Zwecke angelegten Rollbahn nach dem Bahnkörper zu befördern hatte. Am 12. Januar 1881 war er auftragsgemäß damit beschäftigt, beladene Wagen eines Materialzuges, welche vermittelt der Maschine zusammengestoßen wurden, während der Bewegung des Zuges zusammenzukoppeln. Dabei wurde er, als er nach Ankoppelung eines Wagens zwischen den Wagen heraustreten wollte, von einem Rade erfaßt, wodurch er eine körperliche Verletzung am rechten Bein erlitt; in Folge dieser Verletzung mußte er nahezu fünf Vierteljahre lang im Kantonspitale in Zug verpflegt werden und hat im Fernern einen bleibenden Nachtheil insofern erlitten, als eine Verschiebung der Kniegabel und nahezu absolute Unbeweglichkeit des Gelenkes eingetreten ist, so daß ein gehemmter mühsamer Gang übrig bleiben werde; zudem ist, nach dem von den Vorinstanzen eingeholten gerichtsarztlichen Gutachten, Gefahr vorhanden, daß auch noch später (wie schon seit der Entlassung aus dem Spitale wiederholt eingetreten sei) in Folge von Un-