

vorliegenden Falle nun aber hat das Obergericht über den Civilanspruch des Rekurrenten materiell gar nicht entschieden, sondern rücksichtlich desselben nur eine prozessuale Entscheidung getroffen, nämlich ausgesprochen, daß über diesen Anspruch im Strafverfahren nicht zu entscheiden sei, sondern derselbe, dem Grundsätze und Maße nach, der Geltendmachung und Beurtheilung im besondern Civilprozeße vorbehalten werde. Diese Entscheidung enthält zweifellos kein Haupturtheil und es ist daher gegen dieselbe die Weiterziehung nach Art. 29 D.-G. nicht zulässig. Bei dieser Sachlage kann dahin gestellt bleiben, ob nicht in concreto die Beschwerde auch wegen mangelnden Streitwerthes unzulässig wäre.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Auf die Weiterziehung des Klägers wird als unstatthaft nicht eingetreten und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 27. Dezember 1889 sein Bewenden.

## II. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen.

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

17. Urtheil vom 7. Februar 1890 in Sachen Wepfer  
gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Durch Urtheil vom 30. November 1889 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt:

1. Die Beklagte ist schuldig, dem Kläger eine Entschädigungssumme von 10,000 Fr. nebst Zins zu 5% seit dem 5. März 1889 zu bezahlen und ihm im fernern den Betrag der bisher er-

wachsenen Arztrechnung von Dr. Walder zu ersetzen; dem Kläger resp. seinen Rechtsnachfolgern wird überdies das Recht vorbehalten, im Falle nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung seines Gesundheitszustandes auf Rektifizierung des Urtheils zu klagen.

2. Die Staatsgebühr ist für die zweite Instanz auf 50 Fr. — Ets. festgesetzt, die übrigen Kosten betragen:

5	"	10	"	Schreibgebühr;
—	"	90	"	Citationsgebühr;
1	"	20	"	Stempel;
—	"	60	"	Porto.

3. Die erst- und zweitinstanzlichen Kosten sind der Beklagten auferlegt.

4. Dieselbe hat dem Kläger für beide Instanzen zusammen eine Prozeßentschädigung von 160 Fr. zu bezahlen.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die beklagte Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt: Das Bundesgericht wolle das zweitinstanzliche Urtheil dahin abändern, daß die Entschädigung auf 6000 Fr. reduziert, der Vorbehalt der Urtheilsrektifikation gestrichen und die Kosten der zweiten und der bundesgerichtlichen Instanz dem Kläger auferlegt werden, letzterer sei überdem zu verurtheilen, der Beklagten an außergerichtlichen Kosten für die zweite Instanz 30 Fr. und für die bundesgerichtliche Instanz 150 Fr. zu bezahlen.

Dagegen beantragt der Anwalt des Klägers, indem er vorerst für seinen Klienten eventuell um Gewährung des Armenrechtes im Sinne der Haftpflichtnovelle (Art. 7) und um gänzliche Befreiung desselben von Gerichtsgebühren nachsucht, es sei die gegnerische Beschwerde abzuweisen und das angefochtene Urtheil zu bestätigen; unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Die Litisdemumziatin der Beklagten, die schweizerische Nordostbahngesellschaft, ist nicht vertreten.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der Kläger Ulrich Wepfer, 40 Jahre alt, war bei der beklagten Eisenbahngesellschaft auf dem Bahnhofe in Wezikon, zuletzt mit einem Jahresverdienst von 1200 Fr., als Weichenwärter an-

gestellt. Am 10. Juli 1888 Abends war er mit dem Umladen von Stückgütern in einen an der Rampe des Bahnhofes, auf einem Nebengeleise, stehenden abgekoppelten Güterwagen, der nach Clarus bestimmt war, indeß erst nach einigen Stunden abgehen sollte, beschäftigt. Bei der Beförderung einer schweren Kiste, welche er auf einem Spetterkarren zog, erlitt er einen Unfall. Beim Einfahren in den Bahnwagen geriethen nämlich die, nicht ganz geeigneten, Einladebretter und der Karren ins Rutschen und der Kläger wurde dadurch an den Thürpfosten geschleudert. In Folge dieses Stoßes, der eine Verstauchung der Hüftmuskulatur nach sich zog, hat sich beim Kläger eine schwere Nervenkrankheit (Schüttellähmung) entwickelt, die seine Arbeitsfähigkeit dauernd, fast völlig, aufhebt und in Folge welcher sich sein Zustand bis zur völligen Hilflosigkeit verschlimmern kann. Die auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, eventuell auf Art. 4 des erweiterten Haftpflichtgesetzes gestützte Entschädigungsforderung des Klägers ist von der ersten Instanz in Anwendung des Art. 4 des erweiterten Haftpflichtgesetzes bis zum Betrage von 6000 Fr. gutgeheißen, die Anwendung des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes dagegen abgelehnt worden. Dagegen beschwerte sich der Kläger bei der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich, indem er Erhöhung der Entschädigung auf 10,000 Fr., sowie Aufnahme des Vorbehaltes der Nachklage im Sinne des Art. 6 Abs. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes verlangte; er bezief sich in erster Linie darauf, daß Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zutrefte, in zweiter Linie behauptete er ein strafrechtlich verfolgbares Verschulden der Beklagten. Die Appellationskammer hat durch ihr Fakt. A erwähntes Urtheil dem klägerischen Antrag gemäß erkannt, im Wesentlichen mit der Begründung: die Ansicht der ersten Instanz, daß die Verletzung nicht beim Betriebe einer Eisenbahn stattgefunden habe, finde ihre Hauptstütze in dem Kreisreiben des Bundesrathes vom 8. Dezember 1887, worin das Auf- und Abladen von Frachtgütern kurzweg als eine Hilfsarbeit bezeichnet werde, welche nicht der Haftpflicht des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes unterstehe, in welchem Sinne sich auch Zeerleder, Die schweizerische Haftpflichtgesetzgebung, S. 35, ausspreche. Allein dem gegenüber sei, gemäß der Judikatur des deut-

schen Reichsgerichtes, daran festzuhalten, daß insoweit der Eisenbahnbetrieb erfordere, daß die gedachten Funktionen mit größerer Eile vorgenommen werden müssen, als in andern Geschäften und dadurch deren Gefährlichkeit über das gewöhnliche Maß hinaus steigere, die Eisenbahnhaftpflicht allerdings Platz greife. Danach sei hier die Verletzung des Klägers als beim Betriebe der Eisenbahn erfolgt zu erachten. Denn es lasse sich ein Kausalzusammenhang des Einladens der Kiste in den noch am gleichen Abend abgehenden Güterwagen mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe nicht verkennen. Zwar sei nicht konstatiert, daß wegen sofortiger Abfahrt des fraglichen Wagens eine besondere Eile nöthig gewesen wäre; allein es stehe doch fest, daß der Eisenbahnbetrieb, wie er damals auf der Station Wehikon stattfand, mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Angestellten und den momentan starken Verkehr, eine außergewöhnliche Eile erfordert habe. Zudem sei der Kläger Weichenwärter und als solcher von dem Eisenbahnbetriebe im engsten Sinne in erster Linie in Anspruch genommen gewesen und es bestehe kein Zweifel darüber, daß er geglaubt habe, um seinen Dienst in allen Richtungen versehen zu können, zu besonderer Eile beim Aufladen der fraglichen Kiste verpflichtet zu sein. Diese besondere Eile sei daher allerdings eine Folge des eigentlichen Eisenbahnbetriebes und daß gerade diese Eile im Vereine mit dem Verschulden der Beklagten, welches darin bestanden habe, daß trotz Reklamation keine passenden Einladebretter beschafft wurden, den Unfall verursacht habe, könne schlechterdings keinem Zweifel unterliegen.

2. In quantitativer Beziehung ist die zweitinstanzlich gesprochene Entschädigung eventuell, d. h. sofern das Entschädigungsmaximum des Art. 6 des Fabrikhaftpflichtgesetzes keine Anwendung findet, nicht bestritten; streitig ist vielmehr nur die grundsätzliche Frage, ob dieses Maximum hier Anwendung finde, oder ob vielmehr der Unfall unter Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes falle oder doch die in Art. 6 cit. statuirte Beschränkung der Haftpflicht in concreto deßhalb in Wegfall komme, weil ein strafrechtlich verfolgbares Verschulden der Beklagten vorliege.

3. Der Anwalt des Klägers hat heute in erster Linie eingewendet, die Beklagte habe vor erster Instanz gar nicht bestritten,

daß Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes anwendbar sei. Sie habe hierauf nicht zurückkommen können, da infolge ihres Verhaltens der Kläger keinen Grund gehabt habe, für den, gar nicht bestrittenen, Kausalzusammenhang zwischen dem Unfalle und dem Eisenbahnbetriebe im gesetzlichen Sinne des Wortes Beweis anzutreten und zu erbringen. Diese Einwendung kann vom Bundesgerichte nicht gehört werden; beide kantonalen Instanzen sind davon ausgegangen, es sei Sache des Richters, frei zu prüfen, ob nach den Vorbringen der Parteien und den Beweisergebnissen der Thatbestand des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vorliege. Hierin aber liegt eine Verletzung des eidgenössischen Privatrechts jedenfalls nicht. Uebrigens ist zu bemerken, daß die Beklagte, wenn sie der Klage allerdings zunächst andere Einwendungen, insbesondere die Einrede des Selbstverschuldens, welche nach durchgeführtem Beweisverfahren nicht mehr festgehalten werden konnte, entgegengestellt hatte, doch auch schon vor erster Instanz ausdrücklich bestritten hatte, daß der Unfall mit den „eigenthümlichen Gefahren“ des Eisenbahnbetriebes zusammenhänge, insbesondere, daß etwa mit besonderer Raschheit habe verfahren werden müssen.

4. Ist demnach auf Prüfung der Frage einzutreten, ob der Unfall beim Betriebe der Eisenbahn der Beklagten sich ereignet habe, so ist auf Grund des zweitinstanzlich festgestellten Thatbestandes, der Entscheidung der zweiten Instanz beizutreten. Die bloße Berufung auf Präjudikate des deutschen Reichsgerichtes zwar dürfte zur Begründung nicht genügen; allein die Entscheidung rechtfertigt sich auch bei selbständiger Prüfung des Sinnes und der Tragweite des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Unter „Betrieb“ der Eisenbahn im Sinne des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist nicht die Gesamtheit der überhaupt zum gewerblichen Betriebe einer Eisenbahnunternehmung gehörigen Thätigkeiten zu verstehen, sondern nur der Betrieb der Eisenbahn im technischen Sinne des Wortes, d. h. der Schienenanlage; nur für den Betrieb im letztern Sinne des Wortes, also für die Beförderung auf den Schienengeleisen, deren (unmittelbare) Vorbereitung und deren Abschluß hat der Gesetzgeber wegen der damit verbundenen erhöhten Gefahren für Leben und Gesundheit dem Betriebsunternehmer eine erhöhte, über das gemeine Recht hinausgehende,

Haftpflicht auferlegt. Diese engere Auslegung des Gesetzes ist von der schweizerischen wie von der deutschen Gerichtspraxis, als dem klar erkennbaren Willen des Gesetzgebers entsprechend, von jeher festgehalten worden (vergleiche z. B. Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Felber gegen Schweizerische Centralbahn, Erw. 6 Amtliche Sammlung IX, S. 526 u. ff.) Daraus folgt denn, daß bloße Vorbereitungshandlungen und Hilfsarbeiten zum Beförderungsdienste, als solche, sofern sie nicht unmittelbar mit der Beförderung auf den Schienengeleisen zusammenhängen, nicht zum Eisenbahnbetriebe im Sinne des Haftpflichtgesetzes gehören. Sofern dagegen der Eisenbahnbetrieb im technischen Sinne des Wortes, der Beförderungsdienst, die Art und Weise der Vornahme solcher Vorbereitungshandlungen oder Hilfsarbeiten beeinflusst und gerade durch diese Einwirkung des eigentlichen Eisenbahnbetriebes mit seinen besondern Anforderungen Unfälle verursacht werden, so ist der Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Unfall gegeben, letzterer also, da „beim Betriebe“ unstreitbar so viel bedeutet als „durch den Betrieb“, „beim Betriebe“ erfolgt. Insbesondere trifft dies dann zu, wenn bei Vornahme von Vorbereitungshandlungen zum Eisenbahntransporte, wie bei Beladung stillstehender Eisenbahnwagen u. dgl. in Folge der Anforderungen des Betriebes, des Beförderungsdienstes, mit besonderer Eile muß verfahren werden und hiedurch Unfälle verursacht werden. Dies will wohl auch das Kreis Schreiben des Bundesrathes vom 8. Dezember 1887 nicht ausschließen, welches übrigens selbstverständlich eine für den Richter verbindliche Gesetzesauslegung weder geben kann noch will. Das erweiterte Haftpflichtgesetz vom 26. April 1887, zu dessen Ausführung das Kreis Schreiben erlassen worden ist, modificirt, wie sein Wortlaut klar ergibt, die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften für Betriebsunfälle in keiner Weise, der Bundesrath konstatirt nun in seinem Kreis Schreiben einfach, daß nach der gerichtlichen Praxis als der Eisenbahnhaftpflicht nicht unterstehende „Hilfsarbeiten“ auch Auf- und Ablad und Einlagerung von Frachtgütern erscheinen; daß Unfälle, welche sich bei Vornahme solcher Arbeiten durch die Einwirkung des Eisenbahnbetriebes ereignen, als Betriebsunfälle zu betrachten seien, hat er wohl nicht ausschließen wollen. Im vorliegenden Falle nun

stellt die Vorinstanz thatsächlich, in beim Bundesgericht nicht anfechtbarer Weise, fest, daß der Unfall mit der, durch die besondern Anforderungen des Eisenbahnbesörderungsdienstes gebotenen, Eile in kausalem Zusammenhang stehe und es ist somit der Unfall als Betriebsunfall zu betrachten. Daß die Eile nicht bezwungen geboten war, weil gerade der zu verladende Wagen sofort abfahren sollte, sondern vielmehr deshalb, weil nur bei besonderer Eile den übrigen Anforderungen des Betriebsdienstes genügt werden konnte, ändert hieran nichts.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Weiterziehung der Beklagten wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 30. November 1889 sein Bewenden.

18. *Arrêt du 8 Mars 1890 dans la cause Truan  
contre Suisse-Occidentale-Simplon.*

Les conclusions principales des parties tendent :

a) Celles du demandeur Truan, à ce qu'il soit prononcé avec dépens que la Compagnie des chemins de fer Suisse-Occidentale-Simplon est sa débitrice et doit lui faire prompt paiement de la somme de 15 000 francs, sous modération de justice, avec intérêt à 5 % dès le 25 Octobre 1888.

b) Celles de la Compagnie défenderesse, à libération avec dépens des conclusions de la demande.

*Statuant et considérant :*

En fait, comme admis par l'instance cantonale et comme résultant du dossier :

1° Gustave Truan-Jaillet, de Vallorbes, né en 1862, marié et père de 4 enfants, est entré en 1886 au service de la Suisse-Occidentale-Simplon : à partir du 1<sup>er</sup> Août 1888, il était chef de train de 4<sup>e</sup> Classe avec un traitement annuel de 1300 fr. et

une indemnité moyenne de 66 fr. 45 c. par mois pour déplacements.

Au mois d'Octobre 1888, il se trouvait comme chef de train à la gare de Renens, où il était fréquemment chargé du train facultatif n° 406 partant de Renens à 10 h. 30.

Le 25 Octobre 1888, le demandeur a été chargé du service du train facultatif N° 575, partant de Renens à 5 h. 08 et arrivant à Yverdon à 6 h. 35.

Arrivé à Yverdon par le facultatif N° 575, à 6 h. 35 du matin, Truan reprit le facultatif N° 572, partant d'Yverdon à 7 h. 18 et arrivant à Renens à 8 h. 47. Truan n'avait pas de fonctions à remplir dans ce train, sur lequel il figurait comme « haut le pied », c'est-à-dire comme un employé autorisé simplement à utiliser le dit train pour rentrer à son domicile, ou au lieu où l'appelaient ses fonctions.

Ce train était rendu depuis plus d'un quart d'heure au dépôt, lorsque le train N° 104 venant de Pontarlier est arrivé à son tour à Renens.

A ce moment, Truan se trouvait devant la porte du local de manutention, soit devant le bâtiment de l'ancienne gare aux voyageurs de Renens.

Le train 104 étant arrivé en gare, Truan quitta le local de la manutention, traversa la voie de manœuvres (N° 4) et vint s'appuyer contre la barrière séparant cette voie des voies principales (N°s 1 et 2) ; il était placé ainsi dans l'entre-voie, entre la voie principale côté nord de la ligne et la voie spéciale destinée à la manœuvre des wagons de la gare de triage de Renens.

Sur l'interpellation de Georges Schnegg, contrôleur du train N° 104, Truan entra en conversation avec lui : Schnegg lui dit qu'il avait une pièce à lui remettre à son retour de Lausanne. Truan demanda à Schnegg de lui donner cette pièce immédiatement, ce qui eut lieu ; Truan savait qu'il ne s'agissait pas d'une affaire de service.

Au départ du train 104, Truan ouvrit le pli, tout en s'éloignant de la barrière et en se rapprochant de la voie N° 4, marchant ainsi dans une direction opposée aux bâtiments sud de