

**III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.
bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

3. Urteil vom 28. März 1900 in Sachen Märki
gegen Nordostbahngesellschaft.

Unfall (Tötung) auf einem Verbindungsgeleise. Haftpflichtiges Subjekt. Art. 13 und 6 B.-G. betr. die Verbindungsgeleise, Art. 2, 3, 7, 8 und 10 Eisenbahnhaftpflichtgesetz. — Verschulden des Verletzten. Bahnpolizeiges. Art. 1 und 2. — Mitverschulden der Bahngesellschaft. — Mass der Entschädigung, Art. 5 Abs. 1 und 2 E.-H.-G.

A. Von der Station Rheinfelden der Schweiz. Nordostbahn führt ein Verbindungsgeleise nach der gegen 800 Meter entfernten, etwas höher gelegenen Bierbrauerei Feldschlösschen der Herren Wüthrich & Koniger. Das Geleise führt zum größten Teil über eine Straße; von dem übrigen Straßenareal ist die Fahrbahn bloß durch eine Steinfassung abgegrenzt, aber nicht abgefrant. Über die Erstellung und Benutzung des Verbindungsgeleises wurde zwischen den Eigentümern der Brauerei und der Nordostbahn am 21. Mai 1889 ein Vertrag abgeschlossen, und für den Betrieb erließ die Nordostbahn unterm 16. Oktober 1889 ein spezielles Reglement.

B. Am 2. Mai 1898 wurde der im Jahre 1848 geborene Landwirt Kaspar Märki auf Rieszhubel, als er von Rheinfelden nach Hause zurückkehren wollte und dabei die von der Station Rheinfelden nach der Brauerei Feldschlösschen führende Straße benutzte, von einem in gleicher Richtung auf dem Verbindungsgeleise hinauffahrenden, aus drei Wagen und einer diese rückwärts stoßenden Lokomotive bestehenden Zuge eingeholt und überfahren. Er erhielt dabei so schwere Verletzungen, daß er bald darauf verschied.

C. Seine Hinterlassenen, die im Jahre 1846 geborene Witwe und zwei Kinder im Alter von 14 und 11 Jahren, klagten hierauf gegen die Nordostbahn eine Haftpflichtentschädigung von 10,000 Fr. ein mit Zins vom Unfall an; eventuell wurde Zuspriechung einer angemessenen Rente verlangt. Die Klage stützt sich auf die Art. 2 und 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes; überdies wird eine angemessene Geldsumme nach Art. 7 dieses Gesetzes verlangt, da die Nordostbahn ein grobes Verschulden treffe. Das Verschulden wird in der Einrichtung des Geleises, sowie darin erblickt, daß sämtliche Wagen die Plattform abwärts, gegen die Lokomotive zugekehrt gehabt hätten, bezw. daß sich auf der Station Rheinfelden keine Drehscheibe befinde, daß bei gehöriger Aufmerksamkeit des Bedienungspersonals Märki hätte gesehen werden müssen und daß keinerlei Signale gegeben worden seien, trotzdem die Fahrbahn des Verbindungsgeleises allgemein begangen und sogar mit Kinderwagen, Zweirädern u. s. w. befahren werde. Hinsichtlich der Berechnung der Entschädigung enthält die Klage folgendes: Märki habe einen Bauernhof von 40 Jucharten besessen und daneben eine Kiesgrube betrieben. Den Hof mit einem Viehstande von 16 Stück betreibe die Witwe weiter, die Ausbeutung der Kiesgrube habe sie aufgeben müssen. Sie sei infolge des Todes ihres Ehemannes ausschließlich auf fremde Leute angewiesen. Die Arbeit, die der Verunglückte geleistet, sei auf mindestens 5 Fr. per Tag anzuschlagen, dazu Kost und Logis. Derselbe habe sehr wenig ausgegeben; man dürfe daher sehr wohl rechnen, daß er 1200 Fr. per Jahr für seine Familie verwendet bezw. für sie erspart hätte. Die Mehrausgabe über das hinaus, was Märki selbst beanspruchte und brauchte, für eine entsprechende Arbeitskraft betrage mindestens ebenso viel per Jahr. Für die mutmaßliche Lebensdauer des Verunglückten komme man so auf ein Rentenkapital von 17,640 Fr.; auch wenn man auf das Alter der Frau und der Kinder abstelle, werde die Summe von 10,000 Fr. erreicht.

D. Die Beklagte schloß dahin, es sei die Klage definitiv, eventuell angebrachtermaßen abzuweisen, eventuell nur in ganz bedeutend reduzierten Beträge zuzusprechen. Es wird in erster Linie eingewendet, und dafür in der Duplik insbesondere auf die Art.

13 und 6 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindungsgeleise verwiesen, daß die Beklagte passiv zur Klage nicht legitimiert sei, da der Zug, durch den Märki überfahren wurde, nicht im Betrieb der Nordostbahn, sondern im Betrieb des Verbindungsgeleises, das der Brauerei Feldschlösschen gehöre, und auf Rechnung und Gefahr der Letztern ausgeführt worden sei. Ferner wird geltend gemacht, daß Märki den Unfall selbst verschuldet habe: Durch das Betreten des Geleises habe er nicht nur gegen die positiven Bestimmungen des Bahnpolizeigesetzes (speziell Art. 1 und 2) gehandelt, sondern auch die primitivsten, von jedem vernünftigen Menschen zu befolgenden Vorsichtsmaßregeln in unentschuldbarer Weise außer acht gelassen. Der Beklagten oder ihren Organen könne ein Verschulden nicht zur Last gelegt werden. Wenn das Geleise nicht von der Straße abgeschlossen sei und wenn das Betreten desselben geduldet werde, — was übrigens bestritten wird — so treffen die Folgen nicht die Beklagte, sondern die Eigentümer des Geleises. Der Einwand der Unachtsamkeit des Bahnpersonals sei unbegründet; kurz vor dem Unglück sei eine Frau Frei von demselben aus dem Geleise weggewiesen worden. Daß Märki nicht bemerkt worden sei, habe seinen Grund offenbar darin, daß er erst im letzten Augenblicke in das Geleise hineingetreten sei. Daß den Klägern durch den Tod des Märki der Unterhalt entzogen worden sei, werde nirgends behauptet, und thatsächlich sei dies nicht der Fall, da der Hof desselben nach seinem Tode in gleicher Weise weiter bewirtschaftet werde, und zudem genügend Vermögen vorhanden sei, um die Familie zu erhalten. Eventuell wird die klägerische Rechnung als unrichtig und überseht angefochten.

E. Die erste Instanz, das Bezirksgericht Aarau, verwarf die Einrede der mangelnden Passivlegitimation und sprach, unter Annahme eines beidseitigen Verschuldens, die Klage in einem Betrag von 5000 Fr. zu. Beide Parteien appellierten an das aargauische Obergericht, das, grundsätzlich von den gleichen Erwägungen ausgehend, wie das Bezirksgericht, mit Urteil vom 21. Dezember 1899 erkannte:

Die Beklagte hat den Klägern eine Entschädigung von 4000 Fr. nebst Zins à 5% vom Tage des Unfalls (2. Mai 1898) an zu bezahlen.

F. Beide Parteien haben gegen dieses Urteil die Berufung an das Bundesgericht ergriffen. Die Kläger beantragen, es sei die Klage in ihrem ganzen Umfange gutzuheißen; die Beklagte, es sei dieselbe gänzlich abzuweisen.

Im heutigen Vorstande werden diese Anträge von den Parteivertretern aufgenommen, unter Aufrechterhaltung alles dessen, was vor den kantonalen Gerichten angebracht worden ist.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Da der Transport auf einem Verbindungsgeleise im wesentlichen die nämliche Eigenartigkeit aufweist und insbesondere mit denselben oder ähnlichen besonderen Gefahren verbunden ist, wie der auf den Hauptgeleiseanlagen sich vollziehende Eisenbahntransport, so kann nicht zweifelhaft sein, daß derselbe hinsichtlich der Haftbarkeit für die daraus sich ergebenden körperlichen Unfälle unter die Normen des Bundesgesetzes vom 1. Heumonat 1875 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen fällt. Dies ist zudem ausdrücklich in Art. 13 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vorgesehen, der lautet: „Die bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen etc. für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen finden auch auf die Privatverbindungsgeleise gewerblicher Anstalten Anwendung.“

2. Wenn die Beklagte aus dieser Gesetzesvorschrift weiter herleiten will, daß sie zur Klage passiv nicht legitimiert sei, so ist dies offensichtlich unrichtig. Die Bestimmung enthält darüber, wen die Haftpflicht treffe, nichts; insbesondere kann daraus in keiner Weise hergeleitet werden, daß der Eigentümer oder Inhaber des Verbindungsgeleises die Haftpflicht zu tragen habe, wie die Beklagte meint. Vielmehr ist eben auch die Regelung dieses Punktes dem damals im Werke liegenden Spezialgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. vorbehalten worden. Art. 2 dieses Gesetzes nun erklärt als haftbar für die beim Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiffahrt-Unternehmung sich ereignenden Unfälle die Transportanstalt; welcher Ausdruck auch in den Art. 7, 8

und 10 des Gesetzes zur Bezeichnung des haftpflichtigen Subjekts gebraucht ist, während die Art. 1 und 3 von der konzessionierten Unternehmung bzw. von der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmung sprechen. Es darf, namentlich mit Rücksicht auf den Zusammenhang zwischen den Art. 2 und 3 des Gesetzes, füglich angenommen werden, daß der Begriff Transportanstalt der Art. 2, 7, 8 und 10 gleichbedeutend sei mit dem der Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtunternehmung des Art. 3 und im allgemeinen wohl auch mit demjenigen der konzessionierten Unternehmung des Art. 1. Danach — und zudem auch nach der ratio legis — ist denn unter der haftpflichtigen Transportanstalt nicht der Eigentümer oder Inhaber der unbeweglichen oder beweglichen Transportmittel, sondern derjenige zu verstehen, welcher auf und mit diesen die Transportthätigkeit als gewerbliches Unternehmen, d. h. auf seine Rechnung und Gefahr, ausübt, der Betriebsunternehmer. Letzteres ist auch der Ausdruck, den das deutsche Reichshaftpflichtgesetz, vom 7. Juni 1871, gebraucht; und wenn in der Bezeichnung des haftpflichtigen Subjekts das schweizerische Gesetz von dem deutschen, das ihm sonst als Vorbild diente, abweicht, so rührt dies lediglich davon her, daß im bundesrätlichen Entwurfe die Art. 1 und 2 in eine Bestimmung verschmolzen waren und man verhindern wollte, daß die dem jetzigen Art. 1 entsprechende Bestimmung auf den Bauunternehmer bezogen werden möchte (vgl. die Botschaft des Bundesrates zum Entwurf des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 26. Mai 1874, Bundesblatt von 1874, Bd. I, S. 891 f.). Wer nun bei Unfällen, die sich auf Verbindungsgeleisen ereignen, als haftpflichtiger Betriebsunternehmer zu betrachten sei, kann nicht allgemein beantwortet werden, sondern hängt von den Umständen des Falles ab. Die Beklagte meint zwar, Art. 6 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindungsgeleise biete eine allgemeine Lösung. Allein zu Unrecht: Wenn hier bestimmt ist, daß es Sache des Besitzers des Verbindungsgeleises sei, die Wagen beim Anschlußpunkt (Anschlußweiche) zu holen und dorthin abzuliefern, so ist nicht ersichtlich, daß das staatliche oder überhaupt ein öffentliches Interesse eine solche Anordnung fordern würde; sie kann deshalb nicht als zwingendes Recht, sondern bloß als eine Regel dispositiver Natur angesehen werden

wie sie denn auch notorisch in den zwischen den Hauptbahnen und den Besitzern von Verbindungsgeleisen über deren Erstellung und Benutzung abgeschlossenen Verträgen oft bei Seite gesetzt wird. Werden nun speziell die Verhältnisse des vorliegenden Falles ins Auge gefaßt, so kann nicht zweifelhaft sein, daß die Beklagte als Unternehmerin der Betriebsvorkehrungen angesehen werden muß, bei deren Ausführung Märki verunglückt ist. Die Kraft zur Beförderung des Zuges wurde von der Nordostbahn geliefert; ihre Leute führten und begleiteten den Zug. Und zwar handelte die Nordostbahn dabei nicht als bloße Geschäftsführerin der Brauerei Feldschlöbchen oder kraft eines vorübergehenden Auftragsverhältnisses, sondern als selbständige Unternehmerin dieser Art von Betrieb. § 8 des die sämtlichen Beziehungen zwischen den beiden Parteien mit Bezug auf das Verbindungsgeleise regelnden Vertrages vom 21. Mai 1889 lautet: „Die Zustellung und Abholung der Wagen nach und von der Brauerei zum Feldschlöbchen besorgt die N.-O.-B., soweit diese Beforgung vermittelt Lokomotiven von Güterzügen, welchen im Fahrtenplan der nötige Aufenthalt zugemessen wird, möglich ist. Es finden täglich 1 bis 2 Fahrten, je nach Bedarf, statt. Die Herren Wüthrich & Koniger bezahlen hierfür der Nordostbahn 4 Fr. per Fahrt, Hin- und Rückfahrt zusammengerechnet. In dieser Taxe ist die Entschädigung für Beanspruchung von Bahneigentum inbegriffen.

„Es ist den Herren Wüthrich & Koniger gestattet, zwischen den Maschinenfahrten der Nordostbahn im Bedürfnisfalle einzelne Fahrten: — Abholen leerer oder belasteter Wagen mittelst Zugvieh auf der Station, Verbringen leerer oder belasteter Wagen von Hand nach der Station und Verbringen von Detailsendungen mittelst eines bremsbaren, von Hand zu Hand zu bedienenden Rollwagens nach der Station — unter den in § 10 B und C aufgestellten Vorschriften selbst auszuführen.

„Das Abbrechen der Wagen bei der Brauerei und das Manöuvrieren derselben auf den Geleisen in und bei der Brauerei ist Sache der Herren Wüthrich & Koniger.

„Die Übernahme des Betriebes des Verbindungsgeleises durch die Nordostbahn geschieht unter der Bedingung, daß bei der Geleiseanlage keine Rabien unter 190 Meter zur Anwendung kom-

„men.“ Daß die Maschinenfahrten auf dem Verbindungsgeleise einen Teil des Transportbetriebes der Beklagten bilden, bestätigt § 9 des Vertrages, der sagt: „Es steht den Herren Wüthrich & Koniger jederzeit frei, auf eine 14tägige Voranzeige hin, den Betrieb des Verbindungsgeleises ausschließlich selbst zu besorgen und zwar entweder mittelst eigener Lokomotive oder mittelst Pferden oder Hornvieh in der Meinung, daß alsdann das Befahren des Verbindungsgeleises durch N. D. B. Lokomotiven aufhört;“ und ganz im Sinne dieser Auffassung lautet der Eingang des § 10: „Für die Fahrten der Herren Wüthrich & Koniger, welche dieselben entweder neben dem Lokomotivbetrieb der Nordostbahn (§ 8) oder im eigenen ausschließlichen Betrieb (§ 9) ausführen“ etc., sowie § 15, der speziell von der Haftpflicht handelt: „Die Herren Wüthrich & Koniger verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß die auf ihre Geleiseabteilung übergegebenen Wagen mit Sorgfalt behandelt und nur zum Transport der per Bahn angekommenen oder abzusendenden Güter verwendet werden, und übernehmen die Haftpflicht für alle Folgen von Personenverletzungen oder Sachbeschädigungen, welche aus dem Betrieb des Anschlußgeleises entstehen sollten, bezw. in den Fällen, wo die Bahnverwaltung diese Folgen zu vertreten hätte, die Regresspflicht für letztere.“ Der mit Maschinen besorgte Transportdienst auf dem Verbindungsgeleise fügt sich auch insofern technisch in den übrigen Fahrdienst der Beklagten ein, als im allgemeinen Fahrtenplan darauf Rücksicht genommen ist, wie aus Art. 3 der Einleitung des Reglements für den Betrieb des Geleises und aus den bezüglichen Aussagen des Zugführers Laubacher in der bezirksamtlichen Untersuchung hervorgeht. Jenes Reglement enthält ferner über die Ausführung des Transportes auf dem Verbindungsgeleise mit Maschinen genaue Anweisungen an das Zug- und Stationspersonal, das somit dabei ausschließlich von der Beklagten und in keiner Weise von der Brauerei abhängig ist. Nach allem dem ist völlig klar, daß den Klägern gegenüber die Beklagte als die Transportanstalt sich darstellt, bei deren Betrieb Märki verunglückt ist und die deshalb für die Folgen des demselben zugestoßenen Unfalls nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz aufzukommen hat (vgl. hiezu die auf den sog. Kon-

kurrenzbetrieb bezüglichen Urteile des Bundesgerichts in Sachen Kübler gegen W. S. B., Amtl. Samml., Bd. IX, S. 281 f., und in Sachen Wey gegen Seethalbahn, ibid. Bd. XIX, S. 181; ferner das Urteil des bernischen Appellationshofes in Sachen Bannwart gegen Centralbahn, abgedruckt in dem Monatsblatt für bernische Rechtsprechung, Bd. XIV, S. 108 ff.; endlich für das deutsche Recht, Eger, Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz, 4. Aufl., S. 79 f.; und die in den eisenbahnrechtlichen Entscheidungen, Bd. III, S. 74; VII, S. 306; XII, S. 197; XIII, S. 330 mitgeteilten Urteile des deutschen Reichsgerichts).

3. Dagegen muß mit den Vorinstanzen angenommen werden, daß den Verunglückten ein Verschulden an dem Unfall treffe. Zwar kann von einer schuldhaften Übertretung der Art. 1 und 2 des Eisenbahnpolizeigesetzes vom 18. Februar 1878 schon deshalb keine Rede sein, weil, was zugegeben ist, das Geleise sich nicht auf abgeschranktem Terrain, sondern auf offener Straße befindet und weil, wie das angefochtene Urteil in verbindlicher Weise feststellt, die Fahrbahn seit Jahren allgemein als Weg benutzt wird. Wenn ferner die beiden kantonalen Instanzen ausführen, es liege ein Verschulden des Märki darin, daß er auf der Bahnanlage Rechnung gehalten und sein Geld nachgezählt habe, so ist hiezu zu bemerken, daß eine derartige Behauptung von der Beklagten gar nicht aufgestellt worden ist, und im übrigen Inhalt der Akten durchaus keinen Anhalt findet, weshalb darauf nicht abgestellt werden darf. Soviel ist immerhin nach allen Verumständungen zweifellos, daß Märki, der nach der eigenen Schilderung der Kläger ein intelligenter Mann und seiner Sinne völlig mächtig war, ganz gedankenlos in das Geleise getreten oder zwischen demselben hingegangen sein muß; sonst hätte er den Zug, der doch auf eine gewisse Entfernung sicht- und hörbar war, sehen oder hören müssen. Und wenn auch die Benutzung von Straßen zu Bahnzwecken hauptsächlich den solche Bahnen betreibenden Unternehmungen eine vermehrte Diligenz auferlegt, so muß doch auch den Personen, welche die Straße benutzen, zugemutet werden, daß sie sich, wenn sie die Fahrbahn betreten, oder darauf gehen, der Gefahr bewußt seien, der sie sich möglicherweise aussetzen, und daß sie — von besondern Umständen abgesehen — mit Gesicht

oder Gehör darauf achten, ob nicht das Geleise befahren werde. Dieser durch die Umstände gebotenen Achtsamkeit hat sich Märki offenbar nicht beflissen, weshalb ihm ein Verschulden am Unfall zugemessen werden muß.

4. Sein Verschulden ist aber, wie schon die Vorinstanzen angenommen haben, kein ausschließliches. Es braucht im vorliegenden Rechtsstreit nicht entschieden zu werden, ob die Anlage des Verbindungsgeleises, insbesondere der Umstand, daß die Fahrbahn von der Straße nicht abgeschlossen war, der Beklagten oder der Brauerei Feldschlösschen zum Verschulden anzurechnen sei. Denn jedenfalls liegt ein Verschulden der Beklagten, und zwar ein näherliegendes, in der Art, wie die Fahrt ausgeführt worden ist. Zwar ist nicht dargethan, daß der Unfall darauf zurückzuführen wäre, daß das Bahnpersonal ungenügend Umschau gehalten hätte; denn nach dem Ergebnis des von der ersten Instanz eingenommenen Augenscheins konnte das Geleise an der Unfallstelle vom Personal nicht oder nur schwer erblickt werden. Es war ferner auch nicht möglich, die Wagen so zu stellen, daß die Plattform des vordersten derselben vorwärts schaute, da auf der Station Rheinfelden sich keine Drehscheibe befindet. Allein entweder qualifiziert sich letzterer Mangel selbst als Verschulden, oder es ist dann zu sagen, daß angesichts der Zugskomposition bei der Fahrt, bei der das Unglück sich ereignete, besondere Vorsichtsmaßregeln hätten getroffen werden sollen, sei es, daß von Zeit zu Zeit ein Warnungssignal gegeben, oder daß die Geschwindigkeit des Zuges so ermäßigt worden wäre, daß jemand vom Begleitpersonal demselben voranschreiten konnte, oder dgl. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Unterlassung derartiger Maßnahmen dem Zug- und Stationspersonal, dem in Art. 5 des Reglements die größte Aufmerksamkeit und Vorsicht empfohlen ist, zur Last zu legen sei, oder ob sie in der Mangelhaftigkeit des Reglements ihren Grund habe. In beiden Fällen hat die Beklagte dafür aufzukommen. Von einer groben Fahrlässigkeit kann freilich nicht gesprochen werden; im Gegenteil ist das eigene Verschulden des Getöteten höher anzuschlagen als das der Beklagten.

5. Bei der Bemessung der den Klägern zukommenden Entschädigung geht das Obergericht von der richtigen Grundlage aus,

wenn es erklärt, daß darauf abzustellen sei, was der Verunglückte im Zeitpunkte seines Todes den Klägern an Unterhalt zu gewähren verpflichtet und in der Lage war. Es ist ferner zutreffenderweise mit Bezug auf die Frage der Unterhaltspflicht das aargauische, als das heimliche Recht der Familie Märki, als maßgebend erklärt worden. Danach war, wie die Vorinstanz berichtet, Kaspar Märki schuldig, der Ehefrau einen seinem Stande und Vermögen entsprechenden Unterhalt zu gewähren und für den Unterhalt der Kinder für so lange zu sorgen, bis sie sich selbst ernähren können. Die Unterhaltungspflicht ist danach gegenüber der Ehefrau und den Kindern eine unbedingte, vom Vermögen derselben oder ihrer Bedürftigkeit nicht abhängige, und sie ist nur den Kindern gegenüber auf die Zeit beschränkt, da sie sich nicht selbst ernähren können. Dagegen kann allerdings von einem Schaden und einer Ersatzpflicht nur die Rede sein, soweit für die Alimentationsberechtigten infolge des Todes eines Alimentationspflichtigen die Quelle wegfällt, aus der die Mittel zur Erfüllung der Verpflichtung herfließen. Wenn daher infolge des Todes den Alimentationsberechtigten Vermögen anfällt, mit dessen Ertrag der Verunglückte ganz oder zum Teil seiner Alimentationspflicht genüge, so erleiden sie einen Schaden durch den Unfall nur insoweit, als der Ertrag des Vermögens aus der Thätigkeit des Getöteten herrührte und als dieser darüber hinaus mit seiner Person, seiner körperlichen oder geistigen Arbeit, die Mittel zum Unterhalt aufgebracht hat. Es ist somit — und dies scheint auch der Standpunkt des aargauischen Obergerichts zu sein — abzuschätzen, was der Verunglückte, wenn er noch leben würde, mit seinen Kräften und aus Mitteln, die den Berechtigten nicht auch nach dessen Tod in gleicher Weise zur Verfügung stehen, seiner Frau und seinen Kindern nach allen Verhältnissen zu ihrem Unterhalt und ihrer Erziehung zuzuwenden verpflichtet wäre. Daß die Klage in dieser Richtung thatsächlich ungenügend substantiiert und deshalb angebrachtermaßen abzuweisen sei, kann das Bundesgericht um so weniger finden, als auch die Vorinstanz es nicht abgelehnt hat, auf Grund der unbestrittenen Angaben der Klägerin eine Schätzung der Alimentationspflicht des Verunglückten vorzunehmen. Was aber den Betrag betrifft,

so fällt in Betracht einerseits, daß die Liegenschaft des Getöteten seiner Familie verbleibt, anderseits, daß diese vermehrter eigener Leistungen oder fremder Hilfskräfte bedarf, um die auf die Bewirtschaftung der Liegenschaft verwendete Arbeit des Getöteten zu ersetzen. Bei freier Schätzung erscheint ein Betrag von 1000 Fr. im Jahr, wovon die eine Hälfte auf die Ehefrau, die andere auf die zwei Kinder entfällt, als ein angemessenes Äquivalent für den Wegfall des Anteils an dem ökonomischen Wert der persönlichen Arbeitskraft des Getöteten, auf welchen die Kläger kraft ihrer Alimentationsberechtigung Anspruch hatten. Der Schaden ist unter dieser Annahme von der Vorinstanz auf 8990 Fr. berechnet worden, wobei jedoch bei den auf die Kinder entfallenden Quoten nicht nach den Grundsätzen über Kapitalisierung einer Rente verfahren wurde, weshalb der gefundene Betrag schon an sich zu hoch ist. Eine weitere Reduktion hat einzutreten wegen des Selbstverschuldens des Verunglückten, sowie auch mit Rücksicht auf die Vorteile der Kapitalabfindung. Das Bundesgericht, welches das Verschulden des Märki als das überwiegende betrachtet, gelangt dabei auf einen runden Betrag von 3000 Fr.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Kläger wird verworfen; diejenige der Beklagten wird insofern für begründet erklärt, als die Entschädigung, welche die Beklagte den Klägern zu bezahlen hat, auf 3000 Fr. reduziert wird, zinsbar zu 5% seit dem Tage des Unfalls.

4. Urteil vom 28. März 1900 in Sachen Hartmann gegen Nordostbahngesellschaft.

Unfall bei Unterhaltungs- bzw. Erneuerungs- und Ergänzungsarbeiten. Anwendbarkeit des Eisenbahn- oder des Fabrikhaftpflichtgesetzes? — Art. 7 E.-H.-G. « Beim Betrieb. » Art. 1 eod.; Verhältnis zum Bundesgesetz betr. Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes, spec. Art. 2, Abs. 3 leg. cit.

A. In der Nähe von Umiken führt eine Brücke die von der Nordostbahngesellschaft betriebene Eisenbahnlinie Brugg-Basel über die Böhbergstraße. In der Nacht vom 2. auf den 3. September 1898 mußten auf der Brücke zwischen dem letzten Abend- und dem ersten Morgenzug Schienen und Schwellen ausgewechselt werden. Dabei verunglückte der als Bahnwärter bei der Nordostbahn angestellte Johann Hartmann-Fehlmann in Willnachern, der zeitweise zu Arbeiten auf der Linie verwendet wurde und auch damals mithalf. Er stürzte von der Brücke auf die einige Meter tiefer liegende Straße hinunter, was seinen baldigen Tod zur Folge hatte.

B. Seine Witwe und seine Kinder erhoben einen Entschädigungsanspruch an die Nordostbahn im Betrage von 15,000 Fr., richterliche Ermäßigung und eventuell Zuspruch einer Rente vorbehalten. In rechtlicher Beziehung stützten sie sich in erster Linie auf Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, und machten zur Begründung dieses Standpunktes geltend: Die Arbeiten, bei denen Hartmann verunglückte, seien eine direkte Folge des Eisenbahnbetriebes gewesen, dessen Anforderungen auf die Art der Ausföhrung gefahrerhöhend gewirkt hätten, indem mit Rücksicht auf den Betrieb die Arbeiten in der Nacht und innerhalb kurzer Zeit vorgenommen werden mußten. Eventuell komme Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes in Betracht: Ein Verschulden der konzeptionierten Unternehmung, und zwar ein grobes, liege darin, daß nicht alle Hilfsmittel der Erfahrung und Technik berücksichtigt worden seien, die gefahrmindernd gewirkt hätten. Insbesondere wurde gerügt, daß die Brücke nicht mit einem Geländer versehen gewesen sei und daß man kein Hängegerüst angebracht