

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 Wilmachern, 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 Hänegerüst angebracht

habe; in der Replik wurde ferner geltend gemacht, die Beleuchtung sei eine ungenügende gewesen. Eventualissime stellten die Kläger auf das Fabrikhaftpflichtgesetz bzw. das erweiterte Haftpflichtgesetz ab. Das Einkommen des Verunglückten wurde auf 2100 Fr., der auf die Familie verwendete Teil auf 1500 Fr. angeschlagen und danach der Schaden auf 21,900 Fr., bzw. 18,900 Fr. berechnet.

C. Die Nordostbahn anerkannte ihre Haftpflicht auf Grund des Fabrikhaftpflichtgesetzes. Sie bot deshalb unterm 7. Dezember 1898 den Klägern das Maximum von 6000 Fr. an und bezahlte am 12. Mai 1899 diesen Betrag aus, wobei die Kläger immerhin ihre weitergehenden, bereits eingeklagten Ansprüche vorbehielten. Diesen gegenüber wendete die Beklagte ein, daß von einem Betriebsunfall nicht gesprochen werden könne und daß auch Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nicht zur Anwendung komme, weil sich diese Bestimmung nur auf die Periode bis zur Inbetriebsetzung der Bahn beziehe und weil zudem ein bahnsseitiges Verschulden nicht vorliege. Nach dem einzig in Betracht fallenden Fabrikhaftpflichtgesetz aber sei die Entschädigungsforderung auf 6000 Fr. beschränkt, mit welchem Betrag übrigens auch der wirkliche, ersatzfähige Schaden gedeckt sei: Das durchschnittliche Einkommen des Verunglückten könne höchstens auf 1600 Fr., der Anteil der Ehefrau auf 360 Fr. und derjenige der drei jüngeren Kinder auf je 120 Fr. bis zum 18. Altersjahre angeschlagen werden, auf welcher Grundlage man auf 7827 Fr. gelange, wovon jedoch wegen Zufalls und wegen der Vorteile der Kapitalabfindung 30 % abzustreichen seien.

D. Die beiden kantonalen Instanzen erkannten übereinstimmend, daß für die Haftpflicht der Beklagten weder Art. 2 noch Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zur Anwendung komme, sondern das erweiterte bzw. das Fabrikhaftpflichtgesetz. Demgemäß und da die Beklagte das hienach zulässige Maximum anerkannt hatte, wurde die Frage des Verschuldens nicht untersucht, sondern die Klage, soweit damit mehr als der anerkannte Betrag gefordert wurde, ohne weiteres abgewiesen. Die erste Instanz hatte den Klägern von den 6000 Fr. den Zins zu 5 % vom Tage des Unfalles bis zum Tage der Zahlung zugesprochen. Dieses Dispo-

sitiv änderte das Obergericht dahin ab, daß eine Zinspflicht nur bis zum Tage des Angebotes der 6000 Fr. anerkannt wurde.

E. Gegen das Urteil des Obergerichtes vom 22. Dezember 1899 haben die Kläger Berufung an das Bundesgericht eingelegt, mit dem Antrage, es sei ihnen der Klagschluß in vollem Umfange zuzusprechen.

Im heutigen Vorstande wird dieser Antrag vom Vertreter der Kläger wiederholt. Zur Begründung nimmt er alles vor den kantonalen Instanzen vorgebrachte auf. Die Beklagte trägt auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Daß mit den anerkannten und ausbezahlten 6000 Fr. die Kläger auch für einen auf Art. 2 oder 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes sich stützenden Entschädigungsanspruch befriedigt wären, kann nicht angenommen werden. Die Beklagte berechnet selbst — ausgehend von Faktoren, die jedenfalls nicht zu hoch angelegt sind — den Schaden, der den Klägern durch den Tod ihres alimentationspflichtigen Ehemannes und Vaters entstanden ist, auf 7827 Fr. Wenn nun das Eisenbahnhaftpflichtgesetz zur Anwendung zu kommen hat, so kann hievon ein Abstrich wegen Zufalls nicht gemacht werden; die Vorteile der Kapitalabfindung aber sind nicht so hoch, daß deshalb der gefundene Betrag auf 6000 Fr. zu reduzieren wäre. Selbst für den Fall, daß die von der Nordostbahn angenommenen Schadenselemente richtig bemessen sein sollten, besteht somit für die Kläger ein Interesse daran, die Frage entscheiden zu lassen, ob ihr Entschädigungsanspruch sich nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 1. Juli 1875, oder nach dem erweiterten Haftpflichtgesetz vom 26. April 1887, bzw. dem Fabrikhaftpflichtgesetz vom 25. Juni 1881, beurteile.

2. Diesbezüglich ist nun zunächst den Vorinstanzen darin beizustimmen, daß man es nicht mit einem Betriebsunfall im Sinne des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu thun hat. Der Ausdruck „beim Betrieb“ im Sinne dieser Bestimmung erfasst, wie das Bundesgericht schon öfters ausgesprochen hat, nur denjenigen Teil der Thätigkeit einer Eisenbahnunternehmung, der die

Beförderung von Personen oder Sachen auf dem Schienengeleise mittelst Lokomotiven oder andern Kräften, sowie die unmittelbare Vorbereitung oder den Abschluß dieser Beförderung zum Gegenstand hat. Unter diesen Begriff fallen Arbeiten zum Unterhalt oder zur Erneuerung der Bahnlinie an sich nicht. Denn wenn sie auch dazu dienen, letztere in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, so werden sie doch im allgemeinen technisch und, wenigstens in einzelnen Beziehungen, auch administrativ nicht der Betriebsfähigkeit zugerechnet, und trifft insbesondere die ratio des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes darauf nicht zu, welche darin besteht, daß gegen die eigenartigen Gefahren der dort erwähnten Transportarten denen, welche den Transport besorgen, oder das betreffende Transportmittel benutzen oder sonst mit der Anstalt bei ihrem Betrieb in Berührung kommen, ein besonderer, über das gemeine Recht hinausgehender Schutz zu gewähren sei. Der Umstand, daß im vorliegenden Falle die Arbeiten mit Rücksicht auf den Betrieb zur Nachtzeit und innert einer bestimmt begrenzten Frist vorgenommen werden mußten, mag allerdings die mit der Ausführung derselben normalerweise verbundene Gefahr erhöht haben, macht aber den Unfall nicht zu einem Betriebsunfall. Hievon könnte höchstens dann gesprochen werden, wenn dargethan wäre, daß derselbe gerade auf die mit Rücksicht auf den Betrieb angeordneten Besonderheiten in der Art der Ausführung der Arbeiten zurückzuführen sei. Dies trifft hier nicht zu. Die Vorinstanz stellt fest, daß die ganze Arbeit mit Muße bis zum Passieren des ersten Morgenzuges hätte beendet werden können und daß es an Beleuchtung nicht gefehlt habe, womit völlig ausgeschlossen ist, daß der Unfall als durch die besondern Anforderungen des Betriebs verursacht, bezw. als bei diesem erfolgt betrachtet werden könnte.

3. Dagegen stellen sich die Vorinstanzen mit der bundesgerichtlichen Praxis in Widerspruch, wenn sie erklären, daß Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes sich nur auf solche Unfälle beziehe, die vor der Betriebsöffnung sich ereignen. In der That wurde schon mehrfach entschieden, daß zum Bau einer Eisenbahn im Sinne der genannten Gesetzesbestimmung auch die zum Unterhalt und zur Erneuerung des Bahnkörpers dienenden Arbeiten

gehören (vergl. Amtliche Samml., Bd. VIII, S. 334; Bd. X, S. 133). Die Beklagte wendet ein, daß das erweiterte Haftpflichtgesetz in dieser Richtung gegenüber dem frühern Rechtszustande eine Änderung gebracht habe und daß nach demselben der Unterhalt und die Erneuerung der Bahn nicht mehr unter Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu subsumieren seien, sondern zu denjenigen Arbeiten gehörten, für die die Bahngesellschaften nur noch nach Fabrikhaftpflichtgesetz, also in beschränktem Umfange, hafteten. Eine solche Auffassung widerspricht jedoch dem Wortlaut von Art. 2 Abs. 3 des erweiterten Haftpflichtgesetzes, wo bestimmt ist: „Für die beim Eisenbahnbau vorkommenden Haftpflichtfälle bleibt, bezüglich der Haftbarkeit der konzessionierten Unternehmung und des Umfanges des zu leistenden Schadenersatzes, Art. 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1875 vorbehalten.“ Es mag sein, daß der Bundesrat mit dieser Bestimmung, die im Entwurfe gelaute hatte: „Betreffend den Bau der Eisenbahnen bleibt Artikel 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1875 bezüglich der Haftbarkeit der konzessionierten Unternehmung in „Kraft,“ bloß die Verantwortlichkeit der Bahnunternehmung für ihre Aktordanten vorbehalten wollte, im übrigen aber annahm, daß die Haftpflicht für Unfälle, die sich beim Eisenbahnbau ereignen, in Zukunft durchwegs unter das erweiterte Haftpflichtgesetz bezw. das Fabrikhaftpflichtgesetz fallen (s. die Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 1886 im Bundesblatt von 1886, II, S. 701). Allein wenn schon die im bundesrätlichen Entwurf gewählte Fassung diesen Gedanken jedenfalls nicht klar zum Ausdruck brachte, so kann dann vollends, nachdem in der Beratung durch die eidgenössischen Räte der Vorbehalt erweitert worden war, auf das Maß der Haftung, die Bestimmung nicht mehr anders ausgelegt werden, als dahin, daß hinsichtlich der Haftbarkeit der Eisenbahnunternehmungen für Unfälle, die sich beim Bau ereignen, Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes in vollem Umfange in Geltung bleibe (vgl. auch den französischen Text, der lautet: « Pour les cas d'accidents survenant lors de la construction de chemins de fer, la responsabilité de l'entreprise prise concessionnée et l'indemnité à payer sont déterminées par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875 »). Es

würde zudem der ganzen Tendenz des erweiterten Haftpflichtgesetzes widersprechen, wenn angenommen werden wollte, daß in diesem Punkte eine Einschränkung der Haftpflicht habe vorgenommen werden wollen. Auch dafür bietet das Gesetz keinen Anhaltspunkt, daß Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nur für Unfälle vorbehalten worden wäre, die sich beim eigentlichen Bau einer Eisenbahn ereignen, und daß man die Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten, die durch die bundesgerichtliche Praxis unter jenen Art. 1 gestellt worden waren, von dem Vorbehalt hätte ausnehmen wollen; wäre dies die Meinung der vorberatenden Räte gewesen, so wäre es ausdrücklich gesagt worden, da angenommen werden muß, daß denselben die Praxis des Bundesgerichtes, auf die z. B. die nationalrätliche Kommission in ihrem Bericht in anderer Beziehung verwiesen hat (s. Bundesbl. von 1886, III, S. 150), bekannt gewesen sei. In dem von der Beklagten angerufenen Fall Zumstein gegen Brienz-Rothhornbahn (Amtl. Samml., Bd. XXI, S. 135 ff.) war die heute streitige Frage nicht zu entscheiden, da der Kläger nicht ein Verschulden der Beklagten geltend machte, somit Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von vornherein außer Betracht fiel. Was sodann das auf die Bestimmungen des erweiterten Haftpflichtgesetzes betreffend die Haftpflicht der Transportanstalten bezügliche bundesrätliche Kreis Schreiben vom 8. Dezember 1887 betrifft, so mag bei dessen Erlaß die ursprüngliche Auffassung des Bundesrates nachgewirkt haben, wenn er darin vorbehaltlos als mit dem Betrieb in Zusammenhang stehende Hilfsarbeiten, die unter das neue Gesetz fallen, die Reparaturen am Oberbau nannte. Vielleicht wollte auch mit dieser Anführung bloß gesagt werden, daß solche Arbeiten hinsichtlich der Haftpflicht für zufällige Unfälle dem neuen Rechte unterstehen. Sei dem übrigens, wie ihm wolle, so kann selbstverständlich diese Äußerung einer administrativen Bundesbehörde für die Gerichte nicht verbindlich sein. Für letztere ist vielmehr einzig der an Hand der gewöhnlichen Interpretationsregeln gefundene Wille des Gesetzes maßgebend, der dahin geht, daß für Unfälle, die sich beim Bau einer Eisenbahn und den diesem durch die Praxis gleichgestellten Unterhaltungs- und Ergänzungsarbeiten ereignen, Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nach wie vor Geltung haben soll.

4. Ob nun aber den Klägern vorliegend gemäß dieser Bestimmung ein Entschädigungsanspruch an die Beklagte zustehe, hängt weiter davon ab, ob letztere ein Verschulden an dem Unfall treffe. Dies zu entscheiden ist an Hand des vorliegenden Aktenmaterials nicht möglich. Zwar kann nach den Feststellungen der Vorinstanz jetzt schon der — übrigens erst in der Replik erhobene — Vorwurf, daß die Beleuchtung eine ungenügende gewesen sei, als unbegründet bezeichnet werden. Dagegen fehlen in Bezug auf die übrigen von den Klägern der Beklagten zur Last gelegten Momente — Fehlen eines Geländers und Unterlassung, ein Hängegerüst anzubringen — genügende tatsächliche Feststellungen, um beurteilen zu können, ob man es dabei mit einem Verschulden der Bahn zu thun habe, welches letztere übrigens auch ihrerseits auf Expertise dafür abstellt, daß bei Arbeiten, wie die in Frage stehende, niemals weitere Schutzvorrichtungen angebracht worden seien. Die Streitfache muß daher zu weiterer Behandlung auf Grundlage des bundesgerichtlichen Urteils an die Vorinstanz zurückgewiesen werden.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird insofern für begründet erklärt, als die Streitfache unter Aufhebung des angefochtenen Urteils der Vorinstanz an die kantonalen Gerichte zurückgewiesen wird, um über die Frage des Verschuldens der Bahn hinsichtlich des Fehlens eines Geländers und der Unterlassung, ein Hängegerüst anzubringen, die angebotenen Beweise zu erheben und sodann neu zu urteilen.