

réforme du jugement dont recours, car l'estimation du dommage dans un cas de cette nature ne peut reposer sur une opération strictement exacte et mathématique, nécessairement donc elle ne peut donner pour résultat qu'une approximation et doit en conséquence pouvoir procéder de la libre appréciation du juge, tout comme, suivant le texte allemand de l'art. 6 de la loi, le choix entre l'allocation d'un capital ou celle d'une rente (voir l'arrêt précité, Jura-Simplon c. Aeschlimann, consid. 6, p. 36).

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Les deux recours sont écartés comme mal fondés, et le jugement de la Cour de Justice civile de Genève, en date du 12 décembre 1903, est confirmé.

4. Urteil vom 18. Februar 1904

in Sachen **Chesente Sidler**, Kl. u. Hauptber.-Kl., gegen
Seetalbahngesellschaft, Bell. u. Anschl. Ver.-Kl.

Behauptetes (Mit)verschulden des Getöteten. Bemessung der Entschädigung bei Tötung, Art. 5 Abs. 1 u. 2 EHG (Tod des Sohnes, Entschädigungsansprüche der Eltern). Grobes Verschulden der Bahngesellschaft. Art. 7 EHG. (Überschreitung der reglementarischen Fahrgeschwindigkeit; ungenügende Bremsvorkehrungen.)

A. Durch Urteil vom 18. November 1903 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt:

Die Beklagte habe an die Kläger die Summe von 2524 Fr. nebst Zins seit 13. August 1900 zu bezahlen, mit der Mehrforderung seien die Kläger abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil haben die Kläger rechtzeitig und in richtiger Form die Berufung an das Bundesgericht erklärt und Zuspruch der vollen eingeklagten Entschädigung von 5024 Fr. nebst Zins beantragt.

Innert nützlicher Frist hat sich die Beklagte der Berufung an-

geschlossen mit dem Antrage, die an die Kläger zu bezahlende Entschädigung sei auf 1500 Fr. nebst Zins herabzusetzen.

C. (Armenrecht.)

D. In der heutigen Verhandlung haben die Vertreter der Parteien die schriftlich gestellten Berufungsanträge wiederholt und begründet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 13. August 1900, nach 6 Uhr Morgens, wurde der damals 17 $\frac{1}{2}$ Jahre alte Sohn der heutigen Kläger, Otto Sidler, welcher als Knecht bei Landwirt Billiger in Baldegg im Dienste stand, als er um Gras zur Viehfütterung zu holen, mit einem mit zwei Röhren bespannten leeren Wagen aus der Munnwilerstrasse nordöstlich von Baldegg in die Kantonsstrasse einbiegend das auf dieser befindliche Trace der Seetalbahn kreuzte, durch den mit 11 Minuten Verspätung von Hochdorf her durchgehenden Früh-Güterzug Nr. 101 überfahren und getötet. Der Unfall ereignete sich wie folgt: Da das Gelände zwischen der Munnwilerstrasse und der Kantonsstrasse in der Richtung gegen Hochdorf mit Bäumen und überdies längs eines darin fließenden Baches mit Sträuchern besetzt ist, wurde der Lokomotivführer erst auf kurze Distanz vor der Vereinigung der beiden Straßen des dagegen zu sich bewegenden Fuhrwerkes ansichtig. Erst in dem Moment, als von der Lokomotive das Notsignal ertönte, scheint auch der Verunglückte das Herannahen des Zuges bemerkt zu haben. Er sprang vom Wagen, auf dem er gesessen war, herab und versuchte die Zugtiere, welche plötzlich erschreckt vorwärts zu rennen begannen, zum Stehen zu bringen. Doch gelang ihm dies nicht. Er wurde von den Röhren auf das Bahngleise mitgerissen, gerade als der Zug den Straßenübergang erreichte. Die Lokomotive schob zunächst das ganze Gefährt auf etwa 16 Meter vor sich her. Hierauf fiel der Wagen zertrümmert links über die Straßenböschung herunter; die Röhre wurden nach rechts auf die Strasse geschleudert; der Fuhrmann aber geriet unter die Räder und wurde, nachdem der Zug noch circa 20 Meter vorgefahren war, als verstümmelte Leiche unter der Maschine hervorgezogen.

Wegen dieses Unfalles wurde auf Weisung des Bundesrates von den luzernischen Behörden gegen den beteiligten Lokomotiv-

führer Weber ein Strafverfahren durchgeführt, weil er sich durch Überschreitung der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit vor der Unglücksstelle des Bergehens des Art. 67 BStrG schuldig gemacht habe. Beide Gerichtsinstanzen sprachen den Angeklagten im Strafpunkte frei; dagegen auferlegte ihm das Bezirksgericht die gesamten, das Obergericht einen Teil der Prozesskosten, das letztere unter Hinweis auf § 310 des kantonalen Strafrechtsverfahrens, weil sich die tatsächlich festgestellte Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Bahnlinie an und vor der Unglücksstelle immerhin als „unordentliche Handlung“ des Beklagten im Sinne jenes Paragraphen qualifiziere.

Inzwischen hatten die Eltern des Verunglückten, die Eheleute Sidler-Dubach, gegen die Seetalbahngesellschaft die vorliegende Civilklage anhängig gemacht, mit welcher sie gestützt auf die Art. 2, 5 und 7 des CHG wegen des Todes ihres Sohnes eine Schadensersatzforderung von 5024 Fr. — wovon 24 Fr. für Beerdigungskosten — geltend machen. Die luzernischen Gerichte haben die Klage grundsätzlich gutgeheißen und den Klägern gemäß Art. 5 leg. cit. eine Entschädigung zuerkannt: das Bezirksgericht Hochdorf als erste Instanz von 3500 Fr., das Obergericht, wie schon sub Fakt. A oben erwähnt, von 2524 Fr., je mit Zins seit dem Unfallstage (13. August 1900).

2. Die Beklagte gibt heute ihre Haftpflicht, die sie ursprünglich, gestützt sowohl auf die Einrede, daß der Verunglückte zur Zeit seines Todes gegenüber den Klägern nicht alimentationspflichtig gewesen sei, als auch die Einrede des Selbstverschuldens des Getöteten, gänzlich bestritten hatte, grundsätzlich zu. Sie anerkennt jedoch von der eingeklagten Schadensersatzforderung von 5024 Fr. nur 1500 Fr., indem sie geltend macht, daß für die Entschädigungsbemessung Art. 7 des Gesetzes außer Betracht falle und eine Entschädigung aus Art. 5 wegen Mitverschuldens des Verunglückten nur in reduziertem Betrage zuzusprechen sei. Dieses Mitverschulden (ursprünglich angeblich ausschließliches Verschulden) will die Beklagte darin erblicken, daß der Verunglückte, trotzdem der nahende Zug die vorgeschriebenen Achtungssignale gegeben habe, sorglos auf dem Wagen sitzend dem Bahn-

übergang entgegengefahren sei und durch sein plötzliches Abspringen im letzten Momente die Kühe erschreckt habe, statt früher auf die Bahnlinie zu achten und sich für alle Fälle die Gewalt über seine Tiere, deren eines bahnscheu gewesen sei, durch Begleitung und direktes Führen derselben zu sichern. Die erste Instanz — deren Motiven sich das Obergericht offenbar anschließt, indem es eine besondere Begründung nicht gibt — hat jedes Verschulden des Getöteten abgelehnt. Sie betont, daß als Ursache des Erschreckens der Zugtiere, mit den von ihr beigezogenen landwirtschaftlichen Experten, nicht das Abspringen des Fuhrmannes, sondern das auf nahe Distanz gegebene Notsignal des Bahnzuges anzunehmen sei. Ferner stellt sie fest, daß der Verunglückte die Kühe vom Wagen aus mittelst eines Leitseiles gelenkt habe, und führt — unter Hinweis auf den Befund der genannten Experten, wonach ein solches Verhalten allgemein üblich sei und die Einwirkung auf die Zugtiere nicht ausschließe — aus, daßselbe könne dem Getöteten nicht als Fahrlässigkeit angerechnet werden, da die besondere Bahnscheu der einen Kuh nicht erstellt sei. Diese Rechtsauffassung der kantonalen Gerichte erscheint im Ganzen nicht als rechtsirrtümlich: Nach den Angaben der landwirtschaftlichen Experten ist davon auszugehen, daß das Verhalten des Verunglückten (die Leitung der Zugtiere vom Wagen aus gegen den Bahnübergang zu) an sich, unter normalen Verhältnissen, nicht als fahrlässig bezeichnet werden kann. Es könnte sich daher nur fragen, ob nicht eine Fahrlässigkeit vorliege mit Rücksicht auf den von der Beklagten behaupteten, zu besonderer Vorsicht verpflichtenden Umstand, daß eine der Kühe bahnscheu gewesen sei. Nun wird allerdings dieser Umstand — entgegen der Feststellung der Vorinstanzen — in den Akten bestätigt durch die nicht beanstandete Zeugendeposition des Vieheigentümers Williger, allein es fehlt der zu seiner Unrechnung gegenüber dem Verunglückten erforderliche Nachweis, daß diesem die fragliche Eigenart des Tieres bekannt gewesen sei, oder wenigstens bekannt sein mußte. Denn es spricht gegen diese Annahme die unbestrittene Tatsache, daß der Verunglückte erst wenige Wochen im Dienste des Williger stand, in Verbindung damit, daß, wie dieser letztere deponiert hat, die betreffende Kuh nie bössartig gewesen und durch-

gebrannt ist. Aus diesen beiden Momenten darf geschlossen werden, daß der Verunglückte vor dem Unfallstage weder selbst Gelegenheit gehabt hat, jene Eigenart des Tieres kennen zu lernen, noch von dritter Seite hierauf aufmerksam gemacht worden ist. Somit kann von einem auch nur haftungsmindernden d. h. bei der Entschädigungsbemessung zu berücksichtigenden Verschulden des Verunglückten nicht die Rede sein.

3. Was die den Klägern gemäß Art. 5 des Gesetzes gebührende Entschädigung — abgesehen von den Beerdigungskosten von 24 Fr., die heute nicht mehr streitig sind, — betrifft, so steht vorab fest, daß der Verunglückte bei seinem Tode neben Kost und Unterkunft einen Wochenlohn von 6 Fr. bezog, der beim normalen Verlauf der Dinge in den nächsten Jahren bis auf 10 Fr. gestiegen sein würde. Wenn die Kläger danach ihrer Schadensberechnung einen durchschnittlichen Wochenlohn von 7 Fr., also einen Jahreslohn von 364 Fr., zu Grunde legen, so kann dieser Ansatz mit den Vorinstanzen nicht als zu hoch bezeichnet werden, da es unzweifelhaft durchaus zulässig ist, zukünftige Lohnsteigerungen, die in sicherer Aussicht stehen, angemessen, wie es hier geschehen ist, zu berücksichtigen. Nun fällt ferner in Betracht, daß die klagenden Eltern vermögenslos sind, daß der Vater als gewöhnlicher Landarbeiter, die Mutter in der Haushaltung beschäftigt ist, daß außer dem Verunglückten noch sechs Kinder vorhanden sind, von denen zur Zeit des Unfalls zwei, ein erwerbs- und unterstützungsfähiger Sohn und eine franke Tochter, erwachsen waren, die vier jüngsten aber im Alter von 13—5 Jahren standen, also noch zu erziehen sind. Werden diese gesamten Verhältnisse gewürdigt, so erscheint als das heute allein noch streitige Maß der Rechtspflicht des Verunglückten, an die Kosten der elterlichen Haushaltung beizutragen, welches Maß laut Art. 5 M. 2 leg. cit. den Entschädigungsanspruch der Kläger bestimmt, sowohl der von der ersten Instanz angenommene Betrag von 250 Fr., als auch noch derjenige des Obergerichts von 180 Fr. per Jahr als erheblich überseht. Dieser letztere Ansatz mag für die ersten Jahre, solange noch einige der Kinder erwerbsunfähig sind und zur Unterstützung der Eltern neben dem Verunglückten ernstlich nur dessen älterer Bruder in Betracht fallen kann, zutreffen. Dagegen ist

er gewiß erheblich zu vermindern für die spätere Zeit, trotz der dannzumal allmählig abnehmenden Erwerbsfähigkeit der Eltern selbst, da einerseits die andern Geschwister erwachsen und ebenfalls an den elterlichen Haushalt beizutragen verpflichtet sein werden, andererseits der Verunglückte, wie nach dem ordentlichen Lauf der Dinge zu erwarten steht, eine Familie gegründet haben würde und mit deren Vermehrung zum Unterhalt der Eltern wohl nur noch in bescheidenem Maße oder gar nicht mehr hätte herangezogen werden können. Demnach erscheint ein durchschnittlicher Jahresbeitrag von 100—120 Fr. (Mittel 110 Fr.) während der voraussichtlichen Lebenszeit beider Eltern, und von 60—80 Fr. (Mittel 70 Fr.) während der Mehrdauer derjenigen des den andern überlebenden Gatten hoch genug gegriffen. Diese Ansätze ergeben bei der wahrscheinlichen Lebensdauer am Unfallstage des damals 54jährigen Vaters von (rund) 18 Jahren und der damals 47jährigen Mutter von (rund) 23 Jahren nach Solbans Tabelle II ein Rentenskapital von total 1620 Fr. [Rente von 70 Fr. während 23 Jahren plus Rente von 40 Fr. (110 Fr. minus 70 Fr.), während 18 Jahren]. Es dürfte daher unter Berücksichtigung eines kleinen Abzuges von dieser Summe für die Vorteile der Kapitalabfindung, im Hinblick namentlich darauf, daß der Verunglückte wohl nicht stets seine volle Arbeits- und Erwerbsfähigkeit, mit der im Vorstehenden gerechnet wird, besessen haben würde, eine Entschädigung aus Art. 5 von rund 1500 Fr., auf die der Richter übrigens wohl auch in freierer Abwägung aller genannter Faktoren, rein ex æquo et bono, gelangen könnte, den Verhältnissen angemessen sein.

4. Fragt es sich nun noch, ob den Klägern eine weitere Entschädigung gemäß Art. 7 EHG, wegen groben Verschuldens der Beklagten, zuzusprechen sei, so ist zu bemerken: Die Kläger berufen sich zum Nachweise solchen Verschuldens auf folgende Tatumstände: Vorab sei die Verspätung des verhängnisvollen Güterzuges, ohne welche sich der Unfall nicht ereignet hätte, durch Unregelmäßigkeiten des Dienstbetriebes, insbesondere durch Warten in Hochdorf auf den nicht zum Dienst erscheinenden Zugführer, veranlaßt worden. Sodann sei der Zug vor der Unglücksstelle mit reglementswidriger Geschwindigkeit gefahren und

habe der Lokomotivführer das dort, bei den gegebenen Verhältnissen, gebotene Sanden der Schienen unterlassen; auch sei die Bremsbefehle des Zuges ungenügend und die Bremsverteilung (infolge Nichtbremsung des letzten, schwerbeladenen Ziegelwagens) vorschriftswidrig gewesen — alles Faktoren, die das rechtzeitige Anhalten des Zuges zur Vermeidung des Unfalles unmöglich gemacht hätten. Endlich sei das vorgeschriebene Warnungssignal vor dem Passieren der kritischen Wegkreuzung nicht gegeben worden. Von diesen Argumenten fällt das letzte, die angebliche Unterlassung des Warnungssignales, weil nach der auf Zeugenaussagen basierten, somit nicht aktenwidrigen Feststellung der kantonalen Instanzen tatsächlich unrichtig, ohne weiteres außer Betracht. Ferner kann auch auf die Tatsache der Zugverspätung offenbar nicht abgestellt werden, indem sie jedenfalls ein Verschulden der Beklagten mit Bezug auf den Unfall überhaupt nicht begründet. Der von der Bahnverwaltung festgesetzte Fahrplan, gegen den eine Zugverspätung verstößt, darf nämlich nicht etwa als Garantie der Bahn gegenüber dem Publikum aufgefaßt werden, dafür, daß die Bahnlinie nur zu den fahrplanmäßigen Zeiten befahren werde, in dem Sinne, daß die Nichteinhaltung des Fahrplanes als Verletzung einer der Bahn im Interesse der Sicherheit des mit dem Bahnkörper in Berührung kommenden Publikums obliegenden Verpflichtung erscheinen würde. Vielmehr ist die Bahn auf Grund der Konzession berechtigt, zu ihrem Betriebe die Bahnlinie nach Belieben zu benutzen, und hat der Fahrplan lediglich die Bedeutung einer internen bahntechnischen Anordnung, für deren Beachtung die Bahn dritten Personen, wie hier dem Verunglückten bezw. den Klägern, denen sie sich nicht durch Abschluß von Transportgeschäften speziell verpflichtet hat, in keiner Weise verantwortlich ist. Es sind daher nur die Beschwerden wegen der Art der Führung des fraglichen Zuges eingehender zu prüfen. Da sich nun die kantonalen Instanzen über die tatsächlichen Einzelheiten und die Kausalbeziehung jener Momente zu dem Unfall nicht näher ausgesprochen haben, so sind vorab an Hand der Akten die einschlägigen Verhältnisse klarzustellen. Dabei ist, soweit technische Fragen in Betracht fallen und Divergenzen vorliegen, ausschließlich auf das im vorliegenden Zivilverfahren eingeholte

Gutachten der Experten Fehlmann und Kindlimann, nicht auch auf das teilweise abweichende Gutachten Egli, das im vorgängigen Strafverfahren erhoben wurde, abzustellen, da die vom kantonalen Rechte abhängige prozessuale Verwendbarkeit dieses letzteren für den Zivilprozeß, welche der Vertreter der Kläger heute ausdrücklich bestritten hat, nach der Aktenlage nicht feststeht und auch die Vorinstanzen jenes frühere Gutachten nicht berücksichtigt haben. Demnach ergibt sich aus den Akten: Die Bahnlinie, auf dem Trace der Kantonsstraße gelegen, hat vor der Unfallstelle gegen Hochdorf zu auf einer geraden Strecke von 3—400 Meter vom sogenannten Kaplanenhaus in Baldegg an, ein erhebliches Gefälle (zuerst 31,22‰, dann 28,62‰). Auf dieser Strecke befinden sich neben der Linie außer zahlreichen Bäumen, die die Überlichtigkeit des Geländes beeinträchtigen und speziell den Ausblick auf die von Westen einmündende Nunnwilerstraße verdecken, einige Häuser von Baldegg, welche, wie seit dem Unfall durch das schweizerische Eisenbahndepartement verbindlich erklärt worden ist, als „Häusergruppe“ im Sinne der Fahrordnung zu betrachten sind. Danach ist für die hier einzuhaltenen Fahrgeschwindigkeiten maßgebend die Bestimmung unter Titel VIII des Anhangs zum Dienstfahrplan der Seetalbahn, lautend: „Die regelmäßigen Fahrgeschwindigkeiten der Züge betragen :
 „ durch Häusergruppen 20 Km. pro Stunde
 „Langsamer muß mit allen Zügen gefahren werden :

„1. Vor starken Biegungen, verdeckten Wegübergängen und Straßenkreuzungen, sowie bei Begegnungen mit Fuhrwerken, und zwar ist zirka 200 Meter vorher mit der Dampfpeife ein kräftiges, namentlich zur Nachtzeit etwas andauerndes Warnungssignal zu geben und gleichzeitig die Geschwindigkeit des Zuges zu ermäßigen, daß im Notfall sofort angehalten werden kann.“

Somit muß auf der fraglichen Strecke mit Rücksicht auf die vorhandene Straßenkreuzung und die verdeckte Einmündung der Nunnwilerstraße und insbesondere auch auf den Umstand, daß das Anhalten hier wegen des starken Gefälles ausnahmsweise Schwierigkeiten bietet, stets, auch wenn ein eventuelles Hindernis nicht wahrnehmbar ist, mit weniger als 20 Km. gefahren werden.

Der Güterzug Nr. 101 aber hatte am kritischen Tage, wie die Experten nach den ihnen vorgelegten Geschwindigkeitsmeßstreifen der Lokomotive konstatieren, in der Mitte des Gefälles eine Geschwindigkeit von (rund) 25 Km. und im Momente, als das Notsignal gegeben und die Bremsung zum Anhalten eingesetzt wurde — circa 50 Meter vor der Einmündung der Nunnwilerstraße — eine solche von (rund) 22 Km., und zwar ist bei diesen Angaben den von der Beklagten gegen die Zuverlässigkeit des Geschwindigkeitsmeßapparates erhobenen Einwendungen, soweit die Experten sie als begründet erachtet haben, Rechnung getragen. Es liegt also zweifellos eine erhebliche Überschreitung der reglementarischen Fahrgewindigkeit vor. Ferner stellen die Experten fest, es hätte auf dem starken Gefälle vom Kaplanenhaus an überhaupt und namentlich an dem kritischen Morgen, weil die Bahnschienen stark mit Tau belegt waren, die Einrichtung der Lokomotive zur Bestreuung der Schienen mit Sand, um die Wirksamkeit der Bremsen zu erhöhen, auf alle Fälle in Funktion gesetzt werden sollen, während dies nach der eigenen Deposition des Lokomotivführers erst bei Beginn der Notbremsung geschah, in einem Momente, als, wie die Experten ausführen, das Sanden seinen Zweck nicht mehr gehörig erfüllen konnte. Endlich entsprachen die Bremsvorschriften des Zuges den bestehenden Vorschriften nicht. Es wurde tatsächlich auf je drei zählende Wagenachsen eine Achse gebremst. Diese Bremsung war laut der Bremsordnung (Allgemeines Reglement über den Fahrdienst auf den schweizerischen Normalbahnen vom 1. November 1895, V. Abschnitt, Art. 26 ff) das für den Fall günstigster Adhäsionsverhältnisse auf der fraglichen Strecke genügende Minimum. Zur Zeit des Unglücks aber waren die Adhäsionsverhältnisse wegen des bereits erwähnten starken Morgentaus ungünstig, und es hätte deshalb gemäß Art. 27 Ziff. 9 des citierten Reglements — welcher Vorschrift, wie die Experten ausdrücklich angeben, zuwidergehandelt wurde — die Bremsung gegenüber dem Minimum um $\frac{1}{5}$ verstärkt, d. h. im vorliegenden Falle um eine gebremste Achse vermehrt werden müssen, da der ungenügenden Bremsbesetzung nicht durch entsprechende Reduktion der normalerweise zulässigen Fahrgewindigkeit Rechnung getragen wurde. Uebrigens befand sich, entgegen der be-

stimmten Weisung der Ziffer 12 litt. b ibidem, keine der bedienten Bremsen auf dem letzten, schwerbeladenen Wagen des Zuges.

Der Kausalzusammenhang aller der genannten Regel- und Vorschriftswidrigkeiten mit dem Unfall kann nicht zweifelhaft sein. Die Experten scheinen allerdings speziell nur auf die Kausalität der mangelhaften Bremsenrichtung abzustellen, indem sie bemerken, daß der Zug bei genügend besetzten und richtig verteilten Bremsen, trotz den Verstoßen des Lokomotivführers (zu rasches Fahren und verspätetes Sanden), bis zur Kollisionsstelle — auf der bis dahin gegebenen Bremsdistanz von circa 50 Meter — hätte zum Stehen gebracht werden können. Allein es ist nach den vorstehenden Feststellungen klar, daß umgekehrt die mangelhafte Bremsenrichtung bei vorschriftsmäßig ihr angepasster, reduzierter Fahrgewindigkeit und normaler Funktion des Sandapparates, durch welch' letztere das tatsächlich eingetretene Schleifen der Räder mit erheblicher Beeinträchtigung der Bremswirkung vermieden worden wäre, genügt hätte, so daß sich der Unfall ebensogut auch auf das unrichtige Verhalten des Lokomotivführers zurückführen läßt. In diesem Sinne sind die sämtlichen in Rede stehenden Unregelmäßigkeiten als kausale Faktoren desselben aufzufassen.

Ferner steht außer Zweifel, daß diese Unregelmäßigkeiten — im Gegensatz zu der oben erwähnten Zugverspätung — den beteiligten Bahnorganen und damit der Bahngesellschaft selbst grundsätzlich als Verschulden anzurechnen sind; denn es handelt sich dabei um Mißachtung von Maßnahmen, welche die Bahn im Interesse der öffentlichen Sicherheit zu treffen hat. Eine Bahngesellschaft, die, wie die Beklagte, für ihren Betrieb die öffentliche Straße benützt, ist gehalten, alle Vorsichtsmaßregeln anzuwenden, um eine Gefährdung des übrigen Straßenverkehrs, d. h. Kollisionen mit Personen, Tieren oder Fuhrwerken, welche möglicherweise die Geleise betreten, zu vermeiden (vergl. hierüber schon den Entscheid des Bundesgerichtes in Sachen Weber gegen Elektrische Straßenbahn Zürich=Orlikon=Seebach, Amtl. Samml., Bb. XXIX, 2., S. 16, Erw. 2). Dazu gehören nun gewiß in erster Linie diejenigen Vorkehrungen, welche ein rasches Anhalten der Züge,

insbesondere an gefährlichen Stellen wie Straßenkreuzungen etc., ermöglichen. Gerade diesen Vorkehrungen aber ist vorliegend nicht Genüge geschehen. Denn es ist zu beachten, daß die früher erwähnten Reglemente der Beklagten über den Fahrdienst, wenn sie auch an sich lediglich interne Anweisungen an das Bahnpersonal darstellen, doch andererseits, speziell in den als verletzt bezeichneten Vorschriften, diejenigen Anforderungen enthalten, welche im Interesse des Publikums, der öffentlichen Verkehrssicherheit an den Bahnbetrieb gestellt werden müssen und können, so daß ihre Verletzung ohne weiteres als allgemein schuldhaftes Verhalten der Bahngesellschaft erscheint.

Frägt es sich demnach noch, ob das festgestellte Verschulden als relevant im Sinne des Art. 7 CHG, d. h. — da „Arglist“ offenbar außer Betracht fällt — als „grobe Fahrlässigkeit“ zu bezeichnen sei, so kann diese Frage nicht mit den Vorinstanzen einfach durch Hinweis auf den Befund der Experten, welche ausführen, daß einem Bahnangestellten, speziell dem Lokomotivführer, grobes Verschulden nicht zur Last falle, — verneint werden. Denn einmal handelt es sich hier um die Anwendung eines Rechtsbegriffs, so daß der Richter nicht an die Erörterungen der technischen Sachverständigen gebunden sein kann, und sodann ist davon auszugehen, daß bei der fraglichen Bewertung des Verschuldens der Transportanstalt nicht das Maß des Verschuldens der einzelnen Bahnorgane, für welche die Gesellschaft haftet, schlechthin auf diese übertragen werden darf, daß vielmehr — da die Transportanstalt nach dem System des Haftpflichtgesetzes offenbar nicht bloß als Dienstherrin ihres Personals, sondern als direkt den gesamten Betrieb besorgende Rechtspersönlichkeit verantwortlich gemacht wird — der Bahnbetrieb als Ganzes und dessen schuldhaftige Mängel in ihrer Kumulation zu würdigen und der Bahngesellschaft in diesem Sinne zuzurechnen sind. Dabei ist „grobe Fahrlässigkeit“ anzunehmen, sofern die Sorgfalt, welche einer ordentlichen Eisenbahnverwaltung zugemutet werden darf, in gröblicher Weise verletzt worden ist. (Vergl. z. B. den Entscheid des Bundesgerichtes in Sachen Jura-Simplonbahngesellschaft gegen Julie Stähelin: Amtl. Samml., Bd. XIX, Nr. 37, Erw. 8, S. 200.) Dies aber trifft vorliegend zu. In der Gesamtheit der

festgestellten Unregelmäßigkeiten bei der Führung des verhängnisvollen Güterzuges, der erheblichen Überschreitung der reglementarischen Fahrgeschwindigkeit — welche Tatsache um so schwerer ins Gewicht fällt, als jene Überschreitung nach den Angaben der Experten nicht nur am Unglückstage, sondern in ähnlicher Weise auch an diesem vorhergehenden und nachfolgenden Tagen praktiziert wurde — in Verbindung mit der Unterlassung des notwendigen Sandstreuens und den mangelhaften Bremsvorkehrungen, muß eine Mißachtung des im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit Gebotenen erblickt werden, die als gröbliche, jeder plausibeln Entschuldigung ermangelnde Pflichtverletzung der Beklagten zu bezeichnen ist.

5. Ist nach dem Vorstehenden der Zuspruch einer Genugtuungssumme an die Kläger im Sinne des Art. 7 CHG grundsätzlich zulässig, so rechtfertigt sich eine solche namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Tod des jungen, eben erst wirtschaftlich selbständig gewordenen Sohnes für die Eltern zweifellos eine schwere moralische Schädigung bedeutet. Als Betrag dieser Zahlung mögen, in Würdigung der gesamten Verhältnisse des Falles, 1500 Fr. angemessen sein.

Somit ist den Klägern — mit Einschluß der Beerdigungskosten von 24 Fr. — eine Entschädigung von total 3024 Fr. zuzusprechen.

Demnach hat das Bundesgericht, in teilweiser Gutheißung der Hauptberufung der Kläger und Abweisung der Anschlussberufung der Beklagten,

erkannt:

Das Urteil des Obergerichtes des Kantons Luzern vom 18. November 1903 wird dahin abgeändert, daß die Beklagte an die Kläger die Summe von 3024 Fr. nebst Zins seit 13. August 1900 zu bezahlen hat.

Im übrigen wird das obergerichtliche Urteil in allen Teilen bestätigt.