

die beiden in Frage stehenden Kinder ihr Heimatrecht im Großherzogthum Baden verloren und seien, da die Gemeinde Sissach ungerechtfertigter Weise und gegen die klaren Bestimmungen des Bundesgesetzes über Civilstand und Ehe, wie diese vom Bundesrathe in seinem Kreis Schreiben vom 3. Dezember 1877 erläutert worden seien, ihre Anerkennung verweigere, factisch heimatlos; die Kompetenzeinrede der Beklagten sei daher ungegründet und letztere zu einlässlicher Beantwortung der Klage zu verhalten; eventuell, wenn das Bundesgericht finden sollte, der Bundesrath sei hier kompetent, so werde um direkte Ueberweisung der Klageschrift und der Akten an denselben gebeten.

E. Duplikando macht die Beklagte geltend, daß, wenn es sich, was übrigens nicht richtig sei, hier um einen Heimatlosenfall handeln sollte, das Bundesgericht jedenfalls nur dann auf die Klage eintreten könnte, wenn ein vorläufiger Entscheid des Bundesrathes vorläge und letzterer seinerseits klagend aufträte.

F. Auf Vertretung bei der heutigen Verhandlung haben beide Parteien verzichtet.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Es ist zunächst klar, daß die Kompetenz des Bundesgerichtes zu Entscheidung der vorliegenden Streitigkeit in keiner Weise auf das Bundesgesetz über Civilstand und Ehe begründet werden kann; denn dieses Gesetz stellt ja irgendwelche besondere Vorschriften über die Zuständigkeit des Bundesgerichtes durchaus nicht auf und es sind daher für die Kompetenz des Bundesgerichtes in Sachen, welche nach diesem Gesetze zu beurtheilen sind, lediglich die allgemeinen Normen der Bundesverfassung und des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege maßgebend, so daß also auf das, in Erläuterung des Civilstands- und Ehegesetzes erlassene, vom Kläger angezogene Kreis Schreiben des Bundesrathes vom 3. Dezember 1877 vorliegend überall nichts ankommen kann.

2. Demgemäß ist aber die Kompetenzeinrede der Beklagten offenbar begründet. Denn die Bestimmungen des Art. 110 letztes Alinea der Bundesverfassung beziehungsweise des Art. 27 Ziff. 4 Alinea 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege, auf welche einzig etwa die Kompetenz des Bundes-

gerichtes gestützt werden könnte, treffen hier zweifellos nicht zu, da eine Bürgerrechtsstreitigkeit zwischen Gemeinden gar nicht vorliegt, und zur Beurtheilung von „Anständen betreffend Heimatlosigkeit“ das Bundesgericht nur „nach Anleitung des Bundesgesetzes vom 3. Dezember 1850“ d. h. also nur dann befugt ist, wenn das in letztem Gesetze vorgeschriebene Administrativverfahren stattgefunden hat und der Bundesrath seinerseits klagend aufgetreten ist. Das Bundesgericht ist also zur Beurtheilung der gegenwärtigen Klage selbst dann nicht befugt, wenn vorliegend, was hier nicht entschieden werden soll, ein Fall von Heimatlosigkeit überhaupt gegeben ist.

3. Auf das eventuelle Begehren des Klägers um Ueberweisung der Akten an den Bundesrath sodann kann nicht eingegangen werden, da es nicht Sache des Gerichtes ist, Angelegenheiten von Privaten beim Bundesrathe anhängig zu machen; es muß vielmehr dem Kläger überlassen bleiben, wenn er dies für zweckdienlich erachtet, seine Sache selbst beim Bundesrathe anzubringen, und bei demselben die ihm gutschheinenden Anträge zu stellen.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Klage wird wegen Inkompetenz des Gerichtes abgewiesen.

### III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen.

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

18. Urtheil vom 20. Juni 1882 in Sachen  
Straub gegen Centralbahn.

A. Durch Urtheil vom 2. Dezember 1881 hat das Civilgericht des Kantons Baselstadt erkannt:

„Beklagte ist zur Zahlung von achttausend Franken an die Klägerin zu Händen der Wittve und der minderjährigen Kinder des Gottfried Straub verfallt und trägt ordinäre und extraordinäre Kosten.“

B. Dieses Urtheil wurde von der Beklagten im Einverständnisse mit der Klagepartei, mit Umgehung der zweiten Instanz (des Appellationsgerichtes des Kantons Baselstadt) direkt an das Bundesgericht gezogen. Vermittelt schriftlicher Eingabe vom 10. Dezember 1881 meldet die beklagte Partei den Antrag an: es sei das Dispositiv des erwähnten Urtheils dahin abzuändern: „Die Klagepartei wird mit ihrem Klageschlusse abgewiesen unter Kostenfolge.“

C. Bei der heutigen Verhandlung hält die Beklagte den in ihrer schriftlichen Eingabe vom 10. Dezember 1881 gestellten Antrag unter eingehender Begründung aufrecht. Die Klagepartei dagegen beantragt: es sei unter Abweisung der Weiterziehung der Beklagten das Urtheil des Civilgerichtes des Kantons Baselstadt vom 2. Dezember 1881 zu bestätigen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge, indem sie zur Begründung neben ausführlicher Erörterung der übrigen, bereits vor der ersten Instanz geltend gemachten Gesichtspunkte besonders bemerkt: Die Beklagte habe seit dem in Frage stehenden Unfälle an dem Trittbrette des Krahnens, bei dessen Bedienung der Unfall sich ereignet habe, neue Sicherheitsvorkehrungen anbringen lassen; daraus gehe hervor, daß zur Zeit des Unfalles nicht alle erforderlichen und möglichen Vorsichtsmaßregeln seitens der Beklagten getroffen gewesen seien, so daß ein Verschulden der Letztern vorliege.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatsächlicher Beziehung ist durch den Vorderrichter im Wesentlichen folgendes festgestellt: Die schweizerische Centralbahngesellschaft besitzt beim Rangirbahnhofe in Basel einen, eine Dependenz der von ihr im Jahre 1870 von der Regierung des Kantons Baselstadt erworbenen Lagerhäuser bildenden, Petroleumlagerkeller, welcher mit dem Bahnhofe durch ein Schienengeleise verbunden ist. Am 17. Februar 1881 war der, bei der Beklagten mit einem Jahresgehälte von 1200 Fr. angestellte Gottfried Straub von Herzogenbuchsee, geboren 1854, welcher

nach Inhalt seines Anstellungsvertrages die Stelle eines Weichenwärters Nr. 9 inne hatte, indessen auch an eine andere für ihn passende Stelle versetzt werden konnte, in Verbindung mit andern Angestellten damit beschäftigt, Petroleumfässer von der Rampe vor dem Petroleumlagerkeller in Icktern zu verbringen, wobei ihm die Aufgabe zufiel, die von andern Angestellten herangerollten und abgewogenen Fässer von der Wage auf den Schlitzen eines Krahnens zu befördern und mittelst des Icktern in den Keller hinunterzulassen. Bei letzterer Verrichtung wurde nun Gottfried Straub derartig körperlich verletzt, daß er an den erlittenen Wunden in der Nacht vom 17./18. Februar im Spital in Basel starb. Der nähere Hergang des Unfalles ist von Niemanden beobachtet worden; indeß wurde derselbe, nach der Feststellung des Vorderrichters, wahrscheinlich dadurch herbeigeführt, daß der Verunglückte mit dem Fuße auf dem Bremstritt des Krahnens ausglitt, nach vorwärts fiel und nun von den, in rasche Bewegung gerathenen, Triebeln am Kopfe getroffen wurde. Die Vormundschaftsbehörde von Herzogenbuchsee forderte mit Klage vom 12. September 1881 Namens der Wittve und der zwei minderjährigen, im Dezember 1879 und Mai 1881 geborenen Kinder des Gottfried Straub von der Beklagten, gestützt auf Art. 2 und 5 des Bundesgesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 1. Juli 1875, eine Entschädigung von 8000 Fr.

2. Von der Beklagten wird der Klage zunächst die Einwendung entgegengesetzt, daß der Unfall sich nicht beim Betriebe einer Eisenbahn ereignet habe und daher überhaupt nicht unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes falle; eventuell wird ausgeführt, daß, da die Krahneneinrichtung sich zur Zeit des Unfalles in vollkommen gutem Zustande befunden habe, und die in Frage stehende Arbeit keineswegs eine gefährliche gewesen sei, der Unfall nur durch eigene Unvorsichtigkeit des Getödteten habe herbeigeführt werden können, so daß, wenn auch die gestellte Ersatzforderung grundsätzlich gutgeheißen werden sollte, jedenfalls eine angemessene Reduktion des Schadensbetrages mit Rücksicht auf das wenigstens konkurrirende Verschulden des Getödteten Platz greifen müßte.

3. Muß sich demnach in erster Linie fragen, ob der in Frage stehende Unfall sich beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung ereignet habe, so kann die verneinende Beantwortung dieser Frage nicht zweifelhaft sein. Denn: Wenn Art. 2 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes, welcher im Wesentlichen dem Art. 1 des deutschen Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 nachgebildet ist (vergleiche Botschaft des Bundesrathes vom 26. Mai 1874, Bundesblatt 1874 I S. 191; Bericht der Kommission des Ständerathes, ibidem II S. 935 u. ff., des Nationalrathes, ibidem III S. 277 u. ff.), den Eisenbahnunternehmungen für Unfälle, welche sich beim Betriebe ereignen, eine erhöhte, über das gemeine Recht hinausgehende Haftpflicht auferlegt, so bezieht sich diese jedenfalls nur auf solche Unfälle, welche mit dem Betriebe der Eisenbahn d. h. mit der Ausführung von Transporten auf Eisengeleisen, deren Vorbereitung und Abwicklung in kausalem Zusammenhange stehen, keineswegs dagegen auch auf Unfälle, welche sich im Betriebe von Nebengewerben ereignen, die von einer Eisenbahngesellschaft neben dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe ausgeübt werden und die mit letzterem in keinem nothwendigen Zusammenhange stehen. Dies ist, während im übrigen die Auslegung der Worte „beim Betriebe“ allerdings mannigfach bestritten ist, in Doktrin und Praxis allgemein anerkannt (vergleiche Dernburg, Preussisches Privatrecht II, 2. Auflage S. 850, 851; Eger, Haftpflichtgesetz, 2. Auflage S. 55 u. f.; Endemann, Haftpflichtgesetz, 2. Auflage S. 15), und folgt übrigens mit Nothwendigkeit sowohl aus dem Wortlaute als auch aus dem Zwecke des Gesetzes, welches einen erhöhten Schutz gegen die besondern mit dem Eisenbahnbetriebe infolge der für denselben verwendeten Naturkräfte und der dadurch bedingten Eigenthümlichkeit der Betriebsart verbundenen Gefahren gewähren will (vergleiche Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Chaubert, Amtliche Sammlung IV S. 283 u. ff.). Nun besteht im vorliegenden Falle irgendwelcher Kausalzusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb im oben angegebenen Sinne und dem Unfälle offenbar nicht; vielmehr ereignete sich letzterer gar nicht im Betriebe des Transportgewerbes der beklagten Gesellschaft, sondern im Betriebe des von ihr

neben dem letztern übernommenen Lagerhausgeschäftes, welches mit dem Eisenbahnbetriebe in gar keiner nothwendigen Verbindung steht und es kann daher von einer Anwendung des Art. 2 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes überall keine Rede sein. Wenn nämlich die Klagepartei und mit ihr der Vorderrichter besonderes Gewicht darauf gelegt haben, daß die beklagte Gesellschaft den Dienst in ihrem Petroleumtrepot durch Angestellte des Eisenbahnbetriebes besorgen lasse und daß dessen Verwaltung dem Betriebschef unterstehe, so daß der bisherige Dienst mit dem eigentlichen Eisenbahndienste völlig verschmolzen sei, so ist darauf einfach zu erwidern, daß der Betrieb des Lagerhausgeschäftes dadurch, daß er zufällig durch Personen besorgt wird, welche auch im Eisenbahnbetriebsdienst thätig sind, offenbar nicht selbst zum Eisenbahnbetriebe werden kann.

4. Handelt es sich sonach im vorliegenden Falle nicht um einen beim Betriebe einer Eisenbahnunternehmung eingetretenen Unfall, so muß die Klage, soweit sie auf das eidgenössische Haftpflichtgesetz begründet wird, als unbegründet abgewiesen werden. Ob dagegen die Beklagte, weil sie, wie die Klagepartei ebenfalls behauptet hat, ein Verschulden an dem Unfälle treffe, nach dem geltenden kantonalen Rechte verantwortlich sei, ist das Bundesgericht zu prüfen nicht befugt und es ist daher auf eine Untersuchung dieser Frage nicht einzutreten.

5. Da seitens der Beklagten eine detaillirte Kostenrechnung gemäß Art. 25 der eidgenössischen Zivilprozessordnung nicht eingereicht worden ist, so ist vom Zuspruche von Parteikosten abzusehen.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Das Urtheil des Civilgerichtes des Kantons Baselstadt vom 2. Dezember 1881 wird dahin abgeändert, daß die Klage, insofern sie sich auf das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen vom 1. Juli 1875 stützt, als unbegründet abgewiesen wird.