

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté comme mal fondé, et l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Neuchâtel, le 12 Octobre 1882, maintenu tant sur le fond que sur les dépens.

109. Urtheil vom 1./2. Dezember 1882 in Sachen
Wittwe Stricker gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Durch Urtheil vom 3./4. Oktober 1882 hat das Kantonsgericht von St. Gallen erkannt :

1. Die beklagliche Bahnverwaltung ist pflichtig, der Klägerin 15,501 Fr. sammt Zins zu 5 % vom 31. Dezember 1879 an zu bezahlen.

2. Die Beklagte hat die Gerichtsgebühr von 80 Fr., der Kanzlei 13 Fr., dem Weibel 2 Fr., zu bezahlen und die Klägerin mit 440 Fr. außerrechtlich zu entschädigen.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte die Klägerin, und, mit Rücksicht auf den Rekurs der Klägerin, auch die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht.

C. Bei der heutigen Verhandlung hält der Vertreter der Klägerin den vor den kantonalen Instanzen gestellten Antrag aufrecht, welcher dahin geht: die Beklagte sei schuldig, an die Klägerin 20,501 Fr. nebst Zins zu 5 % vom 31. Dezember 1879 an zu bezahlen unter Kostenfolge; dabei wird die Erklärung abgegeben, daß die durch den beklaglichen Anwalt an den frühern Anwalt der Klägerin für Rechnung der letztern erweislich geleisteten Abschlagszahlungen in Abrechnung fallen sollen. In Begründung seines Antrages bezieht sich der Anwalt der Klägerin zunächst auf Art. 7 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. vom 1. Juni 1875, indem er ausführt, der Unfall sei durch eine von der beklagten Transportanstalt zu vertretende grobe Fahrlässigkeit verursacht worden; er fügt indeß bei: nach ihrer Ueberzeugung fordere die Klägerin nicht mehr, als der von ihr erlittene materielle

Schaden betrage; im Gegentheil, sie bleibe mit ihrer Forderung eher unter dem Betrage des wirklichen Schadens. Nichtsdestoweniger begründe sie ihren Anspruch in erster Linie auf grobe Fahrlässigkeit, beziehungsweise auf den Art. 7 cit., nicht in der Meinung, daß sie etwas verlange, was nur nach Art. 7 cit. verlangt werden könnte, wohl aber deshalb, weil nach Art. 7 cit. das Ermessen des Richters in Bestimmung der Entschädigungssumme ein freieres sei, als nach Art. 5 leg. cit.

Der Vertreter der Beklagten beantragt unter eingehender Begründung: es sei die der Klägerin zweitinstanzlich zugesprochene Entschädigung angemessen zu reduzieren, unter Kosten- und Entschädigungsfolge, indem er bemerkt: die auf 501 Fr. sich belaufende Rechnung der Klägerin für Begräbniskosten, verdorbene Kleider, verlorenes Geld u. s. w. erkenne die Beklagte an; ebenso erkenne sie, wie sie schon vor den kantonalen Instanzen erklärt habe, grundsätzlich ihre Verantwortlichkeit gegenüber der Klägerin für den der letztern durch den Unfall erwachsenen vermögensrechtlichen Schaden im Sinne des Art. 5 des Haftpflichtgesetzes an. Dagegen bestreite sie auf's Bestimmteste, die Anwendbarkeit des Art. 7 des Haftpflichtgesetzes, beziehungsweise das Vorhandensein einer von ihr zu vertretenden groben Fahrlässigkeit und verlange richterliche Feststellung der der Klägerin gebührenden Entschädigungssumme.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der beschleunigte Zug Nr. 9 der Vereinigten Schweizerbahnen, welcher um 8 Uhr 16 M. Vormittags von Winterthur abgeht, war am 31. Dezember 1879 verspätet auf der Station Uzwyl eingetroffen; da der demselben vorgespannten Maschine „Calanda“ der Dampf ausgegangen war, so konnte der Zug nicht weiter fahren und es wurde bei der Bahnhofinspektion St. Gallen telegraphisch eine Hilfsmaschine requirirt. Als solche wurde die einzige in St. Gallen für den Reservendienst verfügbare Maschine „Silvretta“, eine schwere (Bierkuppler-) Maschine, welche regelmäßig für den Dienst auf der Bergstrecke St. Gallen-Norschach bestimmt ist, sofort abgesandt; dieselbe wurde von dem Lokomotivführer Johann Kleui und dem Heizer Kassian Wildhaber bedient und wurde auch von dem Bahnhof-

inspektor Rüdinger begleitet. Als die Maschine auf der Einfahrt die Bahnstrecke bei der über die Bahn führenden sogenannten Bonwylbrücke zwischen St. Gallen und Bruggen passirte, bemerkten sowohl der Lokomotivführer Kleui und der Heizer Wildhaber als auch der Bahnhofinspektor Rüdinger an einer vor der Brücke, d. h. in der Richtung gegen St. Gallen hin gelegenen Stelle ein Schwanken („Hoppern“) der (rückwärts-fahrenden) Maschine, was den Lokomotivführer Kleui und den Bahnhofinspektor Rüdinger zum Austausch der Bemerkung veranlaßte, daß die betreffende Stelle „nicht ganz gut zu sein scheine,“ oder „daß hier nicht Alles in Ordnung sei.“ Beim Anlangen der Hülfsmaschine „Silvretta“ in Ugwyl hatte die Lokomotive „Galanda“ wieder genügend Dampf erlangt; nichtsdestoweniger wurde auch die Maschine „Silvretta“ dem Zuge vorgespannt und es setzte sich derselbe in der Ordnung in Bewegung, daß die schwere Vierkuppelmaschine „Silvretta“, deren reglementarische Maximalfahrgewindigkeit auf 45 Kilometer per Stunde festgesetzt ist, die Spitze bildete, während die leichtere (Zweikuppel-) Lokomotive „Galanda“, mit einer reglementarischen Maximalfahrgewindigkeit von 75 Kilometern per Stunde, an zweiter Stelle folgte. Als der Zug in dieser Zusammenstellung und mit einer nach den Angaben des Geschwindigkeitsmessers ungefähr 48 Kilometer per Stunde betragenden wirklichen Fahrgewindigkeit eben unter der Bonwylbrücke zwischen Bruggen und St. Gallen durchgefahren war, entgleiste derselbe an einer, in einer Curve von 600 Meter Radius gelegenen, Stelle; infolge dieser Entgleisung wurden mehrere Personen (Reisende und Eisenbahnangestellte) getödtet oder verletzt. Der als Reisender in dem ersten Personenwagen des Zuges befindliche Ghemann der Klägerin, der Rathsherr Johann Jakob Stricker von Herisau, wurde dabei derart körperlich verletzt, daß er am 2. Januar 1880 an den erlittenen Wunden starb. Eine wegen dieses Unfalles von den kantonalen Behörden eingeleitete Strafuntersuchung wurde durch Beschluß der Anklagekammer des Kantons St. Gallen vom 5. April 1881 unter Ueberbindung der Prozeßkosten an die Verwaltung der vereinigten Schweizerbahnen aufgehoben, mit der Begründung: es sei allerdings

eine Reihe von Fehlern und Mängeln erhoben worden, welche den Unfall herbeizuführen geeignet gewesen seien, allein es liegen doch gegenüber keinem der einzelnen Bahnangestellten genügende Anhaltspunkte vor, um denselben wegen fahrlässiger oder leichtsinniger Beschädigung oder Gefährdung von Eisenbahnzügen in Anklagezustand zu versetzen. Auf ein Gesuch der Generaldirektion der vereinigten Schweizerbahnen um Revision dieses Beschlusses resp. um Vervollständigung der Akten, beschloß die Anklagekammer am 25. Januar 1882 ihren Beschluß vom 5. April 1881 in seinem Dispositiv aufrechtzuhalten, wobei sie indeß in der Begründung ausführte, daß allerdings durch die neuen Vorlagen der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen und die auf Anordnung der Staatsanwaltschaft erfolgte Ergänzung des amtlichen Expertenbefundes bewiesen werde, daß der Schuldantheil der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen an dem fraglichen Unfall ein wesentlich geringerer sei, als in dem Dekrete vom 5. April 1881 angenommen werde.

2. Zu Begründung ihrer Behauptung, daß der Unfall durch eine von der beklagten Transportanstalt zu vertretende grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt worden sei, hat die Klägerin im heutigen Vortrage im Wesentlichen folgende Momente geltend gemacht:

a. Die unmittelbare und wesentlichste Ursache der Entgleisung sei die zu große Fahrgeschwindigkeit gewesen; für Lokomotiven vom Typus der „Silvretta“ betrage die reglementarische Maximalgeschwindigkeit 45 Kilometer per Stunde; an der Unglücksstelle habe aber, da dieselbe in einer Curve von weniger als 1000 Meter Radius gelegen sei, nicht mit der Maximalgeschwindigkeit von 45 Kilometer gefahren werden dürfen, sondern es betrage die dort zulässige höchste Geschwindigkeit nach dem Fahrdienstreglemente der Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Juni 1880, Seite 21, 10 % weniger, also 40 oder 41 Kilometer. Es habe demnach eine ganz bedeutende, zirka 20 % betragende, Ueberschreitung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit stattgefunden; diese Ueberschreitung involvire um so mehr eine grobe Fahrlässigkeit des Führers der Maschine „Silvretta“, als diesem sowie überhaupt dem Fahrdienst- und Bahnbewachungs-

personal die Unglücksstelle als eine gefährliche speziell bekannt gewesen sei.

b. Die für die Maschinen von der Kategorie der „Silvretta“ von den Vereinigten Schweizerbahnen angenommene Maximalgeschwindigkeit von 45 Kilometer per Stunde sei jedenfalls nur unter Voraussetzung normaler Beschaffenheit des Bahnkörpers eine zulässige und mit der Betriebssicherheit vereinbare, nun sei aber die Beschaffenheit des Bahnkörpers an der Unglücksstelle zur Zeit des Unfalles keine normale gewesen, im Gegentheil sei der Oberbau defekt gewesen; überhaupt könne im Winter bei starker Kälte, und insbesondere wenn, wie dies zur Zeit des Unfalles der Fall gewesen sei, nach starker Kälte plötzlich Thauwetter eintrete, niemals auf eine ganz normale Beschaffenheit der Bahn gerechnet werden, so daß ein Fahren mit der Maximalgeschwindigkeit und gar ein Ueberschreiten derselben unter diesen Umständen sich als eine unverzeihliche Gedankenlosigkeit und Leichtfertigkeit darstelle.

c. Als mitwirkende Ursache der Entgleisung sei der schadhafte Zustand des Oberbaues an der Unglücksstelle zu betrachten. Dieser schadhafte Zustand aber hätte bei pflichtgemäßer Organisation und Ausübung des Bahnbewachungsdienstes rechtzeitig entdeckt werden müssen; nun sei aber der Bahnbewachungsdienst an der Unglücksstelle mangelhaft organisiert gewesen, da dem dortigen Bahnwärter zugleich die Bewachung der Barriere beim St. Leonhard-Straßenübergang übertragen gewesen sei, wodurch er derart in Anspruch genommen worden sei, daß er die reglementsmäßigen Begehungen seiner Bahnstrecke thatsächlich nicht habe ausführen können. Am 31. Dezember 1879 sei überdies der ordentliche Bahnwärter Willi heurlaubt gewesen und an seiner Stelle habe ein früher wegen Betrunktheit entlassener Spetter W. funktioniert; diesem seien vom ordentlichen Bahnwärter keine Instruktionen irgend welcher Art erteilt worden, und es habe derselbe die reglementarisch vorgeschriebene Begehung der Bahnstrecke vor dem Einfahren des Zuges Nr. 9 nicht ausgeführt, was er übrigens, da er seinen Posten an dem stark frequentirten Straßenübergang nicht habe verlassen können, auch kaum gekonnt hätte.

d. Es sei an der Unglücksstelle die reglementarisch vorgeschriebene Signalscheibe, wodurch die Stelle als eine schadhafte, auf der langsamer gefahren werden müsse, signalisirt werde, nicht aufgestellt gewesen; in diesen sub c und d erwähnten Thatsachen liege eine grobe Fahrlässigkeit der Verwaltung der beklagten Transportanstalt selbst.

e. Es möge zugegeben werden, daß die Verwendung der schweren Bergmaschine „Silvretta“ auf der Strecke Winterthur-St. Gallen nicht, wie die Klägerin vor den kantonalen Instanzen behauptet habe, absolut unzulässig gewesen sei; ebenso möge zugegeben werden, daß die Maschine „Silvretta“ zur Zeit des Unfalles nicht, wie anfänglich, gestützt auf eine irrthümliche Angabe des eidgenössischen Kontrolingenieurs, behauptet worden, dienstuntauglich gewesen sei; allein jedenfalls sei, auch durch das Gutachten der gerichtlichen Experten Weyermann und Rodieux, konstatiert, daß die fragliche Maschine am Tage des Unfalles von der Grenze der Dienstuntauglichkeit, beziehungsweise Reparaturbedürftigkeit nicht mehr weit entfernt gewesen sei und leuchte ein, daß deshalb mit dieser Maschine zumal auf der Strecke Winterthur-St. Gallen, für deren leichteren Oberbau sie ihrer Konstruktion nach nicht bestimmt sei, jedenfalls nur mit ganz besonderer Vorsicht hätte gefahren werden dürfen.

3. Fragt sich nun, ob erwiesen sei, daß der Unfall durch eine von der beklagten Transportanstalt zu vertretende grobe Fahrlässigkeit verursacht wurde, so ist zunächst in rechtlicher Beziehung festzuhalten, daß nach Art. 3 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes die beklagte Gesellschaft für ihre sämtlichen Angestellten verantwortlich ist und daher nicht etwa nur in Frage kommt, ob ein grobes Verschulden der mit der Leitung des Betriebes beauftragten Organe der Beklagten vorliege, sondern es sich vielmehr fragen muß, ob eine mit dem Unfälle in kausalem Zusammenhange stehende grobe Fahrlässigkeit irgend eines Angestellten der Beklagten erwiesen sei.

4. Bei Beurtheilung dieser Frage aber ist das Bundesgericht gemäß Art. 30 des Bundesgesetzes über Organisation der Bundesrechtspflege an den von den kantonalen Gerichten festgestellten Thatbestand gebunden, d. h. die rein thatsächlichen

Feststellungen der Vorinstanz sind für das Bundesgericht verbindlich, so daß dasselbe auf eine erneuerte Prüfung der Beweisfragen nicht einzutreten, sondern die diesbezüglichen Entscheidungen des Vorderrichters ohne Weiteres seinem Urtheile zu Grunde zu legen und blos zu untersuchen hat, ob der Vorderrichter auf Grund der von ihm als erwiesen erachteten Thatsachen die Rechtsfrage, d. h. die Frage, ob aus diesen Thatsachen eine von der Beklagten zu vertretende grobe Fahrlässigkeit sich ergebe, richtig beurtheilt habe.

5. Nun geht die zweite Instanz offenbar davon aus, daß die Entgleisung durch das mit Rücksicht auf die Verwendung der Bierkupplermaschine „Silvretta“ zu schnelle Fahren des entgleisten Zuges in Verbindung mit der Beschaffenheit des Bahnkörpers an der Entgleisungsstelle verursacht worden sei; in letzterer Richtung aber stellt sie thatsächlich und ohne daß in dieser Aufstellung ein Rechtsirrtum ersichtlich wäre fest: „Der Bahnbau an der kritischen Stelle könne weder als ein fehlerhafter noch als ein vernachlässigter bezeichnet werden; die Veränderungen am Bahnkörper werden allseitig den Einflüssen der Temperatur zugeschrieben und es sei nicht nachgewiesen worden, daß diese Veränderungen den aufmerksamen Beobachtungen nicht haben entgehen können.“ Nach dieser thatsächlichen Feststellung ist von vornherein klar, daß jedenfalls mit Bezug auf den Bahnunterhalt nicht von einer von der Beklagten zu vertretenden groben Fahrlässigkeit die Rede sein kann; allein die fragliche thatsächliche Feststellung schließt auch die Annahme aus, daß der Unfall durch eine in Organisation oder Handhabung des Bahnbewachungs- und Aufsichtsdienstes begangene grobe Fahrlässigkeit verursacht worden sei; denn der Vorderrichter stellt ja thatsächlich fest, es sei nicht erwiesen, daß die Veränderungen des Bahnkörpers, welche als mitwirkende Ursache der Entgleisung erscheinen, nicht auch bei aufmerksamer Beobachtung hätten unbemerkt bleiben können, es kann also keinesfalls als erwiesen betrachtet werden, daß die Entgleisung durch allfällige Mängel der Organisation oder der Handhabung der Bahnaufsicht verursacht, beziehungsweise mitverursacht worden sei, denn ein kausaler Zusammenhang zwischen solchen Mängeln und dem

Unfälle ist, nach der thatsächlichen, für das Bundesgericht ohne Weiteres verbindlichen, Annahme des Vorderrichters nicht hergestellt. Es ist daher nicht weiter zu untersuchen, ob bezüglich der Bahnbewachung und Aufsicht die Beklagte, beziehungsweise einzelne Beamte derselben der Vorwurf grober Fahrlässigkeit treffe; denn diese Frage, welche allerdings für die administrative Aufsichtsbehörde und, da schon die fahrlässige Gefährdung von Eisenbahnzügen, ohne Rücksicht auf einen schädigenden Erfolg, unter Strafe gestellt ist, auch für den Strafrichter von Bedeutung sein mochte, ist für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites gänzlich unerheblich, da es sich ja im gegenwärtigen Verfahren nicht darum handelt, ob die Organe der Beklagten sich überhaupt grob fahrlässiger, die Betriebssicherheit gefährdender Handlungen oder Unterlassungen schuldig gemacht haben, sondern lediglich darum, ob sie durch solche grob-fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen die Entgleisung vom 31. Dezember 1879 verursacht resp. mitverursacht haben.

6. Die Klägerin hat nun in der bundesgerichtlichen Instanz die von ihr vor der Vorinstanz aufgestellte Behauptung, daß schon in der Verwendung der Maschine „Silvretta“ an sich, weil dieselbe dienstuntauglich gewesen und auf der Strecke Winterthur St. Gallen gar nicht habe verwendet werden dürfen, eine grobe Fahrlässigkeit liege — und zwar offenbar mit Recht — nicht mehr festgehalten; demnach kann es sich nur noch fragen, ob das zu schnelle Fahren des Zuges Nr. 9, wodurch feststelltermaßen die Entgleisung wesentlich verursacht wurde, einem Organe, resp. Angestellten der Beklagten zu großem Verschulden anzurechnen sei.

7. In dieser Richtung ist zwar der Beklagten ohne Weiteres zuzugeben, daß jedenfalls nicht das Mindeste dafür spricht, daß hier ein Fall frevelhaften Leichtsinnes vorliege. Denn es kann keinesfalls angenommen werden, daß der Führer der Maschine „Silvretta“, trotzdem er die mit seiner Handlungsweise verbundene dringende Gefahr eingesehen, nichtsdestoweniger in frivolem Leichtsinne die Fahrgeschwindigkeit übermäßig gesteigert und also die Sicherheit des Bahnzuges und damit das Leben so vieler anderer Menschen gleichzeitig mit seinem eigenen in

bewußter Verwegenheit auf's Spiel gesetzt habe. Allein wie das Bundesgericht schon in seiner Entscheidung in Sachen Hauser (Amtliche Sammlung VII, S. 823) ausgeführt hat, ist der Begriff der groben Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 des eidgenössischen Haftpflichtgesetzes nicht auf die Fälle frevelhaften Leichtsinnes zu beschränken, sondern umfaßt derselbe jede Handlungsweise, bei welcher nicht dasjenige Maß von Aufmerksamkeit und Sorgsamkeit aufgewendet wird, welches in der Regel unter den gegebenen Verhältnissen Jeder, auch der minder Sorgsame, aufzuwenden pflegt. In diesem Sinne muß nun aber allerdings die übermäßige Steigerung der Fahrgeschwindigkeit dem Führer der Maschine „Silvretta“ zur groben Fahrlässigkeit angerechnet werden. Denn:

a. Es ist unzweifelhaft, daß an der Entgleisungsstelle die wirkliche Fahrgeschwindigkeit die höchste, für die Lokomotive „Silvretta“ reglementarisch zulässige Geschwindigkeit überstieg und daß somit seitens des Führers der „Silvretta“ gegen die bestimmte Dienstvorschrift, daß die reglementarische Maximalgeschwindigkeit niemals überschritten werden solle, verstoßen wurde. Auch konnte der Lokomotivführer durch Beobachtung des ihm zur Verfügung stehenden Geschwindigkeitsmessers sich jeden Augenblick von der wirklichen Fahrgeschwindigkeit überzeugen und stand es somit zweifellos in seiner Macht, die reglementarische Maximalgeschwindigkeit einzuhalten.

b. Nun hat allerdings die zweite Instanz ausgeführt, daß, da nach dem Gutachten der Experten Weyermann und Robieux die reglementarische Maximalgeschwindigkeit von 45 Kilometer per Stunde, die Grenze der mit der Betriebssicherheit vereinbaren Geschwindigkeit nicht erreiche, vielmehr die Viertupplertendermaschinen der Vereinigten Schweizerbahnen bei normaler Beschaffenheit der Bahn noch mit einer Geschwindigkeit bis zu 50 Kilometer per Stunde anstandslos laufen, nicht in jeder kleinen Ueberschreitung der Maximalfahrgeschwindigkeit ohne Weiters eine grobe Fahrlässigkeit gefunden werden könne. Es mag dies auch als Regel zugegeben werden, allein für den vorliegenden Fall fällt in Betracht: Es ist zwar richtig, daß, wie die Beklagte ausgeführt hat, zur Zeit des Unfalles

die im Fahrdienstreglemente von 1880 aufgestellte Vorschrift, daß in Curven von unter 1000 Meter Radius die Maximalgeschwindigkeit um 10 % herabzusetzen sei, noch nicht bestand, so daß dem Führer der „Silvretta“ unter allen Umständen nur die Ueberschreitung des Maximums von 45 Kilometer per Stunde zum Verschulden angerechnet werden darf und somit die Ueberschreitung der Fahrgeschwindigkeit an sich keine sehr bedeutende, sondern eine solche war, welche unter andern Umständen als eine nicht sehr wichtige, blos als leichte Fahrlässigkeit zu qualifizirende Verletzung einer Dienstvorschrift erschiene. Allein am Tage und an der Stelle des Unfalles hätte dem Führer der „Silvretta“ bei Aufwendung derjenigen Einsicht und Aufmerksamkeit, welche jedem Lokomotivführer zugemuthet werden muß, nicht entgehen sollen, daß ein allzu rasches Fahren mit Gefahr verbunden sei und daß daher jedenfalls jede Ueberschreitung der reglementarischen Maximalgeschwindigkeit absolut vermieden werden müsse; denn es mußte ihm als Lokomotivführer gewiß bekannt sein, daß im Winter, insbesondere bei raschem Temperaturwechsel, die Bahnbeschaffenheit nicht durchweg eine ganz normale sein könne und er hatte ja auch speziell bei der Hinfahrt an der Unglücksstelle oder doch in der unmittelbaren Nähe derselben selbst die Beobachtung gemacht, daß die Bahn dort nicht normal sei. Daraus aber mußte er gewiß bei Aufwendung der dem Lokomotivführer zuzumuthenden Diligenz die Folgerung ziehen, daß unter diesen Umständen beim Fahren mit besonderer Sorgsamkeit zu Werke gegangen werden müsse und zu große reglementswidrige Geschwindigkeiten durchaus zu vermeiden seien.

c. Hieran muß um so mehr festgehalten werden, als jedenfalls der Maßstab, nach welchem die Diligenz des Lokomotivführers im Dienste zu bemessen ist, nicht zu niedrig gegriffen werden darf, da die große Wichtigkeit seiner Funktionen für Leben und Sicherheit zahlreicher Menschen ihm die Aufwendung erhöhter Vorsicht und Aufmerksamkeit zur gebieterischen Pflicht macht. Dem gegenüber können auch diejenigen Umstände, welche sonst geeignet wären, die Handlungsweise des Führers der „Silvretta“ in einem mildern Lichte erscheinen zu lassen, —

namentlich der Umstand, daß er nachgewiesenermaßen die Bahnstrecke Winterthur-St. Gallen überhaupt nur selten und während längerer Zeit vor dem Unfalle nicht mehr befahren hatte, und daß er zu der übermäßigen Steigerung der Fahrgeschwindigkeit offenbar durch das unter andern Verhältnissen ganz gerechtfertigte und jedenfalls begreifliche Bestreben geleitet wurde, die eingetretene Zugverspätung theilweise einzubringen oder jedenfalls nicht weiter zu vergrößern — nicht entscheidend in's Gewicht fallen. Dagegen muß allerdings hervorgehoben werden, daß auch die mit der Leitung des Betriebes beauftragten Beamten der Beklagten ein Mitverschulden an der unvorsichtigen Handlungsweise des Führers der „Silvretta“ insofern trifft, als dieselben nicht ausreichend dafür sorgten, daß den Lokomotivführern die Anwendung erhöhter Vorsicht mit Rücksicht auf den durch die Witterungsverhältnisse vielfach ungünstig beeinflussten Zustand des Bahnkörpers noch besonders eingeschärft werde. Allerdings ist, wie sich aus den Akten ergibt, ein diesbezüglicher Erlaß des Oberingenieurs am 26. Dezember 1879 erlassen; allein es erhebt nicht, daß für die wirksame und rasche Mittheilung dieses Erlasses an die Maschinenführer die erforderliche Vorsorge getroffen worden sei; gegentheils ergibt sich aus den Depositionen einer Reihe von Lokomotivführern, daß dieselben vor dem 31. Dezember 1879 von diesem Restripte noch keine Kenntniß hatten und ist speziell nicht zu bezweifeln, daß der Führer der „Silvretta“ dasselbe zur Zeit des Unfalles noch nicht kannte.

8. Liegt somit eine in kausalem Zusammenhange mit dem Unfalle stehende grobe Fahrlässigkeit vor, welche von der Beklagten zu vertreten ist, so ist nach Art. 7 des Eisenbahnpflichtgesetzes der Richter befugt, der Klägerin, auch ganz abgesehen von dem Ersatze erweislicher Vermögensnachtheile, eine „angemessene Geldsumme“ zuzusprechen. Die angemessene Geldsumme nun, welche in Gemäßheit dieser Gesetzesbestimmung dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten, auch abgesehen von erweislichen Vermögensnachtheilen, nach richterlichem Ermessen zugesprochen werden kann, qualifizirt sich — ihrer rechtlichen Natur nach — nicht als Privatstrafe, sondern als

Schadensersatz im weitern Sinne. Durch Art. 7 cit. nämlich, wird dem Richter offenbar die Befugniß eingeräumt, bei Bemessung der Entschädigungssumme auch andere als bloß erweisliche vermögensrechtliche Nachtheile im Sinne der Art. 5 und 8 leg. cit. in Berücksichtigung zu ziehen; der Richter wird also insbesondere ermächtigt, auch Nachtheile, welche überhaupt gar nicht vermögensrechtlicher, sondern mehr ideeller Natur sind, wie ausgestandene körperliche oder geistige Schmerzen, fortdauernde Beeinträchtigung des Lebensgenusses u. dgl. (das sogenannte *tort moral*) zu berücksichtigen und auch dafür einen Ersatz in Form einer angemessenen Geldsumme zu gewähren. Dieser Ersatz qualifizirt sich denn freilich nicht als direktes Aequivalent für die erwähnten nicht vermögensrechtlichen Nachtheile, welche ja überhaupt ihrer Natur nach nicht unmittelbar in Geld schätzbar sind, wohl aber enthält er insofern eine Genugthuung für den Beschädigten, als letzterem dadurch der Erwerb anderweitiger Vortheile ermöglicht und so die erlittene Unbill indirekt möglichst ausgeglichen wird. (Siehe Bruns, in Holzendorfs Encyclopädie, 4. Auflage, S. 465; Thering, in seinen Jahrbüchern 18, S. 34 u. ff.)

9. Geht man nun aber auch davon aus, daß in concreto von der erwähnten in Art. 7 leg. cit. dem Richter zugestandenen Befugniß bei Fixirung der Entschädigungssumme Gebrauch zu machen sei, so gelangt man doch nicht zu Erhöhung der vom vordern Richter gesprochenen Entschädigung, denn der Vorderrichter ist bei Feststellung der Entschädigung, obschon er ausschließlich auf Art. 5 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes abstellt, doch thatsächlich jedenfalls über den bloßen Ersatz des der Klägerin durch Entziehung des Unterhaltes erwachsenen Schadens, der nach Art. 5 cit. einzig zu vergüten wäre, hinausgegangen und es erscheint die von ihm gutgeheißene Entschädigung, in Würdigung aller Umstände, als der Sachlage vollständig entsprechend. Es ergibt sich dies aus folgenden Momenten: Der getödtete Ehemann der Klägerin war im Jahre 1821 geboren und hatte aus seinen verschiedenen Geschäften als Gantgeber, Wirth, Agent einer Versicherungsgesellschaft u. s. w. ein jährliches Einkommen von 3000 Fr. bis höchstens

3500 Fr.; dies muß nach den vor den kantonalen Instanzen beigebrachten Belegen der Klagepartei, auf welche das Zweitinstanzgericht ausdrücklich Bezug nimmt, als festgestellt betrachtet werden, und es kann sonach auf die abweichenden Ausführungen der Klägerin im heutigen Vortrage kein Gewicht gelegt werden. Von seinem Einkommen nun verwendete der Ehemann der Klägerin nach den gegebenen Verhältnissen jedenfalls kaum mehr als zirka 1200 Fr. per Jahr auf den Unterhalt der Klägerin, und es kann diese Summe selbstverständlich nur für die Zeit der muthmaßlichen Lebensdauer des Ehemannes, d. h. wie nicht bestritten ist, für die Zeit von 15 Jahren, vom Tage des Unfalles an gerechnet, in Betracht gezogen werden. Angesichts dieser Verhältnisse sowie angesichts des weitern Umstandes, daß der Klägerin aus der Verlassenschaft ihres Ehemannes außer ihrem zugebrachten Gute ein Erbtheil von zirka 3500 Fr. angefallen ist, ist klar, daß die der Klägerin zweitinstanzlich zugesprochene Kapitalentschädigung von 15,000 Fr. den Betrag des ihr durch Entzug des Unterhaltes in Folge des Todes ihres Ehemannes erwachsenen Schadens jedenfalls übersteigt und liegt zu deren Erhöhung keine Veranlassung vor.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Das Urtheil des Kantonsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 3./4. Oktober 1882 wird in allen Theilen bestätigt.

110. Urtheil vom 1./2. Dezember 1882
in Sachen Alder.

A. Durch Urtheil vom 4. Oktober 1882 hat das Kantonsgericht von St. Gallen erkannt:

1. Die Beklagte hat dem Kläger eine Entschädigung von 2500 Fr. nebst Zins à 5 % vom 31. Dezember 1879 an zu bezahlen.

2. Die Gerichtsgebühr von 40 Fr., der Kanzlei 13 Fr., dem Weibel 1 Fr. haben beide Parteien zu gleichen Theilen

zu bezahlen. Die Appellationskosten sind wettgeschlagen und der erstinstanzliche Kostenspruch zu Gunsten des Klägers im Betrage von 225 Fr. bestätigt.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht; bei der heutigen Verhandlung beantragt sein Anwalt: es sei dem Kläger die von ihm erstinstanzlich geforderte Entschädigung von 10,000 Fr. sammt Zins à 5 % vom 31. Dezember 1879 an zuzusprechen unter Kostenfolge, indem er bemerkt, daß die durch den beklaglichen Anwalt an den frühern Anwalt des Klägers für Rechnung des Letztern erweislich geleisteten Abschlagszahlungen in Abrechnung fallen sollen. In Begründung seines Antrages bezieht er sich zunächst auf Art. 7 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. vom 1. Juni 1875, indem er ausführt, der Unfall sei durch eine von der beklagten Transportanstalt zu vertretende grobe Fahrlässigkeit verursacht worden; er fügt indeß bei: nach seiner Ueberzeugung fordere der Kläger nicht mehr als der von ihm erlittene materielle Schaden betrage; im Gegentheil, er bleibe mit seiner Forderung eher unter dem Betrage des wirklichen Schadens. Nichtsdestoweniger begründe er seinen Anspruch in erster Linie auf grobe Fahrlässigkeit, beziehungsweise auf den Art. 7 cit. nicht in der Meinung, daß er etwas verlange, was nur nach Art. 7 cit. verlangt werden könnte, wohl aber deshalb, weil nach Art. 7 cit. das Ermessen des Richters in Bestimmung der Entschädigungssumme ein freieres sei, als nach Art. 5 leg. cit.

Der Vertreter der Beklagten trägt unter eingehender Begründung auf Abweisung des Rekurses und einfache Bestätigung des angefochtenen Urtheils unter Kosten- und Entschädigungsfolge an, indem er namentlich bestreitet, daß der in Frage stehende Unfall durch eine von der Beklagten zu vertretende grobe Fahrlässigkeit verursacht worden sei.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Aus den thatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters ergibt sich im wesentlichen Folgendes: Kläger, welcher Inhaber eines größern Landwirthschaftsgewerbes ist und als Stickerfabrikant 18 Arbeiter beschäftigt, erlitt bei der am 30. Dezember