

an, ferner grundsätzlich zum Erfasse aller der Klägerin vom 15. Oktober 1891 an noch erwachsenden Auslagen für Krankenpflege, Arzt, Apotheke, allfällige spezielle Heilkuren und Anschaffungen u. dgl. verurtheilt, im Uebrigen dagegen das angefochtene Urtheil des Appellationsgerichtes des Kantons Baselstadt aufgehoben wird.

38. Urtheil vom 21. April 1893 in Sachen  
Wangler gegen Centralbahn.

A. Durch Urtheil vom 26. Januar 1893 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt: Die Klägerin Wittve Emma Wangler ist mit ihrem Klagebegehren abgewiesen.

B. Gegen das Urtheil des Appellations- und Kassationshofes ergriff die Klägerin die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung trägt ihr Anwalt, indem er gleichzeitig um Erteilung des Armenrechtes für seine Klientin nachsucht, auf Zuspruch der Klagebegehren an. Er produziert eine Erklärung des Betriebsschefs Manuel der Jura-Simplonbahn und des Inspecteur des trains Balmer der nämlichen Gesellschaft d. d. 20. April 1893 betreffend den Sinn des Art. 38 des allgemeinen Fahrdienstreglementes der Schweizerischen Eisenbahnen, vom 21. November 1880, sowie eine den gleichen Gegenstand betreffende Zuschrift des Ingenieurs Girtanner, Adjunkten des administrativen Inspektorats des Schweizerischen Eisenbahndepartements, d. d. 20. April 1893. Der Vertreter der Centralbahngesellschaft trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des vorinstanzlichen Urtheils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Neue Beweismittel in der bundesgerichtlichen Instanz sind unzulässig (Art. 30 O.=G.); die heute von der Klägerin neu produzierten Bescheinigungen können daher nicht berücksichtigt werden.

2. In tatsächlicher Beziehung steht fest: Der Chemann der Klägerin Baptist Wangler war als Kondukteur bei der Beklagten angestellt. Am 17. September 1891 hatte er auf Zug 101 von

Scherzlingen nach Bern und dann weiter auf einem anschließenden Zuge nach Basel den Gepäckdienst zu besorgen. Zug 101 langte an diesem Tage mit einer Verspätung von 16 Minuten von Scherzlingen her im Bahnhofe Thun an; nach einem Aufenthalte von bloß 3 statt der fahrplanmäßigen 5 Minuten wurde das Signal zur Abfahrt gegeben; der Zug setzte sich in Bewegung und war bereits im Gange, als Wangler noch auf einen der letzten Wagen aufzuspringen versuchte. Dieser Versuch mißlang; Wangler fiel, nachdem er einige Zeit vom Zuge nachgeschleift worden war, zwischen Zug und Bahnhofsperron hinunter und geriet dabei mit dem rechten Unterschenkel unter die Räder. Dies machte eine Amputation notwendig, an deren Folgen der Verletzte starb. Wangler war nach Ankunft des Zuges in Thun abgestiegen und hatte sich in das Bahnhofbuffet versüßt, wo ein Kamerad für ihn ein Glas Magenbitter bestellt hatte. Damit versäumte er die Abfahrt des Zuges; dieser befand sich bereits in Bewegung, als Wangler das Buffet verließ.

3. Die Beklagte hat der auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz gestützten Entschädigungsklage der Wittve Wangler die Einrede des Selbstverschuldens entgegengestellt; reglementswidrig sei es gewesen, daß Wangler im Bahnhofe Thun den Gepäckwagen zum Zwecke des Besuches des Buffets verlassen habe, reglementswidrig und zudem höchst unvorsichtig sei ferner der Versuch gewesen, auf den schon in rascher Bewegung befindlichen Zug aufzuspringen.

4. Nach dem Thatbestande der Vorinstanz steht fest, daß das Verbot, zum Zwecke des Wirtschaftsbesuches, einen Zug vor Ankunft auf der Endstation und ordnungsmäßiger Beendigung des Dienstes zu verlassen, dem Wangler bekannt war und daß dieses Verbot sich auch auf den Bahnhof Thun bezog, weil Thun nicht Kopfstation ist. Die Einwendung, daß das Verbot sich nicht auf den Besuch der Bahnhofbuffets, sondern nur auf denjenigen entfernter liegender Wirtschaften beziehe, ist offenbar unbegründet; das Verbot richtet seine Spitze, wie die Vorinstanz mit Recht bemerkt, vielmehr gerade gegen den Besuch der Bahnhofbuffets. Der Beweis, daß das Verbot nicht gehandhabt worden sei, sondern die Aufsichtsorgane dessen Übertretung geduldet haben, ist nach der thatsächlichen Feststellung der Vorinstanz vollständig miß-

lungen. Bewiesen ist allerdings, daß hie und da Kondukteure durchfahrender Züge das Bahnhofbuffet in Thun besuchen; dagegen ist ebenso erwiesen, daß diese Übertretungen des bestehenden Verbots im geheimen zu geschehen pflegen, und, wenn entdeckt, von den Aufsichtsbeamten geahndet werden. Ebenso ist nach der Feststellung der Vorinstanz nicht erwiesen, daß Wangler am Tage des Unfalles an Magenbeschwerden gelitten habe und dadurch bestimmt worden sei, das Buffet zu besuchen, um dort als Linderungsmittel ein Magenbitter zu genießen. Es steht somit fest, daß Wangler, indem er den Zug zum Zwecke des Besuches des Buffets verließ, gegen eine bestimmte Dienstvorschrift handelte, ohne daß dieser Verstoß durch besondere Gründe entschuldigt werden könnte. Dieser Verstoß steht in kausalem Zusammenhange mit dem Unfalle insofern, als er zur Folge hatte, daß Wangler die Abfahrtszeit des Zuges versäumte und sich dadurch zu dem verhängnisvollen Entschlusse bestimmen ließ, das Aufspringen auf den fahrenden Zug zu versuchen.

5. Auch dieser Versuch, welcher den Unfall unmittelbar herbeiführte, verstieß gegen ein reglementarisches Verbot. Wenn die Klägerin dies im Hinblick auf die für den Rangierdienst bestehenden Vorschriften leugnet, so ist zu erwidern, daß die Bestimmungen über den Rangierdienst hier offenbar gar nicht zur Anwendung kommen, sondern die Vorschriften, welche für den Fahrdienst gelten, und diese verbieten das Aufspringen auf in Bewegung befindliche Fahrzeuge ganz allgemein, auch den Bahnangestellten. Festgestellt ist nun allerdings, daß Übertretungen dieses Verbotes da und dort vorkommen und geduldet werden. Allein nach der Feststellung der Vorinstanz war diese Duldung keine allgemeine, sondern beschränkte sich auf Fälle dienstlicher Nötigung, so daß nicht etwa gefolgert werden konnte, das Verbot habe überhaupt seine Geltung verloren, es werde auf dessen Handhabung verzichtet. Sodann aber befand sich der Zug 101 festgestelltermäßen in dem Augenblicke, wo Wangler den Versuch machte, aufzuspringen, bereits in so rascher Bewegung, daß das Aufspringen als ein für Jedermann, auch für einen mit dem Bahndienste vertrauten Angestellten, als ein augenscheinlich gefährliches Wagnis, als ein Unternehmen, welches auch ein Eisenbahnbeamter sich nicht zutrauen durfte, erscheinen

musste. Die Handlungsweise des Wangler war daher, auch abgesehen von jedem reglementarischen Verbot, eine unzulässige, gegen die Regeln der gewöhnlichsten Vorsicht verstößende. Dieselbe kann auch nicht dadurch entschuldigt werden, daß Wangler dienstlich genötigt gewesen sei, das gefährliche Wagnis zu unternehmen. Allerdings machte Wangler den Versuch, auf den fahrenden Zug aufzuspringen, deshalb, um dort seinen Dienst verrichten zu können. Allein dieses Motiv vermöchte, bei den hier, angesichts der raschen Bewegung des Zuges mit dem Aufspringen verbundenen großen und augenscheinlichen Gefahren, seine Handlungsweise schon im allgemeinen kaum rechtfertigen; vielmehr durfte Wangler unter diesen Umständen, um die Folgen seiner Versäumung der Abfahrt des Zuges wettzumachen, kaum etwas anderes tun, als beim Stationspersonal darum nachsuchen, den Zug anhalten zu lassen. Dazu kommt aber noch, daß, wenn Wangler die Abfahrt des Zuges versäumt hatte, dies nicht etwa durch die dienstliche Beschäftigung desselben, sondern vielmehr durch einen von ihm begangenen Dienstfehler verursacht war. Wangler suchte, indem er es unternahm, auf den fahrenden Zug aufzuspringen, einfach einen von ihm begangenen Dienstfehler durch einen zweiten wettzumachen. Nicht die Anforderungen des Dienstes hatten ihn in eine Lage gebracht, in welcher das Aufspringen auf den fahrenden Zug ihm verführerisch nahe gelegt sein mochte, sondern sein eigenes Verschulden, ein von ihm begangener Verstoß gegen eine bestimmte Dienstvorschrift.

6. Es ist demnach in der That ein mit dem Unfalle in kausalem Zusammenhange stehendes Verschulden des Getödteten erwiesen. Mitverschulden der Bahngesellschaft kann, nach den vorliegenden Akten, nicht angenommen werden. Der Umstand, daß ab und zu Übertretungen des Verbotes des Aufspringens auf rollende Fahrzeuge geduldet wurden, vermag, wie schon bemerkt, die Handlungsweise des Wangler nicht zu rechtfertigen. Diese beschränkte Duldung erstreckte sich keineswegs auf so gefährliche Handlungen, wie die von Wangler unternommene und konnte daher diesen auch nicht zu seinem Tun bestimmen. Im weiteren hat die Klägerin ein Mitverschulden darin gefunden, daß der Zugführer das zweite Abfahrtsignal gegeben habe, ohne sich vorher zu vergewissern, daß das

Zugspersonal sich auf seinem Posten befinde. Nun ist allerdings richtig, daß nach Art. 38 des allgemeinen Fahrdienstreglementes und Ziffer 4 der Dienstinstruktion der Schweizerischen Centralbahn vom 28. März 1883 der Zugführer das Abfahrtsignal erst zu geben hat, wenn er sich von der Anwesenheit seiner gesamten Mannschaft überzeugt hat und es mag zugegeben werden, daß diese beiden Vorschriften sich auch auf die Abfahrt von Zwischenstationen beziehen. Allein eine schuldhafte Übertretung dieser Vorschriften hat hier nicht stattgefunden. Es ist nämlich nicht zu übersehen, daß Wangler als Gepäckkondukteur auf der Station Thun nicht, wie die übrigen Kondukteure, abzustiegen, sondern im Gepäckwagen zu verbleiben hatte. Der Zugführer durfte nun wohl voraussehen, daß Wangler demgemäß auf seinem Posten bleibe, oder wenn er veranlaßt sei, denselben zu verlassen, ihn davon in Kenntnis setze, dies um so mehr, als am Unglückstage der Zug erhebliche Verspätung hatte und daher der Aufenthalt auf den Stationen, wie dem Zugspersonal natürlich bekannt war, möglichst abgekürzt werden mußte. Wenn bei dieser Sachlage der Zugführer das Abfahrtsignal gab, ohne vorher noch besonders im Gepäckwagen nachzusehen, ob Wangler nicht etwa seinen Posten verlassen habe, so kann ihm dies nicht zum Verschulden angerechnet werden. Danach muß die Klage, in Übereinstimmung mit der Vorinstanz, abgewiesen werden.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Weiterziehung des Klägers wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Teilen bei dem angefochtenen Urteile des Appellations- und Kassationshofes des Kantons Bern sein Bewenden.

## V. Fabrik- und Handelsmarken.

### Marques de fabrique.

39. Urteil vom 18. Februar 1893 in Sachen  
Felschlin gegen Schindler.

A. Durch Urteil vom 28./30. November 1892 hat das Kantonsgericht des Kantons Schwyz erkannt:

Beklagte Firma hat sich jeder Benutzung der Schutzmarke, Analysen und Diplome der früher bestandenen und nunmehr erloschenen Kollektivgesellschaft Kirschdestillation Schwyz zu enthalten; ebenso hat die Firma Kirschdestillation Schwyz Alfred Schindler, Alleinhaber, die Worte Alfred Schindler, Alleinhaber derart mit den Worten Kirschdestillation Schwyz bei jeglicher Verwendung der Firma zu verbinden, daß sie als ein ungeteiltes Ganzes erscheint und nicht mit der erloschenen Firma Kirschdestillation Schwyz verwechselt wird.

B. Gegen dieses Urteil ergriff die beklagte Firma die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt ihr Anwalt: Es sei die Weiterziehung für begründet zu erklären und die Klage des gänzlichen abzuweisen.

Dagegen trägt der Anwalt der Klägerin auf Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 27. Juni 1881 deponierte die Firma Nazar Felschlin & Cie., Destillateurs in Schwyz, beim eidgenössischen Amte für geistiges Eigentum eine Schutzmarke, welche unter Nr. 526 eingetragen wurde; am 22. Juli 1882 wurde eingetragen, daß die Markeninhaberin ihre Firma in „Kirschdestillation Schwyz“ geändert habe. Am 10. März 1883 wurde im Handelsregister eingetragen „Inhaber der schon vor dem 1. Januar 1883 bestandenen Firma und Kollektivgesellschaft „Kirschdestillation Schwyz“ seien Nazar Felschlin von Steinen und Alfred Schindler von Arth, Kanton Schwyz, beide in Schwyz.“ Nazar Felschlin und Alfred Schindler hatten am 1. Januar 1883 einen Vertrag abgeschlossen,