qu'en une faible mesure la faute commise et ne lui enlève pas son caractère de gravité.

Le rapport de causalité entre cette seconde faute et l'accident est évident et n'a nul besoin d'être démontré.

6. — La société électrique a donc à répondre d'une double faute grave et c'est dès lors à bon droit que l'instance cantonale a fait application en la cause de l'art. 7 de la loi sur la responsabilité.

L'indemnité globale de 3500 fr. allouée par les premiers juges comprend la réparation du préjudice pécuniaire causé au demandeur et fixé par lui à 308 fr.; elle constitue pour le surplus une allocation en vertu de l'art. 7 précité. Le premier élément de cette indemnité n'est pas critiqué et la somme réclamée est même inférieure à celle offerte par la recourante. Cette dernière soutient en revanche que l'allocation de 3100 fr. en sus des 400 offerts par elle est excessive. Cette critique n'est toutefois pas fondée. La somme en question apparaît bien plutôt comme justement proportionnelle avec les indemnités allouées par le Tribunal fédéral dans d'autres cas analogues, notamment dans le cas Perrin contre Compagnie du Lausanne-Ouchy. (*Rec. off.* IX, page 268 et suiv.; comp. aussi l'arrêt en la cause Jacot-Burmann contre J.-S. *Rec. off.* XXI, page 123 et suiv). Si une somme de 2000 fr. a paru équitable à raison de la mort de l'enfant Perrin âgé de sept ans, il faut tenir compte dans l'espèce que les époux Jenny ont perdu leur unique enfant et qu'à la suite de la mort de celui-ci dame Jenny souffre d'un ébranlement du système nerveux qui est une cause de dommage matériel et moral. Dans ces circonstances l'allocation de 3100 fr., soit 3500 fr. y compris le dommage pécuniaire, apparaît comme équitable.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est écarté et le jugement de la Cour civile du canton de Vaud, du 18 mai 1897, confirmé quant au fond et quant aux dépens.

146. Urteil vom 15. Juli 1897 in Sachen
Nordostbahn gegen Schlatter.

I. Im Jahr 1895 wurde der Bahnhof Schaffhausen erweitert. Zur Abfuhr von Material wurde dem Dammbau der Linie Schaffhausen-Schweilen entlang ein Kollwagengeleise angelegt und dieses dann gegen Norden hin in einer starken Kurve unter einem Viadukt der Bahn durchgeführt. Das Kollwagengeleise war durch einen Stafetenweg von der unter dem Viadukt sich hinziehenden öffentlichen Straße getrennt. Jenseits des Viaduktes überschritt die Kollbahn diese Straße. An der Kreuzungsstelle befanden sich Barrieren (Stangen, welche heruntergelassen wurden). Nach einer Vereinbarung zwischen dem Stadtbauamt und der Nordostbahn waren an den Pfeilern des Viaduktes Petroleumlaternen angebracht, insbesondere eine an dem südlichen, dem Bahnhof zugekehrten Pfeiler. An diesen Pfeiler lehnte sich ein stark abfallender Sandhaufen.

Jakob Schlatter, geb. am 11. Oktober 1827, war als Bedienter des Bauamtes der Stadt Schaffhausen mit dem Anzünden der Laternen betraut. Am 16. Oktober 1895 Abends gegen 6 Uhr wollte er die am südlichen Pfeiler befindliche Laterne anzünden. Wo er das Geleise der Kollbahn betrat, ist nicht festgestellt; es steht nur fest, daß er nicht bei den Barrieren durchgieng. Er lehnte eine Leiter gegen den Pfeiler und stemmte den Fuß derselben an die zunächst liegende Schiene. Bereits stand er auf der Leiter und war mit dem Anzünden beschäftigt, als er den Pfiff einer vom Bahnhof herkommenden Lokomotive der Kollbahn hörte. Er sprang von der Leiter herunter, überschlug aber am Boden und wurde vom Materialzuge einige Meter weit geschleppt und erheblich verletzt.

II. Am 21. Januar 1896 belangte Schlatter die Nordostbahn gestützt auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz auf Entschädigung.

Vom Bezirksgericht mit seiner Klage, weil alle Schuld ihm allein treffe, abgewiesen, appellierte er an das Obergericht des Kantons Schaffhausen.

Dieses erkannte mit Urteil vom 30. Oktober 1896, die Be-

klagte sei für den aus dem Unfall entstandenen Schaden prinzipiell haftbar und wies die Sache behufs Festsetzung des Quantitativs der Entschädigung an die erste Instanz zurück. Den Erwägungen, welche diesem Urteile zu Grunde liegen, ist im wesentlichen Folgendes zu entnehmen: Der von der Beklagtschaft geltend gemachte Art. 4 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 1. Juli 1875 treffe vorliegend nicht zu, da Schlatter nicht in rechtswidriger Weise, sondern zur Ausübung des ihm obliegenden öffentlichen Dienstes das Bahngelände betreten habe. Maßgebend für die Beurteilung der Haftbarkeit der Beklagten sei Art. 1 cit. Nach diesem Artikel sei offenbar die Haftpflicht auch begründet, wenn ein leichtes Verschulden der Unternehmung vorliege. Aus den Zeugenaussagen ergebe sich nun, daß die Bahn ein Verschulden treffe. Das Geleise sei ziemlich nahe an die Stützmauer gelegt gewesen. Die Leiter habe, zumal wegen des steil abfallenden Sandhaufens, gegen die Mauer gestellt werden müssen, so daß ihr Fuß ins Geleise oder wenigstens bis an die der Mauer zunächst laufende Schiene zu stehen kam. Die Leiter sei zu kurz gewesen, um in den Laternenarm eingelegt zu werden, und selbst wenn sie neben der Mauer hätte aufgestellt werden können, so wäre sie von den Materialwagen gestreift worden. Schlatter sei also geradezu genötigt gewesen, beim Herannahen des Zuges von der Leiter abzuspringen. Den Lokomotivführer treffe kein Verschulden, da er die Laterne wegen der Kurve erst in unmittelbarer Nähe sehen konnte. Der Bahn falle hingegen zur Last, daß sie diese gefährliche Stelle, sowie die ganze Linie beim Viadukt nicht besser bewachen ließ. Auch die Barrieren seien mangelhaft bedient worden. Beim Herannahen eines Zuges seien sie zuweilen von einem Knaben geschlossen worden, öfter aber auch ungeschlossen geblieben. Als der Unfall sich ereignete, habe ein Arbeiter die Barrieren erst im letzten Augenblicke zugerissen.

III. Durch Entscheidung vom 8. März 1897 bemahß sodann das Bezirksgericht das Mitverschulden des Klägers auf 50 % und verurteilte die Beklagte, an ihn 216 Fr. 65 Cts. für Heilungskosten, 407 Fr. für vorübergehende Erwerbsunfähigkeit und 1000 Fr. für bleibende Invaldität zu bezahlen.

IV. Gegen dieses Urteil ergriffen beide Parteien die Berufung an das Obergericht.

Die Beklagte beantragte, es sei die von der ersten Instanz gesprochene Entschädigung zu reduzieren. Den Kläger, wurde ausgeführt, treffe die Hauptschuld. Das Bahngelände sei abgesperrt gewesen. Der Kläger sei nicht bei der Barriere hineingegangen, sondern über den Zaun gestiegen. Der Sandhaufen sei schon da gewesen, als die Stadt die Laterne habe anbringen lassen. Der ganze Schaden aus bleibender Invaldität belaufe sich höchstens auf 1000 Fr. Der Kläger könne immer noch etwas verdienen. Auch werde er eine Entschädigung aus Unfallversicherung erhalten.

V. Mit Urteil vom 21. Mai 1897 erkannte das Obergericht:

1. Die Beklagte ist pflichtig, dem Kläger unter allen Titeln aus Schadenersatz 2650 Fr. zu bezahlen, verzinslich à 5 % vom 21. Januar 1896 an.

2. Die erwachsenen Kosten trägt die Beklagte und sie hat dem Kläger mit Einschluß der am 30. Oktober 1896 zugesprochenen Taggelder eine Gesamtprozeßentschädigung von 30 Fr. zu bezahlen.

Das Obergericht nahm dabei mit der ersten Instanz eine schuldhafte Unvorsichtigkeit des Klägers an. Es sei ihm bekannt gewesen, wird ausgeführt, daß auf dem betreffenden Geleise Materialzüge verkehrten und zwar nicht zu einer bestimmten Zeit, sondern unregelmäßig, wie es Bauarbeiten mit sich bringen. Wenn es ihm nun nicht anders möglich gewesen sei, die Laterne anzuzünden, als dadurch, daß er die Leiter an das Geleise stellte, so hätte er vor dem Besteigen der Leiter sich vergewissern sollen, daß kein Zug heransahre. Er hätte auch vom Offenstehen der Barriere Anzeige machen und sich einer längern Leiter bedienen sollen. Auf Seite der Beklagten sei jedoch das Verschulden bedeutend größer gewesen, indem sie es ganz und gar an dem nötigen Aufsichtsdienste habe fehlen lassen. Da nach Art. 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auch das geringste Verschulden der Unternehmung diese zum Schadenersatz verpflichte, so sei eine Reduktion der Entschädigung wegen Mitverschuldens des Klägers auf zwei Dritteile der Sache entsprechend.

Die Haftpflichtsumme wurde vom Obergerichte folgendermaßen berechnet: Der Jahresverdienst des Klägers beziffere sich auf

rund 1000 Fr. Zum Erwerb einer jährlichen Rente in diesem Betrage bedürfte es für eine 68jährige Person eines Kapitals von rund 8600 Fr. Der behandelnde Arzt schätze die bleibende Invalidität auf 30 bis 40 %. Mit Rücksicht darauf, daß der Kläger bald 70 Jahre alt sei und deshalb wohl ziemlich rasch so wie so eine Reduktion in seinem Verdienst eingetreten wäre, habe die erste Instanz ihrer Berechnung eine Invalidität von 30 % zu Grunde gelegt. Diese Annahme erscheine namentlich mit Rücksicht auf das hohe Alter des Verletzten als richtig. Die Nebensforderungen für Heilungskosten (216 Fr. 65 Cts.) und für vorübergehende Erwerbsunfähigkeit (818 Fr.) seien eventuell nicht bestritten worden. Was die Verpflegungskosten anbetreffe, so seien sie im Gegensatz zur Annahme der ersten Instanz im Prinzip gutzuheißen; dagegen seien die klägerischen Ansätze zu hoch, da die Frau des Klägers die nötigen Wärterdienste selbst besorgt habe. Wenn für die erste Periode der ärztlichen Behandlung, d. h. bis zum 11. Juli 1896 1 Fr. und für die spätere Zeit 50 Cts. per Tag als Entschädigung festgesetzt werde, so dürfte das der Billigkeit entsprechen. Eine Zusammenstellung der verschiedenen Posten ergebe nun folgendes:

Rentenskapital bei 30 % Erwerbsunfähigkeit	rund	Fr. 2600	—
Heilungskosten		" 216	65
Vorübergehende Erwerbsunfähigkeit:			
220 Tage à 3 Fr.		Fr. 660	
79 Tage à 2 Fr.		" 158	Fr. 818
Verpflegungskosten:			
258 Tage à 1 Fr.		Fr. 258	
92 Tage à 50 Cts.		" 46	" 304
		Zusammen	Fr. 3938 65
Davon ab:			
$\frac{1}{2}$ Minderung aus Mitverschulden		" 1312	65
		Fr. 2626	—

Diese Totalentschädigung wurde auf 2650 Fr. abgerundet.

VI. Die Beklagte hat das obergerichtliche Urteil vom 21. Mai 1897 an das Bundesgericht weitergezogen. Sie beantragt, es möchte in Erwägung, daß altgemäß auf Seite der Nordostbahn

gar keine, dagegen auf Seite des Klägers sehr große Fahrlässigkeit liege, der obergerichtliche Entscheid dahin abgeändert werden, daß die Klage im ganzen Umfange abgewiesen, eventuell eine erhebliche Reduktion verfügt werde; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Klägers.

VII. Im heutigen Vorstande wiederholte die Appellantin den schriftlich gestellten Antrag. Sie betonte, daß Art. 4 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes anzuwenden und daß das Bauamt der Stadt Schaffhausen für die Anbringung der Laterne verantwortlich zu erklären sei. Im weitern stellte sie den Antrag, daß eventuell statt der Kapitalabfindung eine Rente zuzusprechen sei.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Da die kantonalen Instanzen in Übereinstimmung mit den Parteien angenommen haben, daß es sich um einen beim Bau einer Eisenbahn vorgekommenen Unfall handle, so kann von einer Erörterung der Frage, ob nicht richtiger von der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für einen Betriebsunfall ausgegangen worden wäre, wonach statt Art. 1 leg. cit. Art. 2 desselben Gesetzes zur Anwendung käme, füglich Umgang genommen werden. Es mag indessen immerhin für die Anwendbarkeit von Art. 1 des Gesetzes noch bemerkt werden, daß, wenn auch der Kollwagenzug, der den Unfall des Klägers Schlatter herbeiführte, von einer Lokomotive und auf einem Schienengeleise in Bewegung gesetzt wurde, dies doch nicht auf einer zum Eisenbahnbetrieb im eigentlichen Sinne des Wortes bestimmten Schienenanlage geschah, sondern eben nur auf einem zum Zwecke des Transportes von Baumaterial hergestellten Geleise.

2. Gemäß Art. 1 leg. cit. haftet die Unternehmung für Unfälle, bei welchen sie „irgendwelche Verschuldung trifft“ und, wie die bundesgerichtliche Praxis angenommen hat, genügt in dieser Beziehung auch das geringste Verschulden (Urteil vom 10. Oktober 1879 in Sachen Rohrer gegen bernische Jurabahn-gesellschaft: Amtl. Samml. V, S. 583, Erw. 3; Urteil vom 28. Januar 1882 in Sachen Pinard gegen Reveillac, Bardol & Cie., Amtl. Samml. VIII, S. 99, Erw. 4). Das konkurrierende Mitverschulden des Verunglückten fällt im Sinne einer Reduktion der Schadenersatzsumme in's Gewicht (cit. Urteil in

Sachen Mohrer, Erw. 4; Urteil vom 24. Oktober 1894 in Sachen Waldvogel gegen Nordostbahn, Untl. Samml. XX, S. 891 (Erw. 5).

3. Vorliegend behauptet nun Rekurrentin, alles Verschulden liege auf Seiten des Appellaten; dieser dagegen hat sich mit der obergerichtlichen Auffassung zufrieden gegeben, wonach $\frac{1}{3}$ des Verschuldens ihm zuzuschreiben und grobe Fahrlässigkeit der Unternehmung ausgeschlossen ist. Auf die Frage der groben Fahrlässigkeit ist unter diesen Umständen nicht weiter einzutreten. Dagegen unterliegt die Schuldfrage im übrigen der Überprüfung durch das Bundesgericht.

4. Was nun das Verhalten des Verunglückten anbelangt, so ist vor allem der kantonale Oberinstanz beizustimmen, wenn sie die Frage, ob der Verunglückte in rechtswidriger Weise das Rollbahngleise betreten habe, verneint. Es ist für den vorliegenden Fall durchaus gleichgültig, von wo aus Schlatter sich auf das Geleise begeben hat, da er dasselbe überschreiten mußte, um seinen Dienst, das Anzünden der Laternen, zu besorgen, und der Unfall ihn an einer Stelle betroffen hat, wo er jedenfalls das Recht hatte, sich aufzuhalten. Art. 4 leg. cit. ist also in casu nicht anwendbar. Dagegen ist zuzugeben, daß der Kläger mit allzugroßer Sorglosigkeit in später Stunde das Anzünden der Laternen am Pfeiler des Viaduktes besorgte. Dies ist aber auch das ganze Verschulden, das ihm zur Last gelegt werden und in einen, wenn auch entfernten Kausalzusammenhang mit dem Unfall gebracht werden kann. Es konnte Schlatter nicht zugemutet werden, bei Verrichtung seines Dienstes beständig rückwärts zu blicken, um sich vor einer möglichen Gefahr zu schützen. Wenn eingewendet wird, Schlatter hätte durch die Barrieren auf das Bahngleise sich begeben sollen, so ist nicht ersichtlich, wie dies zur Verhütung des Unfalles hätte beitragen können, indem ja erwiesenermaßen dort kein Wärter zur Stelle war, der ihn hätte warnen können. Und wenn ferner gesagt wird, Schlatter hätte seine Leiter nicht an den Pfeiler anlehnen und gegen die Schiene anstemmen sollen, so muß auch dieser Vorwurf als unbegründet dahinfallen. Es steht nämlich fest, daß der gegen den Pfeiler aufgerichtete Sand es Schlatter unmöglich machte, die

Leiter anders zu stellen, daß auch nach ihm die Laternenanzünder genötigt waren, in gleicher Weise zu verfahren, daß überhaupt die geringe Entfernung des Geleises vom Pfeiler jedermann, der sich daselbst aufhalten mußte, der Gefahr aussetzte, von einem Rollwagen erfaßt zu werden. Daß Schlatter von der Leiter heruntersprang, kann ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden; es war ein Versuch der Rettung, der Selbsterhaltung; ein Unfall hätte übrigens auch eintreten müssen, wenn Schlatter auf der Leiter geblieben, indem diese jedenfalls vom vorbeifahrenden Zuge erfaßt worden wäre.

5. Andererseits trifft die Bahngesellschaft bezw. die Bauunternehmer ein mehrfaches Verschulden.

Vorerst ist darauf hinzuweisen, daß sie es an einer regelmäßigen und genügenden Bewachung des Rollwagengeleises und an jedem Signaldienst fehlen ließ. Als sich der Unfall ereignete, wurde die Schranke erst in dem Augenblicke der Durchfahrt des Rollwagenzuges von einem Arbeiter, also nicht von dem damit beauftragten Knaben, heruntergerissen. Aber auch wenn der Barrierenwärter rechtzeitig zur Stelle gewesen wäre, so hätte er nicht diejenige Aufsicht führen können, die notwendig war, um Schlatter rechtzeitig zu warnen. Er war ja der örtlichen Verhältnisse wegen gar nicht in der Lage, den herannahenden Materialzug wahrzunehmen, bevor dieser bei dem Viadukt ankam, und in jenem Augenblicke war es für Schlatters Rettung zu spät. Wie schon das Obergericht angenommen hat, erforderte ein gehöriger Sicherheitsdienst, zumal bei der Unregelmäßigkeit, mit der die Züge liefen, die Aufstellung einer Wache direkt an der Stelle, wo die Kurve südlich des Viaduktes begann, und zugleich einen regelmäßigen Barrierendienst. Schlatter hätte dann von dem Wächter rechtzeitig gewarnt werden können und wäre auch durch das Zuschlagen der Barrieren auf das Herannahen des Zuges aufmerksam gemacht worden.

Was endlich den Standort der Laterne anbelangt, so ist darauf hinzuweisen, daß die Laternen nach einer Übereinkunft zwischen dem Stadtbauamt und der Nordostbahn an den Brückenpfeilern angebracht worden waren. Sache der Beklagten, bezw. der Bauunternehmer, für welche sie einzustehen hat, wäre es gewesen,

für Beseitigung des an dem steinernen Pfeiler des Viaduktes liegenden und das Anzünden der Laterne erschwerenden Sandhaufens zu sorgen.

Mit dem in diesen verschiedenen Richtungen nachgewiesenen Verschulden der Unternehmung steht der Unfall in unbestreitbarem Kausalzusammenhang.

6. Bei dieser Sachlage ist dem Obergerichte zuzustimmen, wenn es eine Verteilung des Verschuldens zu $\frac{1}{3}$ zu Lasten des Klägers und zu $\frac{2}{3}$ zu Lasten der Unternehmung angenommen hat.

7. Auch in Bezug auf die Berechnung der Schadenersatzsumme und die Festsetzung der Zinsbarkeit derselben ist das obergerichtliche Urteil zu bestätigen, wenn auch der dem Kläger aus der Kapitalabfindung erwachsende Vorteil dabei nicht besonders berücksichtigt erscheint. Einer nicht ins Gewicht fallenden Differenz wegen würde sich eine Abänderung des vorinstanzlichen Urteils nicht wohl rechtfertigen.

Das heute von der Rekurrentin gestellte Begehren, es sei statt eines Kapitals eine Rente zuzusprechen, ist nicht zu berücksichtigen, da in der Berufungserklärung an das Bundesgericht diese Abänderung des kantonalgerichtlichen Urteils nicht begehrt worden war (Art. 67 D.-G.).

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

147. Urteil vom 29. September 1897 in Sachen
Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee's
gegen Traxel.

A. Alexander Traxel von Altorf, in Flüelen, geboren 1848, Arbeiter bei der Gotthardbahn, half am Nachmittag des 26. Juli 1895, an welchem Tage er frei hatte, Gepäck von Reisenden, die in Flüelen den Gotthardblitzzug verließen, um daselbst das Dampfboot zu besteigen, vom Bahnhof nach dem zu deren Auf-

nahme bereit stehenden Schiff „Germania“ zu transportieren. Die Zeit für das Umsteigen und Umladen scheint im allgemeinen, wenigstens für den Fall, daß eine größere Anzahl Personen das Dampfboot benutzten, etwas kurz bemessen gewesen zu sein. Auch an jenem 26. Juli brachte der Blitzzug viele Reisende und viel Gepäck für das Schiff, so daß sich dessen Abfahrt über die fahrplanmäßige Zeit hinaus verzögerte. Kurz vorher brachte auch Alexander Traxel noch Gepäck für einen Reisenden hinüber. Er versäumte sich, wie es scheint, weil er auf seine Bezahlung wartete, einige Zeit auf dem Schiffe, erhielt dann seine Taxe vom Kontrolleur Zimmermann ausgerichtet, und schickte sich an, sich wieder an das Land zu begeben. Inzwischen hatte der Kapitän, Anton Koller, die Kommando „fertig“ und „rückwärts“ gegeben, und es war die eine Hälfte des Landungssteiges bereits zurückgezogen worden. Eben setzte sich ferner das Schiff in Bewegung und wurde auch die andere Brückenhälfte eingezogen, als Traxel noch versuchte, darauf das Land zu gewinnen. Es gelang nicht, und Traxel stürzte mitsamt der Brücke in den See. Das Schiff wurde sofort angehalten, und es wurden einige Auffindungs- und Rettungsversuche angestellt, jedoch ohne Erfolg.

B. Das Ereignis gab Anlaß zu einer strafgerichtlichen Untersuchung, die durch das Verhöramt Uri geführt, und deren Ergebnis dem Bundesrat mitgeteilt wurde, um darüber Beschluß zu fassen, ob eine Überweisung Straffälliger an das Gericht stattzufinden habe. Der Bundesrat fand, daß ein strafbarer Tatbestand im Sinne des Art. 67 des Bundesstrafrechts nicht vorliege und verfügte deshalb, daß der Angelegenheit in dieser Richtung keine weitere Folge zu geben sei.

C. Dagegen erhob nun die Witwe des Verunglückten, Rosetta geb. Baggenstos, geboren 1856, für sich und ihre Kinder, Franz Alexander, geboren 1884, Franz, geboren 1885, und Josefina, geboren 1887, gegen die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee's unterm 7. Januar 1896 Klage auf Bezahlung einer Haftpflichtentschädigung von 20,000 Fr., unter Kostenfolge. Schon in der Klage wurde geltend gemacht, die Beklagtschaft habe das Unglück verschuldet, indem sie nicht nachgesehen, ob sich noch Jemand auf dem Schiffe befinde, der daselbst verlassen wolle, das