

vraisemblable que, dans la soirée, la circulation des piétons diminue au travers du passage à niveau. Mais ce fait ne saurait justifier une surveillance moins active de la part de la compagnie. Entre 9 h. du soir et minuit, les piétons qui franchissent les tourniquets sont en effet, à raison de l'obscurité, plus exposés que durant la journée à être surpris par des trains, des machines ou des wagons. Il importe peu que ces gens exposés à un péril plus grand soient relativement peu nombreux. Or, pour divers motifs, les personnes allant dans la direction du lac et s'acheminant, comme l'ont fait Vuarnoz et ses camarades, vers le tourniquet nord, sont tout particulièrement en danger d'être surprises. Ce tourniquet ouvre en effet directement sur la voie de manœuvre, et, à dire d'experts, le passage continu de wagons isolés sur cette voie est plus dangereux pour le piéton que ne le serait celui de trains complets, arrivant avec machine en tête à des heures bien déterminées. En outre, la garde-barrière postée au sud du passage se trouve fréquemment masquée par les trains stationnant ou circulant sur les voies situées du côté du lac. Ainsi, selon le second rapport d'expertise, la garde-barrière placée à son poste réglementaire ne pouvait voir venir Vuarnoz et ses camarades, car la queue du train n° 122 se trouvait sur le passage à niveau. Enfin, il est également établi par les premiers experts que si, du tourniquet nord, on peut voir, du côté ouest, la voie de manœuvre à 200 ou 250 m., il n'en est plus de même à 3 ou 4 m. en arrière du tourniquet. De là, cette voie est en partie masquée par les installations de la gare.

Il résulte de l'ensemble de ces constatations, que, en ne faisant pas surveiller le tourniquet nord du passage à niveau à l'heure où l'accident du 13 août 1895 est survenu, la compagnie défenderesse expose les piétons venant du nord à un danger sérieux et commet ainsi, comme l'a dit la Cour cantonale, une négligence grave au sens de l'art. 7 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer.

Le second moyen de la recourante doit, en conséquence, être écarté.

3. — Les griefs du recours se trouvant ainsi l'un et l'autre éliminés, il ne reste plus à déterminer que l'indemnité due à Vuarnoz.

Le demandeur ayant admis le montant des deux sommes que lui alloue le jugement de la Cour civile, ces sommes ne sauraient en aucun cas être portées à un chiffre supérieur. En ce qui concerne d'ailleurs la somme de 2000 fr. accordée à Vuarnoz en vertu de l'art. 7 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875, elle apparaît comme équitablement fixée. Quant à l'allocation de 8000 fr. faite au demandeur en compensation du préjudice pécuniaire démontré, elle n'est pas exagérée et n'a au surplus nullement été critiquée par la recourante.

Dans ces conditions, le Tribunal de céans ne peut que maintenir le montant de l'indemnité de 10 000 fr. accordée par les premiers juges au demandeur.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

Le recours est écarté et le jugement rendu le 2 septembre 1897 par la Cour civile du canton de Vaud est maintenu.

218. Urteil vom 15. Dezember 1897 in Sachen  
Vereinigte Schweizerbahnen gegen Frick.

A. Durch Urteil vom 14. Oktober 1897 erkannte das Kantonsgericht des Kantons St. Gallen: Die klägerische Forderung ist im Betrage von 7000 Fr. geschützt.

Dem Urteil lag folgender Thatbestand zu Grunde: Sonntag, den 8. September 1895, fuhr der am 14. Juli 1851 geborne Joh. Jakob Frick, Buchhalter in der Maschinenfabrik Adolf Bühler in Uzwil, mit dem Abendschnellzug Nr. 37 der Vereinigten Schweizerbahnen von Winterthur nach Uzwil zurück, wo der Zug mit 8 Minuten Verspätung um 10 Uhr 46 Min. anlangte und fahrplanmässig eine Minute Aufenthalt hatte. Derselbe setzte sich wieder in Bewegung, bevor Frick ausgestiegen war. Dieser

versuchte gleichwohl abzuspringen, fiel jedoch dabei um und geriet unter die Räder des nachfolgenden Wagens, die ihm beide Beine abschnitten. Die Verletzung hatte den alsbaldigen Tod des Verunglückten zur Folge. Einer über den Unfall angehobenen Strafuntersuchung wurde keine weitere Folge gegeben, da auf Seite der Bahnbeamten und -Angestellten ein strafbares Verschulden nicht vorliege. Dagegen wurde die auf Ausrichtung von 20,000 Fr. nebst Zins zu 5 % seit dem Unfallstage gerichtete civilrechtliche Schadenserzagsklage der Hinterlassenen des Getöteten, nämlich seiner Witwe Elise geb. Schweizer, geb. 1852, der mehrjährigen Kinder Johann Jakob, geb. 1876, Alfred, geb. 1877, und der minderjährigen Kinder Ernst, geb. 1881, Walter, geb. 1882, Werner Paul, geb. 1884, Robert Heinrich, geb. 1886, Arnold, geb. 1888, und Anna Elisabeth, geb. 1891, für welche letztere ihr Vormund Julius Schweizer in Niederuzwil handelte, erst- und oberinstanzlich im Betrage von 7123 Fr. 85 Cts. bezw. 7000 Fr. geschätzt; die erste Instanz hatte überdies Zinsen von 5 % seit dem Unfalltage gesprochen. Beide kantonalen Instanzen nahmen an, daß den Getöteten eine Schuld am Unfall treffe, daß aber auch auf Seite der Bahn ein Verschulden vorliege und daß mangels näherer Anhaltspunkte eine hälftige Teilung des Schadens am Platze sei. Letztern berechnete das Kantonsgericht in der Weise, daß es den Betrag, den Fricke von seinem Jahresverdienste von circa 2200 Fr. auf seine Familie verwendet haben mochte, bis zum Zeitpunkte, wo den Kindern gegenüber die Alimentationspflicht aufhören werde, d. h. für circa 8 Jahre auf die Hälfte seines Verdienstes, d. h. auf circa 1100 Fr. im Jahr, oder im ganzen auf 8800 Fr., die von jenem Zeitpunkte an der Ehefrau zukommende Alimentationsquote dagegen auf  $\frac{1}{3}$  d. h. 750 Fr. und für die präsumtive Lebensdauer des Getöteten vom Jahre 1903 an, d. h. für 17 Jahre auf 12,750 Fr. ansetzte, von der Gesamtsumme aber wegen der Vorteile der Kapitalabfindung etwa 20 % abstrich.

B. Gegen das kantonsgerichtliche Urteil hat die beklagte Gesellschaft die Berufung an das Bundesgericht erklärt und die Anträge gestellt, es sei dasselbe im Sinne gänzlicher Abweisung der Klage, eventuell im Sinne einer Reduktion der gesprochenen

Summe abzuändern. Zur Begründung des Hauptantrages wurde heute ausgeführt, daß die Bahn am Unfälle keine Schuld trage, oder daß diese doch neben dem Verschulden des Getöteten nicht in Betracht fallen könne. Das zweite Begehren, das der Vertreter der Bahngesellschaft heute dahin präzisirte, daß die eventuell anerkannte Summe auf 5000 Fr. angesetzt werde, beruht im wesentlichen auf einer Bemängelung der Art, wie die wegfallenden Alimentationsbeträge kapitalisirt wurden, während die einzelnen der Berechnung zu Grunde gelegten Faktoren nicht angefochten werden. Die Kläger schlossen sich der Berufung an, nach der schriftlichen Anschlußberufungserklärung immerhin nur insofern, als ihnen vom Kantonsgericht keine Zinsen zugesprochen und als ihnen ein Teil der Kosten auferlegt worden sei. Im heutigen Vortrage anerkannte der Vertreter derselben ausdrücklich, daß den Getöteten eine Schuld am Unfall treffe, hielt aber daran fest, daß auch auf der Bahn ein Verschulden laste, und wiederholte diesbezüglich den schon vor dem Kantonsgericht gestellten, von diesem aber aus prozessualen Gründen abgewiesenen Antrag auf Abhörnung zweier neuer Zeugen, um zu beweisen, daß ein anderer Zeuge, der in einem für die Bahn günstigen Sinne ausgesagt hatte, nicht die Wahrheit gesprochen habe.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Frage, ob dem Getöteten ein Verschulden am Unfälle beizumessen sei, ist nicht mehr streitig. Nicht nur haben die Kläger das kantonalgerichtliche Urteil, das ein solches Verschulden annahm, in dieser Richtung nicht angefochten, sondern es hat auch ihr Vertreter in der heutigen Verhandlung ausdrücklich zugegeben, daß eine eigene Fahrlässigkeit des Verunglückten den Unfall mit verursacht habe. Eine Überprüfung dieser Frage durch das Bundesgericht hat somit nur noch stattzufinden insofern, als die Höhe der Entschädigung von dem Maß des Verschuldens des Getöteten und von dem Verhältnis desselben zu einem allfälligen Mitverschulden der Bahn bezw. ihrer Leute abhängig ist. Diesbezüglich nun ist zu bemerken: Daraus, daß Jakob Fricke während der Fahrt eingeschlummert war, und bei der Ankunft in Uzwil von den Mitreisenden geweckt werden mußte, darf ihm ein Vorwurf nicht gemacht werden. Es war schon spät am Abend, und in so

vorgerrückter Stunde wird man, besonders unter der Einwirkung des einförmigen Geräusches eines fahrenden Zuges, erfahrungsgemäß leicht von der Müdigkeit und dem Schlafbedürfnis übernommen. Dann darf es dem Verunglückten aber selbstverständlich auch nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn er nicht schon vor der Ankunft in Uzwil die Vorbereitungen zum Aussteigen traf und im Laumel des Erwachens sich nicht gleich zurecht fand, namentlich noch seinen Stock, der ihm entfallen zu sein scheint, aufheben und seinen Hut suchen mußte. Dagegen hat Fricke dadurch, daß er noch aussteigen wollte, als sich der Zug bereits wieder in Bewegung gesetzt hatte, nicht nur gegen ein ausdrückliches, jedermann bekanntes bahnpolizeiliches Verbot gehandelt, sondern auch, abgesehen hievon, sich einer Gefahr für Leib und Leben ausgesetzt, die er zweifellos erkennen konnte und mußte. Und sein, gegen die Regeln der gewöhnlichen Vorsicht verstößendes Wagnis kann damit, daß das Weiterfahren für Fricke gewisse Unzukömmlichkeiten im Gefolge hatte, nicht entschuldigt werden. Diese waren doch nicht so erheblich, daß darob von Fricke die Sorge für die Sicherheit seiner Person hätte außer acht gelassen werden dürfen. Immerhin ist die Fahrlässigkeit des Verunglückten nicht als grobe zu taxieren, da der Zug erst im Anfahren sich befand und so doch noch eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden war, daß das Aussteigen ohne Unfall vor sich gehen möchte.

2. Grundsätzlich bestritten ist nun aber auch heute noch die Frage des Mitverschuldens der Beklagten bzw. ihrer Leute. Auch in dieser Beziehung muß jedoch der Vorinstanz, die die Frage bejaht hat, beige stimmt werden. In der That hätte sich der Unfall nicht ereignen können, wenn nicht von den Organen der Bahngesellschaft in pflichtwidriger Weise die Sorge für die Sicherheit der Reisenden, die in Uzwil aus- und einsteigen wollten, dem Bestreben, die Abfertigung des Zuges möglichst zu befördern, hintangesezt worden wäre und wenn nicht insbesondere Kondukteur Sträßli diejenige Diligenz außer acht gelassen hätte, die zu beobachten nach den obwaltenden Umständen in seiner Aufgabe lag. Es fehlen zwar, was zunächst die Frage der Übereilung in der Abfertigung des Zuges betrifft, darüber hinreichende sichere An-

gaben, in welchem Momente vom Stationsvorstand die Erlaubnis zum Abfahren und vom Zugführer das Zeichen dafür gegeben worden sei, und insbesondere steht nicht fest, ob damals Kondukteur Sträßli, der den Wagen zu bedienen hatte, in welchem Fricke gefahren war, die Meldung „fertig“ erstattet hatte. Sei dem aber, wie ihm wolle, so stellt die Vorinstanz an Hand der Aussagen einer Reihe von Zeugen fest, daß Zug Nr. 37 am 8. September 1895 im Verhältnis zu dem damaligen Personenverkehr auf der Station Uzwil zu wenig Haltezeit beobachtet hat, und sie erwähnt insbesondere des Umstandes, daß es einer Frauenperson, die in Uzwil einstieg, nicht möglich war, in das Coupé zu gelangen, bevor der Zug sich wieder in Bewegung gesetzt hatte. Diese Feststellung ist nicht akten- noch rechtswidrig, und auf den die Glaubwürdigkeit eines hierüber abgehörten Zeugen betreffenden Antrag der Kläger ist schon deshalb nicht einzutreten. Daß nun aber ein derartiges Drängen und Eilen schwere Gefahren für die Sicherheit der aus- und einsteigenden Passagiere in sich schließt, ist klar; und wenn daraus ein Unfall entsteht, so muß die Bahnverwaltung grundsätzlich für denselben verantwortlich erklärt werden. Im vorliegenden Falle glaubt sich die Beklagte dadurch gedeckt, daß sie, was als erstellt zu betrachten ist, die fahrplanmäßige Haltezeit von einer Minute eingehalten habe. Allein diesbezüglich ist der Vorinstanz unbedingt beizupflichten, wenn sie erklärt, daß die Haltezeit auf einer Station, und zwar eventuell auch in Abweichung von der Fahrordnung, nach dem Umfange des Verkehrs, wenigstens insoweit eingerichtet werden muß, daß die Passagiere des Zuges ordnungsmäßig aussteigen und die Passagiere, die den Zug benutzen wollen, ordnungsmäßig in das Innere des Wagens gelangen können. Das Interesse der Raschheit der Beförderung, dem die Festsetzung möglichst kurzer Aufenthaltzeiten im Fahrplan entspricht, muß vor dem viel wichtigeren Interesse der Sicherheit der Reisenden zurücktreten, auch auf die Gefahr hin, daß der Fahrplan nicht eingehalten werden kann. Von der die Grundlage jeder Fahrdienstordnung über die Beförderung von Personen bildenden und zudem aus dem Transportvertrag sich ergebenden Pflicht der Bahnverwaltungen, jede Gefährdung der Reisenden thunlichst zu vermeiden, vermag dieselben das Bestreben, die Fahr-

ordnung strikte zu beobachten, nicht zu entbinden. An der Verantwortlichkeit der Bahn für einen sichern Betrieb ändert selbstverständlich der Umstand nichts, daß die Fahrordnung von der administrativen Oberbehörde genehmigt und daß deren Nichtinhaltung unter Umständen mit gewissen Nachteilen verbunden ist, wobei übrigens zu bemerken ist, daß eine Bestrafung wegen Verspätungen nach Art. 34 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Christmonat 1872, nur eintritt, wenn solche sich als verschuldete darstellen. Nach den Feststellungen der Vorinstanz hat nun eben hierin die Beklagte sich verfehlt, indem ihre Organe den Zug, um die vorgeschriebene Haltezeit nicht zu überschreiten, wieder in Bewegung setzten, bevor die zum ordnungsmäßigen Aus- und Einsteigen der Reisenden erforderliche Zeit verstrichen war. Zum mindesten hätten sie sich zuvor überzeugen müssen, ob alles in Ordnung sei, und wenn dies geschehen wäre, hätte sich der Unfall nicht ereignen können, da man es dann gesehen hätte, daß sich noch jemand zum Aussteigen anschickte. Es ist deshalb auch die erforderliche ursächliche Beziehung zwischen jenem Verhalten der Bahnorgane und dem Unfall gegeben. Dazu kommt, daß speziell Kondukteur Sträpli sich eines fahrlässigen Benehmens schuldig gemacht hat. Das Kantonsgericht stellt nämlich, unter eingehender Würdigung der im einzelnen nicht überall sich deckenden Zeugenaussagen fest, daß derselbe den die Wagentreppe hinunter kommenden J. Fricke am Aussteigen hätte verhindern können. Diese Feststellung ist that-sächlicher Natur und steht mit den Akten keineswegs im Widerspruch. Dann kann aber der Schluß, den die Vorinstanz hieraus gezogen hat, daß nämlich Sträpli den Fricke am Aussteigen hätte verhindern sollen und daß ihm diese Unterlassung zur Schuld anzurechnen sei, keineswegs als rechtsirrtümlich bezeichnet werden. Denn ihm, dem Eisenbahnbediensteten, lag es vor allem ob, dem Verbot des Auf- und Absteigens von fahrenden Wagen Nachachtung zu verschaffen. Und wenn er dies, trotzdem er dazu in der Lage war, nicht that, so muß hierin allerdings eine Pflichtverletzung, ein Verschulden, für das die Bahn einzustehen hat, erblickt werden.

3. Was die Schadensarbitrierung anbetrifft, so sind die einzel-

nen Faktoren, die das Kantonsgericht seiner Berechnung zu Grunde gelegt hat, nicht angefochten worden. Die Berechnungsart selbst dagegen mag insofern als nicht ganz richtig angesehen werden, als bei der Kapitalisierung der jährlichen Ausfälle nicht die Grundsätze über Rentenkauf angewendet wurden. Auf der andern Seite fällt jedoch in Betracht, daß mit der Annahme, es habe Fricke von seinem Verdienste während der Zeit, da seine Kinder noch alimentationsberechtigt sind, etwa die Hälfte, für die spätere Zeit aber einen Drittel auf seine Familie bzw. auf seine Frau verwendet, die Vorinstanz zweifellos nicht zu hoch gegangen ist, daß überhaupt eine rein ziffermäßige Rechnung in solchen Fällen doch nur einen Annäherungswert ergibt, und daß die Reduktion um 20 % wegen der Vorteile der Kapitalabfindung reichlich bemessen erscheint. Gerade mit Rücksicht hierauf ist es auch gerechtfertigt, daß den Klägern, die vom Zeitpunkte des Unfalls an ihres Ernährers beraubt waren, die in der Klage und in der Anschlußberufungserklärung geforderten Zinsen gutgesprochen werden, wogegen zu einer Abänderung der kantonalen Kostensentenz mit Rücksicht darauf, daß sich die Kläger bedeutend überklagt haben, kein genügender Grund vorliegt.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung der Beklagten wird verworfen, die Anschlußberufung der Kläger dagegen insoweit für begründet erklärt, als ihnen zu der Entschädigungssumme von 7000 Fr. die Zinsen davon zu 5 % seit dem Tage des Unfalls, 9. September 1895, zugesprochen werden.