

**II. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.  
bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité  
des entreprises de chemins de fer, etc.  
en cas d'accident entraînant mort d'homme  
ou lésions corporelles.**

**24. Urteil vom 1. Mai 1902 in Sachen  
Schweizerische Bundesbahnen, Bekl. u. Ver.-Kl.,  
gegen Locher, Kl. u. Anschl.-Ver.-Kl.**

**Anschlussberufung, bei welchem Gerichte einzulegen? Art. 70 Org.-Ges. Die Einlegung beim *judex a quo* genügt, wenn dieser die Erklärung binnen der zehntägigen Frist des Art. 70 Org.-Ges. dem Bundesgerichte übermittelt. — Mass der Entschädigung. — Behauptete grobe Fahrlässigkeit der Transportanstalt, Art. 7 E.-H.-G. Fakultät der Zusprechung einer « angemessenen Geldsumme »; Charakter dieses Anspruches. — Schadenersatz für bleibende Invalidität; Berechnung; Abzug für Kapitalabfindung. Art. 5. Abs. 3, Art. 6, Abs. 1 l. c. — Heilungskosten.**

A. Am 4. Juni 1899 fuhr der Nachtschnellzug Nr. 26 Zürich-Genf, der bis Aarau von der Schweizerischen Nordostbahn geführt wurde, bei seiner Einfahrt in den Bahnhof Aarau über die vorgeschriebene Haltstelle hinaus und stieß am Westende des Bahnhofes auf zwei, auf dem gleichen Geleise zur Übernahme des Zuges bereit stehende Lokomotiven der Schweizerischen Centralbahn. Der Zug war, nachdem in Brugg eine Vorspannmaschine abgekuppelt worden war, mit der von Lokomotivführer Heinrich Wegger in Zürich und Heizer Hans Bockhard daselbst bedienten Maschine Nr. 190 bespannt und mit durchgehender, automatischer Luftdruckbremse (System Westinghouse) versehen. Der Anprall hatte zur Folge, daß der auf die Lokomotive folgende Gepäckwagen zum Teil in den darauf folgenden Personenwagen hineingeschoben bzw. hinaufgehoben wurde, wodurch mehrere Insassen des Wagens verletzt und zwei davon getötet wurden. In den

übrigen Wagen wurde ein starker Stoß verspürt. Im Packwagen befand sich der Bremser Jakob Leonz Locher in Aarau. Er wurde durch den Stoß zu Boden geworfen, und ein Haufen von Kisten und Gepäck fiel über ihn. Die äußern Verletzungen, die er davon trug, waren unbedeutend, Locher fühlte sich selbst nur leicht verletzt, so daß er sich noch an den Rettungsarbeiten beteiligte und auch die Arbeit bald wieder aufnahm. Nach wenigen Tagen wurden jedoch die Schmerzen im Kopfe, die er seit dem Unfalle verspürte, heftiger, und es zeigte sich, daß der Unfall sein Nervensystem derart angegriffen hatte, daß er zur Arbeit nicht mehr tauglich war, weshalb er denn auch von der Nordostbahngesellschaft entlassen wurde. Locher ist im Jahre 1866 geboren, er ist verheiratet; seine zwei Kinder sind nach dem Unfalle gestorben.

B. In einer durch J. L. Locher veranlaßten Beweisführung zum ewigen Gedächtnis wurde von den Herren Dr. Kottmann in Solothurn, Dr. Birchler in Aarau und Dr. Dubois in Bern Ende März 1900 ein Gutachten erstattet, daß zu dem Schlusse kam, daß Locher an schwerer traumatischer Neurose leide, daß diese Krankheit die unmittelbare Folge des am 4. Juni 1899 erlittenen Unfalles und daß Locher seither als völlig arbeitsunfähig und als unheilbar zu betrachten sei.

C. Namens des J. L. Locher stellte der ihm ernannte Vormund beim Bezirksgericht Aarau gegen die Nordostbahngesellschaft am 12. August 1900 Haftpflichtklage an, mit dem Begehren: „Die Beklagte sei zu verurteilen, dem Kläger zu bezahlen: 1. An Heilungskosten 94 Fr. 40 Cts.; 2. Winderungserwerb seit dem Unfall bis zur Klageführung 1200 Fr.; 3. Für bleibende Invalidität 40,000 Fr.; 4. Gemäß Art. 7 E.-H.-G. 10,000 Fr.; 5. Ferner je 600 Fr. per Jahr während seiner Lebensdauer für besondere Pflege und Wartung, Alles samt Zins zu 5 % seit dem 4. Juni 1899 hinweg.“ Die Klage stellte, was den Nachweis des nach Art. 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu vergütenden Schadens anbelangt, auf das erwähnte ärztliche Gutachten ab, und bemerkte weiterhin, das Jahreseinkommen des Klägers habe zur Zeit des Unfalles mit den Nebenbezügen 2160 Fr. betragen, was einer Kapitalsumme von 40,000 Fr. entspreche. Über die Forderung von 1200 Fr.

für „Minderungsarbeitsvertrag“ sagte die Klage: Die Ehefrau des Klägers habe bis zum Unfall täglich mindestens zwei Franken durch Handarbeit verdient. Mit dem Unfall sei ihr jede Beschäftigung unmöglich geworden, da sie beständig mit der Wartung und Aufsicht über ihren Mann beschäftigt sei; von daher habe sie einen Ausfall von 750 Fr. erlitten, wozu die dem Kläger nicht ersetzten Nebenbezüge mit 450 Fr. kämen. Zu der geforderten Leistung für grobe Fahrlässigkeit bemerkte die Klage, sie berufe sich auf die Akten der gegen den Lokomotivführer Mezger geführten Strafuntersuchung, aus denen sich ergebe, daß dieser durch mannigfache Nachlässigkeiten und viele grobe Verstöße das Unglück herbeigeführt habe und daß auch die Bahngesellschaft selbst ein schweres Verschulden treffe. Die Klage hebt hervor: Mezger habe, obschon nach seiner Angabe die Bremse nicht funktionierte, kein Notsignal, überhaupt kein Signal gegeben, und so verhindert, daß der Zug durch Eingreifen mit den Handbremsen hätte angehalten werden und daß die Centralbahn-Lokomotiven noch rechtzeitig hätten entfliehen können. Übrigens sei bewiesen, daß die Bremse funktioniert habe, und nur nicht rechtzeitig zur Verwendung gelangt sei. Die Beklagte selbst habe sich dadurch einer groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht, daß sie dem Mezger, der wegen Dienstfehlern sehr oft bestraft worden sei, und den Nachtzug seit einem halben Jahr nicht mehr geführt habe, dessen Führung am Unglückstage anvertraute, obschon sie gewußt habe, daß derselbe wegen des damals abgehaltenen Festes in Chur ungewöhnlich stark benützt werde. Dem Mezger falle zur Last, daß er in Brugg vergessen habe, Hauptluftreservoir und Zugluftleitung der Bremsvorrichtung vermittelst Öffnung des Abperrhahmens in Kommunikation zu bringen, wodurch bewirkt worden sei, daß die Luftleitung ungenügend mit Druckluft gefüllt und nicht mit normalem Druck von circa 5 Atmosphären gefüllt erhalten worden sei, weshalb die Bremse in Araru nicht mehr gehörig wirkte. Mezger habe es auch unterlassen, den Sandzug zu öffnen. Eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten liege ferner darin, daß auf ihre Anordnung hin die Abblümsmaschinen der Centralbahn auf dem gleichen Geleise aufgestellt gewesen seien, auf dem der Zug in Araru einfahre. Den Mezger, eventuell die

Beklagte treffe großes Verschulden, weil vor der Abfahrt des Zuges in Brugg keine Bremsprobe vorgenommen worden sei. Zu der Forderung von 600 Fr. jährlich verweist die Klage auf das bundesgerichtliche Urteil in Sachen Aliverti gegen Gotthardbahn (Amtl. Samml., Bd. XVIII, S. 809) und bemerkt dazu: Auch der Kläger habe stete, besondere Wartung bleibend nötig, und es sei nicht ausgeschlossen, daß er in einer Anstalt untergebracht werden müsse. So lange die Ehefrau ihn besorgen könne, entgehe ihr der Verdienst, und müssen Drittpersonen angestellt werden, so seien sie zu bezahlen.

D. Die Beklagte beantragte in der Antwort: Es sei die Klage abzuweisen, insofern sie den Betrag von 15,000 Fr., abzüglich der seit 4. August 1900 erfolgten Zahlungen überschreite. Sie anerkannte grundsätzlich die Haftpflicht und erklärte sich bereit, dem Kläger bis zur Erledigung des Prozesses seinen fixen Gehalt zu bezahlen, zuzüglich 500 Fr. jährlich für Ausfall an Nebenbezügen. Was die einzelnen Posten betrifft, so anerkannte die Beklagte den Betrag von 94 Fr. 40 Cts. für Heilungskosten, bestritt aber die Forderung wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit dem Maße nach, weil nicht genügend erstellt sei, daß der Kläger zeitlebens gänzlich arbeitsunfähig bleiben werde und weil neben dem fixen Gehalt von 1224 Fr. jährlich nicht der ganze Betrag der Nebenbezüge in Rechnung gebracht werden dürfe. Die Forderung für entgangenen Verdienst wurde bestritten; ebenso die aus Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, weil grobe Fahrlässigkeit auf Seite der Beklagten oder des Lokomotivführers Mezger nicht vorliege und die Umstände den Zuspruch einer derartigen Entschädigung nicht rechtfertigten. Eine besondere Auslage für Wahrung sei dem Kläger nicht entstanden; die Forderung hierfür sei unbegründet und eventuell nicht angemessen.

E. Gegen den Lokomotivführer Mezger war eine Strafuntersuchung eingeleitet worden, in der ein technisches Gutachten über die Ursachen des Zusammenstoßes erhoben wurde. Die bestellten Experten, Herren H. Weyermann, Ober-Maschineningenieur der Jura-Simplonbahn in Bern, und A. Keller, Maschineningenieur, Sekretär der Technikerkommissionen des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, in Zürich, faßten das Ergebnis ihrer Unter-

fuchung dahin zusammen: „Die unmittelbare Ursache des Überfahrens des Bahnhofes Marau durch den N.-D.-B.-Schnellzug Nr. 26 am 4. Juni 1899 liegt darin, daß Lokomotivführer Mezger den Dampf viel zu spät abstellte und infolgedessen auch die ihm zur Verfügung stehenden Bremsmittel zu spät zur Anwendung brachte, um seinen Zug rechtzeitig, d. h. vor dem Aufstellungs-ort der beiden S.-E.-B.-Lokomotiven anhalten zu können.“

Speziell heben sie an anderer Stelle hervor, daß beim Anhalten des Zuges 26 am 4. Juni 1899 im Bahnhofe Marau die Luftbremse im ganzen Zuge gewirkt hat und daß ein Fall des Versagens der Westinghouse-Bremse hier nicht vorliegt. Die Strafuntersuchung führte zu einer Klage der Staatsanwaltschaft wegen Vergehens im Sinne von Art. 67 litt. b des Bundesstrafgesetzbuches vom 4. Februar 1853. Durch Urteil des Bezirksgerichtes Marau vom 30. März 1901 wurde Mezger, „unter Annahme weitgehender Milderungsgründe,“ schuldig erklärt, inolge fahrlässiger Nichterfüllung der ihm obliegenden Dienstpflicht eine erhebliche Gefährdung und Beschädigung des Nachtschnellzuges Nr. 26 vom 4. Juni 1899 und dadurch die näherbezeichneten Folgen herbeigeführt zu haben, und demgemäß zu der ausgestandenen Untersuchungshaft, zu weiteren 3 Wochen Gefangenschaft, zu einer Geldbuße von 100 Fr., eventuell, im Falle des Nichtbezahlens, zu ferneren 20 Tagen Gefangenschaft und zu den Kosten verurteilt. Das Obergericht des Kantons Aargau, an das beide Parteien appellierten, hat das erstinstanzliche Urteil am 25. Januar 1902 dahin abgeändert, daß es die Gefängnisstrafe des Mezger von 3 Wochen auf 4 Monate Gefängnis erhöhte.

F. In dem vorliegenden Civilprozeße fällt das Bezirksgericht Marau sein Urteil am 23. März 1901; es verneinte die grobe Fahrlässigkeit und verurteilte die Beklagte zu den Heilungskosten von 94 Fr. 40 Cts., zu einer Entschädigung von 28,800 Fr. für bleibende Invaldität, samt Zins zu 5% von beiden Beträgen seit 4. Juni 1899, sowie zu einer jährlichen Rente von 300 Fr. für besondere Pflege und Wartung bis zu allfälliger Besserung des Gesundheitszustandes des Klägers, verzinslich zu 5% vom Verfalltage jeder Rate an; die Forderung für Minderungsverwerb wurde abgewiesen. Beide Parteien appellierten an

das aargauische Obergericht, das durch Urteil vom 25. Januar 1902 erkannte:

1. Die Beklagte hat dem Kläger zu bezahlen:
  - a. an Heilungskosten 94 Fr. 40 Cts.,
  - b. für bleibende Invaldität 25,600 Fr.,
  - c. gemäß Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes 10,000 Fr., alles samt Zins zu 5% seit 4. Juni 1899,
  - d. für besondere Pflege und Wartung des Klägers während dessen Lebensdauer, bezw. bis zum allfälligen Eintritt einer erheblichen Besserung seines Gesundheitszustandes, eine jährliche Rente von 300 Fr., verzinslich à 5% vom Verfalltage einer jeden einzelnen Rate (erster Verfalltag: 4. Juni 1900) hinweg.

2. Dagegen wird die Beklagte berechtigt erklärt, von der dem Kläger zu bezahlenden Entschädigung diejenigen Lohnbeträge (einschließlich Nebenbezüge etc.) in Abzug zu bringen, welche sie dem Kläger für die Zeit seit dem Tage des Unfalles ausgerichtet hat, samt Zins à 5% von den einzelnen Zahlterminen hinweg.

3. Mit seinen weiteren Begehren ist der Kläger abgewiesen.

Das Urteil wurde den Parteien am 19. Februar 1902 zugestellt.

G. In einer zu Händen des Bundesgerichtes am 7. März 1902 bei dem Obergericht des Kantons Aargau eingereichten Rechtschrift erklärt die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, unter Berufung auf den Bundesbeschluß vom 10. Dezember 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Schweiz. Nordostbahn durch den Bund (Amtl. Samml. der Bundesges., N. F., Bd. XVIII, S. 918 ff., spez. Art. 1 Nr. 2 des Vertrages vom 1. Juni 1901, S. 921) und eine Publikation der schweizerischen Nordostbahn im schweizerischen Handelsamtsblatt Nr. 13 vom 13. Januar 1902, daß die Bundesbahnen an Stelle der Nordostbahngesellschaft in den Prozeß eintreten und die Weiterführung desselben übernehmen. In der gleichen Eingabe wird gegen das obergerichtliche Urteil die Berufung erklärt mit den Begehren:

„1. Es sei Dispositiv 1 c des obergerichtlichen Urteils (Zuspruch von 10,000 Fr. gemäß Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes) zu streichen:

a. weil grobe Fahrlässigkeit im Sinne des citierten Art. 7 überhaupt nicht vorliegt;

b. weil, auch wenn grobe Fahrlässigkeit angenommen werden könnte, nach Lage der Akten der Zuspruch einer Geldsumme neben der Entschädigung aus Art. 5 des Haftpflichtgesetzes nicht gerechtfertigt ist;

2. eventuell: d. h. für den Fall, daß grundsätzlich der Zuspruch einer Geldsumme aus Art. 7 cit. gutgeheißen würde, sei die vom Obergericht festgesetzte Summe zu reduzieren und auf höchstens 1000 Fr. festzusetzen.

3. Es sei Dispositiv 1 d des obergerichtlichen Urteils (Zuspruch einer jährlichen Rente von 300 Fr. für besondere Pflege und Wartung) zu streichen, eventuell sei dieselbe zu reduzieren und auf höchstens 180 Fr. per Jahr festzusetzen."

H. Am 11. März reichte der Anwalt des Klägers, nachdem er am 8. März von der Berufungserklärung der beklagten Partei Kenntnis erhalten hatte, bei dem Obergericht des Kantons Aargau eine Anschlußberufungserklärung ein, mit den Anträgen, es sei: „1. Dispositiv 1 b des obergerichtlichen Urteils in dem Sinne abzuändern, daß die für bleibende Invalidität zu leistende Summe dem Klagantrag gemäß festgesetzt, eventuell gegenüber dem obergerichtlichen Urteil angemessen erhöht werde. 2. Dispositiv 1 d in dem Sinne abzuändern, daß die für besondere Pflege und Wartung des Klägers seit 4. Juni 1899 festgesetzte Rente gemäß dem Klagantrag auf 600 Fr. pro Jahr festgesetzt, eventuell gegenüber dem obergerichtlichen Urteil angemessen erhöht werde. Eventuell: Sei uns das eine oder andere dieser Begehren zuzusprechen.“ Am 18. März sandte das Obergericht des Kantons Aargau die beiden Eingaben nebst seinem Urteil und den sämtlichen Prozeßakten dem Bundesgerichte ein.

Im heutigen Vorstande wiederholte der bevollmächtigte Vertreter der schweizerischen Bundesbahnen die Berufungsanträge. Namens des Klägers erklärte dessen Anwalt, daß die Forderung für bleibende Invalidität auf 32,000 Fr. herabgesetzt werde, davon ausgehend, daß als Jahresverdienst ein Betrag von 1800 Fr. anzusetzen, daß aber von dem kapitalisierten Betrag keinerlei Abzüge zu machen seien; im übrigen hält er die Anschlußberufungsanträge aufrecht.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Zur Beurteilung der Berufungs- und der Anschlußberu-

ungsbegehren ist das Bundesgericht kompetent. Hinsichtlich beider Berufungserklärungen sind auch die formellen Erfordernisse für das Eintreten vorhanden. Zwar ist die Anschlußberufungserklärung statt bei dem Bundesgericht, wie es Art. 70 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 22. März 1893 verlangt, bei dem Obergerichte des Kantons Aargau eingereicht worden. Allein dieselbe wurde rechtzeitig, d. h. innert 10 Tagen seit der Mitteilung der Berufungserklärung, von dem aargauischen Obergericht an das Bundesgericht weitergeleitet.

2. Die Haftpflicht ist grundsätzlich nicht bestritten, wohl aber in verschiedenen Punkten der Umfang der Haftung, bezw. das Maß der Entschädigung. Und zwar ist vor allem ausstreitig, ob dem Kläger nach Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, vom 1. Heumonats 1875, abgesehen von dem Erfasse der erweislichen Vermögensnachteile eine angemessene Geldsumme zuzusprechen sei, was in erster Linie davon abhängt, ob eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten oder ihrer Leute den Unfall herbeigeführt habe. Unbestrittenermaßen nun bestand die nächste äußere Ursache des Zusammenstoßes darin, daß der Zug Nr. 26, der auf der Station Aarau anzuhalten und dort sogar die Maschine zu wechseln hatte, mit unverminderter oder doch nahezu unverminderter Geschwindigkeit von über 60 Km. in der Stunde an dem Ausnahmegebäude vorbeifuhr und infolgedessen auf die auf dem Ausfahrtsgeleise zur Ablösung bereit stehenden zwei Maschinen der S.-E.-B. aufsprallte. Dagegen herrscht Streit darüber, ob in subjektiver Beziehung das zu schnelle Einfahren eine grobe Fahrlässigkeit des Maschinenführers Mezger in sich schließe, oder auf ein solches zurückweise, und ob nicht auch die Verwaltung der Nordostbahn selbst ein solches Verschulden treffe. Die Vorinstanz hat die erste dieser Fragen, nachdem sie erwähnt hat, daß die strafrechtliche Qualifikation des Verhaltens des Mezger für die Entscheidung der civilrechtlichen Frage des groben Verschuldens nicht maßgebend sei, nach selbständiger Prüfung bejaht. Sie geht davon aus, daß Mezger den Dampf zu spät abgestellt und daß er auch die Bremsmittel, die ihm sämtlich zur Verfügung gestanden seien, zu spät angewendet habe. Diese Aufstellungen sind tatsächlicher Natur und deshalb für das Bundesgericht ohne anderes verbindlich, sofern sie sich nicht als aktenwidrig darstellen oder auf einer dem

Bundesrecht widersprechenden Würdigung des Beweismaterials beruhen. Dies kann nicht gesagt werden. Die Feststellungen stützen sich auf die Akten, insbesondere auf das Gutachten der technischen Experten. (Folgen nähere Ausführungen über dieses Gutachten.) Durch diese Feststellungen werden die Schutzbehauptungen der Beklagten, Mezger habe rechtzeitig den Dampf abgestellt, und es habe die Luftdruckbremse versagt, widerlegt, und es muß mit der Vorinstanz angenommen werden, daß das Auffahren des Zuges Nr. 26 am 4. Juni auf die beiden Ablösungsmaschinen der Centralbahn in erster Linie dem Maschinenführer Mezger zur Last fällt, weil er den Dampf seiner Maschine viel zu spät abstellte und dann auch die ihm zur Verfügung stehenden Bremsmittel zu spät zur Anwendung brachte. Die Beklagte kann sich gegen diese Schlussfolgerung um so weniger auflehnen, als die Nordostbahn in einem Berichte vom 24. Juni 1899 an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement sich dahin ausgesprochen hat: „Ganz zweifellos ist dagegen durch das Diagramm „des Kontrollapparates der Lokomotive Nr. 190 festgestellt, daß „Mezger mit einer Geschwindigkeit von über 60 Km. per Stunde „mit Dampf bis vor, vielleicht in die Einsteighalle des Bahnhofes Marau gefahren ist und die ihm mehrfach zu Gebote „stehenden Mittel zum Anhalten des Zuges, als Notsignal durch „die Dampfpeife zum Bremsen des Zugspersonals mittelst der „Handbremsen, Anwendung der eigenen Tenderbremse resp. Kontredampf gar nicht oder erst im letzten Momente, also viel zu „spät, angewendet hat, daß also ihn die Schuld an der Katastrophe trifft. Alle seine abweichenden Angaben werden durch das „genannte Diagramm durchaus widerlegt.“ Wird hievon ausgegangen, so ist denn auch in rechtlicher Beziehung der Vorinstanz darin beizustimmen, daß das Verhalten des Mezger ein grobfahrlässiges war. Nach der allgemein anerkannten Definition des groben Verschuldens macht sich desselben schuldig, wer das Maß von Sorgfalt und Aufmerksamkeit außer Acht läßt, welches in der Regel unter den gegebenen Verhältnissen jeder, auch der nicht besonders Sorgsame, aufzuwenden pflegt. Dabei sind, wie das Bundesgericht in dem von der Vorinstanz angeführten Falle Strickler gegen B.-S.-B. (Amtl. Samml., Bd. VIII, S. 796), und dann namentlich im Falle Stähelin gegen J.-S. (Amtl.

Samml., Bd. XIX, S. 199 f.) ausgesprochen hat, die besonderen Verhältnisse zu berücksichtigen, unter welchen die Tätigkeit der Eisenbahnunternehmungen sich vollzieht. Es ist zu berücksichtigen, daß den Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnbeamten ein wichtiger Zweig des öffentlichen Dienstes anvertraut ist, und sie damit auf einen verantwortungsvollen Posten gestellt sind, der besondere Anforderungen entstehen läßt. Ihr Verhalten ist mit Rücksicht auf das besondere, durch die Natur des Eisenbahnbetriebes gegebene Pflichtenverhältnis zu beurteilen. Entscheidend ist also, ob Mezger dasjenige Maß von Sorgfalt und Aufmerksamkeit außer Acht gelassen habe, das einem ordentlichen Lokomotivführer zuzumuten ist. Diese Frage ist mit der Vorinstanz zu bejahen. Abgesehen von allen ausdrücklichen Dienstvorschriften liegt in dem Verhalten des Mezger eine unbegreifliche Vernachlässigung der durch die Umstände gebotenen Achtsamkeit. Es gehört zu den unerläßlichen Pflichten eines Maschinenführers, in dessen Händen das Schicksal der Insassen des ganzen Zuges liegt, daß er an den vorgeschriebenen Haltestellen den Zug rechtzeitig zum Stehen bringe, und selbst von einem Führer, der von Natur aus ein weniger ausgeprägtes Verantwortlichkeitsgefühl besitzt oder dessen Verantwortlichkeitsgefühl durch die lange Gewöhnung etwas abgestumpft sein sollte, muß verlangt werden, daß er nicht, wie es hier geschehen ist, blindlings durch eine Station, an der er anhalten muß, hindurch- und darüber hinausfahre. Erschwerend kommt im vorliegenden Falle hinzu, daß Mezger, wie die Vorinstanz erklärt, die Strecke, sowie die Verhältnisse des Bahnhofes Marau kannte, und daß er wußte, daß das Ausfahrtsgeleise nicht frei sei. Die Vorinstanz stellt ferner und in unanfechtbarer Weise fest, daß keine außerordentlichen Verhältnisse vorlagen, welche die Aufmerksamkeit des Mezger abzulenken, oder seine ruhige Überlegung zu stören geeignet gewesen wären; und wenn auch während desfahrens auf der Strecke nicht unablässig die Aufmerksamkeit des Führers auf den nächsten Halt gerichtet sein kann, so hätte doch den Mezger die intensive Helle der Bogenlampen, mit denen festgestelltermaßen die Bahnhofsanlage in Marau beleuchtet war, an die Steuerung und an die Bremsvorrichtung rufen sollen. Liegt sonach in dem Verhalten des Maschinenführers

Mehger bei der Einfahrt des Zuges in Aarau eine grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, so brauchen die andern vom Kläger gegen denselben und die Nordostbahn erhobenen Vorwürfe nur noch insofern näher geprüft zu werden, als der Betrag der Entschädigung, die nach jenem Artikel dem Verunglückten oder seinen Angehörigen zu bezahlen ist, einigermaßen durch den Grad des Verschuldens bzw. durch die Anzahl der für den Unfall kausalen Verfehlungen beeinflusst wird. Von vornherein fallen nun aber diesbezüglich nach den tatsächlichen Feststellungen der Vorinstanz außer Betracht die Behauptungen des Klägers, daß Mehger in Brugg unterlassen habe, den Absperrhahn zu öffnen und so den auf seiner Maschine befindlichen Hauptluftbehälter mit der Luftleitung des Zuges in Verbindung zu bringen, und daß er daselbst keine Bremsprobe vorgenommen habe. Die ersterwähnte Unterlassung ist nicht erstellt; wäre sie übrigens nachgewiesen, so könnte sie als Moment des Verschuldens nur dann berücksichtigt werden, wenn angenommen werden müßte, daß wegen derselben die Luftdruckbremse in Aarau keine oder nicht die erforderliche Wirkung ausüben konnte. Eine solche Annahme stünde aber mit der Feststellung der Experten, daß die Bremse in Aarau nicht versagte, in Widerspruch. An Hand dieser Feststellung ist andererseits auch der Versuch zurückzuweisen, den Mehger mit der Begründung zu entlasten, daß er wegen jener an sich nicht so schwerwiegenden Unterlassung in Aarau den Zug nicht mittelst der Luftdruckbremse zum Stehen bringen können. Völlig unerheblich ist sodann nach den Feststellungen über die unmittelbare Verursachung des Unfalles auch der Umstand, daß in Brugg nach Ablkuppelung der Vorspannmaschine keine neue Bremsprobe vorgenommen wurde. Gegenüber der schweren Unachtsamkeit, die darin lag, daß Mehger den Dampf zu spät abstellte und die Luftdruckbremse nicht zeitig genug wirken ließ, tritt endlich auch der weitere Vorwurf, daß er die ihm sonst noch zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, Nosignal, um die Handbremsen in Tätigkeit zu bringen und die beiden Centralbahnlokomotiven zur Flucht zu veranlassen, Gegen dampf, Sandstreuer, nicht oder zu spät angewendet habe, durchaus in den Hintergrund. Ebenso wenig ist es aber weiterhin

als selbständiges, die Entschädigungspflicht der Beklagten verschärfendes Verschulden anzusehen, daß die Nordostbahn dem Mehger die Führung des Zuges anvertraute, trotzdem er mehrfach wegen Verletzung von Dienstvorschriften gebüßt worden war und den Zug einige Zeit nicht geführt hatte. Wenn darin überhaupt ein Verschulden erblickt werden will, so erschöpft sich die Verantwortlichkeit für dasselbe vorliegend vollständig in dem Ein stehen für die Fehler des unzuverlässigen Angestellten. Und was schließlich den Vorwurf betrifft, daß die beiden Ablösungsmaschinen nicht auf dem Ausfahrtgeleise hätten aufgestellt werden sollen, so ist, selbst wenn darin eine mit dem Unfall in ursächlicher Beziehung stehende Fahrlässigkeit erblickt werden wollte, diese unter keinen Umständen so bedeutend, daß sie einen irgendwie erheblichen Einfluß auf die Höhe der Entschädigung nach Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes auszuüben vermöchte.

3. Die Beklagtschaft hat schon vor den kantonalen Instanzen und heute wieder den Einwand erhoben, eine solche Entschädigung sei, auch bei der Annahme grober Fahrlässigkeit, dem Kläger deshalb nicht zuzusprechen, weil sie nach den Umständen des Falles ihren Zweck nicht erfüllen würde. Hierüber ist zu bemerken: Die nach Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu bezahlende Geldsumme stellt sich als Schadenersatz im weitern Sinne, als Ersatz für körperliche und geistige Schmerzen dar; durch ihre Zuerkennung sollen insbesondere die Nachteile, die für den Verletzten oder die Angehörigen des Getöteten außer dem erweislichen Körperschaden entstehen, dadurch ersetzt werden, daß ihnen die Möglichkeit gegeben wird, sich anderweitige Vorteile zu verschaffen, die die erlittene Unbill indirekt möglichst ausgleichen (vergl. z. B. Aml. Samml., Bd. VIII, S. 796). Im vorliegenden Falle nun ist nach den auf das Gutachten der ärztlichen Experten sich stützenden Feststellungen der Vorinstanz nicht zweifelhaft, daß der Kläger körperlich und namentlich auch geistig schwer leidet. Die Experten bezeichnen als besondere Erscheinungen seiner Krankheit: Wahn-Ideen, Gesichtshallucinationen, Zuckungen in verschiedenen Körperteilen, Unsicherheit beim Stehen und Gehen, Schwanken sogar bei Unterstützung, Sprach- und Sensibilitätsstörungen, Angst und Unruhe. Der Kläger ist sonach im Genuß des Lebens

ganz erheblich beeinträchtigt. Dagegen fehlen allerdings darüber, inwieweit bei seinem Zustand die Zuerkennung einer Geldsumme ihm Vorteile verschaffen könnte, die seine Leiden und Schmerzen auszugleichen vermöchten, in dem Expertengutachten positive Angaben. Immerhin kann gewiß nicht gesagt werden, daß die Zuerkennung einer Geldsumme an den Kläger zwecklos wäre. Es ist doch sicherlich anzunehmen, daß sein Zustand erträglicher gestaltet und daß ihm speziell die physischen Leiden einigermaßen erleichtert werden können durch besondere Aufwendungen, die nicht gemacht werden könnten, wenn er nur den nachweisbaren Vermögensnachteil ersetzt erhielte. Das Bundesgericht hat denn auch bisher nie Anstand genommen, in Fällen schwerer traumatischer Neurose, beim Vorhandensein der übrigen Voraussetzungen, gemäß Art. 7 E.-S.-G. eine angemessene Geldsumme als Äquivalent für das erlittene Leid zuzusprechen (vgl. z. B. Amtl. Samml., Bd. XXI, S. 1049). Was dagegen den Betrag betrifft, so erscheint eine Summe von 10,000 Fr. allerdings etwas hoch gegriffen, und es müßte, wenn nur dieser Posten in Frage stände, eine Reduktion auf etwa 7000 Fr. eintreten.

4. Nun erweist sich aber anderseits die dem Kläger für bleibende Invalidität zugesprochene Summe von 25,600 Fr. als zu niedrig. Die Grundlagen für die Berechnung dieses Schadenspostens sind heute nicht mehr streitig. Einerseits hat die Beklagte nicht mehr bestritten, daß der Kläger als dauernd arbeitsunfähig betrachtet werden muß. Anderseits hat der Vertreter des Klägers heute ausdrücklich sich damit einverstanden erklärt, daß von einem Jahreseinkommen von 1800 Fr. ausgegangen werde. Die Kapitalisierung dieses Einkommens nun führt auf einen Betrag von rund 32,000 Fr. Hieron bringt die Vorinstanz 20 % wegen der Vorteile der Kapitalabfindung in Abzug. Damit ist sie zu weit gegangen. Der wesentlichste Grund, weshalb bei Zubilligung einer Kapitalsumme in der Praxis ein prozentualer Abstrich gemacht wird, daß nämlich dadurch dem Verunglückten oder seinen Angehörigen ermöglicht werde, durch Gründung oder Erwerbung eines Geschäftes einen höheren Gewinn zu erzielen, entfällt bei dem Kläger vollständig; da er nach dem ärztlichen Befinden nicht im Stande sein wird, sein Kapital in einem eigenen oder fremden

Gewerbebetrieb nutzbar anzulegen. Er wird dasselbe nicht einmal selbst verwalten können und deshalb dafür nur den Geldzins, abzüglich erst noch der Vogtskosten, ziehen. Als Gründe, die einen Abstrich rechtfertigen, bleiben deshalb nur: einmal, daß der Kläger in den sichern Besitz des zu seinem Lebensunterhalt nötigen Kapitals kommt, die Möglichkeit eines frühen Todes somit auf seine Ökonomie keinen Einfluß mehr ausübt, und ferner, daß der Kläger voraussichtlich nicht während seiner ganzen mutmaßlichen Lebensdauer in gleichem Maße erwerbsfähig geblieben wäre. Diesen Umständen dürfte aber mit einem Abzug von 10 % hinreichend Rechnung getragen sein. Der Betrag, um den sich von daher die vorinstanzlich gesprochene Entschädigung erhöhen würde, kommt nun annähernd demjenigen gleich, um den die Entschädigung aus Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu erniedrigen wäre. Da das Ergebnis im gesamten das nämliche bleibt, so erscheint es nicht notwendig, die einzelnen Posten im vorinstanzlichen Urteil abzuändern.

5. Was die Forderung für besondere Pflege und Wartung des Klägers betrifft, so ist zunächst zu bemerken, daß forderungsbezüglich auch in dieser Beziehung nur der Verletzte selbst ist, nicht seine Ehefrau, welche die Pflege und Wartung zur Zeit besorgt. Die Entschädigung für besondere Wartung und Pflege ist überhaupt nur dann zu leisten, wenn sie zum Ersatz der Kosten der versuchten Heilung gerechnet werden kann, auf die das Gesetz (Art. 5) neben der Entschädigung für Erwerbsausfall den Ersatzanspruch des Verletzten beschränkt; und dieser Anspruch steht natürlich nur dem Verletzten zu; nicht demjenigen, der die Mittel zur Heilung liefert, oder zu diesem Zwecke Dienste leistet. Wie nun das Bundesgericht in seinem Entscheide in Sachen Weber gegen Nordostbahn (Amtl. Samml., Bd. VI, S. 264) ausgesprochen und seither stets festgehalten hat, sind als Heilungskosten nicht nur diejenigen Kurkosten zu vergüten, welche der Verletzte zum Zwecke seiner Wiederherstellung in angemessener Weise verausgabte, sondern auch solche Krankheitskosten, welche er, im Falle unheilbarer Erkrankung, um einer Verschlimmerung seines Zustandes vorzubeugen, zu verausgaben genötigt ist; andernfalls würde der unheilbar Verletzte einen positiven Nachteil erleiden,

und durch die Entschädigung nicht, wie es offenbar der Wille des Gesetzgebers ist, die Differenz zwischen seiner ökonomischen Lage vor und nach der Verletzung ausgeglichen werden (vergl. auch Aml. Samml., Bd. VII, S. 830; ferner Eger, Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz, 4. Aufl., S. 284 f. und die dort angeführten Urteile des deutschen Reichsgerichtes). Im vorliegenden Falle nun stellt die erste Instanz, deren Begründung das Obergericht in allen Teilen annimmt, fest, daß der Kläger infolge der durch den Unfall herbeigeführten Erkrankung einer beständigen Überwachung und Pflege bedürfe. Diese Feststellung muß vom Bundesgericht, da sie tatsächlicher Natur ist und weder mit den Akten in Widerspruch steht, noch gegen eine bundesrechtliche Bestimmung verstößt, hingenommen werden, wenngleich sie sich bloß als eine Schlußfolgerung aus dem Befinden der Experten, das sich ausdrücklich über die Frage nicht ausdrückt, darstellt. Was das Maß des zu ersetzenden Aufwandes für Wartung und Pflege anbelangt, so haben die Klage und die kantonalen Instanzen einzig darauf abgestellt, wie viel die Ehefrau des Klägers von ihrem persönlichen Verdienste opfern müsse, um ihren Mann zu pflegen und zu beaufsichtigen. Dies ist nicht entscheidend, und noch weniger kann darauf etwas ankommen, daß, wie die kantonalen Instanzen ausführen und worauf auch heute von dem Vertreter der beklagten Partei hingewiesen wurde, die Ehefrau gesetzlich verpflichtet ist, dem Ehemann Hilfe und Beistand zu leisten (Art. 50 des aarg. bürgerl. Gesetzbuches). Denn: Einmal kann die haftpflichtige Eisenbahnunternehmung an die Ehefrau eines Verletzten natürlich nicht den Anspruch erheben, daß sie mithilfe, einen Schaden gutzumachen, den sie, die Bahngesellschaft, allein zu tragen hat, mag immerhin die Ehefrau nach familienrechtlichen Grundsätzen ihrem Manne gegenüber verpflichtet sein, das Unglück, das ihn betroffen, mittragen und lindern zu helfen, ganz abgesehen davon, daß sich dieser Anspruch schwerlich in Geld umsetzen ließe, wenn die Ehefrau ihrer Pflicht nicht freiwillig nachkommen sollte; es fehlt auch jeder Rechtsgrund dafür, die Bahngesellschaft mit Bezug auf das Maß der dem Verletzten zu zahlenden Entschädigung günstiger zu stellen, wenn derselbe verheiratet ist, als wenn er unverheiratet ist. Sodann lassen die kantonalen Instanzen die Mög-

lichkeit, daß die Ehe vor dem Tode des Mannes, sei es durch Tod der Ehefrau, oder auf andere Weise gelöst wird, sowie die Möglichkeit außer Betracht, daß aus irgend einem Grunde, vielleicht gerade im Interesse der Ehefrau, die Unterbringung des Klägers in eine Kranken- oder Irrenanstalt geboten erscheint. Über das, was ohne Rücksicht auf die Leistungen der Ehefrau nach objektiver Schätzung an Kosten für Wartung und Pflege nötig sein wird, fehlen nun in den Akten feste Anhaltspunkte. Immerhin scheint eine Entschädigung von jährlich 300 Fr., wie sie die Vorinstanzen gesprochen haben, den Verhältnissen angemessen zu sein. Sie ist jedenfalls, angesichts der Feststellung des ärztlichen Gutachtens über den traurigen Zustand des Klägers, nicht zu hoch; andererseits hat es aber die Klage unterlassen, irgendwie darzutun, daß eine außerordentliche Aufwendungen erheischende Pflege und Wartung notwendig sei. Der Betrag von 300 Fr. dürfte auch dem entsprechen, was für den Fall, daß der Kläger in eine Anstalt verlegt würde, von dem zu bezahlenden Kostgeldbetrag, der wohl auf etwa 1500 Fr. jährlich anzuschlagen ist, auf Wartung und Pflege entfällt. Dagegen, daß die Bezahlung dieser Rente zeitlich beschränkt werde bis zu allfälligem Eintritt einer erheblichen Besserung des Gesundheitszustandes des Klägers, wie es die Vorinstanzen gethan haben, ist von dem Kläger nichts eingewendet worden. Es hat daher hiebei zu verbleiben, und ist sonach auch in diesem Punkte das angefochtene Urteil zu bestätigen.

6. Selbstverständlich erstreckt sich der Vorbehalt betreffend Anrechnung der von der beklagten Partei dem Kläger seit dem Unfälle bezahlten Lohnbeträge (einschließlich Nebenbezüge etc.) auch auf die seit der Ausfällung des vorinstanzlichen Urteils ausgerichteten Beträge.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung und die Anschlußberufung werden verworfen und demgemäß das angefochtene Urteil des Obergerichtes des Kantons Aargau in allen Teilen bestätigt.