

ZIVILRECHTSPFLEGE
ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster
Zivilgerichtsinstantz.

Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme
instance de recours en matière civile.

(Art. 55, 56 ff., 86 ff., 89 ff., 95 ff. OG.)

I. Haftpflicht der Eisenbahnen usw.
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 3. Juni 1908
in Sachen **Schweizerische Bundesbahnen**, Bekl. u. Ver.-Kl.,
gegen **Erben Moser**, Kl. u. Ver.-Bekl.

Art. 9 EHG von 1895: Entschädigung in Rente oder in Kapital? —
Stellung des Bundesgerichts. — Grobes Verschulden des Bahnan-
gestellten, Art. 8 EHG (Offenlassen von Barrieren).

A. Durch Urteil vom 19. März 1908 hat das Obergericht des
Kantons Aargau erkannt:

Die Beklagte wird schuldig erklärt, an die Kläger zu bezahlen:
8000 Fr. samt Zins zu 5% seit 27. Februar 1906.

Die erste Instanz, das Bezirksgericht Aarau, hatte durch Urteil vom 19. Oktober 1907 die Entschädigung auf 6000 Fr. festgesetzt.

B. Gegen das obergerichtliche Urteil hat die Beklagte die Berufung ans Bundesgericht erklärt mit den Anträgen:

1. Es sei die gestützt auf Art. 8 des Eisenbahnhafspflichtgesetzes zugesprochene Entschädigung gänzlich zu streichen.

2. Die Entschädigung an die Kläger sei in Form jährlicher Renten festzusetzen, und zwar in der Weise, daß während der Zeit, da neben der Witwe sämtliche Kinder zu unterstützen sind, die Summe sämtlicher Renten im Maximum 432 Fr. per Jahr beträgt und daß jeweilen in dem Zeitpunkt, da ein Kind das 18. Altersjahr erreicht, die Gesamtrente angemessen zu reduzieren ist, so daß die Witwe, nachdem das jüngste Kind das 18. Altersjahr erreicht hat, noch eine jährliche Rente von 240 Fr. erhält und daß im Falle vorzeitigen Ablebens der Witwe die Renten an die Kinder angemessen zu erhöhen sind.

3. Im Falle, daß die Entschädigung in Form der Kapitalabfindung ausgerichtet werden soll, sei diese in Würdigung aller Verhältnisse auf 5000 Fr. festzusetzen.

C. In der heutigen Berufsungsverhandlung vor Bundesgericht hat der Vertreter der Beklagten diese Anträge wiederholt und begründet. Der Vertreter der Kläger hat auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils angetragen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Johann Albert Moser, geb. 1863, der Ehemann und Vater der Kläger, war Fuhrknecht im Dienste eines Maurermeisters in Rohr. Am 27. Februar 1906 abends nach 7 Uhr fuhr er mit einem leeren Langholzfuhrwerk von Wildegg nach Rohr zusammen mit einem andern Fuhrmann, Niffeler, der ein ähnliches Gefährt führte. Die beiden hatten westlich der Station Wildegg die Geleise der Beklagten zu kreuzen. Es befanden sich an jener Stelle der Hauptübergang der Straße über die Bahn und 200 Meter westlich davon ein Nebenübergang bei den sog. Hardhäusern, dessen Barriere vermittelt Drahtzuges vom Hauptübergang her bedient wird. Moser und Niffeler schlugen den Weg über den Nebenübergang ein und zwar, wie Niffeler als Zeuge ausgesagt hat, deshalb, weil der Hauptübergang in der fraglichen Zeit gewöhnlich

sehr lang geschlossen war. Als Niffeler, der voran fuhr, das zweite, nördliche Geleise passierte, senkte sich die Barriere und brauste gleichzeitig der Schnellzug 36 Zürich-Olten heran. Niffeler konnte gerade noch durchkommen, während der dicht hinter ihm folgende Moser von dem mit 70 Km. Geschwindigkeit fahrenden Zug samt den beiden Pferden überfahren und getötet wurde.

Zug 36, der am Unfallabend keine Verspätung hatte, fährt 7⁰² Uhr beim Wärterhaus am Hauptübergang der Straße Wildegg-Rohr vorbei; kurz vorher, nämlich um 6⁵³ Uhr und 6⁵⁶ Uhr passieren daselbst die Züge 80 und 25. Laut Reglement sind die Straßenbarrieren 5 Minuten vor dem fahrplanmäßigen Eintreffen eines Zuges zu schließen und nach dem Durchfahren eines Zuges nur dann wieder zu öffnen, falls nicht innert 5 Minuten ein zweiter Zug kommt. Außerdem sind die Barrierenwärter angewiesen, beim Schließen von Drahtzugbarrieren die größte Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, daß niemand unter die Schlagbäume gelangt oder zwischen ihnen eingeschlossen wird. Durch Urteil des Bezirksgerichts Lenzburg vom 31. Mai 1906 wurde der Wärterablöser Richner, der am Unfallabend als Bahnwärter beim Hauptübergang Dienst hatte, wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung zu 40 Fr. Buße verurteilt, weil er durch unzeitiges Öffnen bzw. durch zu spätes Schließen der Drahtzugbarriere des Nebenübergangs den Unfall herbeigeführt hatte.

Der verunglückte Moser hinterließ die Witwe geb. 1861 und drei minderjährige Kinder im Alter von 8, 6 und 5 Jahren. Dem Moser war auf Anzeige der Ehefrau und des Gemeinderats Rohr durch Urteil des Bezirksgerichts Aarau vom 3. Februar 1906 wegen Vernachlässigung der Familienpflichten ein ernster Verweis erteilt und gleichzeitig war ihm aufgegeben worden, in Zukunft alle 14 Tage der Familie einen Beitrag von mindestens 18 Fr. zukommen zu lassen, unter Androhung von Zuchthausstrafe bei neuerlicher Vernachlässigung der Familienpflichten.

Das aus Fakt. A ersichtliche Urteil der Vorinstanz beruht auf der Auffassung, daß den Verunglückten kein Verschulden, wohl aber die Beklagte ein grobes Verschulden am Unfall treffe. Der Betrag, den Moser für seine Familie verwendete, wird auf 36 Fr. im Monat oder 432 Fr. im Jahr festgesetzt, woraus ein Schaden

von 6212 Fr. berechnet wird. Dieser Betrag wird sodann gestützt auf Art. 8 EHG auf 8000 Fr. erhöht.

2. Das Berufsungsbegehren der Beklagten, es sei statt einer Kapitalsumme eine Rente zu sprechen, ist an sich nach Art. 80 OG unzulässig, weil die Beklagte vor den kantonalen Gerichten dies nicht verlangt hat, sondern im Gegenteil mit der Zuspprechung der Kapitalsumme einverstanden war. Da aber nach Art. 9 EHG vom 28. März 1905 der Richter bei der Wahl der Entschädigungsform nicht an die Anträge der Parteien gebunden ist, sondern hierüber nach freiem Ermessen entscheidet und diese Bestimmung auch für das Bundesgericht Geltung hat (s. hierüber **US 29 II S. 240 f.**; die dortigen Erwägungen treffen a fortiori für das neue Gesetz zu), so ist die Frage, welche Form der Entschädigung den vorliegenden Verhältnissen angemessen sei, vom Bundesgericht von Amtes wegen zu prüfen.

Nun hat das Bundesgericht wiederholt ausgesprochen, daß in Eisenbahnhaftpflichtfällen bei der Entschädigung der Hinterbliebenen des Verunglückten durch die Schweizerischen Bundesbahnen, deren künftige Zahlungsfähigkeit zweifellos ist, der Form der Rente vor der Kapitalform im allgemeinen der Vorzug zu geben ist. Das gilt zunächst ohne weiteres für die Kinder, weil bei ihnen für die Kapitalisierung der Alimentationsquote eine feste Grundlage fehlt, und weil bei der Rente mehr Gewähr besteht, daß die Entschädigung ihrem Zweck gemäß verwendet wird. Es trifft aber auch zu für die Witwe, sofern diese, was vorliegend anzunehmen ist, sich für eine kapitalistische Verwertung der Entschädigung als nicht gerade geeignet erweist (vergl. **US 29 II S. 10, 241; 30 II S. 637**). Darnach ist es angezeigt, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, daß den Klägern der Ersatz ihres Schadens in der Form der Rente zuerkannt wird.

Bei der Bestimmung der Rente ist von einer jährlichen Alimentationssumme des verunglückten Moser für seine Familie von 432 Fr. auszugehen, welcher von der Vorinstanz angenommene Betrag von den Parteien nicht angefochten ist. Es erscheint angemessen, daß die Rente, wenn ein Kind das 18. Altersjahr zurückgelegt hat oder vorher stirbt, sich je um 60 Fr. vermindert, jedoch ohne unter 300 Fr. zu sinken, weil Moser beim Wegfall der

Kinder wohl mehr für seine Ehefrau hätte aufwenden können und aufgewendet hätte. Sollte die Witwe sterben oder sich wieder verheiraten, so würde der sie treffende Betrag der Rente dahinfallen; hierbei hätte jedes Kind bis zum zurückgelegten 18. Altersjahr oder vorherigem Tod eine Rente von 100 Fr. zu erhalten.

3. Im übrigen ist nur noch streitig, ob die Kläger Anspruch auf eine angemessene Geldsumme aus Art. 8 leg. cit., und eventuell in welcher Höhe, haben. Die Beklagte behauptet freilich auch heute wiederum ein Verschulden des Verunglückten, indessen nur noch in dem Sinne, daß wegen dieses Verschuldens zwar kein Abzug nach Art. 5 zu machen, aber doch jedenfalls keine Genugtuungssumme nach Art. 8 zu sprechen sei. Die Vorinstanz hat mit sehr eingehender Motivierung ein Verschulden des Moser am Unfall verneint. Die angeführten Gründe sind, soweit tatsächlicher Natur, nach Art. 81 OG für das Bundesgericht verbindlich und erscheinen in rechtlicher Hinsicht als durchaus zutreffend. Es genügt, wenn in dieser Beziehung auf das kantonale Urteil verwiesen wird.

Der Unfall ist mit der Vorinstanz auf ein grobfahrlässiges Verhalten des Wärterablösers Richner, das die Beklagte nach Art. 1 Abs. 2 leg. cit. zu vertreten hat, zurückzuführen (im Gegensatz zum Strafrichter, der nur eine leichtere Fahrlässigkeit angenommen hat). Richner hätte laut dem Reglement nach Durchfahrt des Zuges 25 um 6⁵⁵ Uhr und vor Durchfahrt des Schnellzuges 36 die Barrieren des Haupt- wie des Nebenübergangs überhaupt nicht öffnen sollen, und wenn er speziell die Barriere beim Nebenübergang, um Fußgängern gefällig zu sein, nach Zug 25 für einen Augenblick öffnen wollte, so hätte er sie doch sofort und nicht als Zug 36 bereits heranbrauste wieder schließen sollen, zumal er bei der herrschenden Dunkelheit völlig außer Stande war, zu beobachten, was bei dem unbeleuchteten Nebenübergang vorging. Will man auch auf der einen Seite eine gewisse Entschuldigun des Richner darin finden, daß dieser die Barriere wohl im Interesse der Fußgänger geöffnet hat, so fällt doch auf der andern Seite als erschwerend in Betracht, daß Richner Dienstvorschriften mißachtet hat, von deren strikten Befolgung das Leben und die körperliche Integrität der mit der Bahn in Berührung

kommanden Personen abhängen und mit deren Beobachtung es daher nicht leicht genommen werden darf. Die Gefahr, die mit einem Öffnen oder zu spätem Schließen der fraglichen Barrieren für das Publikum und auch die Bahn verbunden war, war denn auch augenscheinlich und dringend und mußte jedem, auch dem von Natur minder Sorgfältigen, sofort zum Bewußtsein kommen. Gerade hierin kann aber das Kriterium der groben Fahrlässigkeit im Sinne des EHG erblickt werden (vergl. US 30 II S. 489).

Liegt darnach auf Seite der Beklagten eine grobe Fahrlässigkeit vor, so ist den Klägern nach Art. 8 leg. cit. außer dem Ersatz des erweislichen Schadens eine Geldsumme zuzusprechen. Doch ist diese Genugtuungssumme von der Vorinstanz mit 1788 Fr. etwas zu hoch angesetzt worden. Es ist dabei nicht hinlänglich berücksichtigt, daß der verunglückte Moser, der gerichtlich zur Erfüllung der Familienpflichten angehalten werden mußte, kein müßerhafter Familienvater war und daß daher der seelische Schmerz der Angehörigen über den Verlust weniger groß als unter normalen Verhältnissen sein dürfte. Unter Berücksichtigung der konkreten Umstände erscheint ein Betrag von 1000 Fr. als angemessen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung der Beklagten wird als teilweise begründet erklärt und es wird das Urteil des Obergerichts Aargau vom 19. März 1908 dahin abgeändert, daß die Beklagte verurteilt wird, den Klägern zu bezahlen:

a) Eine jährliche Rente seit dem Unfall von 432 Fr. in vierteljährlichen Raten zum voraus, nebst 5% Zins von den verfallenen Beträgen. Diese Rente vermindert sich je um 60 Fr., wenn ein Kind das 18. Altersjahr zurückgelegt hat oder vorher sterben sollte, fällt aber nicht unter 300 Fr. Im Falle des Todes oder der Wiederverheiratung der Witwe vor dem Tod oder zurückgelegten 18. Altersjahr der Kinder erhält jedes Kind bis dahin eine Rente von 100 Fr.

b) Aus Art. 8 EHG 1000 Fr. nebst 5% Zins seit 27. Februar 1906.

25. Arrêt du 17 juin 1908

*dans la cause Simonelli, dem. princ., déf. reconv. et rec., contre
Chemins de fer fédéraux, déf. princ., dem. reconv. et int.*

Qualité pour agir d'après l'art. 5 loi resp. des chemins de fer du 1^{er} juillet 1875. Cette qualité fait défaut aux enfants issus d'un premier mariage, ensuite de la mort du second mari de leur mère. — **Applicabilité des lois sur la responsabilité des fabricants (accident de construction; exclusion d'une faute de l'administration des chemins de fer), art. 1^{er} chiff. 2 litt. d; art. 2 al. 1 de la loi de 1887.** — **Prétendue nullité d'une transaction passée avec une autorité tutélaire.** Quelle est l'autorité tutélaire compétente à l'égard des ressortissants de l'Italie habitant la Suisse? Compétence du TF comme Cour de droit civil. Art. 10; 32, 33, loi sur les rapports civils, etc. **Transfert de l'autorité tutélaire.** — **De l'erreur essentielle.** — **Validité de la transaction en vertu de l'art. 9 al. 2 de la loi de 1887.**

A. — En octobre 1903, l'Administration des Chemins de fer fédéraux avait confié à un entrepreneur du nom de Burger certains travaux destinés à assainir les terrains que traverse la voie de Lausanne à Fribourg au lieu dit « la Gotta d'Or » près la Conversion, ainsi qu'à consolider le remblai de la ligne. Ces travaux comprenaient, en particulier, au nord de la voie, le forage d'un puits A qui devait permettre de procéder à des sondages et à des recherches sur l'étendue et la cause des glissements de terrains dont on avait constaté des traces au sud de la voie. Burger étant tombé en faillite, l'Administration des Chemins de fer fédéraux reprit elle-même les travaux pour les faire exécuter en régie. Au creusement du puits A étaient affectées deux équipes, l'une de nuit, l'autre de jour, cette dernière étant composée de trois ouvriers et d'un chef d'équipe, Bartolo Simonelli, né le 13 août 1870, originaire de Angolo (prov. de Brescia, Italie), domicilié à Lallèx, près Grandvaux. Le 9 janvier 1904, à 6 h. du matin, alors qu'il reprenait le travail avec son équipe, Simonelli voulut, le premier, descendre dans le puits A par