

**III. Haftpflicht
der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen
bei Tötungen und Verletzungen.**

**Responsabilité des entreprises de chemins de fer
et de bateaux à vapeur
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

126. Urteil vom 25. Oktober 1893 in Sachen
Hirt gegen Jura-Simplonbahn.

A. Durch Urteil vom 8. Juni 1893 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt: Der Klägerin Flora Hirt sind ihre Klagebegehren grundsätzlich zugesprochen, und es ist die Beklagte, Jura-Simplon-Bahngesellschaft, derselben gegenüber verurteilt:

a. Zur lebenslänglichen Ausrichtung einer Jahresrente von dreihundert und fünfzig Franken, mit Beginn vom 17. August 1891 an;

b. Zur Bezahlung einer Entschädigungssumme von siebentaufend Franken, zinsbar zu 4% seit dem 17. August 1891.

B. Gegen dieses Urteil hat der Anwalt der Flora Hirt die Weiterziehung an das Bundesgericht erklärt, mit dem Antrag, es sei der Flora Hirt, unter Zuspruch ihrer Klagebegehren, ihre gestellte Entschädigungsforderung von 40,000 Fr. (Art. 47 ihrer Klage) zuzusprechen.

Auch die Beklagte erklärte den Refus an das Bundesgericht mit Eingabe vom 28. Juni 1893, zog denselben aber am 15. Juli wieder zurück.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 17. August 1891, Vormittags, ereignete sich auf der Linie zwischen Münchenbuchsee und Zollikofen ein Zusammenstoß

zweiter von Biel gegen Bern abgegangener Züge, bei welchem viele Personen teils getötet, teils verletzt wurden; unter den Letztern befand sich auch die Klägerin, Flora Hirt, Tochter des Emil und der Louise, geb. Römer, von und in Lüscherz, Kantons Bern, geboren 31. März 1872.

2. Da an diesem, wie an den beiden vorhergehenden Tagen in Bern zur Feier des 700jährigen Bestehens der Stadt große Festlichkeiten abgehalten wurden, wurden auf der Linie Biel-Bern 7 Extrazüge eingeschaltet, welche alle zwischen früh 6 Uhr und 8 Uhr 42 Minuten in Bern eintreffen sollten; darunter auch Zug 2246, welcher um 5 Uhr 55 Minuten von Biel abfahren und um 6 Uhr 51 Minuten in Bern eintreffen sollte, indessen mit 9 Minuten Verspätung abfuhr. Die Betriebsleitung hatte für diesen Zug vorgeschrieben: Train direct de Bienne à Berne, en raison de la marche très serrée il ne peut faire aucun arrêt extraordinaire sur le parcours pour prendre des voyageurs. Derselbe bestand aus 1 Fourgon, 15 Personenwagen und 1 Schutzwagen, total 46 Achsen mit 988 Sitzplätzen im Gewicht von 237 Tonnen und war mit nur einer Maschine, B³ T Nr. 406, bespannt. Die zulässige Maximalbelastung für diese Lokomotive betrug bei Schnellzugsgeschwindigkeit bei gutem Schienenstand und bei der guten Jahreszeit für die Strecke Biel-Byß 170 Tonnen und für die Strecke Byß-Bern 145 Tonnen; es hatte also dieser Zug bei der Abfahrt von Biel eine Überlastung von 40% und von Byß an eine solche von sogar 77%. Diese Überlastung nahm unterwegs noch zu, indem der Betriebsinspektor Gygax, entgegen der Vorschrift der Betriebsleitung, anordnete, der Zug habe an den Zwischenstationen zur Aufnahme von Reisenden anzuhalten. Diese Anordnung, die nur mündlich gegeben war, wurde befolgt, obschon für außerordentliches Anhalten durch Dienstbefehl schriftliche Befehlgebung vorgeschrieben war, und der Zug nahm unterwegs noch circa 200 Reisende auf. Während derselbe bereits mit 9 Minuten Verspätung in Biel abgefahren war, trat durch diese Maßregel weitere Verzögerung ein. Vor der Station Zollikofen fand der Zug die Bahn durch die Signalscheibe geschlossen und hielt an; er befand sich da in einer starken Kurve, mit Steigung von 10‰ gegen die

Station hin. Vorschriftengemäß hätte derselbe nach beiden Seiten, namentlich aber nach rückwärts, gedeckt werden sollen. Art. 18 des allgemeinen Reglementes über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen vom 1. Juni 1886 bestimmt: „Ein „auf der Linie aufgehaltener und stecken gebliebener Zug ist mit „Rücksicht auf Gefälle und örtliche Verhältnisse ungefähr 500 „bis 700 Meter von dessen Ende an bei Tag mittelst der roten „Flagge, bei Nacht mit dem roten Lichte, und, wenn erforderlich, „durch Knallsignale zu decken.“ Dies geschah nicht, obschon diese Vorschrift auf Weisung des Eisenbahndepartementes dem Personal durch Dienstbefehl vom 3. August 1891 in Erinnerung gerufen war; der mit der Deckung beauftragte Bremser Muehlin begnügte sich damit, 20 Meter nach rückwärts zu gehen, ohne die rote Flagge zu entfalten. Als nun die Bahn frei wurde, hatte der Zug wegen der außerordentlichen Überlastung und der Steigung große Mühe, sich in Bewegung zu setzen und die Maschine geriet stark in's Schleudern. Die dahierigen Versuche dauerten 1½—2 Minuten ohne Erfolg, und ehe der Zug sich vorwärts bewegen konnte, war der nachfolgende Pariser Zug 240/2166 zur Stelle und prallte auf den stecken gebliebenen auf.

3. Dieser nachfolgende Zug bestand aus zwei Zügen, nämlich dem Pariser Schnellzug Nr. 240, von Pontarlier herkommend, und dem Extrazug Nr. 2166 von Bruntrut. Dem Pariser Zuge war durch die bundesrätlich genehmigten Fahrtenpläne und durch Anschläge am Wagen Paris-Pontarlier-Berne kontinuierliche Westinghouse-Bremse zugesichert, sowie fahrplanmäßige Weiterbeförderung auf der Jura-Simplonbahn mit gleicher Sicherheit, wie der Zug in Paris abgefertigt wurde. Trotzdem wurden in Neuenburg zwei Personenwagen ohne Bremsvorrichtung angehängt und wurde der Pariser Schnellzug auf der Station Biel mit dem von Bruntrut herkommenden zu einem Zuge verbunden. Dieser Bruntrutzug hatte folgende Zusammenfassung: 1 Fourgon mit Spindelbremse, dann 5 Personenwagen mit Westinghouse-Bremse, dann wieder 2 Personenwagen mit Spindelbremse und endlich ein Fourgon mit Westinghouse-Bremse. Die Komposition der beiden Züge in Biel geschah nun einfach so, daß der Extrazug 2166 an den Pariserzug 240 angehängt und 2 Lokomotiven

vorgespannt wurden. Dieser ganze Zug hatte 44 Achsen mit 207 Tonnen Gewicht. Infolge dieser Zusammenstellung konnte auf der Strecke Biel-Bern die Westinghouse-Dampfbremse nicht benutzt werden. Zug 240/2166 fuhr mit 7 Minuten Verspätung in Biel ab; er holte indessen den Zug 2246 bald ein und mußte deshalb, trotzdem er fahrplanmäßig direkt hätte fahren sollen, auf den Stationen Suberg und Schüpfen angehalten werden; Art. 48 des Dienstbefehls vom 26. Oktober 1880 schreibt nämlich vor: „Wenn zwei Züge kurz aufeinander in der gleichen Richtung „verkehren, so soll die Abgangstation den zweiten Zug erst dann „abfertigen, wenn sie von der folgenden Station „Bahn frei“ „erhalten hat. Wenn der Telegraph unterbrochen ist, so soll das „Intervall zwischen zwei Zügen wenigstens der Fahrzeit zwischen „beiden Stationen gleichkommen, und in keinem Falle weniger „als 10 Minuten betragen.“ Die Station Münchenbuchsee war vom Zug 2246 um 6 Uhr 57 Minuten passiert worden. Vor Ankunft des Zuges 240/2166 war für diesen von dem am Telegraphen in Münchenbuchsee beschäftigten Gehülfen Binkert von der Station Zollikofen freie Bahn verlangt worden. Er erhielt aber keine Antwort und machte den Stationsvorstand Gribi darauf aufmerksam. Dennoch ließ dieser den Zug 240/2166 um 7 Uhr 4 Minuten, also mit einem Intervall von bloß 7 Minuten, passieren, und die Maschinensführer, die erwartet hatten, auch hier angehalten zu werden, setzten ihre Fahrt mit normaler Geschwindigkeit, gegen Zollikofen zu, fort. Als der Zug auf der oben erwähnten, zum größten Teil im Walde befindlichen Kurve angelangt war, bemerkten sie den vor der Signalscheibe stehenden Zug 2246, gaben sofort das Notsignal und Contredampf; allein der Zug konnte nicht mehr zum Stehen gebracht werden und fuhr mit Wucht auf die hintersten Wagen des Zuges 2246 auf und zertrimmerte sie. In der Nähe der Stelle, wo der Aufprall erfolgte, befindet sich der Posten eines Barrierenwärters, der damals durch eine Frau Schindler bedient wurde; auch diese hat zur Deckung des Zuges nichts getan, obschon zu den Obliegenheiten der Barrierenwärter laut Ziffer 5 des Art. 119 des allgemeinen Reglementes betreffend den Bahnunterhaltungs- und Überwachungsdiens die Deckung der Züge in der Nähe ihres Postens gehört.

4. Flora Hirt befand sich im zweithintersten Wagen (der letzte war ein Güterwagen); sie wurde im Momente des Zusammenstoßes durch die zusammenrückenden Wagentrümmer zwischen zwei Stühle eingeklemmt; sie verblieb längere Zeit in dieser Lage und wurde dann in den Infirmitätsspital nach Bern übergeführt. Dort blieb sie 6 Wochen lang in der Behandlung des Dr. med. Niehaus; dann wurde sie nach Hause entlassen, wo sie während 5 Wochen von Dr. Möri und Kummel behandelt wurde und kehrte hierauf wieder für 3 Wochen in's Infirmitätsspital zurück; abermals nach Hause entlassen, verblieb sie in Behandlung der Dr. Möri und Kummel. Ihren Zustand bei Aufnahme in's Infirmitätsspital beschreibt Dr. Niehaus in einem Bericht vom 31. Dezember 1891 folgendermaßen: „Schwere Schockerscheinungen, todtensblau, sehr kleiner Puls. Am Nasenrücken eine kleine, aber tiefdringende Wunde. Fraktur der Nasenbein- und Nasenscheidewand. Im Gesicht zahlreiche Quetschungsherde. Im Becken schwere Verletzung: Das rechte Bein sammt der rechten Beckenhälfte nach oben hin beweglich infolge Sprengung des Gelenkes hinten zwischen Kreuz- und Darmbein und Sprengung der Schamfuge vorn. An der hintern Darmbeinfläche wahrscheinlich noch eine weitere, vertikal verlaufende Fraktur, da der rechte Schambeinast vorn sehr erheblich nach einwärts schaute und nicht korrigiert werden konnte in seiner Lage. Eine Korrektur dieser Verschiebung war ohne Narkose nicht möglich, diese aber nicht gestattet wegen der schweren, durch circa 8 Tage dauernden Schockerscheinungen. Am linken Fuß war eine Luxation des Sprunggelenkes nach vorn und außen auf dem Fußrücken zu konstatieren.“ Im Verlaufe einigten sich die Parteien dahin, daß Professor Dr. Girard in Bern die Klägerin untersuchen und daß sein Gutachten für den Prozeßfall maßgebend sein solle. Dasselbe geht dahin:

„Die abnormen Zustände, welche sich bei Fräulein Hirt vorfinden, lassen sich in folgender Weise resumieren:

„I. Eine bedeutende Formveränderung des Beckens, nämlich eine Dislokation der rechten Beckenhälfte nach oben und circa 2,5 bis 3 Cm. mit scharfer Verengerung des Beckenkanals, jedoch bei fester Verbindung mit der andern Beckenhälfte resp. mit dem Kreuzbein; infolge dieser Dislokation eine Verkürzung des rechten Beines um 2,5 bis 3 Cm.

„II. Eine Entstellung des Gesichtes durch Eingedrücktsein der Nasenknochen mit gleichzeitiger Verengerung des rechten Nasenganges und in unwesentlichem Maße auch des linken Nasenganges.

„III. Eine geringe Anschwellung des linken Fußes.

„Durch diese Veränderungen sind für die Verletzte definitive Störungen entstanden, soweit es sich um die Becken- und Nasenverletzungen handelt. Eine weitere Besserung, sei es spontan, sei es auf operativem Wege, steht nicht in Aussicht. Diese Störungen sind bedeutender Natur. Sie bestehen in folgenden Beschwerden:

„a. Erhebliches Hinken, welches zwar durch einen erhöhten Schuhabsatz teilweise verdeckt werden kann.

„b. Erhebliche Störung in der Gebrauchsfähigkeit des rechten Beines, so für schwere Arbeiten, längere Gänge; raschere Ermüdung im Stehen und Sitzen.

„c. Große Lebensgefahr im Falle einer Schwangerschaft sowohl für das Kind als für die Mutter, wie es durch analoge Fälle aus der Litteratur zum Überflusse bewiesen wird.

„Durch das verengte Becken wird der Kopf des Kindes nämlich während dem Geburtsakte nur schwierig durchgehen und ernste geburtshilfliche Eingriffe werden voraussichtlich für diesen Fall notwendig werden.

„d. Möglichkeit, daß schon während der Schwangerschaft die Störungen im Sitzen, im Stehen und im Gehen wesentlich zunehmen, infolge Erweichung der Verbindung mit dem Becken und Kreuz.

„e. Entstellung des Gesichtes durch die Formveränderung der Nase. Diese Entstellung hat für das junge Mädchen nicht allein darin eine Bedeutung, daß sie das Gefühl hat, definitiv häßlich auszusehen, sondern es kann unter gewissen Umständen für sie das Finden einer geeigneten Beschäftigung, z. B. als Angestellte, Kassierin, erschwert werden.

„f. Behinderung der Athmung durch die Nase und Verengerung des Tränenflüssigkeits-Nasenganges, wodurch das leichte Durchfließen der Tränenflüssigkeit in die Nase gehemmt wird, was das Tränenüberfließen an den Augen bei gewissen Momenten veranlaßt. Infolge dessen etwelche Erschwerung von Handarbeiten, welche

„das Auge anstrengen, z. B. Nähen, weil die Augen, namentlich das rechte Auge, leicht mit Tränen gefüllt wird.

„Dagegen bietet die noch vorhandene geringe Anschwellung am linken Fuße keine besondere Bedeutung. Es steht zu erwarten, daß dieser Fuß mit der Zeit ganz normal werden wird.

„Die sub litt. a, b, e und f erwähnten Störungen bewirken bei Fräulein Hirt, welche auf ihre Arbeit angewiesen zu sein scheint, eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit, welche in toto auf circa 40 bis 45 % geschätzt werden kann.

„Bezüglich der sub c und d erwähnten Verhältnisse, nämlich bedeutende Gefährdung der Gesundheit und des Lebens im Falle einer Schwangerschaft, lassen sich nicht bestimmte Zahlen vom medizinischen Standpunkte aus anführen. Dieser Umstand ist aber bei einer 19jährigen Jungfrau für ihren spätern Lebenslauf, z. B. beim Anlaß eines Heiratsantrages, wodurch ihre Existenz gesichert werden könnte, von hervorragender Bedeutung.“

5. Unterm 31. Juli 1892 erhob Flora Hirt Klage beim Amtsgericht Bern; sie beanspruchte neben der in Art. 5 des Gesetzes betreffend die Haftpflicht der Transportanstalten vorgesehenen Entschädigung eine angemessene Geldsumme gestützt auf Art. 7 desselben Gesetzes, indem sie behauptete, der Unfall sei durch grobes Verschulden der Betriebsleitung und der untern Angestellten der Jura-Simplonbahn verursacht worden. Die Beklagte bestritt die Haftpflicht prinzipiell nicht, ebensowenig die oben angeführten, von der Klägerin als Ursachen des Unfalles dargestellten Tatsachen, wohl aber die von derselben daraus gezogenen Schlüsse. Ebenso verneinte sie die der Direktion der Beklagten Gesellschaft und dieser selbst gemachten Vorwürfe und die Zulagen; sie bestritt, daß eine grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 cit. vorliege und führte als wesentliche Entschuldigungsgründe an, die fast unüberwindlichen Schwierigkeiten, den übermäßigen Verkehr auf der einspurigen und ungünstig in die Centralbahn einmündenden Linie Biel-Zollikofen.

Demnach bestritt sie das Maß der geforderten Entschädigung und offerierte eine Gesamtentschädigung von 12,000 Fr., nebst Zins, sammt den noch nicht bezahlten Heilungskosten vom Tage des Unfalles an, welches Anerbieten sie bereits vor Anhängigmachung des Prozesses gemacht hatte.

6. Das Amtsgericht von Bern verurteilte die Beklagte hierauf a. Zur Ausrichtung einer lebenslänglichen Jahresrente von 400 Fr. und überdies

b. Zu Bezahlung einer Entschädigung von 20,000 Fr., zinsbar vom 17. August 1891 an à 5 %;

c. Zur Bezahlung der Prozeßkosten der Klägerin, bestimmt auf 1200 Fr.

Auf die von beiden Parteien erklärte Appellation hin fällte sodann der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern das eingangs mitgeteilte Urteil. In der heutigen Verhandlung beantragte der Vertreter der Klägerin Erhöhung der Jahresrente auf 400 Fr., indem er für die Verminderung der Erwerbsfähigkeit 350 Fr. und für nötig gewordene dauernde ärztliche Hülfe 50 Fr. per Jahr forderte; ferner Erhöhung der Entschädigung auf Grund des Art. 7 des Haftpflichtgesetzes für die Transportanstalten und Auflegung sämtlicher Prozeßkosten nebst einer Parteientschädigung an die Beklagte. Der Vertreter der Beklagten trug auf Bestätigung des angefochtenen Urteils unter Kostenfolge an.

7. Zwischen den Parteien herrscht über die prinzipielle Haftpflicht der Beklagten und über den Ersatz der Heilungskosten kein Streit; der Prozeß dreht sich vielmehr nur um das Maß der Entschädigung für die durch die Verletzung entstandene Verminderung der Erwerbsfähigkeit und um die Frage, ob der Klägerin in Anwendung von Art. 7 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Transportanstalten, abgesehen vom Ersatz des erweislichen Vermögensschadens, eine angemessene Geldsumme zuzusprechen sei. Als Ersatz für die dauernde Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit hat die Vorinstanz der Klägerin eine jährliche Rente von 350 Fr., mit Beginn vom 17. August 1891 zuerkannt, und die Klägerin hat sich ausdrücklich damit einverstanden erklärt, daß ihr die Entschädigung aus diesem Titel nicht in einer Aversalsumme, sondern in Form einer Rente ausbezahlt werde. Was nun die Höhe derselben anbelangt, so hat die Vorinstanz gemäß dem Gutachten von Professor Dr. Girard eine Verminderung der Erwerbsfähigkeit von 40—45 % angenommen und unter Berücksichtigung des Beweisverfahrens und notorischer Tat-

sachen die bisherige Erwerbsfähigkeit der Klägerin vor dem Unfälle im Jahre auf etwa 750 Fr., den jährlichen Ausfall also auf etwa 350 Fr. festgesetzt. Diese tatsächliche Feststellung ist für das Bundesgericht bindend. Es kann mit Grund nicht behauptet werden, daß bei dieser Berechnung des jährlichen Verdienstausfalls ein Rechtsirrtum mitgespielt habe, und sie erscheint auch sonst tatsächlich durchaus richtig. Der Anwalt der Klägerin machte zwar geltend, daß das ärztliche Gutachten bloß die physiologische Erwerbsfähigkeit im Auge habe und daß eigentlich eine Person deren Arbeitsfähigkeit objektiv um 40—45 % geschwächt ist, infolge ihrer bisherigen Unbehüllichkeit und wegen der Schwierigkeit, für ihren Zustand passende Arbeit zu finden, in Tat und Wahrheit weit mehr als die Hälfte ihrer wirklichen Erwerbsfähigkeit eingebüßt habe. Allein die Gerichte haben konstant den Ausdruck Erwerbsfähigkeit als gleichbedeutend mit Verdienstfähigkeit aufgefaßt, und es liegt kein genügender Grund zu der Annahme vor, daß das vorliegende ärztliche Gutachten der Verminderung der Erwerbsfähigkeit nicht in diesem allgemeinen Sinne gebraucht habe.

8. Hiernach ist lediglich noch die Frage zu prüfen, ob in Anwendung von Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes der Klägerin eine angemessene Geldsumme für den erlittenen sogenannten moralischen Schaden zuzusprechen sei, und wenn ja, in welchem Umfange. Der Entscheid hierüber soll gemäß Art. 11 des citierten Gesetzes nach freier richterlicher Würdigung der Akten geschehen. Das Bundesgericht hat nun stets den Standpunkt eingenommen, daß zwar eine Überprüfung dieses freien Ermessens des kantonalen Richters nur einzutreten habe, wenn dabei ein Rechtsirrtum zu korrigieren sei, daß aber ein solcher dann vorliege, wenn die Vorinstanz nicht alle in Betracht kommenden Faktoren gewürdigt hat.

Mit Recht haben nun die kantonalen Gerichte den Art. 7 cit. hier anwendbar erklärt. Mit der Vorinstanz ist dem Stationsvorstand von Münchenbuchsee, Gribi, ein großes Verschulden zur Last zu legen. Derselbe hat einer klaren Dienstvorschrift zuwider den Zug 240/2166 passieren lassen, obschon der vorhergehende Zug seine Station erst 7 Minuten vorher verlassen hatte und

trotzdem er von dem Gehülfen Binkert aufmerksam gemacht worden war, daß die Station Zollikofen die Bahn noch nicht freigegeben hatte. Dieses Verschulden steht in direktem Kausalzusammenhange mit der Katastrophe; denn wenn der Zug 240/2166 vorschriftsgemäß bis zur Meldung, die Bahn sei frei, angehalten worden wäre, so hätte der Zusammenstoß nicht stattgefunden; er wäre aber auch offenbar vermieden worden, wenn Gribi nur das vorgeschriebene Zeitintervall von 10 Minuten zwischen beiden Zügen hätte beobachtet lassen.

Als grobe Fahrlässigkeit ist aber ferner die übermäßige Belastung des Zuges 2246, der nur mit einer Lokomotive bespannt war, zu taxieren; diese Überlastung betrug für die Strecke Dyz-Bern 77 % und steigerte sich unterwegs noch durch die Aufnahme von circa 200 Reisenden. Es ist festgestellt, daß infolge dessen die Maschine den vor der Station Zollikofen stehenden Zug während 1½ bis 2 Minuten nicht mehr von der Stelle zu bewegen vermochte, als das Signal „Bahn frei“ erfolgte; in diesem Momente prallte der nachfolgende Zug 240/2166 auf. Die Überlastung, in Verbindung mit dem fatalen, entgegen der ursprünglichen Vorschrift der Betriebsleitung durch Betriebsinspektor Gygax angeordneten Anhalten auf den Zwischenstationen stellt sich somit gleichfalls als eine direkte Ursache des Zusammenstoßes dar. Der Bemerkung der Beklagten, es sei über diese Verhältnisse von den Strafgerichtsbehörden des Kantons Bern eine genaue Untersuchung gepflogen worden, die ein großes Verschulden der Bahnbeamten, speziell des Inspektors Gygax, als nicht vorhanden ergeben habe, ist entgegenzuhalten, daß der Entscheid des Strafrichters für den Zivilrichter nicht bindend ist und daß der letztere im vorliegenden Falle nicht in der Lage war, diese Untersuchungsakte zu prüfen, indem die Beklagte deren Beziehung nicht veranlaßt hat.

Endlich enthält die Unterlassung der vorgeschriebenen Deckung des Extrazuges 2246 eine grobe Fahrlässigkeit der dazu verpflichteten Bahnangestellten, welche ebenfalls in ursächlichem Zusammenhang mit dem Unfälle steht.

Die Zusammenstellung des Pariserzuges mit dem von Bruntrut herkommenden Extrazug, wodurch die kontinuierliche Westinghouse-

Bremse außer Dienst gesetzt wurde, bildet nun allerdings auch ein Glied in der Kette der das Unglück herbeiführenden Unregelmäßigkeiten. Tatsächlich ist festgestellt, daß die Lokomotivführer dieses kombinierten Zuges 240/2166 den stehen gebliebenen Zug 2246 bemerkten, als sie auf der Kurve angelangt waren und daß sie sofort das Notsignal und Contredampf gaben, daß aber der Zug nicht mehr zum Stehen gebracht werden konnte. Dieser Umstand gibt nun der Vermutung Raum, daß bei Gebrauch der kontinuierlichen Dampfbremse der Zusammenstoß verhindert oder doch abgeschwächt hätte werden können. Allein es würde sich doch nicht rechtfertigen, auch in diesem Punkte großes Verschulden anzunehmen. Es darf hier wohl in mildernde Berücksichtigung fallen, daß der Bahngesellschaft an diesem Morgen zu einem außerordentlichen Aufwand von Arbeitsleistungen und Material nur kurze Zeit zur Verfügung stand, wobei es allerdings nahe liegen möchte, sich auf diese Weise zu behelfen, wie denn überhaupt die Tatsache, daß das Personal durch die Anstrengungen während der vorhergehenden Tage und durch Mangel an der nötigen Nachtruhe ermüdet war, und daß vielfach mit dieser Linie nicht näher bekannte Aushilfspersonen zum Dienst herangezogen werden mußten, in billige Erwägung gezogen werden darf.

9. Berücksichtigt man nun einerseits die in dem oben wiedergegebenen Gutachten von Professor Girard dargelegten schweren Folgen des Unfalles für die Klägerin und andernteils das mehrfache, der Beklagten beziehungsweise ihren Beamten und Angestellten zur Last zu legenden grobe Verschulden, dessen Maß für die Höhe der Entschädigung aus Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes mitbestimmend sein muß, so rechtfertigt es sich, die Beklagte auf Grund dieser Gesetzesbestimmung zu einer Geldsumme von 12,000 Fr. über den erweislichen Vermögensschaden hinaus zu verurteilen. Da der Anspruch der Klägerin aus Art. 7 cit. seiner Natur nach zum voraus nicht genau bezifferbar war, und sie nicht nur prinzipiell, sondern auch bezüglich des Quantitativen gegenüber den Anträgen der Beklagten obgesiegt hat, so sind der letzteren nicht nur sämtliche Gerichtskosten, sondern auch eine Parteientschädigung an die Klägerin für das bundesgerichtliche Verfahren aufzulegen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Beklagte ist der Klägerin gegenüber verpflichtet:

- a. Zur lebenslänglichen Ausrichtung einer Jahresrente von dreihundert und fünfzig Franken, mit Beginn vom 17. August 1891 an;
- b. Zur Bezahlung einer Entschädigungssumme von zwölf-tausend Franken, zinsbar zu 4 % seit dem 17. August 1891.

127. Urteil vom 26. Oktober 1893 in Sachen
Frey gegen Jura-Simplonbahn.

A. Durch Urteil vom 3. Juli 1893 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt erkannt:

Die Beklagte wird verurteilt an Kläger zu bezahlen:

1. 2246 Fr.;
2. eine Entschädigung von 1500 Fr. für zehnwöchentliche volle Arbeitsunfähigkeit;
3. eine lebenslängliche Rente von 2500 Fr. vom 23. August 1891 an halbjährlich posteaumerando zahlbar;
4. hiervon kommen in Abrechnung die vom Kläger bereits empfangenen 5000 Fr.

B. Gegen dieses Urteil erklärten sowohl Kläger als Beklagte den Weiterzug an das Bundesgericht.

Heute beantragt der klägerische Anwalt:

1. Bervollständigung der Akten durch Einvernahme des Dr. Sury, welcher den Kläger und dessen Familie seiner Zeit wegen der bei Mönchenstein erlittenen Verletzungen begutachtete, sowie mehrerer weiterer Zeugen über nicht genauer bezeichnete Punkte und einer solchen über lügnerische Aussagen seiner Ehefrau vor erster Instanz und eines weiteren über den Genuß geistiger Getränke seitens des Klägers; endlich durch Einverleibung der Buchauszüge des Klägers aus den Jahren 1889 und 1890 in den Aktenrotulus; eventuell Begutachtung derselben durch einen ad hoc zu bestellenden kaufmännischen Experten.