

**III. 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.**

32. Urteil vom 17. Mai 1899 in Sachen  
Gotthardbahngesellschaft gegen Rüttel.

*Selbstverschulden des Getöteten, Art. 2 E.-H.-G.. — Mass der  
Entschädigung bei Tötung des Versorgers, Art. 5 Abs. 1 und  
2 eod.*

A. Am 14. Oktober 1897 verunglückte auf dem Bahnhof Goldau der Gotthardbahnangestellte Alois Rüttel von Arth-Goldau, indem ihn beim Überschreiten eines Geleises eine auf diesem dahergehende Lokomotive der Centralbahn erfasste, zu Boden warf und ihm den Kopf vom Rumpfe trennte. Die Witwe und die beiden Kinder des Verunglückten erhoben gegen die Gotthardbahn einen Anspruch auf Auszahlung einer Haftpflichtentschädigung von 11,000 Fr. oder einer entsprechenden Rente. Das Bezirksgericht Schwyz hieß die Klage in einem Betrage von 8000 Fr. gut. Beide Parteien ergriffen gegen dieses Urteil die Appellation. Unterm 15. März 1899 bestätigte jedoch das Kantonsgericht des Kantons Schwyz das bezirksgerichtliche Urteil.

B. Gegen dieses Urteil erklärte die Gotthardbahn die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrag, es sei die Klage abzuweisen. Der Antrag wurde im heutigen Vorstande vom Vertreter der beklagten Gesellschaft damit begründet, daß das Kantonsgericht rechtsirrtümlicherweise die Einrede des Selbstverschuldens verworfen habe. Die Kläger schlossen sich der Berufung an und nahmen die Begehren ihrer Klage auf. Ihr Vertreter hielt in der heutigen Verhandlung daran fest, daß den Alois Rüttel kein Verschulden treffe, daß aber auf Seite der Bahn ein solches vorliege.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Einrede des Selbstverschuldens wird von der Beklagten damit begründet, Rüttel habe es beim Betreten des Geleises, auf dem er überfahren wurde, an aller Vorsicht fehlen lassen: Er habe gewußt, daß die Lokomotive um jene Zeit auf dem Geleise rangieren werde; dieselbe habe auch, als sie sich in Bewegung setzte, das Signal gegeben; durch Reglemente und Plakate seien die Angestellten vor dem Überschreiten von Geleisen unmittelbar vor dem Herannahen eines Fahrzeuges gewarnt; gemäß mündlichen Ermahnungen hätten sie sich überhaupt stets, bevor sie ein Geleise betreten, zu versichern, ob dasselbe frei sei. Nun ist richtig, daß Rüttel es unterlassen hat, bevor er das Geleise betrat, sich umzusehen, ob dasselbe frei sei, und daß diese Unterlassung das Unglück zur Folge hatte. Trägt es sich aber, ob dieselbe ihm zum Verschulden zuzurechnen sei, n. a. W. ob er damit diejenige Aufmerksamkeit außer Acht gelassen habe, die jeder Bahnangestellte unter ähnlichen Verhältnissen zu beobachten pflegt, so ist vorab in thatfächlicher Beziehung festzuhalten: Rüttel hatte im Gepäckwagen des Zuges 153 der Centralbahn, der gemäß Fahrplan um 11 Uhr 37 Min. auf Geleise IV in Arth-Goldau anlangte, die Schriften für zwei mit diesem Zuge angekommene Kohlenwagen erhoben. Er wollte sich von da nach dem Aufnahmgebäude begeben, um dort pflichtgemäß die Schriften abzuliefern. Dazu hatte er zunächst einen Zwischenperron und dann zwei Geleise, II und I zu überschreiten, und zwar in schräger Richtung. Auf Geleise II war eben der Zug 50 Chiasso-Luzern, der nach dem Fahrplan um 11 Uhr 37 abgehen sollte, an jenem Tage aber verspätet war, ausgefahren. Auf dem Geleise I stand noch der Zug 45 Luzern-Chiasso, der um 11 Uhr 40 hätte ausfahren sollen. Rüttel hatte den Zwischenperron überschritten und trat, in seine Papiere schauend, auf das eben erst frei gewordene Geleise II hinaus, als auf diesem eine Lokomotive der Centralbahn von hinten heranzuhr und ihn packte. Die Lokomotive war hinter dem Zug 50 bereit gestanden und hatte sich auf Befehl des Sous-Chefs Mey gleich nach der Ausfahrt des Zuges in Bewegung gesetzt, um dem auf Geleise V stehenden Zug 456 der Centralbahn, der nach dem Fahrplan um 11 Uhr 50 von Arth-

Goldau abgeht, vorgespannt zu werden, ein Manöver, das regelmäßig auf diese Weise ausgeführt worden sein soll. Es muß nun wohl gesagt werden, daß in einem verkehrreichen Bahnhofe ein Hauptgeleise zu einer Zeit, da auf demselben Züge verkehren und überdies darauf rangirt wird, auch von einem Bahnbediensteten nicht betreten werden soll, bevor er sich vergewissert hat, ob dasselbe frei sei, und daß ihm die Unterlassung dieser primitiven Vorsichtsmaßregel, falls nicht besondere ihn entlastende Umstände vorliegen, zum Verschulden anzurechnen ist. Zwar trifft die Bestimmung des Art. 14 der Vorschriften über den Rangierdienst auf den schweizerischen Normalbahnen, welche die Beklagte angerufen hat, und welche dem Küttel durch das Reglement, das er erhalten hatte, und durch Plakate bekannt sein mußte, den vorliegenden Fall nicht. Dieselbe untersagt bloß das Betreten der Geleise unmittelbar vor annähernden Zügen oder Fahrzeugen; sie setzt also voraus, daß die Angestellten den herankommenden Zug oder das anrückende Fahrzeug bemerken, und will sie vor dem Versuche warnen, vor demselben noch durchzukommen. Dagegen ist durch die Aussagen des Bahnhofspersonals, und zwar sowohl der Vorgesetzten als der Arbeiter, erstellt, daß diese von Zeit zu Zeit mündlich ermahnt werden, sich vor dem Überschreiten eines Geleises umzusehen, ob dasselbe frei sei. Überhaupt ist dies eine Vorsichtsmaßregel, die ein Bahnangestellter beim Bahnhofsdienst zur Zeit eines intensiven Verkehrs auch ohne ausdrückliches Gebot aus eigener Einsicht und Erfahrung regelmäßig beobachten wird und beobachten soll, und deren Außerachtlassung ihm nur nachgesehen werden kann, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen. Solche liegen nun aber hier wirklich vor. Wenn sich Küttel, als er vom Perron her auf das Geleise trat, mit seinen Papieren besaßte, so geschah dies nicht aus bloßer müßiger Neugierde, sondern aus dienstlichem Pflichtgefühl. Er hatte die Distribution der Dienstkohlensendungen auf die Stationen Goldau-Chiasso zu besorgen. Es war daher begreiflich, daß er sich nach dem Eingang von zwei Kohlenwagen sofort die Frage vorlegte, wohin er dieselben instradieren solle, und daß er zu diesem Zwecke die Begleitpapiere ansah. Daß er dies sofort nach Ankunft der Wagen und auf dem Wege nach dem Aufnahmsgebäude that, muß wohl eher

als Übereifer, denn als Unvorsichtigkeit bezeichnet werden. Er pflegte nämlich, abgesehen von seinen besondern Obliegenheiten, beim Ein- und Ausladen von Gütern und Gepäck zu helfen, und es darf füglich angenommen werden, daß damals noch solche Arbeit seiner harrte. Dazu kommt, daß die Lokomotive der Centralbahn am Unglückstage ausnahmsweise rasch dem Zug 50 auf Geleise II gefolgt sein muß. Die Vorinstanz stellt fest, daß sich der ausfahrende Zug erst bei den Weichen 2 und 3, etwas herwärts des Semaphors befand, als die Lokomotive herankam. Und daß man hierauf nicht gefaßt war, ergibt sich zur vollen Evidenz aus den Aussagen der Zeugen Jendle und Bachmann, die beide durch die Maschine ebenfalls überrascht wurden, und zwar Bachmann in einer Weise, daß er selbst in Gefahr geriet, von derselben überfahren zu werden. Er kam, wie Küttel, vom Geleise IV her schräg über den Zwischenperron, um sich nach dem Aufnahmsgebäude zu begeben; als er bereits einen Schritt auf das Geleise II gethan hatte, wahrte er in nächster Nähe die Lokomotive, von der herab im gleichen Momente ihm Jemand „Obacht“ zurief; er konnte noch zurücktreten, wobei er den Warnungsruf weiter gab, ohne damit den Küttel, den er vor sich in einer Entfernung von 10—15 Meter auf das Geleise treten sah, noch retten zu können. Bachmann wurde, wie Jendle berichtet, bei dem Vorgange totenbleich. Jendle selbst wollte in umgekehrter Richtung, von Zug 45 her und über diesen hinüber, das Geleise überschreiten und wurde von der Lokomotive überrascht, wie er sich anschickte, von dem Zuge abzustiegen. Da die Züge verspätet waren, läßt es sich begreifen, daß man sich beeilte, den Zug 456 zu bespannen. Aber diese Betrachtung war dem Küttel, der wohl nicht so genau auf die Fahrzeiten achtete und zu achten brauchte, nicht zuzumuten, und es ist deshalb entschuldbar, wenn er glaubte, daß er, was sonst erfahrungsgemäß ohne Gefahr bewerkstelligt werden konnte, auch dieses Mal das Geleise überschreiten könne, bevor die Lokomotive der Centralbahn darauf vorfuhr. Endlich ist zu berücksichtigen, daß sich die Bahnangestellten in gewissem Maße wenigstens auch darauf verlassen dürfen, daß sie durch ihr Gehör vor der Gefahr des Überfahrenwerdens gewarnt werden. Im vorliegenden Falle nun gab die Lokomotive, wie die Vorin-

stanz feststellt, ein Signal mit der Pfeife nur bei der Abfahrt, und sie fuhr dann ohne weiteres Signal und auch im übrigen „geräuschlos“ dem Zwischenperron entlang. Dieses zufällige Moment mußte hinzukommen, um den unglücklichen Erfolg herbeizuführen, der aber gerade deshalb um so weniger als durch ein schuldhaftes Verhalten des Verunglückten verursacht angesehen werden kann.

2. Ob die Bahn bezw. ihre Leute ein Verschulden treffe, braucht, sobald die Einrede des Selbstverschuldens verworfen wird, nicht geprüft zu werden. Daß ihr eine grobe Fahrlässigkeit zur Last falle, haben die Kläger selbst nicht behauptet. Und das Maß ihrer Haftung bleibt sich gleich, ob man den Zufall oder ein Verschulden der Beklagten als Ursache des Unfalles ansehe (Art. 2, 3 und 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes).

3. Küttel hatte einen Taglohn von 3 Fr. 60 Cts. Die Vorinstanzen nehmen an, davon habe er bei seiner anerkannten Solidarität 2 Fr. bis 2 Fr. 20 Cts. auf seine Familie verwenden können, was einer Jahreszuwendung von 730 Fr. entspreche. Sie gehen damit wohl etwas zu weit, und es dürfte hoch genug gegriffen sein, wenn der Alimentationsanspruch der Familie auf 700 Fr. gewertet wird, wovon 400 Fr. auf die Frau und 300 Fr. auf die Kinder zu verlegen sind. Küttel, der älter war als seine Frau, war bei seinem Tode 33 Jahre alt. Eine lebenslängliche Rente von 400 Fr. entspricht bei diesem Alter einem Betrag von . . . . . Fr. 7,100.

Den Kindern gegenüber war der Vater, wie die Vorinstanzen annehmen, bis zum 16. Altersjahre alimentationspflichtig. Das eine ist im Jahr 1894, das andere im Jahr 1896 geboren. Die kapitalisierte Rente beträgt danach für das ältere . . . . . Fr. 1,545,  
für das jüngere . . . . . Fr. 1,727.

Total Fr. 10,372.

Davon ist nun noch ein Abstrich wegen der Vorteile der Kapitalabfindung, sowie deshalb zu machen, weil sich die Lebensdauer nicht mit der gänzlichen Arbeitsfähigkeit deckt. Der Abstrich darf, da die übrigen Ansätze der Rechnung reichlich bemessen sind, jedenfalls auf 20 % angesetzt werden. Man kommt

so auf eine der gesprochenen Entschädigung sich derart annähernde Summe, daß davon nicht abzugehen ist.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

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

### 33. Urteil vom 24. Mai 1899 in Sachen Schweizerische Seethalbahngesellschaft gegen Geißeler-Geißeler.

*Anwendbarkeit des E.-H.-G. auf Strassenbahnen. — Unfall « beim Betriebe », Art. 2 E.-H.-G.; Scheuwerden von Zugtieren infolge eines heranfahrenden Zuges. — Selbstverschulden des Verletzten? Mass der Entschädigung bei Körperverletzung, Art. 5 Abs. 3 E.-H.-G. — Sachbeschädigung, Art. 8 eod.*

A. Am 24. April 1896, nachmittags 1 Uhr, befand sich Heinrich Geißeler im Bühl zu Wittau mit einem Fuhrwerk auf der Landstraße beim Hasli zu Emmen. Der mit Holz beladene Wagen war mit zwei Kindern und vor diesen mit einem Pferde bespannt. Fuhrwerk und Bespannung gehörten dem Heinrich Geißeler und seinem Bruder Kaspar. An der erwähnten Stelle befindet sich auf der Fahrbahn der Straße das Geleise der Seethalbahngesellschaft in Hochdorf, auf dem damals gerade ein Zug hinter dem Fuhrwerk des Geißeler herangefahren kam. Die Kinder wurden darob scheu und fuhren mit dem Wagen gegen die Straßenschale. Dabei stürzte der Wagen um, die Deichsel brach, das Pferd sprang mit einem Stück derselben davon.

B. Aus diesem Vorfall leiteten Heinrich Geißeler einerseits, die Gebrüder Geißeler anderseits Entschädigungsansprüche an die Seethalbahngesellschaft her, die sie, da die Bahn jede Entschädigungspflicht bestritt, gerichtlich einklagten. Heinrich Geißeler behauptete, bei dem Unfall am linken Ellbogen verletzt worden zu sein und verlangte hiefür eine Entschädigung von 4000 Fr. Die