

sondern ein Verschulden der Bahnunternehmung vorausgesetzt wird (Art. 8 EHG), das hier nicht vorliegt.

c) Die von der Vorinstanz angewandte Methode der Berechnung der aufgeschobenen Rente entspricht der Praxis (BGE 63 II 63). Der Kapitalisierung ist jedoch, wie das Bundesgericht kürzlich entschieden hat (BGE 72 II i. S. Wiederkehr c. Diggelmann), angesichts der heute und aller Voraussicht nach für längere Zeit auf dem Geldmarkt herrschenden Verhältnisse der Zinsfuss von  $3\frac{1}{2}\%$  zugrunde zulegen.

4. — Die Berechnung der Entschädigung stellt sich demnach wie folgt:

1. Fester Schaden gemäss Erw. 3 a . . .	Fr. 7,930.—
2. Barwert der Rente (Fr. 1500.— jährlich):	
Lebenslängliche Rente ab	
7. Jahr zu $3\frac{1}{2}\%$ (Piccard	
Interimsausgabe 1945) . . .	2429
Rente 7.-20. Jahr (Piccard	
Tafel 10) . . . . .	1035
Differenz (Rente ab 20. Jahr) $1394 \times 15$	Fr. 20,910.—
	<hr/>
	Fr. 28,840.—
3. Abzug 25% wegen Selbstverschuldens	Fr. 7,210.—
	<hr/>
Schadenersatz	Fr. 21,630.—

*Demnach erkennt das Bundesgericht:*

Die Berufung der Einwohnergemeinde Oberhofen wird gänzlich, diejenige der Rechtsufrigen Thunerseebahn A.-G. teilweise gutgeheissen, das angefochtene Urteil aufgehoben und

- a) die Klage gegenüber der Einwohnergemeinde Oberhofen abgewiesen;
- b) die Rechtsufrige Thunerseebahn A.-G. verurteilt, dem Kläger einen Schadenersatz von Fr. 21,630.— mit Zins zu 5% seit 20. Januar 1940 zu bezahlen.

## VIII. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

### CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

#### 35. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. März 1946 i. S. Hodel gegen Kneubühler.

Strassenverkehr. Verkehrsregeln für « *Fahrzeuge mit Tierbespannung* »: Darunter fallen alle für Tierbespannung bestimmten und gebauten Fahrzeuge, auch wenn die Zugtiere gerade nicht eingespannt sind. (Art. 33, 19 MFG; Art. 72, 74 (49, 59) MFV).

Circulation routière. Règles de circulation pour *les véhicules à traction animale*: Ceux-ci comprennent tous les véhicules construits pour être tirés par des animaux, même si des animaux n'y sont pas attelés (art. 33, 19 LA; art. 72, 74 (49, 59) règl. LA).

Circolazione stradale. Regole di circolazione per *i veicoli a trazione animale*, i quali comprendono tutti i veicoli costrutti per essere tirati da animali, anche se gli animali non sono attaccati ai veicoli (art. 33, 19 LCAV; art. 72, 74 (49, 59) della relativa ordinanza d'esecuzione).

A. — Am Spätnachmittag des 8. April 1943 liess der Landwirt Kneubühler in Gettnau zwei mit Stangenholz beladene Wagen aus seinem Walde durch seinen Nachbarn Wey mit dessen Pferden nach Hause führen. Als Wey mit der Fuhre im Dorfe ca. um 17.30 Uhr auf der Höhe des rechts der Kantonsstrasse gelegenen Heimwesens Kneubühler angekommen war, hängte er den hintern Wagen ab und fuhr mit dem vordern zur Scheune. Der hintere Wagen blieb vorläufig unbespannt am linken Rande der dort 5,5 m breiten, fast gerade verlaufenden Strasse stehen. Die längsten Stangen überragten das hintere Wagenende nach Annahme der Vorinstanz um etwa 2 m, nach Aussage zweier Zeugen dagegen um 3 bzw. 3-4 m. Es herrschte lebhaftes Schneetreiben.

In dieser Situation kamen zwei Radfahrer nebeneinander, rechts J. Birrer, links J. Hodel, ebenfalls aus Richtung Willisau angefahren. Im Momente, wo Birrer seinem Begleiter eine Warnung wegen des dastehenden Holzwegens

zurief, fuhr Hodel in eine vorstehende Stange hinein und zog sich eine schwere Bauchverletzung zu.

B. — In der Folge belangte Hodel den Kneubühler auf Bezahlung von Fr. 13,139.— nebst 5% Zins seit dem Unfalltage. Das Amtsgericht Willisau hiess die Klage grundsätzlich gut, bezifferte den Schaden auf Fr. 5559.—, machte jedoch wegen Selbstverschuldens des Klägers einen Abzug von  $\frac{3}{4}$  und sprach ihm daher Fr. 1389.75 zu.

In Gutheissung der Appellation des Beklagten hat das Obergericht des Kantons Luzern die Klage gänzlich abgewiesen.

C. — Mit der vorliegenden Berufung hält Hodel an seiner Klage in der Höhe von Fr. 7418.—, eventuell einer nach richterlichem Ermessen festzusetzenden Summe, nebst Zins fest; eventuell verlangt er Rückweisung zur Festsetzung des Schadens an die Vorinstanz.

Für die rechtliche Begründung seines Schadenersatzbegehrens beruft sich der Kläger auf Art. 41 ff. OR, auf verschiedene Bestimmungen des MFG und der MFV sowie auf strassenpolizeiliche Vorschriften des Kantons Luzern. Er macht geltend, der Beklagte habe nicht nur die allgemein im Verkehr und nach der besondern Sachlage gebotenen Sorgfaltspflichten verletzt, sondern auch gegen die erwähnten eidgenössischen und kantonalen Spezialvorschriften verstossen, und darin liege die Schuldhaftigkeit seines für den Unfall kausalen Verhaltens.

*Das Bundesgericht zieht in Erwägung:*

2. — ...

Soweit Bundesrecht in Frage kommt, haben die Spezialvorschriften vor den allgemeinen Regeln des OR den Vorrang; es ist daher in erster Linie zu prüfen, ob das MFG und dessen VV Anwendung finden, und ob darin enthaltene besondere Vorschriften verletzt wurden.

a) Art. 33 Abs. 1 MFG schreibt allgemein für «Fahrzeuge mit Tierbespannung» vom Beginn der Dämmerung an, mit gewissen Ausnahmen, Beleuchtung vor. Art. 19 Abs. 2

MFG (in Verbindung mit Art. 33 Abs. 2 MFG) sowie Art. 74 Abs. 3 MFV stellen für Langholz und andere Fuhren von grosser Länge auf «Fahrzeugen mit Tierbespannung» Vorschriften über die Kenntlichmachung des Endes der Ladung bei Tag und bei Nacht durch Tuchwimpel, Strohkränze usw. und Schlusslicht auf.

Die Vorinstanz hat die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen verneint mit der Begründung, sie bezögen sich nur auf Fahrzeuge «mit Tierbespannung»; im Zeitpunkt des Unfalls habe aber der hintere Wagen mit der Stangenladung ohne Tierbespannung auf der Strasse gestanden.

Dieser Auslegung kann indessen nicht beigespflichtet werden; weder zwingt der Wortlaut der erwähnten Bestimmungen dazu, noch ist sie mit der ratio legis vereinbar. Vielmehr unterstehen alle für Tierbespannung bestimmten und gebauten Fahrzeuge, auch wenn gerade nicht eingespannt ist, den erwähnten Sonderbestimmungen, sofern sie an dem vom MFG geordneten Verkehr teilnehmen. Der italienische Text spricht überall von «veicoli a trazione animale», was generell auf die Fortbewegungsart, für welche das Fahrzeug konstruiert ist, und nicht auf die momentane Verbindung von Fahrzeug und Zugtier hinweist. Diese Auslegung ergibt sich mit aller Deutlichkeit aus dem Text des MFG und der MFV selber. Nach Art. 74 Abs. 3 MFV müssen bei Langholz- und Langwarenfuhrwerken, die auf der Strasse stehen bleiben, u. a. die Deichseln weggenommen oder hochgebunden werden. Dieser Verkehr kommt natürlich nur für Fuhrwerke in Betracht, deren Zugtiere ausgespannt sind. Damit ist der Wille des Gesetzgebers grundsätzlich dahin ausgelegt, dass Art. 33 MFG und 72/74 MFV auch dann anwendbar sind, wenn die Zugtiere nicht eingespannt sind. Sodann werden in Art. 33 Abs. 2 MFG und 72 MFV den «Fahrzeugen mit Tierbespannung» die Handkarren und Zugwagen, also die normalerweise durch menschliche Kraft fortbewegten Vehikel gleichgestellt. Die Tierbespannung ist also nicht ein massgebendes Kriterium, sondern dieses liegt darin,

dass es sich sowohl bei Fuhrwerken als bei Handkarren und Zugwagen um Fahrzeuge von erheblichen Dimensionen handelt, die gemeinsam mit Automobil und Fahrrad am Verkehr teilnehmen und dadurch zusammen mit diesen und in Anpassung an ihren Betrieb für die Verkehrssicherheit Bedeutung haben.

b) Auch die ratio legis lässt keine andere Auslegung zu. Ob die fraglichen Fuhrwerke und Fahrzeuge mit oder ohne Tierbespannung am Verkehr teilnehmen, ob sie dabei in Fahrt sind oder stillstehen: in allen Fällen sind sie Strassenbenützer, die neben den Motorfahrzeugen und Radfahrern einen erheblichen Teil der Fahrbahn und Platz beanspruchen, durch die Art ihres Fahrens Kollisionen herbeiführen können und im Stillstehen Verkehrshindernisse darstellen, sogut wie im Fahren. Zur Regelung und möglichst reibungs- und gefahrlosen Abwicklung des Verkehrs müssen sie deswegen bestimmten Minimalforderungen Genüge tun, die eben durch das MFG und die VV im Zusammenhang und Einklang mit den Verkehrsregeln für Auto und Fahrrad aufgestellt sind. Von diesen Minimalforderungen beziehen sich einige gerade auch auf stillstehende Fahrzeuge, so insbesondere Art. 33 Abs. 1 MFG, wonach «Fahrzeuge mit Tierbespannung» vom Beginn der Dämmerung an mit Licht zu versehen sind, ausser wenn sie im Bereich der Strassenbeleuchtung oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillstehen. Stehen sie anderswo im Verkehrsbereich still, so müssen sie mit Licht versehen sein, das von vorn und hinten sichtbar ist; dies offenbar nicht deswegen, weil sie allenfalls mit Tierbespannung parkieren, sondern weil sie für sich allein als Fahrzeug ohne Beleuchtung ein gefährliches Verkehrshindernis bilden. Das gleiche gilt hinsichtlich der Regeln bezüglich der Orte, wo Motorfahrzeuge und die in Art. 33 genannten Fahrzeuge anzuhalten haben und aufzustellen bzw. nicht aufzustellen sind (Art. 49/72 MFV). Letztere Fahrzeuge sind diesen Regeln zweifellos nicht oder nicht allein wegen allfälliger Tierbespannung unterstellt, sondern in erster Linie weil

sie an sich platzbeanspruchende, verkehrshindernde Vehikel sind, die daher, auch wenn die Zugtiere ausgespannt sind, nach einheitlicher Regel dort anhalten und parkieren sollen, wo sie am wenigsten stören und Gefahr bringen. Es wäre widersinnig anzunehmen, vor dem Einspannen oder nach dem Ausspannen der Pferde könne man einen Brückenwagen oder ein Heufuder im Bereich des allgemeinen Verkehrs beliebig wo stehen lassen. Der Zweck und Sinn der für die andern Strassenbenützer aufgestellten Regeln würde geradezu teilweise in sein Gegenteil verkehrt, wenn man unter Fahrzeugen mit Tierbespannung im Sinne von Art. 33 MFG/72 MFV immer nur solche verstehen wollte, bei denen die Zugtiere im fraglichen Zeitpunkt gerade eingespannt sind.

c) Übrigens verwendet die MFV im gleichen Art. 72, wo eingangs von «Fahrzeugen mit Tierbespannung» die Rede ist, im Nachsatz noch einen andern Ausdruck, nämlich «bespannte Fuhrwerke» (während der französische und der italienische Text an beiden Stellen den gleichen Ausdruck — «véhicules à traction animale», «veicoli a trazione animale» — brauchen). Dass aber auch unter «bespannten Fuhrwerken» nicht nur solche mit gerade eingespannten Zugtieren verstanden sind, ergibt sich daraus, dass jener Nachsatz für diese Fuhrwerke den Art. 59 Abs. 2 MFV entsprechend anwendbar erklärt, ein samt eingespannten Zugtieren im Schlepptau eines andern — motorisch oder animalisch fortbewegten — Fahrzeugs fahrendes Fuhrwerk aber nicht wohl vorstellbar ist.

3. — Auf den im vorliegenden Falle auf der Kantonsstrasse stehen gebliebenen stangenbeladenen Wagen finden demnach die genannten Bestimmungen grundsätzlich Anwendung. Es ist daher zu prüfen, ob und welche Vorschriften der Beklagte bzw. der für die Fuhre Verantwortliche verletzt haben kann.

Zu dieser Prüfung muss die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen werden, da sie zufolge der grundsätzlichen Verneinung der Anwendbarkeit der bundesrechtlichen Ver-

kehrsregeln den Tatbestand nicht erschöpfend rechtlich gewürdigt hat und ihre tatbeständlichen Feststellungen nach Umfang und Inhalt nicht genügen, um dem Bundesgericht die notwendige rechtliche Prüfung zu ermöglichen.

36. Extrait de l'arrêt de la I<sup>re</sup> Cour civile du 23 mai 1946 dans la cause *La Winterthour, Société suisse d'assurance contre les accidents contre dame Erni-Widmann et ses enfants.*

1. *Eclairage des véhicules attelés ; dispense pour les véhicules agricoles qui rentrent des champs* (art. 33 al. 1 LA). Des véhicules servant à une exploitation forestière ou faisant le transport de bois ne sont pas des véhicules agricoles (consid. 3).
2. *Réduction, en raison de la possibilité d'un remariage, du capital alloué à la veuve pour perte de son soutien.* Facteurs de probabilité ; taux de la réduction (consid. 5).

1. *Beleuchtung von Fahrzeugen mit Tierbespannung ; Befreiung landwirtschaftlicher, vom Feld kommender Fahrzeuge von der Beleuchtungspflicht* (Art. 33 Abs. 1 MFG). Fahrzeuge, die einem forstwirtschaftlichen Betrieb zudienen oder Holz transportieren, sind keine landwirtschaftlichen Fahrzeuge (Erw. 3).
2. *Versorgerschaden.* Herabsetzung der einer Witwe wegen Verlustes ihres Versorgers zugesprochenen Kapitalentschädigung mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer Wiederverheiratung ; Wahrscheinlichkeitsfaktoren ; Ausmass der Herabsetzung (Erw. 5).

1. *Illuminazione dei veicoli a trazione animale ; dispensa per i veicoli che ritornano dalla campagna* (art. 33 cp. 1 LCAV). I veicoli che servono ad un'azienda forestale o trasportano legna non sono veicoli agricoli (consid. 3).
2. *Perdita del sostegno.* Riduzione dell'indennità, che è accordata sotto forma di capitale ad una vedova per la perdita del suo sostegno, a motivo della possibilità di passare a nuove nozze. Fattori di probabilità ; percentuale della riduzione (consid. 5).

3. — ...

Aux termes de l'art. 33 LA, les véhicules attelés doivent être munis d'un feu visible de l'avant et de l'arrière, sauf s'il s'agit de véhicules agricoles qui rentrent des champs. Par cette dernière réserve, le législateur a voulu éviter que les agriculteurs ne soient obligés, en prévision du cas où ils seraient surpris par la nuit, de se munir de lanternes chaque fois qu'ils vont aux champs, car, au départ, ils ne peuvent pas toujours prévoir s'ils seront rentrés avant la

chute du jour (Bull. stén. des Chambres 1931, CN p. 103 sv., CE p. 457 sv.). La *ratio* de cette disposition milite en faveur d'une interprétation étroite. L'exception ne doit viser que les véhicules agricoles au sens propre. Une exploitation forestière, non plus que le transport de bois ne sont des exploitations agricoles. On n'a pas à se demander ce qu'il en est de charrois de bois en rapport avec l'économie d'un domaine (cf. STREBEL, Comment., note 15 à l'art. 33 LA), cette hypothèse n'étant pas réalisée en l'espèce.

7. — La recourante reproche à la Cour cantonale de n'avoir pas envisagé la *possibilité du remariage* de dame Erni et de n'avoir pas réduit de ce chef l'indemnité qui lui était allouée pour perte de soutien.

Le fait que la demanderesse s'est remariée *après* l'arrêt cantonal ne peut pas être pris en considération par le Tribunal fédéral qui doit statuer sur les faits ayant servi de base au jugement attaqué (RO 25 II 162, 33 II 27). On ne peut donc tenir compte que de la probabilité d'un remariage, telle qu'elle pouvait être envisagée dans l'instance cantonale.

Il est en effet de jurisprudence qu'il y a lieu à réduction du capital alloué à la veuve pour perte de soutien lorsqu'il existe une certaine probabilité qu'elle se remariera et que sa situation sera de ce fait sensiblement améliorée. Cette probabilité dépend de plusieurs facteurs : âge de la femme, nombre d'enfants, conditions et milieu sociaux, situation économique, attrait physique, etc. (cf. RO 56 II 126, 54 II 297 ; arrêt Frey-Gloor c. Frey et Frey-Wildi, du 13 novembre 1934 (RO 60 II 416), consid. 3, non publié). Toutefois, lorsque le Tribunal fédéral, en raison de circonstances particulières, a tenu compte de la possibilité de remariage, il n'a jamais réduit le capital au-delà de 30 % (20 % dans l'arrêt RO 54 II 297 et 30 % dans l'arrêt Frey-Gloor où le tribunal avait admis une grande vraisemblance de remariage).

En l'espèce, la demanderesse est une paysanne, âgée de