

## BGE 19 I 774

Bundesgericht (BGE), 1893-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_19\\_I\\_774](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_774)

FR: ATF 19 I 774

IT: DTF 19 I 774

### Volltext

126. Urteil vom 25. Oktober 1893 in Sachen Hirt gegen Jura=Simponbahn. 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=Simpon=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 Rekurs 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 zweier 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 Tüscherz, 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=Lyß 170 Tonnen und für die Strecke Lyß=Bern 145 Tonnen; es hatte also dieser Zug bei der Abfahrt von Biel eine Überlastung von 40 % und von Lyß an eine solche von sogar 7 %. 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. Vorschriftsgemäß 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 Bremfer Auchlin 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 ge- riet stark in's Schleudern. Die daherigen 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 Pruntrut. Dem Pariser Zuge war durch die bundesrätlich genehmigten Fahrtenpläne und durch Anschläge am Wagen Paris-Pontarlier-Berne kontinuierliche Westinghouse=Bremse zugesichert, sowie fahrplanmäßige Weiterbe- förderung auf der Jura=Simplonbahn mit gleicher Sicherheit, wie der Zug in Paris abgefertigt wurde. Trotzdem wurden in Neuenburg zwei Personenwagen ohne Bremsvorrichtung ange- hängt und wurde der Parifer Schnellzug auf der Station Biel mit dem von Pruntrut herkommenden zu einem Zuge verbunden. Dieser Pruntruterzug hatte folgende Zusammensetzung: 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 Extra- zug 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 Abgangsstation 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 er- hielt 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 Mi- nuten, passieren, und die Maschinenführer, 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 zertrümmerte sie. In der Nähe der Stelle, wo der Aufprall erfolgte, befindet sich der Posten eines Barrierenwärters, der da- mals durch eine Frau Schindler bedient wurde; auch diese hat zur Deckung des Zuges nichts getan, obschon zu den Obliegen- heiten der Barrierenwärter laut Ziffer 5 des Art. 119 des all- gemeinen Reglementes betreffend den Bahnunterhaltungs- und Überwachungsdienst 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 Zusammen- stoßes durch die zusammenrückenden Wagentrümmer zwischen zwei Stühle eingeklemmt; sie verblieb längere Zeit in dieser Lage und wurde dann in den Inselspital 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 Rummel behandelt wurde und kehrte hierauf wieder für 3 Wochen in's Inselspital zurück; abermals nach Hause entlassen, verblieb sie in Behandlung der Dr. Möri und Rummel. Ihren Zustand bei Aufnahme in's Inselspital be- schreibt Dr. Niehaus in einem Bericht vom 31. Dezember 1891 folgendermaßen: „Schwere Schockerscheinungen, tottenblaß, sehr „kleiner Puls. Am Nasenrücken eine kleine, aber tiefdringende „Wunde. Fraktur der Nasenbein- und Nasenscheidewand. „Gesicht zahlreiche Quetschungsherde. Im Becken schwere Ver- „letzung: 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 Sprungbeins 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 vor- „finden, 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 schräger 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 Em. „II. Eine Entstellung des Gesichtes durch Eingedrücktsein der „Nasenknochen mit gleichzeitiger Verengerung des rechten Nasen- „ganges und in unwesentlichem Maße auch des linken Nasen- „ganges. „III. Eine geringe Anschwellung des linken Fußes. „Durch diese Veränderungen sind für die Verletzte definitive „Störungen entstanden, soweit es sich um die Becken- und Nasen- „verletzungen handelt. Eine weitere Besserung, sei es spontan, sei „es auf operativem Wege, steht nicht in Aussicht. Diese Stö- „rungen sind bedeutender Natur. Sie bestehen in folgenden Be- „schwerden: „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 Er- „müdung im Stehen und Sitzen. „c. Große Lebensgefahr im Falle einer Schwangerschaft so- „wohl für das Kind als für die Mutter, wie es durch analoge „Fälle aus

der Litteratur zum Überfluß bewiesen wird. „Durch das verengte Becken wird der Kopf des Kindes näm- lich während dem Geburtsakt nur schwierig durchgehen und „ernste geburtshülffliche 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 zu- nehmen, 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 Ange- stellte, Kassierin, erschwert werden. f. Behinderung der Athmung durch die Nase und Verengerung „des Tränensack=Nasenganges, wodurch das leichte Durchfließen „der Tränenflüssigkeit in die Nase gehemmt wird, was das Tränen- überfließen 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 erwar- ten, 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 vorge- sehenen 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 Be- klagte 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 be- klagten Gesellschaft und dieser selbst gemachten Vorwürfe und Zulagen; sie bestritt, daß eine grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Art. 7 cit. vorliege und führte als wesentliche Entschuldigungs- gründe an, die fast unüberwindlichen Schwierigkeiten, den über- mäßigen Verkehr auf der einspurigen und ungünstig in die Centralbahn einmündenden Linie Biel=Zollikofen. Demnach bestritt sie das Maß der geforderten Entschädigung und offerierte eine Gesamtschädigung von 12,000 Fr., nebst Zins, sammt den noch nicht bezahlten Heilungskosten vom Tage des Unfalles an, welches Anerbieten sie bereits vor Anhängig- machung 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., zins- bar vom 17. August 1891 an à 5 0 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 Erwerbsfähig- keit 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 Tatsachen die bisherige Erwerbsfähigkeit der Klägerin vor dem Unfall 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 falls ein Rechtsirrtum mitgespielt habe, und sie erscheint auch sonst tatsächlich durchaus richtig. Der Anwalt der Klägerin machte ihr geltend, daß das ärztliche Gutachten bloß die physiologische Erwerbsfähigkeit im Auge habe und daß eigentlich eine Person deren Arbeitsfähigkeit objektiv um 40—45 % geschmälert ist, infolge ihrer daherigen Unbehilflichkeit 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. Hienach 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 grobes 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 beobachten 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 Lyß-Bern  $77\frac{1}{4}$  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  $1\frac{1}{2}$  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 grobes Verschulden der Bahnbeamten, speziell des Inspektors Gygax, als nicht vorhanden ergeben habe, ist entgegenzuhalten, daß der Entscheid des Strafrichters für den Civilrichter 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 Unfalle steht. Die Zusammenstellung des Pariserzuges mit dem von Pruntrut 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 grobes Verschulden anzunehmen. Es darf hier wohl in mildernde Berücksichtigung fallen, daß der Bahngesellschaft an diesem Morgen zu einem außergewöhnlichen Aufwand von Arbeitsleistungen und Material nur kurze Zeit zur Verfügung stand, wobei es allerdings nahe liegen mochte, 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 einestheils 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 Parteienschädigung 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.