

BGE 23 I 152

Bundesgericht (BGE), 1897-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_23_I_152

FR: ATF 23 I 152

IT: DTF 23 I 152

Volltext

29. Urteil vom 28. Januar 1897 in Sachen de Cillia gegen Centralbahn. A. Durch Urteil vom 23. November 1896 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt in Sachen der rubrizierten Parteien das erstinstanzliche Urteil des Civilgerichts von Baselstadt vom 27. Oktober 1896 bestätigt und die ordentlichen Kosten der zweiten Instanz, mit einer Urteilsgebühr von 50 Fr., beiden Parteien zu gleichen Teilen auferlegt. Das bestätigte Urteil lautete: „1. Die „Beklagte wird bei ihrer eventuellen Anerkennung von 11 Fr. zu „Gunsten der Klägerin Witwe Maria de Cillia behaftet. 2. Die „Beklagte wird verurteilt, der Witwe Maria de Cillia eine lebenslängliche Jahresrente von 80 Fr., und jedem der Kinder Franz „(geb. den 23. Mai 1879), Mathilde (geb. den 25. Juli 1882) „Amalie (geb. den 26. Januar 1885), Melanie (geb. den 4. Mai „1887), Max (geb. den 4. August 1889), und Angélique de „Cillia (geb. den 2. Juni 1896), eine Jahresrente von 20 Fr. „bis zum zurückgelegten 18. Altersjahre jedes Kindes, jeweilen „auf den 12. Dezember, erstmals 1896, auszuweisen. 3. Sobald „das jüngste Kind sein 18. Lebensjahr noch bei Lebzeiten der „Mutter vollendet haben wird, geht dessen Rente auf die Witwe „über, so daß deren Rente von da an 100 Fr. beträgt. 4. Stirbt „die Witwe Maria de Cillia vor dem 12. Dezember 1905, so ist „den zur Zeit des Todes der Mutter noch rentenberechtigten Kin- „dern die Jahresrente auf je 40 Fr. zu erhöhen, jedoch mit der „Maßgabe, daß der Gesamtbetrag der an die Kinder für ein „Jahr auszuweisenden Renten 200 Fr. nicht übersteigen soll. „5. Die ordinären Prozeßkosten sind geteilt.“ Dem Urteil liegt folgender Thatbestand zu Grunde: Der deutsche Grenzaufseher de Cillia wurde am 12. Dezember 1895 das Opfer eines Unfalls, der sich nach übereinstimmender Annahme der Parteien äußerlich folgendermaßen zugetragen hat: de Cillia, der in der Nähe des Personenbahnhofes der Centralbahn wohnte, hatte am Morgen des Unglückstages den Güterzug verfehlt, der etwa um 5 Uhr vom Personenbahnhof abgeht und den derselbe gewöhnlich benutzte, um nach dem Güterbahnhof zu gelangen, wo er seinen Dienst zu besorgen hatte. Sei es nun, daß er diesem Zuge naheilen wollte, sei es, daß er zu Fuß nach seinem Dienstorte zu gelangen beabsichtigte, so betrat er die Geleiseanlage und schlug die Richtung nach dem Güterbahnhofe ein. Er ging zunächst dem schräg in die übrigen Geleise einmündenden sogenannten Hallengeleise entlang, vielleicht in demselben, wahrscheinlicher jedoch auf einem schmalen, daneben hinführenden Wege, wurde aber zwischen der Weiche Nr. 46 und dem Wärterhäuschen Nr. 9 durch einen Rangierzug überfahren und getötet. Um dieselbe Zeit nämlich wurde von Rangiermeister Hegnauer und seinen Gehilfen ein Personenwagen, der sich in geringer Entfernung von der Weiche Nr. 46 in der Richtung des Personenbahnhofes hin auf dem Hallengeleise befand, um dieses frei zu machen mittelst einer Rangierlokomotive, die in der gleichen Richtung, in der sich de Cillia bewegte, herangefahren kam, über die Weichen 46, 47 und 48 auf ein näher beim Rangierbahnhof befindliches Reservegeleise gestoßen. Von diesem Wagen muß de Cillia, bald nachdem er in Bewegung gesetzt worden war und unmittelbar nachdem er die Weiche Nr. 46 passiert hatte, gefaßt und überfahren worden sein, wie Spuren von

Haaren und von frischem Blute, die gleich nach dem Unglück an dem vordern rechten Rade entdeckt wurden, anzeigten. Die das Manöver ausführenden Arbeiter wollen von dem Vorfall nichts bemerkt haben. Dagegen fand Bahnwärter Nußbaumer bald nachher die verstümmelte Leiche vom Personenbahnhof aus gesehen rechts des Geleises, auf dem Rücken liegend, den linken Arm auf dem einen Schienenstrang vom übrigen Körper fast abgeschnitten. Der Mantel des de Cillia's lag in der Nähe zwischen den Schienen.

Gestützt hierauf erhoben die Witwe und die Kinder des Getöteten an die schweiz. Centralbahn einen Haftpflichtanspruch. In der Klage wurde in erster Linie behauptet, daß der Unfall auf ein Verschulden der Beklagten zurückzuführen, und zwar wurde dies bezüglich, abgesehen von einem später fallen gelassenen Punkte, geltend gemacht, daß das fragliche Manöver ohne alle und jede Vorsichtsmaßregel ausgeführt worden sei, daß sich namentlich, entgegen den Vorschriften des Rangierreglements für die schweiz. Normalbahnen, kein Licht auf dem Wagen befunden habe, daß die (nach der Fahrriechung) vordere Plattform des Wagens nicht besetzt gewesen und daß auch Niemand dem Zuge vorangegangen sei. Das Quantitativ der Entschädigung betreffend, wurde angebracht, daß de Cillia, ein solider Mann und guter Familienvater, von seinem 1700 Mark betragenden Einkommen mindestens 1200 Fr. für seine Familie habe verwenden können. Rechne man die Hälfte auf die Witwe, so sei dieser ein Kapitalschaden von 7500 Fr. erwachsen. Der gleiche Betrag sei den Kindern als Ersatz der Erziehungskosten bis zum 16. Altersjahr zuzusprechen. Überdies machte die Witwe eine Forderung von 11 Fr. für Transport der Leiche geltend. Letzterer Posten wurde von der Beklagten eventuell anerkannt. Dagegen bestritt sie grundsätzlich den Klagsanspruch, weil ein Verschulden ihrerseits nicht vorliege, indem die Vorschriften des Rangierreglementes durch die das Manöver besorgenden Angestellten durchwegs beobachtet worden seien, und weil der Unfall vielmehr lediglich durch die Schuld des de Cillia selbst verursacht worden sei. Es sei nämlich den deutschen Zollbeamten von ihrer Oberbehörde verboten gewesen, zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhof die Geleiseanlagen zu betreten. Abgesehen davon, sei die Handlungsweise des de Cillia eine höchst unvorsichtige gewesen, da er statt des kurzen und völlig sichern Weges über bestimmte öffentliche Straßen den gefährlichen Weg längs des Hallengeleises eingeschlagen habe, und da er überdies habe hören und sehen müssen, daß hier manövriert werde. Die Höhe der Entschädigung betreffend wurde bestritten, daß de Cillia mehr als 1000 Fr. auf seine Familie habe verwenden können und ferner geltend gemacht, daß die Kläger von der deutschen Zollverwaltung eine Pension bezögen, die bei der Festsetzung der ökonomischen Folgen des Unfalls zu berücksichtigen sei. In der Replik wurde bestritten, daß den Getöteten eine Schuld an dem Unfälle treffe, und weiter selbständig vorgebracht, ein Verschulden der Beklagten liege auch darin, daß der Weg nicht bewacht, und daß die Cirkulation auf demselben geduldet worden sei. Auch widersetzten sich die Kläger der Anrechnung der Rente, die ihnen von der deutschen Zollverwaltung ausgerichtet wird. Das Civilgericht von Baselstadt führte aus, daß das Betreten des schmalen, gefährlichen Weges längs des Hallengeleises unter den obwaltenden Umständen dem de Cillia zum Verschulden zuzurechnen sei. Andererseits nahm dasselbe aber auch ein Mitverschulden der Beklagten an. Zwar eine fahrlässige Nichtbeobachtung der Rangiervorschriften sei nicht dargethan. Dagegen habe die Beklagte dadurch, daß sie das Betreten der Geleiseanlagen durch die deutschen Zollbeamten, entgegen dem allgemeinen Verbote, geduldet habe, eine schuldhaftige Nachlässigkeit begangen. Demnach sei der Haftpflichtanspruch zur Hälfte gutzu heißen. Was die Bemessung der Entschädigung betrifft, so sei nach dem maßgebenden heimatlichen (bayrischen) Recht de Cillia seiner Ehefrau und seinen

Kindern gegenüber zum Unterhalt verpflichtet gewesen, letztern gegenüber immerhin nur so lange, als dieselben nicht selbst für ihren Unterhalt sorgen könnten. Den Verhältnissen entspreche es, diese Altersgrenze vorliegend auf das vollendete 18. Altersjahr anzusetzen. Ferner sei anzunehmen, daß de Cillia für den Unterhalt seiner Familie jährlich mindestens 1200 Fr. habe aufwenden müssen. Dieser Betrag sei aber seiner Familie durch den Tod nicht gänzlich entzogen worden; denn an Stelle desselben seien die von der deutschen Zollverwaltung geleisteten Pensionen getreten, die in ihrer Totalität zur Zeit rund 800 Fr. betrügen. Die Minderung der Zuwendung betrage somit bloß 400 Fr. jährlich, so daß die Beklagte für 200 Fr. aufzukommen habe, welcher Betrag in Form einer Rente und in der im Urteilsdispositiv angegebenen Verteilung den Klägern zuzuerkennen sei, wozu die eventuell anerkannten 11 Fr. zu Gunsten der Klägerin Witwe de Cillia kommen. Vor Appellationsgericht, das von beiden Parteien angerufen wurde, nahmen dieselben sämtliche in den Rechtsschriften bezeichneten Positionen wieder auf. Der Vertreter der Beklagten gab dabei zu, daß auf Ansuchen der deutschen Zollverwaltung am 17. Mai 1889

ihren Beamten das Betreten des Bahnhofgebietes gestattet worden sei, sofern dies für ihre Dienstfunktionen nötig sei, worüber aber die Beklagte eine Kontrolle zu üben nicht in der Lage gewesen sei. B. Gegen das appellationsgerichtliche Urteil haben beide Parteien die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Die Kläger nahmen ihre Klagsbegehren wieder auf; die Beklagte ihrerseits schloß auf Abweisung der Klage. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Es ist nicht bestritten, daß de Cillia beim Betriebe der Centralbahn getötet worden ist. Dagegen erhebt die Beklagte der Klage gegenüber die Einrede des Selbstverschuldens des Getöteten. In der Antwort wurde diesbezüglich in erster Linie geltend gemacht, daß derselbe, entgegen einem Verbote seiner Oberbehörde die Bahnanlage zwischen Personen- und Güterbahnhof betreten habe. Ein solches Verbot ist jedoch nicht nachgewiesen worden und es hat die Beklagte überhaupt diesen Standpunkt fallen gelassen. Daß sodann von Seite der Bahngesellschaft es dem de Cillia verboten gewesen sei, an fraglicher Stelle die Geleiseanlage zu überschreiten, ist nicht behauptet worden. Im Gegenteil hat der Vertreter der Beklagten vor der Appellationsinstanz ausdrücklich erklärt, daß man den deutschen Zollbeamten auf Ansuchen der deutschen Zollverwaltung den Zutritt zum Bahngebiete gestattet habe, sofern dies für Dienstfunktionen nötig sei. Es ist nun begreiflich, daß über letztere Beschränkung eine Kontrolle durch die Bahn nicht geübt werden konnte, so daß dieselbe thatsächlich bedeutungslos war, und es haben denn auch die Vorinstanzen festgestellt, daß die deutschen Zollbeamten bei Tag und Nacht, Uniform und Civil, auf und neben den Geleiseanlagen, zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhof ungehindert eirkulierten. Diese Verhältnisse schließen es aus, daß dem de Cillia schon daraus, daß er überhaupt die Bahnanlage betreten hat, ein Vorwurf gemacht werden könnte. Wer nur unternimmt, was täglich von Kameraden, unter den Augen der Aufsichtsorgane unternommen wird, handelt nicht schuldhaft. Immerhin können die besondern Verumständungen derart sein, daß das Betreten der Bahnanlage durch jemand, dem dies an sich nicht verboten ist, doch als eine schuldhafte Handlung sich darstellt. Dies trifft vorliegend zu. Die Vorinstanzen stellen fest, daß der Weg, den de Cillia einschlug, sehr schmal und daß dessen Betreten, besonders zur Nachtzeit, ein gefährliches Unterfangen ist. Sie erklären ferner, daß dem Verunglückten, von seiner Wohnung weg, ein nicht viel weiterer, bequemer und gefahrloser Weg offen gestanden wäre. Dann hat sich aber de Cillia völlig unnötigerweise der Gefahr ausgesetzt, die das Betreten von Geleiseanlagen in einem großen Bahnhof zu einer Zeit, wo daselbst manövriert wird, stets in sich schließt, und auf diese Sorglosigkeit ist es zurückzuführen,

wenn derselbe dann verunglückt ist. Allerdings ist es möglich, daß sich de Cillia bereits auf dem Bahnhofareal befand, als er bemerkte, daß der Zug, den er gewöhnlich zur Fahrt nach dem Güterbahnhof benutzte, bereits abgefahren sei. Allein auch dann erscheint es, wie die Vorinstanzen zutreffend ausführen, als ein nicht entschuldbares Wagnis, daß er den schmalen, gefährlichen Weg längs des Hallengeleises einschlug, oder vielleicht gar dort, wo er überfahren wurde, das Geleise überschreiten wollte. Denn eine irgendwie erhebliche Zeitersparnis konnte nach den Lokalverhältnissen damit nicht erzielt werden, es wäre denn, daß de Cillia beabsichtigt hätte, den bereits in Bewegung befindlichen Güterzug einzuholen. Dies müßte aber an sich wieder als ein schuldhaftes Verhalten betrachtet werden, da zu einem solchen Unternehmen doch eine Vertrautheit mit den Ortsverhältnissen und eine Sicherheit in der Erkennung der Gefahren gehört, die dem de Cillia, der nicht etwa infolge seiner dienstlichen Stellung beständig auf der Geleiseanlage sich zu bewegen hatte, gewiß abging. Wenn es dem Verunglückten aber auch nachgesehen werden wollte, daß er sich über alle diese Bedenken hinwegsetzte, und den Weg nach seinem Dienstorte über die Geleiseanlagen nahm, so mußte ihm denn dabei doch ein größeres Maß von Achtsamkeit zugemutet werden. Es ist nicht denkbar, daß de Cillia nichts davon bemerkt hätte, daß auf dem Geleise, neben dem er herging, ein Manöver ausgeführt werden sollte. Er mußte die Rangierlokomotive entweder dastehen sehen oder heranfahren hören und hätte daher besser auf seine Sicherheit bedacht sein sollen. Er kann deshalb unter keinen Umständen aller Schuld an dem Unfall ledig erklärt werden. 2. Die Kläger behaupten nun aber, daß auch die Beklagte ein

Verschulden an dem Tode des de Cillia treffe; und die Vorinstanzen erblicken ein derartiges Mitverschulden darin, daß das aus guten Gründen erlassene Verbot des Betretens der Bahnanlagen nicht gehandhabt worden sei. Hiegegen ist jedoch zu bemerken: In der Regel wird der Erlaß eines bahnpolizeilichen Verbots durch die Bahnverwaltung auch die Pflicht der letztern begründen, für dessen Handhabung zu sorgen. Aber doch nur innerhalb der Grenzen des Verbotes. Vorliegend waren nun aber, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend, die deutschen Zollbeamten von dem betreffenden Verbote ausgenommen worden. Und diese generelle Duldung beruhte nicht etwa auf der Nachlässigkeit der Bahnbediensteten, sondern es war die Vergünstigung offenbar gewährt worden, um den Zollbeamten ihren Dienst zu erleichtern oder bequemer zu gestalten. In ihrem Interesse wurde die Ausnahme zugelassen, und es war diese in gewissem Umfange wenigstens durch die Erfordernisse des Dienstes der Zollbeamten gerechtfertigt. Die Bahn durfte aber, ohne sich den Vorwurf der Nachlässigkeit auszusetzen, noch weiter gehen und das Betreten der Geleiseanlage diesen Beamten überhaupt nachsehen, und zwar nicht nur deshalb, weil ihr eine Kontrolle darüber, wann ein Zollbeamter in dienstlicher Funktion die Bahnanlage betrete und wann nicht, gewiß nicht zugemutet werden konnte, sondern auch deshalb, weil dieselben infolge ihres Dienstes mit den Orts- und Betriebsverhältnissen doch einigermaßen bekannt werden, und weil sie deshalb die Gefahren, mit denen das Betreten der Geleise verbunden ist, zu kennen und auf sich zu nehmen in der Lage sind. Die Vergünstigung, die den Zollbeamten gewährt wurde, und auf die gestützt auch de Cillia die Bahnanlage zu betreten befugt war, kann also der Beklagten nicht zur Schuld angerechnet werden. 3. Dagegen muß angenommen werden, daß der Unfall wahrrscheinlicherweise verhütet worden wäre, wenn das Manöver, bei dem sich derselbe ereignete, unter Beobachtung der reglementarischen Vorsichtsmaßregeln von statten gegangen wäre. In tatsächlicher Beziehung haben in diesem Punkte die Vorinstanzen auf die Aussagen der von der Beklagten angerufenen Zeugen Frey, Hegnauer und Nußbaumer abgestellt. Auch

heute wieder ist die Glaubwürdigkeit dieser Zeugen bemängelt worden. Allein hierauf kann das Bundesgericht nicht eintreten, da die Würdigung der Beweistüchtigkeit der angerufenen Zeugen vollständig Sache des kantonalen Richters ist. Danach nun wurde das Manöver durch Hegnauer und Frey besorgt, während Nußbaumer die Weiche Nr. 48 richtig stellte. Frey hatte sich mit einer Laterne auf die hintere Plattform des Personenwagens begeben und hielt nach rechts vorne Ausschau. Hegnauer dagegen, welcher nach der zwar nicht völlig unanfechtbaren Feststellung der Vorinstanz ebenfalls eine Laterne trug, war auf der linken Seite des Wagens vorgegangen, um nachzusehen, ob das Geleise frei sei; dabei sei er bis 15 M. über den Wagen hinaus bis zur Hütte Nr. 9 gekommen, wo er das Signal zum Abstoßen gegeben habe. Die Vorinstanzen folgern hieraus, daß zur Sicherung des Wagens zwar Frey nichts habe beitragen können, daß dieselbe aber durch Hegnauer besorgt worden sei. Diese Schlußfolgerungen sind nicht rein thatsächlicher Natur, sondern enthalten eine rechtliche Würdigung des Verhaltens der beiden Arbeiter, ein Urteil darüber, ob die Sicherung pflichtgemäß vorgenommen worden sei oder nicht, und es ist deshalb das Bundesgericht daran nicht gebunden. Sondern es hat dasselbe frei zu prüfen, ob bei der Art, wie das Manöver durchgeführt wurde, die durch ausdrückliche Vorschrift oder durch die Umstände gebotenen Vorsichtsmaßregeln beobachtet worden seien. Nun lautet Art. 31 der Vorschriften über den Rangierdienst auf den schweizerischen Normalbahnen vom 1. Januar 1891: „Wird ein Rangierzug von der Lokomotive geschoben oder gestoßen, so muß der in der Richtung der Zugsbewegung vorderste Wagen durch einen Mann besetzt sein, welcher die nötigen Signale zu geben hat. Bei Nacht muß dieser Mann mit einer brennenden Laterne versehen sein. „Wo bei den Rangierbewegungen in den Bahnhöfen der in der Fahrrichtung vorderste Wagen eines rückwärts geschobenen oder gestoßenen Rangierzuges aus irgend einem Grunde nicht mit einem Wärter besetzt werden kann, welcher freie Aussicht auf die zu befahrenden Geleise hat, hat ein mit den nötigen Signalmitteln versehener Mann neben dem zu befahrenden Geleise dem Zug voranzugehen und soll dieser nicht schneller bewegt werden, als dem Gang eines Mannes im Schritt entsprechend. Die Stellung derjenigen Wagen, gegen welche angefahren oder abge-

stoßen wird, muß bei Nacht durch eine brennende Signallaterne gekennzeichnet sein.“ Danach hätte aber die Sicherung des Wagens vorliegend entweder dadurch besorgt werden sollen, daß ein Mann mit einer Laterne auf die in der Fahrrichtung vordere Plattform gestellt worden wäre, oder dann in der zuletzt beschriebenen Weise. Die erstere Maßnahme war nun zweifellos nicht getroffen worden: Frey befand sich auf der hintern Plattform, und hier war ihm die Aussicht auf das Geleise gänzlich benommen; und neben dem Geleise hin konnte er nur auf eine kurze Strecke und nur nach einer Seite hin Ausschau halten; ja es war allem Anscheine nach auf die vordere Plattform des Wagens nicht einmal eine Laterne gestellt worden. Aber auch die andere Art der Sicherung kann nicht in reglementsmäßiger Weise durchgeführt worden sein. Es geht aus dem Zweck der Bestimmung und ihrem Zusammenhang hervor, daß der Mann, der neben dem Geleise dem Zuge voranzugehen hat, sich während der ganzen Bewegung nahe vor dem Zuge befinden soll, während vorliegend Hegnauer zuerst eine längere Strecke zurücklegte, bevor er das Signal zur Bewegung des Zuges gab, der nun auch schneller, als vorgeschrieben, herangefahren zu sein scheint. Wäre reglementsgemäß verfahren worden, so hätte Hegnauer den de Cillia erblicken müssen und warnen können, wie auch die andere Art der Sicherung durch einen auf der vordern Plattform befindlichen Mann in gleicher Weise die Gefahr, die den Verunglückten drohte, zu beseitigen oder doch zu vermindern geeignet gewesen wäre, nicht

nur deshalb, weil durch Zuruf der selbe hätte aufmerksam gemacht werden können, sondern auch deshalb, weil das Licht von de Cillia wohl bemerkt worden wäre, nicht zwar so, daß er dasselbe direkt hätte erblicken können, wohl aber deshalb, weil Strahlen davon auf eine gewisse Strecke hin auf das Geleise geworfen worden wären. Muß aber sonach die Sicherung des Geleises in der Fahrriichtung durch die Bahnbediensteten nicht in reglementsmäßiger Weise besorgt worden sein, so liegt hierin ein Verschulden, das mit dem Unfall auch in dem erforderlichen ursächlichen Zusammenhang steht. Denn hiezu genügt es, wenn die Wahrscheinlichkeit dargethan ist, daß das Unglück durch Beobachtung der gebotenen Sicherheitsmaßnahmen verhindert worden wäre, und es braucht nicht nachgewiesen zu werden, daß die Unterlassung notwendigerweise das Unglück zur Folge gehabt habe. Liegt somit ein Mitverschulden der Beklagten vor, so ist die Haftbarkeit zwischen den Parteien zu verteilen, und zwar mit der Vorinstanz zu gleichen Teilen. 4. Was das Ausmaß der Entschädigung betrifft, so haben die Vorinstanzen angenommen, es habe der Verunglückte 1200 Fr. im Jahre auf den Unterhalt und die Erziehung der Kläger verwenden können. Hieran ist ohne weiteres festzuhalten. Ferner scheint auch der Zuspruch einer Rente den Verhältnissen angemessen. Dagegen ist es rechtsirrtümlich, wenn die Vorinstanzen die Pensionen, welche den Klägern von der deutschen Zollverwaltung seit dem Unfall ihres Versorgers gewährt werden, in Abrechnung bringen. Die Pensionen, die nach dem zu schließen, was die Parteien darüber vor den kantonalen Instanzen vorgebracht haben, auf dem für Elsaß=Lothringen geltenden Gesetz betreffend die Pensionen der Witwen und Waisen der Beamten und Lehrer, vom 24. Dezember 1873 beruhen, dienen nicht dazu, um den durch den Unfall den Hinterlassenen des de Eillia entstandenen Schaden zu ersetzen; die Verpflichtung zur Pensionierung setzt den Tod nicht als ein unerwartetes Ereignis voraus, sondern es ist dieses lediglich der vorausgesehene Anlaß zur Ausrichtung eines bis jetzt nicht ausgerichteten Entgelts für die von dem pensionsberechtigten Verstorbenen geleisteten Dienste. Es handelt sich also nicht um einen Vorteil, der den Hinterbliebenen aus dem Tode des de Cillia erwachsen wäre, sondern um die Erfüllung einer im Dienstverhältnisse begründeten Verpflichtung, oder ökonomisch gesprochen, um eine Art Ersparnis. Im Grunde und im Zwecke sind somit die Pensionen und die Haftpflichtentschädigung, auf welche die Kläger Anspruch erheben, verschieden und so kann von einer gegenseitigen Anrechnung der beiden Zuwendungen nicht die Rede sein. Es trifft auch nicht etwa das Billigkeitsmotiv zu, daß die Kläger auf Kosten der Beklagten bereichert würden. Denn da die Pensionsberechtigung einen Teil der Gegenleistungen des Staates für die Dienste seiner Beamten bildet, so ist klar, daß die eigentliche Löhnung um so geringer gehalten worden ist. Ohne die Pensionsberechtigung wäre diese größer und damit würde auch im Falle des Todes des Beamten

der Haftpflichtanspruch der Hinterbliebenen erhöht. Daß die Aufrechnung solcher Leistungen nicht zulässig ist, geht übrigens auch daraus hervor, daß in dem für die haftpflichtigen Unternehmer doch ungleich günstigeren Fabrikhaftpflichtgesetz eine solche Anrechnung nur unter gewissen Voraussetzungen gestattet ist (vgl. Art. 9 desselben und ferner das Urteil des Bundesgerichts i. S. Gerber gegen Centralbahn, Amtl. Sammlg., Bd. X, S. 136 ff.). Heute ist behauptet worden, de Cillia sei auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 betreffend Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes infolge von Betriebsunfällen pensionsberechtigt gewesen. Hierauf ist aber schon deshalb nicht einzutreten, weil dieser Standpunkt vor den kantonalen Instanzen nicht eingenommen und jenes Reichsgesetz denselben nicht vorgelegt worden ist, Die Verteilung der von der

Beklagten zu bezahlenden Renten summen auf die verschiedenen Kläger, wie sie von den Vorinstanzen vorgenommen worden ist, wurde nicht angefochten, und es ist denselben deshalb hierin zu folgen. Aus diesen Gründen hat das Bundesgericht die Berufung der Kläger begründet erfunden, diejenige der Beklagten dagegen abgewiesen und demgemäß erkannt: 1. Die Beklagte wird bei ihrer eventuellen Anerkennung von 11 Fr. zu Gunsten der Klägerin Witwe Maria de Cillia behaftet. 2. Die Beklagte wird verurteilt, der Witwe Maria de Cillia eine lebenslängliche Jahresrente von 240 Fr. (zweihundert vierzig Franken), und jedem der Kinder Franz (geboren den 23. Mai 1879), Mathilde (geboren den 25. Juli 1882), Amalie (geboren den 26. Januar 1885), Melanie (geboren den 4. Mai 1887), Max (geboren den 4. August 1889) und Angélique de Cillia (geboren den 2. Juni 1896) eine Jahresrente von 60 Fr. (sechzig Franken) bis zum zurückgelegten 18. Lebensjahr jedes Kindes, jeweilen auf den 12. Dezember, erstmals 1896, auszuweisen. 3. Sobald das jüngste Kind sein 18. Lebensjahr noch bei Lebzeiten der Mutter vollendet haben wird, geht dessen Rente auf die Mutter über, so daß deren Jahresrente von da an 300 Fr. (dreihundert Franken) beträgt. 4. Stirbt die Witwe Marie de Cillia vor dem 12. Dezember 1905, so ist den zur Zeit des Todes der Mutter noch rentenberechtigten Kindern die Jahresrente auf je 120 Fr. (hundert und zwanzig Franken) zu erhöhen, jedoch mit der Maßgabe, daß der Gesamtbetrag der an die Kinder für ein Jahr auszuweisenden Renten 600 Fr. (sechshundert Franken) nicht übersteigen soll.

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