

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

1. Es wird auf die Beschwerde des Rekurrenten, soweit sie sich gegen das ihn zu Sicherstellung des Frauengutes verhaltende Urtheil des Obergerichtes des Kantons Thurgau vom 28. Mai 1883 richtet, wegen Inkompetenz des Gerichtes nicht eingetreten.

2. Im Uebrigen wird die Beschwerde des Rekurrenten als unbegründet abgewiesen und es hat somit in allen Theilen bei den Entscheidungen des Obergerichtes des Kantons Thurgau vom 30. Juni 1882 und 28. Mai 1883 sein Bewenden.

III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen.

**Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

52. *Arrêt du 21 Juillet 1883 dans la cause Perrin
contre Lausanne-Ouchy.*

La Compagnie Lausanne-Ouchy-Eaux-de-Bret, qui exploite le chemin de fer funiculaire entre Ouchy et Lausanne, a fait établir, outre la voie principale reliant ces deux localités, une voie secondaire tendant de la gare d'Ouchy à l'usine à gaz et servant au transport des matériaux nécessaires à la dite usine.

Cette voie, établie sur le domaine public et à bien plaisir de la part de l'autorité communale, n'est pas entourée de clôtures et va en montant légèrement dans la direction de l'usine à gaz.

De la plaque tournante qui se trouve au-dessous de l'usine jusqu'à la gare d'Ouchy, les wagons, mis en mouvement

par deux chevaux, redescendent par suite de la pente sans autre traction et par le seul fait de leur propre poids.

Dans une partie de son parcours, cette voie est bordée de hangars en planches dont quelques-uns sont habités.

Le 13 Mars 1882, vers 5 heures du soir, deux wagons descendaient à vide la rampe de la voie secondaire de l'usine à gaz, sans être accouplés ni reliés entre eux d'une façon quelconque, et n'étant accompagnés que d'un seul employé, monté sur le premier wagon.

L'enfant Marius, fils de Jules Perrin, âgé de 7 ans, ayant voulu traverser la voie après le passage du premier wagon, fut atteint par le second, qui lui a causé de graves lésions. Ces lésions ont occasionné sa mort, survenue peu après.

Au moment de l'accident, Marius Perrin jouait à cache-cache avec d'autres enfants autour des maisons et hangars qui bordent la voie ; il s'est élancé sur celle-ci en sortant à la course de derrière un de ces hangars, et il n'a pas su qu'il allait passer un second wagon.

Pendant la descente de la rampe, le second wagon, marchant avec une vitesse moindre que le premier, fut distancé par celui-ci, tout en continuant à descendre seul la dite rampe. L'employé qui montait le premier wagon n'a donné aucun signal avertissant de l'approche de l'un ou de l'autre des wagons ; pareil signal n'avait pas été d'usage jusqu'à l'époque de l'accident.

La manœuvre pendant laquelle l'enfant Perrin a été atteint était la même que celle qui se faisait constamment sur cette voie depuis longtemps, mais la vitesse était plus accélérée que d'habitude ; un tas de bois, placé par un particulier, contribuait à masquer la voie.

La Compagnie du Lausanne-Ouchy n'emploie aucun surveillant ou garde-voie pour la partie de son réseau établie sur le terrain communal à Ouchy ; tout le personnel consiste dans le garde-frein qui monte sur le wagon.

Par exploit du 8 Août 1882, et ensuite des faits qui précèdent, Jules Perrin, père de la victime, a ouvert à la pré-dite Compagnie une action tendant à faire prononcer qu'elle

est sa débitrice et doit lui faire prompt paiement de 8000 fr. avec intérêt à 5 % dès la demande judiciaire.

La partie défenderesse a conclu à libération des fin de la demande, et subsidiairement à ce qu'il soit prononcé que la somme à payer par elle au demandeur soit réduite aux frais occasionnés par les tentatives de guérison de l'enfant Perrin, après l'accident.

Statuant en la cause, le tribunal civil du district de Lausanne a accordé, en les réduisant toutefois à la somme de 4000 fr., les conclusions du sieur Perrin, et repoussé celles, tant libératoires que subsidiaires, de la Compagnie.

La partie défenderesse recourut de ce jugement au tribunal cantonal, concluant derechef à l'adjudication de ses conclusions libératoires, et subsidiairement à la réduction de la somme allouée.

Jules Perrin avait de son côté repris, dans leur entier, les conclusions de sa demande, estimant qu'il n'existait pas de motif valable pour atténuer la responsabilité de la Compagnie, et que la somme par lui réclamée devait lui être adjugée.

Par arrêt du 16 Mai 1883, le tribunal cantonal a écarté les deux recours et maintenu la sentence des premiers juges. Le dit arrêt estime que l'ensemble des circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit constitue à la charge de la Compagnie une négligence grave, à laquelle ce malheur doit être attribué; qu'une telle négligence entraîne l'application de l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur; qu'aucune faute ou imprudence ne peut être reprochée à la victime ou à ses parents, d'où il suit que la Compagnie ne se trouve pas dans l'un des cas d'exonération de responsabilité prévus à l'art. 2 de la loi précitée.

C'est contre cet arrêt que la Compagnie Lausanne-Ouchy a recouru au Tribunal fédéral; elle en demande la réforme, et conclut à l'adjudication de ses conclusions libératoires et subsidiairement à la réduction de la somme allouée.

L'intimé Perrin reprend, de son côté, les conclusions par lui formulées en demande.

Statuant sur ces faits et considérant en droit:

1° L'espèce actuelle est régie, — ainsi que les parties l'ont reconnu, — par la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer en cas d'accidents du 1^{er} Juillet 1875.

L'art. 7 de cette loi dispose que « dans le cas dol ou » de négligence grave, établi contre l'entreprise de trans- » port, il peut être alloué au blessé, ou aux parents de celui » qui a été tué, une somme équitablement fixée, indépen- » damment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire dé- » montré. »

Le fait d'un dol quelconque à la charge de la Compagnie n'ayant pas même été allégué, et devant être écarté d'entrée, il reste à examiner si, comme l'ont admis les instances cantonales, l'accident qui a frappé l'enfant Perrin est dû à une faute ou négligence grave de la recourante.

Cette question doit être résolue affirmativement. Bien que le défaut de clôture de la voie secondaire sur laquelle le malheur s'est produit, pas plus que l'absence d'un garde-voie spécialement affecté à la surveillance de ce trajet, ne puissent nécessairement être considérés comme constituant de plein droit cette négligence, une faute grave résulte du rapprochement et de la combinaison de ces lacunes avec l'omission de tout signal d'avertissement lors de la manœuvre des trains ; — une pareille faute gît surtout dans le mode, aussi périlleux que défectueux, d'exploitation du tronçon en question au moyen de deux wagons non accouplés, se suivant à courte distance, et dont l'un seulement était soumis à l'action du serre-frein. Ainsi non seulement la Compagnie n'a pas pris les mesures ordinaires de prudence prescrites entre autres à l'art. 16 de la loi fédérale du 23 Décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, mais elle a entièrement négligé les précautions spéciales auxquelles elle eût dû recourir pour garantir la sécurité publique, constamment menacée par un tronçon de ligne ferrée empruntant une voie importante de communication dans une localité peuplée.

2° Dans cette situation, et les tribunaux ayant établi que l'accident n'était point dû à la faute de la victime ou à un manque de surveillance imputable à ses parents, c'est avec raison que l'arrêt dont est recours a estimé qu'il y avait lieu de faire application de la faculté conférée au juge par l'art. 7 précité, et d'allouer au demandeur, — conformément au principe inséré également à l'art. 54 du code fédéral des obligations, — des dommages-intérêts pour le préjudice moral par lui souffert ensuite de la mort de son enfant. Cette allocation n'est point représentative de la perte que l'accident a infligée au dit demandeur, puisqu'une telle perte ne saurait être directement évaluée en argent, mais elle doit servir à réparer, dans les limites du possible, le dommage moral causé à un père frappé dans ses affections et dans ses espérances de famille.

3° Le montant de l'indemnité accordée au demandeur par les instances cantonales apparaît toutefois comme exagéré. En prenant en considération l'ensemble des circonstances de la cause, l'absence d'un dommage matériel, ainsi que les précédents en matière analogue, il ya lieu d'admettre qu'une somme de deux mille francs constitue un dédommagement suffisant pour le tort causé au sieur Perrin. Il se justifie donc de réduire dans cette limite et de réformer dans ce sens la partie du dispositif de l'arrêt du tribunal cantonal relative à la quotité de l'indemnité attribuée au lésé.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est rejeté et l'arrêt rendu le 16 Mai 1883 par le tribunal cantonal vaudois maintenu, en ce sens toutefois que la somme à payer au demandeur J. Perrin, par la Compagnie recourante, est réduite à deux mille francs, avec intérêt au 5 % dès le 8 Août 1882, jour de la demande judiciaire.

53. Entscheid vom 23. Juli 1883 in Sachen
Marthaler gegen Jura = Bern = Luzern = Bahngesellschaft.

A. Durch Urtheil vom 27. April 1883 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erkannt:

1. Der Klägerin, Anna Maria Marthaler, geb. Schärer, handelnd für sich und ihre Kinder Emil und Jda Marthaler, ist das Rechtsbegehren ihrer Klage zugesprochen.

2. Die Entschädigung, welche demgemäß die Beklagte Jura = Bern = Luzern = Bahngesellschaft in Bern an die Klägerin zu bezahlen hat, wird festgesetzt auf dreizehntausend Franken und diese Summe zinsbar erklärt à 5 % seit dem Tage des Unfalles, 19. Juli 1881.

3. Die Beklagte hat die Kosten an die Kläger zu bezahlen. Die daheringige Kostenforderung der letztern ist bestimmt auf 475 Fr.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung stellt dieselbe die Anträge:

1. Wittve Marthaler und Mithaften seien mit ihrem Klagebegehren abzuweisen, eventuell

2. Die denselben vom Appellationshofe zugesprochene Entschädigung sei angemessen herabzusetzen.

Beides unter Kostenfolge.

Dagegen beantragt der Vertreter der Kläger: es sei, unter Abweisung der Weiterziehung der Beklagten, die angefochtene Entscheidung zu bestätigen unter Kostenfolge, wobei für die bundesgerichtliche Instanz eine Parteientschädigung von 150 Fr. verlangt werde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

2. Jakob Marthaler von Bümplitz, geb. am 1. Juni 1850, der Chemann und Vater der Kläger, war seit circa sechs Jahren bei der beklagten Eisenbahngesellschaft als Rangirmeister, — zuletzt mit einem Gesamteinkommen von circa 2000 Fr. per Jahr, — auf dem Bahnhofe in Delsberg angestellt. Am 19. Juli 1881, Nachmittags, an welchem Tage in Delsberg Markttag

und daher das Bahnpersonal stärker als gewöhnlich beschäftigt war, begann Marthaler etwas vor 2 Uhr (der üblichen Zeit des Beginns) mit dem ihm obliegenden Manövriren, und zwar sollte ein Wagen von einem zu diesem Zwecke in Bewegung gesetzten Rangirzuge mittelst Stellens einer Weiche auf ein anderes Geleise (das sogenannte Grubengeleise) verbracht werden. Da der einzige damals auf dem Bahnhofe Delsberg angestellte Weichenwärter, welcher bis 2 Uhr dienstfrei war, sich noch nicht auf seinem Posten befand, so beabsichtigte Marthaler, dieses Manöver in der Weise auszuführen, daß er selbst auf dem Rangirzuge (auf dem untersten Tritte der Lokomotive desselben) Stellung nehmen, in der Nähe der, den Uebergang auf das Grubengeleise vermittelnden, Weiche (der Weiche Nr. 33) vom Zuge abspringen und dieselbe, nachdem er den vordern Theil des Zuges hatte vorbeipassiren lassen, umstellen wollte, wodurch der während der Fahrt vom Zuge losgekoppelte und daher mit verminderter Schnelligkeit nachfolgende hinterste Wagen auf das Grubengeleise übergeführt werden sollte, während der Zug selbst noch eine Strecke auf der Linie weiter gefahren wäre (sogenanntes „Nachlaufenlassen“). Dem Lokomotivführer Schneider, welcher ihn darauf aufmerksam machte, ob nicht, mit Rücksicht auf das Fehlen des Weichenwärters, mit dem Manöver etwas gewartet werden könnte, bemerkte Marthaler, es sei viel zu thun, sonst könnte gewartet werden. Als nun das Manöver in der beschriebenen Weise ausgeführt werden sollte und daher Marthaler vor der, in der Nähe der Weiche Nr. 33 gelegenen, Weiche Nr. 32 vom Zuge, auf welchem sich neben ihm und dem Lokomotivführer nur noch die Manövrirten Affolter und Sommer befanden, absprang, stieß er sich gegen die Weiche, wurde infolge dessen rückwärts gegen den Zug geworfen, so daß er mit dem Kopfe gegen eine Achsenbüchse aufschlug, was seinen sofortigen Tod zur Folge hatte. Die Distanz, welche der Rangirzug von seinem anfänglichen Standorte bis zur Weiche Nr. 33 zu durchlaufen hatte, beträgt circa 150—170 Meter. Daß der Zug mit einer größern als der bei derartigen Manövern üblichen Geschwindigkeit gefahren sei, ist nicht festgestellt. Dagegen ist festgestellt, daß sowohl das sogenannte Nachlaufen-

lassen als auch das Abspringen von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen reglementarisch verboten war; der Borderrichter stellte indeß gleichzeitig fest, daß diesen Verboten auf dem Bahnhofe Delsberg oft und unter den Augen der Aufsichtsbeamten entgegengehandelt worden sei, ohne daß deßhalb eine Ahndung oder auch nur Verweis erfolgt wäre; es habe vielmehr zu Umgehung der betreffenden Vorschriften das praktische Bedürfniß geradezu genöthigt und seien übrigens selbst höhere Angestellte darüber nicht im klaren gewesen, wie weit das Verbot des sogenannten Nachlaufenlassens gehe (ob dasselbe auch für Hauptbahnhöfe wie Delsberg gelte). Der Verunglückte hinterläßt seine im Jahre 1856 geborene Wittve, sowie zwei in den Jahren 1877 und 1880 geborene Kinder; die Hinterlassenen sind gänzlich vermögenslos.

2. Der auf Art. 2 des eidgenössischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes begründeten Klage ist von der Beklagten in grundsätzlicher Beziehung einzig die Einrede des eigenen Verschuldens des Getödteten entgegengehalten worden und zwar hat der Vertreter der Beklagten in der heutigen Verhandlung zu deren Begründung im Wesentlichen angebracht: Daß der Verunglückte unbestrittenermaßen in zweifacher Beziehung gegen reglementarische Vorschriften gehandelt habe, möchte, da die betreffenden Verbote nicht konsequent gehandhabt worden seien, allerdings für sich allein zu Begründung der Einrede des eigenen Verschuldens nicht genügen; allein in Betracht falle auch, daß die Handlungsweise des Getödteten schon an und für sich eine gefährliche gewesen sei und er sich der Gefahr, welche ihm unmöglich habe entgehen können, ohne dienstliche Nöthigung ausgesetzt habe. Das Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Fahrzeuge, schon für sich allein ein gefährlicher Akt, sei im vorliegenden Falle dadurch noch gefährlicher geworden, daß das vom Verunglückten beabsichtigte Manöver des sogenannten Nachlaufenlassens ihn genöthigt habe, seine Aufmerksamkeit zu theilen und genau am bestimmten Orte und zur bestimmten Zeit abzuspringen, um den richtigen Moment zu Stellung der Weiche nicht zu verfehlen. Der Verunglückte sei auch zur Ausführung dieses Manövers gar nicht genöthigt gewesen; er hätte sehr

wohl die Ankunft des Weichenwärters abwarten oder dem Zuge zu Fuß bis zur Weiche vorangehen oder endlich den Zug bei der Weiche anhalten und dort den Wagen abkuppeln lassen können. Wenn er, statt das Manöver auf eine solche ungefährliche Art auszuführen, die allerdings bequemere, aber augenscheinlich mit eminenter Gefahr verbundene, Art der Ausführung durch gleichzeitiges Abspringen vom Zuge und Nachlaufenlassen gewählt habe, so habe er den Unfall durch seine eigene Tollkühnheit herbeigeführt und es könne die Beklagte dafür nicht verantwortlich gemacht werden.

3. In der rechtlichen Beurtheilung der aufgeworfenen Einrede des eigenen Verschuldens ist der dieselbe verwerfenden Entscheidung des Vorderrichters, auf Grund des von letzterem festgestellten Thatbestandes, durchaus beizutreten und es mag zu Begründung dieser Entscheidung dem in den Gründen des angefochtenen Erkenntnisses Ausgeführten nur noch beigefügt werden: Wie der Vertreter der Beklagten selbst im heutigen Vortrage zugegeben hat, kann darin allein, daß der Verunglückte bei Ausführung des Manövers, bei welchem der Unfall sich ereignete, gegen reglementarische Vorschriften handelte, ein zurechenbares Verschulden nicht gefunden werden; denn die in Frage stehenden reglementarischen Verbote wurden feststelltermäßen auf dem Bahnhofe Delsberg unter den Augen und mit stillschweigender Billigung der Aufsichtsbeamten im Interesse rascherer Erledigung des Dienstes fortgesetzt übertreten und es erscheint daher als begreiflich und entschuldbar, wenn die untergeordneten Angestellten und Arbeiter annahmen, diese Verbote haben, mochten sie auch immerhin von der zuständigen Stelle nicht zurückgenommen sein, ihren Werth und ihre Geltung verloren. Es kann sich daher nur fragen, ob das Verfahren des Verunglückten ein derartiges war, welches, von jedem reglementarischen Verbote abgesehen, einem sorgsamten Eisenbahndiensteten als ein unzulässiges habe erscheinen müssen. Dies ist aber nicht der Fall. Mag nämlich auch immerhin richtig sein, daß das vom Verunglückten ausgeführte Manöver kein ganz gefahrloses war, so ist doch nicht zu übersehen, daß überhaupt manche Berrichtungen, welche im Interesse des Eisenbahndienstes von den Angestellten verlangt werden

müssen, erfahrungsgemäß mit mehr oder weniger Gefahr verbunden sind und daß nun keineswegs gesagt werden kann, der Verunglückte habe sich muthwilligerweise der Gefahr ausgesetzt oder die Vorsicht eines ordentlichen Eisenbahnbediensteten außer Acht gelassen. Speziell das Abspringen von einem in Bewegung befindlichen Fahrzeuge während des Rangirens, wodurch der Unfall in concreto herbeigeführt wurde, gehört, nach den tatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters, zu denjenigen Handlungen der Eisenbahnbediensteten, welche von ihnen, wenn sie anders den Anforderungen des Dienstes genügen wollen, häufig vorgenommen werden müssen; auch muß nach dem vorliegenden Thatbestande angenommen werden, der Verunglückte sei, wenn er anders mit dem Rangiren rechtzeitig habe fertig werden wollen, genöthigt gewesen, das Manöver in der Weise, wie es wirklich geschah, auszuführen. Denn mit Rücksicht auf die gehäufte Arbeit mußte er mit dem Manövriren offenbar so zeitig als möglich beginnen und es kann also darin, daß er nicht vorerst das Eintreffen des Weichenwärters abwartete, ein Verschulden nicht gefunden werden; es erhellt auch im fernern in keiner Weise, daß er mit den ihm zur Verfügung stehenden Leuten im Stande gewesen wäre, das Manöver auf eine der andern, von der Beklagten angeedeuteten, Arten rechtzeitig zu beenden.

4. Ist also im Principe der Entscheidung des Vorderrichters durchaus beizutreten, so ist dagegen das Quantitativ der Entschädigung auf 12,000 Fr. zu reduciren. Denn mit Rücksicht auf das Einkommen des Getödteten, von welchem derselbe etwa 1000 Fr. auf den Unterhalt seiner Familie zu verwenden in der Lage war, auf sein Alter und seine Stellung, welche ein Avancement kaum gestattete, sowie mit Rücksicht auf das Alter und die Zahl der Hinterlassenen, erscheint der von der Vorinstanz gesprochene Entschädigungsbetrag rechtsirrthümlicher Weise als etwas zu hoch gegriffen. Denn es muß angenommen werden, daß bei dessen Ausmaß dem Umstande, daß der Verunglückte gegenüber seinen zwei Kindern nur bis zum Alter ihrer Arbeitsfähigkeit, das heißt etwa bis zum zurückgelegten sechszehnten Altersjahre alimentationspflichtig gewesen wäre und

daß er im Fernern kaum während der ganzen Dauer seiner muthmaßlichen Lebenszeit sein bisheriges Einkommen zu gewinnen im Stande gewesen wäre, nicht hinlänglich Rechnung getragen worden sei.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Dispositiv 1 und 3 des Urtheils des Appellations- und Kassationshofes des Kantons Bern vom 27. April 1883 werden bestätigt; dagegen wird Dispositiv 2 dahin abgeändert, daß die Entschädigung, welche die Beklagte an die Kläger zu bezahlen hat, auf 12,000 Fr. (zwölftausend Franken), zinsbar à 5% seit dem 19. Juli 1881, festgesetzt wird.

54. Entscheid vom 14. September 1883 in Sachen Kübler gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Durch Urtheil vom 26. Mai 1883 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt:

1. Die Beklagte ist schuldig, an den Kläger 26,095 Fr. 40 Cts. nebst Zinsen zu 5% seit dem 3. Oktober 1880 zu bezahlen; mit seiner Mehrforderung ist der Kläger abgewiesen.

2. U. f. w.

3. Die erst- und zweitinstanzlichen Kosten sind der Beklagten auferlegt und es hat dieselbe den Kläger für außergerichtliche Kosten und Umtriebe in zweiter Instanz mit 30 Fr. zu entschädigen.

4. U. f. w.

B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte die Weiterziehung an das Bundesgericht. Bei der heutigen Verhandlung beantragt der Vertreter derselben:

1. Es sei die Klage, in Abänderung der kantonalen Entscheidung, wegen mangelnder Passivlegitimation der Beklagten, eventuell wegen Selbstverschuldens des Klägers, gänzlich abzuweisen; eventuell

2. es sei die zweitinstanzlich gesprochene Entschädigung wegen

Mitverschuldens des Klägers, eventuell, weil dieselbe übersezt sei, angemessen herabzusetzen, unter Kostenfolge.

Dagegen trägt der Vertreter des Klägers auf Bestätigung der zweitinstanzlichen Entscheidung unter Kostenfolge an.

In seiner Replik bezeichnet der Anwalt der Beklagten eine Entschädigung von 10,000 Fr. bis 15,000 Fr. als die im vorliegenden Falle, auch ohne Annahme eines Mitverschuldens, eventuell angemessene.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Jakob Kübler, geb. 1836, seit längerer Zeit im Dienste der Nordostbahngesellschaft als Zugführer, mit einem Jahreseinkommen von 2305 Fr. (inbegriffen monatlich 73 Fr. 75 Cts. an Stundengelbern) angestellt, wurde am 2. Oktober 1880 im Güterbahnhofe Winterthur, während er den von ihm nach Zürich zu begleitenden, zur Abfahrt bereit stehenden, Güterzuge der Nordostbahn Nr. 214 entlang ging, um denselben zu inspizieren und noch mit dem Lokomotivführer kurze Rücksprache zu nehmen (um den Zug „abzunehmen“), von einer Lokomotive überfahren und dadurch derart körperlich verletzt, daß ihm beide Beine, das eine über, das andere unmittelbar unter dem Knie amputirt werden mußten. Kübler war nämlich, wohl um seinen Zug aus einiger Entfernung besser übersehen zu können, sei es von Anfang an, sei es später, während seines Inspektionsganges in das rechts neben dem Zuge Nr. 214 befindliche erste Zürcher-Ausfahrtsgeleise oder doch in dessen unmittelbare Nähe getreten und bewegte sich innerhalb dieses Geleises oder unmittelbar neben demselben, den Blick fortwährend seitwärts nach dem Zuge 214 gerichtet, fort. Auf dem ersten Zürcher Ausfahrtsgeleise, auf welchem übrigens kurz vorher ein Personenzug nach Zürich abgefahren war, war der Zug Nr. 24 der Vereinigten Schweizerbahnen von St. Gallen her angefahren und in einiger Entfernung im Rücken des Kübler halten geblieben. Die losgekoppelte Lokomotive dieses Zuges nun, welche eine Strecke weit vorgefahren sollte, um auf ein anderes Geleise überzugehen und nach dem Personenbahnhofe resp. nach der Maschinenremise der Vereinigten Schweizerbahnen zurückzufahren, war es, durch welche bei Ausführung dieses Manövers der Unfall herbeige-