

Forderung die Vorschriften des eidg. D.-R., so kann kaum bezweifelt werden, daß die Verjährung eingetreten ist. Denn da die Kaufpreisforderung auf erstes Verlangen zahlbar war, so begann die Verjährung sofort mit dem Kaufabschlusse vom 15. April 1883 zu laufen. Da nun eine Unterbrechung nirgends behauptet ist, so war die zehnjährige Verjährungsfrist des Art. 146 D.-R. bei Anhebung des gegenwärtigen Prozesses im Februar 1897 längst abgelaufen. Es ist denn auch die Einrede der Verjährung im Prozesse von der Klagepartei eventuell geltend gemacht worden, wie sich aus den im obergerichtlichen Urteile reproduzierten „Rechtsätze“ derselben ergibt, und es ist dieses, allerdings erst im obergerichtlichen Urteile erscheinende, Vorbringen weder von der Gegenpartei noch vom Gerichte irgendwie als ein verspätetes bezeichnet worden.

5. Was schließlich den letzten, im Berufungsantrage der Beklagten festgehaltenen Streitpunkt anbelangt, ob nämlich auf die Kaufpreisforderung des Beklagten Fridolin Hauser von 2800 Fr. Zahlungen des Erblassers Raymond Hauser im Betrage von bloß 1229 Fr. 23 Cts., oder, wie die Vorinstanz annimmt, von 1857 Fr. 97 Cts. abzurechnen seien, so mag zugegeben werden, daß in dieser Hinsicht an sich eidg. Recht anwendbar wäre. Allein nichtsdestoweniger liegt auf der Hand, daß das Bundesgericht auf eine sachliche Überprüfung der kantonalen Entscheidung auch in dieser Hinsicht nicht eintreten kann. Die Vorinstanz stellt nämlich in ihren Entscheidungsgründen fest, daß die Beklagten die von der Klagepartei behaupteten Zahlungen des Erblassers im Betrage von 1857 Fr. 97 Cts. anerkannt haben. Freilich findet sich diese von den frühern Vorbringen der Parteien abweichende Erklärung der Beklagten außerhalb der Entscheidungsgründe des obergerichtlichen Urteils nirgends beurkundet; allein da das Verfahren ein rein mündliches war und ein besonderes Sitzungsprotokoll nicht geführt wurde, so ist anzunehmen, daß die fragliche Bemerkung in den obergerichtlichen Entscheidungsgründen eine im Vortrage vor Obergericht abgegebene Parteierklärung wiedergebe, wonach denn von einer Anfechtung des obergerichtlichen Urteils in diesen Punkten überall nicht mehr die Rede sein kann. Selbst abgesehen hievon könnte übrigens das Bundesgericht

doch auch in diesem Punkte niemals zu einer Abänderung des obergerichtlichen Urteils gelangen. Denn einer solchen stände dann jedenfalls die thatsächliche beim Bundesgericht nicht anfechtbare Feststellung der ersten Instanz entgegen, daß die von der Klagepartei behauptete Summe der Zahlungen des Erblassers durch dessen voll beweiskräftiges Hauptbuch erwiesen sei. Da also auch in diesem Streitpunkte das Bundesgericht auf eine materielle Überprüfung der angefochtenen Entscheidung nicht eintreten kann, so ist auf die Berufung überhaupt nicht einzutreten.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Auf die Berufung der Beklagten wird wegen Inkompetenz des Gerichts nicht eingetreten.

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.

217. Arrêt du 20 octobre 1897 dans la cause
Compagnie du Jura-Simplon c. Vuarnoz.

I. — A l'est des bâtiments de la gare de Renens se trouve un passage à niveau sur la route cantonale Renens-Epenex. Dans la règle, les barrières de ce passage sont fermées. Elles ne sont ouvertes que pour laisser circuler les véhicules et les cavaliers. Quant aux piétons, ils peuvent, sauf lorsque la garde-barrière s'y oppose, traverser la voie en passant par des tourniquets placés à l'extrémité ouest de chacune des barrières.

De 9 h. du matin à 9 h. du soir, le gardiennage est exercé par deux personnes. Dès 9 h. du soir, il est confié à une seule garde-barrière, postée auprès de la barrière sud.

II. — Le 13 août 1895, vers 11 ³/₄ h. du soir, au moment où le train n° 122 partait dans la direction de Genève, une locomotive manœuvrait, à une vitesse de 5 à 7 km. à l'heure sur la voie la plus rapprochée de la barrière nord du passage à niveau. Elle marchait dans la direction de l'est, la cheminée en avant; elle était régulièrement pilotée par un chauffeur et un mécanicien et portait les feux réglementaires. En passant devant la gare, le mécanicien donna un coup de sifflet prolongé. Il siffla derechef avant d'arriver au passage à niveau.

La garde-barrière occupait son poste, à l'extrémité sud du passage.

III. — A cette même heure, Maurice Vuarnoz, Robert Desvoignes et Adolphe Greminger, ouvriers charpentiers, qui avaient passé la soirée ensemble dans divers cafés des environs, s'engagèrent sur la ligne du chemin de fer par le tourniquet nord. Greminger et Desvoignes venaient de traverser la voie de manœuvre, lorsque Vuarnoz, qui les suivait immédiatement, fut atteint par la machine de manœuvre qui arrivait au passage à niveau, et eut la jambe gauche mutilée.

IV. — Conduit à l'hôpital, Vuarnoz y subit l'amputation de la jambe au-dessus du genou. Il ne sortit de l'hôpital qu'en octobre 1896, muni d'une jambe artificielle. Le prix de cette jambe fut payé par la commune de Corserey (Fribourg), lieu d'origine de la victime.

V. — Outre les faits ci-dessus exposés, l'instruction devant l'instance cantonale a établi ce qui suit :

Au moment de l'accident, Vuarnoz gagnait 4 fr. 62 c. par jour. Il est né le 28 septembre 1852. Il est père de six enfants.

L'expert médical a estimé que la capacité de travail de Vuarnoz avait été réduite de moitié ensuite de l'accident.

Deux rapports d'expertise technique ont été fournis, le premier par les ingénieurs L. Marquis et C. Chessex, le second par les ingénieurs H. Jaccottet et E. Freymond.

Le témoin Greminger, qui était allé habiter la Thurgovie, a été entendu par commission rogatoire.

VI. — Par exploit du 30 octobre 1895, Vuarnoz a ouvert action contre la Compagnie du Jura-Simplon et a conclu à ce que la dite compagnie fût condamnée à lui payer, à titre de dommages-intérêts, pour le préjudice qu'elle lui avait causé, par sa négligence grave, la somme de 15 000 fr. avec intérêt au 5 % dès le 30 octobre 1895.

La défenderesse conclut avec dépens à libération des fins de la demande. Elle contestait l'application à l'espèce de l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. Tout en reconnaissant que les installations de la gare de Renens étaient susceptibles d'améliorations, elle contestait être dans une situation de négligence grave. — L'accident, disait-elle d'ailleurs, a été causé par la faute de Vuarnoz lui-même. Lui et ses camarades étaient pris de vin au moment de l'accident. S'ils n'étaient pas ivres, ces hommes, Vuarnoz en particulier, ont manqué aux règles de la plus élémentaire prudence en s'engageant à travers la voie. La compagnie se trouve ainsi libérée des conséquences dommageables de l'accident.

VII. — Par jugement du 2 septembre 1897, la Cour civile du canton de Vaud a alloué au demandeur ses conclusions pour la somme de dix mille francs, avec intérêt au 5 % dès le 30 octobre 1895; elle a mis en outre les dépens à la charge de la défenderesse.

Les motifs de ce jugement sont, en résumé, les suivants :

Il est constant que l'accident du 13 août 1895 est survenu dans l'exploitation des chemins de fer du Jura-Simplon et qu'il rentre ainsi dans les cas prévus par l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. Pour échapper à la responsabilité établie par cette disposition légale, la défenderesse soutient que l'accident aurait été causé par la faute de Vuarnoz lui-même. Or c'est bien plutôt le défaut de double gardiennage qui a été la « source initiale de l'accident. » Il est certain, en effet, que si le gardiennage eût été exercé entre 11 h. du soir et minuit comme

il est exercé de 9 h. du matin à 9 h. du soir, la garde-barrière eût, en raison de la manœuvre, empêché Vuarnoz et ses compagnons de traverser avant que le passage à niveau fût devenu libre. D'autre part, il n'a point été démontré que Vuarnoz et ses camarades se fussent trouvés en état d'ivresse dans la soirée du 13 août 1895. Vuarnoz s'était d'ailleurs engagé dans le passage à niveau à la suite de Greminger et de Desvoignes, il pouvait supposer qu'il n'y avait pas de danger à traverser à ce moment la voie de manœuvre. Si Vuarnoz n'a pas regardé à droite et à gauche en s'engageant sur le passage, cette circonstance ne saurait lui être imputée à faute. En effet si à ce moment une garde-barrière eût été placée du côté nord du passage, le demandeur aurait été empêché de passer. La défenderesse ne saurait dès lors être exonérée, en raison de la faute de la victime ou du cas fortuit, de la responsabilité découlant pour elle de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875. Dans ces circonstances, il reste seulement à examiner si le demandeur est fondé à se prévaloir en outre de la disposition de l'art. 7 de la dite loi. Cette disposition est applicable lorsque la diligence qu'on est en droit d'attendre d'une entreprise de chemins de fer convenablement dirigée et administrée a été négligée d'une manière grave. Or la circulation intense et continue qui a lieu sur les voies traversées par le passage à niveau de la gare de Renens impose à la compagnie défenderesse l'organisation d'un service double et attentif de gardiennage. Ce double service, au nord et au sud du passage, doit surtout être établi de nuit, alors que l'obscurité augmente pour le public le danger résultant des manœuvres et de la circulation des trains. C'est cependant précisément de 9 h. du soir à 9 h. du matin que la garde-barrière de l'entrée nord suspend son service. Cette lacune du gardiennage constitue indubitablement, à la charge de la défenderesse, une négligence grave au sens de l'art. 7 précité. Pour déterminer la quotité de l'indemnité, il faut considérer que Vuarnoz gagnait, au moment de l'accident, 4 fr. 62 c. par jour et qu'il pouvait ainsi prétendre, en tenant compte des jours fériés et du chômage, à un gain annuel ap-

proximatif de 1200 fr. Sa capacité de travail étant diminuée environ de moitié par l'accident, il a subi une perte de gain d'à peu près 600 fr. par an. A l'indemnité due à Vuarnoz, il y a lieu d'ajouter la somme qui doit être mise à la charge de la compagnie en application de l'art. 7 de la loi. S'il apprécie l'ensemble de la cause, selon l'art. 12, le juge doit condamner la défenderesse à payer à la victime :

Fr. 8000, pour préjudice pécuniaire démontré;
 » 2000, somme équitablement fixée en vertu de l'art. 7 de la loi.

Fr. 10 000, au total.

Vu l'admission du principe de ses conclusions, Vuarnoz doit aussi obtenir l'allocation des dépens (art. 286 Cpc.)

VIII. — Le 18 septembre 1897, la Compagnie du Jura-Simplon a déposé contre le jugement de la Cour civile du canton de Vaud un acte de recours au Tribunal fédéral.

« Le recours, dit la défenderesse, tend à la réforme du jugement du 2 septembre 1897, soit pour violation des dispositions de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 et en particulier des art. 2 et 7 de cette loi, soit en raison de l'appréciation juridique erronée des points de faits établis dans le litige. (Org. jud. féd. du 22 mars 1893, art. 57.) La compagnie recourante conclut, avec suite de dépens, à la réforme du jugement dans le sens de l'adjudication intégrale des conclusions libératoires de la réponse et, très subsidiairement, dans le sens de la réduction de l'indemnité accordée au demandeur Vuarnoz, toute application de l'art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 étant écartée. »

IX. — A l'audience du 20 octobre 1897, l'avocat de l'intimé a conclu au rejet du recours.

En droit :

1. — Le premier moyen du recours est tiré de la violation de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. Il consiste à dire que l'accident du 13 août 1895 a été causé par la faute de la victime elle-même et que c'est dès lors à tort que l'instance

cantonale a déclaré la défenderesse responsable du dommage résultant du dit accident.

Pour établir la faute de Vuarnoz, la défenderesse a tout d'abord soutenu que ce dernier était pris de vin au moment où il s'est engagé sur la voie ferrée. Mais l'instance cantonale a constaté d'une manière expresse qu'il n'avait pas été démontré que Vuarnoz et ses camarades se fussent trouvés en état d'ivresse dans la soirée du 13 août 1895. Cette constatation lie le Tribunal fédéral, car il n'apparaît nullement qu'elle soit en contradiction avec les pièces du procès (art. 81 Org. jud. féd.). Elle est bien plutôt confirmée par la déposition du témoin Greminger, laquelle, ayant été obtenue par voie de commission rogatoire, se trouve consignée au dossier. Greminger a déclaré devant le Tribunal du district de Weinfeld que le demandeur était en général un ouvrier sobre. Le Tribunal de céans ne peut dès lors que confirmer les considérants en vertu desquels les juges de première instance ont repoussé l'exception tirée de l'état d'ébriété de la victime.

La défenderesse a soutenu, d'autre part, que, si même le demandeur ne se trouvait pas pris de vin au moment où il a franchi le tourniquet nord du passage à niveau, il avait, en tout cas, manqué en cet instant aux règles de la plus élémentaire prévoyance et de l'attention la plus ordinaire. Les premiers juges se sont refusés, ici encore, à voir une faute dans la conduite du demandeur. Quelle que soit la portée de certaines considérations invoquées par la défenderesse à l'appui de son reproche d'imprudence et d'inattention, il n'apparaît pas que la Cour cantonale ait fondé sa manière de voir sur une appréciation juridique erronée de l'ensemble des points de faits établis dans le litige. Prises dans leur ensemble et telles qu'elles résultent du dossier, les circonstances où s'est produit l'accident du 13 août 1895 n'amènent pas, en effet, à conclure nécessairement à une faute de la victime. Le passage à niveau de la gare de Renens fait partie d'une route cantonale. Les piétons qui suivent cette route doivent la franchir et s'ils se trouvent arrêtés par la barrière, généralement

fermée, ils sont en droit d'admettre qu'ils peuvent passer par les tourniquets. Habitant les abords de la gare, Vuarnoz et ses compagnons savaient probablement que le tourniquet où ils allaient s'engager était surveillé dans la règle par un employé. Ils pouvaient avoir vu souvent cet employé à son poste durant la journée et une partie de la soirée. L'absence d'un garde-barrière était dès lors de nature à les rassurer plus qu'elle n'aurait rassuré des personnes étrangères à la localité. Les premiers experts (Marquis et Chessex) ont déclaré, il est vrai, que Vuarnoz avait dû omettre la précaution élémentaire de s'assurer que la voie était libre et ils ont même ajouté que la faute de l'accident ne saurait être imputée entièrement à Vuarnoz. Mais ces mêmes experts ont constaté d'autre part que, à trois ou quatre mètres en arrière du tourniquet, la voie est en partie masquée par les installations de la gare; que la présence d'un train en gare peut avoir induit Vuarnoz en erreur sur le danger signalé par la fermeture des barrières; qu'il a pu croire ces dernières fermées à cause du train et qu'il a pu ne pas remarquer la machine avançant sur la voie de manœuvre; enfin, que la nuit était très sombre. Par ces constatations, les premiers experts réduisent singulièrement la portée du reproche d'imprudence qu'ils avaient adressé à la victime. Au demeurant, les seconds experts (Jaccottet et Freymond) nient catégoriquement que l'accident qui a frappé le demandeur ait été causé par la faute de celui-ci. Ses deux camarades ayant passé sans encombre, disent les seconds experts, Vuarnoz a suivi sans prendre la précaution de s'assurer si le passage était bien libre pour lui aussi. Le témoin Greminger a déclaré en outre que le soir du 13 août 1895 il pleuvait un peu, que les voies étaient mouillées et qu'ainsi la machine arrivait sans être entendue. Au surplus, il est établi que cette machine manœuvrait à une allure très lente et Vuarnoz, qui avait vu passer ses deux compagnons, peut ainsi ne pas s'être rendu compte qu'elle avançait vers lui. Le coup de sifflet qu'au dire de la défenderesse le mécanicien de la machine de manœuvre a donné en passant devant la gare ne devait pas nécessairement avertir les trois hommes, qui arri-

vaient alors auprès du tourniquet, de l'approche d'une machine de manœuvre. Les coups de sifflet sont fréquents dans une station de chemin de fer, et, si l'attention de Vuarnoz a même été éveillée par le coup de sifflet parti de la gare, il pouvait le prendre tout naturellement pour le signal de départ du train n° 122 qui encombraient encore le passage à niveau. Quant aux coups de sifflet d'alarme que le mécanicien de la machine de manœuvre a émis en apercevant les compagnons de Vuarnoz, il n'est pas établi qu'ils eussent été donnés assez tôt pour permettre au demandeur de se rejeter en arrière et d'éviter la machine. Ces diverses circonstances ainsi rapprochées les unes des autres, ne permettent pas d'affirmer une faute à la charge de Vuarnoz.

Les précédents invoqués devant le Tribunal fédéral par la recourante ne sauraient modifier cette solution. Ils diffèrent les uns et les autres considérablement de l'espèce actuelle. Ainsi, dans le cas du conducteur Habersaat (arrêt du Tribunal fédéral du 15 juillet 1896, *Rec. off.* XXII, p. 768 et suiv.), il a été constaté que la victime avait traversé la voie sans y avoir été amenée par les exigences du service et alors qu'elle aurait pu passer par le chemin ordinaire, lequel ne présentait aucun danger. De même, dans le cas Muller (arrêt du Tribunal fédéral du 9 novembre 1888 : *Rec. off.* XIV, p. 604), le sinistré s'était engagé sur le passage à niveau contre l'avis formel d'un garde-barrière.

En résumé, le moyen tiré par la recourante de la violation de l'art. 2 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemin de fer doit être écarté.

2. — Il reste à examiner le second moyen du recours, celui fondé sur la violation de l'art. 7 de la dite loi. La recourante prétend en effet qu'aucune négligence grave n'a été établie à sa charge et que c'est dès lors à tort que la Cour civile du canton de Vaud a indemnisé le blessé au delà du préjudice pécuniaire démontré.

Il n'y a pas lieu d'examiner si la compagnie défenderesse a commis une négligence en ne remplaçant pas le passage à niveau de la gare de Renens par un passage souterrain ou,

tout au moins, en ne le complétant pas par une passerelle pour piétons. Ainsi que l'ont fait ressortir les premiers experts, l'aménagement défectueux du passage actuel n'est pas dans un rapport direct de cause à effet avec l'accident survenu à Vuarnoz. Quelque dangereux que soit ce passage pour les personnes qui suivent la route de Renens à Epenex, l'accident du 13 août 1895 aurait pu être évité si un garde-barrière eût empêché Vuarnoz et ses compagnons de s'engager sur la voie au moment où une machine de manœuvre allait passer. La cause de l'accident est dans l'absence d'un gardien au tourniquet nord. C'est donc avec raison que la Cour civile a dit que le défaut de double gardiennage avait été la « source initiale de l'accident. »

Pour apprécier la portée du second moyen de la recourante, il suffit donc de rechercher si, en ne plaçant, de 9 h. du soir à 9 h. du matin, qu'une seule garde-barrière au passage à niveau de Renens, la compagnie défenderesse a commis ou non une négligence grave.

En plaçant de 9 h. du matin à 9 h. du soir deux gardes aux issues du dit passage, la compagnie est évidemment partie de l'idée que, pendant ce laps de temps, la circulation des trains et les manœuvres rendaient la voie dangereuse pour les personnes appelées à la traverser.

Or, il est établi, d'une part que, dès 9 h. du soir, l'exploitation de la ligne n'est nullement suspendue. D'après les rapports d'expertise, les manœuvres de trains de marchandises durent presque toujours jusqu'à minuit et quelquefois plus tard, jusqu'à 2 h. du matin. Les premiers experts vont même jusqu'à dire que de 9 h. du soir à minuit « l'intensité de la manœuvre est sensiblement la même que pendant la journée. » Du second rapport d'expertise, il ressort d'ailleurs que l'horaire d'été indique, de 8 h. du soir à minuit, 9 trains de voyageurs, 3 trains réguliers de marchandises et 11 trains facultatifs, et, de minuit à 5 h., 2 trains directs sans arrêt à Renens.

Si toutefois entre 9 h. du soir et minuit l'exploitation de la voie n'est guère moins active que pendant la journée, il est

vraisemblable que, dans la soirée, la circulation des piétons diminue au travers du passage à niveau. Mais ce fait ne saurait justifier une surveillance moins active de la part de la compagnie. Entre 9 h. du soir et minuit, les piétons qui franchissent les tourniquets sont en effet, à raison de l'obscurité, plus exposés que durant la journée à être surpris par des trains, des machines ou des wagons. Il importe peu que ces gens exposés à un péril plus grand soient relativement peu nombreux. Or, pour divers motifs, les personnes allant dans la direction du lac et s'acheminant, comme l'ont fait Vuarnoz et ses camarades, vers le tourniquet nord, sont tout particulièrement en danger d'être surprises. Ce tourniquet ouvre en effet directement sur la voie de manœuvre, et, à dire d'experts, le passage continu de wagons isolés sur cette voie est plus dangereux pour le piéton que ne le serait celui de trains complets, arrivant avec machine en tête à des heures bien déterminées. En outre, la garde-barrière postée au sud du passage se trouve fréquemment masquée par les trains stationnant ou circulant sur les voies situées du côté du lac. Ainsi, selon le second rapport d'expertise, la garde-barrière placée à son poste réglementaire ne pouvait voir venir Vuarnoz et ses camarades, car la queue du train n° 122 se trouvait sur le passage à niveau. Enfin, il est également établi par les premiers experts que si, du tourniquet nord, on peut voir, du côté ouest, la voie de manœuvre à 200 ou 250 m., il n'en est plus de même à 3 ou 4 m. en arrière du tourniquet. De là, cette voie est en partie masquée par les installations de la gare.

Il résulte de l'ensemble de ces constatations, que, en ne faisant pas surveiller le tourniquet nord du passage à niveau à l'heure où l'accident du 13 août 1895 est survenu, la compagnie défenderesse expose les piétons venant du nord à un danger sérieux et commet ainsi, comme l'a dit la Cour cantonale, une négligence grave au sens de l'art. 7 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer.

Le second moyen de la recourante doit, en conséquence, être écarté.

3. — Les griefs du recours se trouvant ainsi l'un et l'autre éliminés, il ne reste plus à déterminer que l'indemnité due à Vuarnoz.

Le demandeur ayant admis le montant des deux sommes que lui alloue le jugement de la Cour civile, ces sommes ne sauraient en aucun cas être portées à un chiffre supérieur. En ce qui concerne d'ailleurs la somme de 2000 fr. accordée à Vuarnoz en vertu de l'art. 7 de la loi du 1^{er} juillet 1875, elle apparaît comme équitablement fixée. Quant à l'allocation de 8000 fr. faite au demandeur en compensation du préjudice pécuniaire démontré, elle n'est pas exagérée et n'a au surplus nullement été critiquée par la recourante.

Dans ces conditions, le Tribunal de céans ne peut que maintenir le montant de l'indemnité de 10 000 fr. accordée par les premiers juges au demandeur.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté et le jugement rendu le 2 septembre 1897 par la Cour civile du canton de Vaud est maintenu.

218. Urteil vom 15. Dezember 1897 in Sachen
Bereinigte Schweizerbahnen gegen Fried.

A. Durch Urteil vom 14. Oktober 1897 erkannte das Kantonsgericht des Kantons St. Gallen: Die klägerische Forderung ist im Betrage von 7000 Fr. geschützt.

Dem Urteil lag folgender Thatbestand zu Grunde: Sonntag, den 8. September 1895, fuhr der am 14. Juli 1851 geborne Joh. Jakob Fried, Buchhalter in der Maschinenfabrik Adolf Bühler in Uzwil, mit dem Abendschnellzug Nr. 37 der Vereinigten Schweizerbahnen von Winterthur nach Uzwil zurück, wo der Zug mit 8 Minuten Verspätung um 10 Uhr 46 Min. anlangte und fahrplanmässig eine Minute Aufenthalt hatte. Derselbe setzte sich wieder in Bewegung, bevor Fried ausgestiegen war. Dieser