zugleich auch zu Ungunsten des andern Haftpflichtigen hinsichtlich seiner Haftpflichtschuld bewirken. Es wäre dies übrigens zum vornherein in dem Falle unmöglich, wo die Verjährung des Anspruchs gegen die Eisenbahn erst im zweiten Jahre nach seiner Entstehung unterbrochen wird; denn alsdann wäre der Gewerbehaftpflichtanspruch bereits verjährt. Keiner Widerlegung bedarf endlich der weitere Standpunkt des Klägers, der Art. 155 aOR treffe auch deshalb zu, weil die Beklagte als „Mitschuldnerin einer unteilbaren Leistung" im Sinne dieses Artikels zu gelten habe. Hieran ist denn auch heute nicht mehr festgehalten worden.

— — — — — — — — — — — — —

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Kantonsgerichts des Kantons St. Gallen vom 7. März 1912 in allen Teilen bestätigt.

---

36. Urteil der II. Zivilabteilung vom 6. Juni 1912 in Sachen Schatt, Kl. u. 1. Ber.-Kl., gegen Schweizerische Bundesbahnen, Bekl. u. 2. Ber.-Kl.

Eisenbahnhaftpflicht. Verschulden. *Das Umstellen einer Weiche durch einen Privaten ohne Avisierung des Bahnpersonals begründet ein* ***schweres*** *Verschulden.*

Die Unterlassung des Stationsvorstandes, sich vor einer Zugseinfahrt über die richtige Stellung der Weichen zu vergewissern, ist der ***Bahn*** *als Verschulden anzurechnen.*

Die Bahn kann sich ***nicht*** *auf das* ***Mitverschulden eines Dritten*** *berufen, um Herabsetzung der Entschädigung zu verlangen. Das Verschulden Dritter fällt nur in Betracht, wenn es die* ***alleinige*** *Ursache des Unfalles ist (Art. 1 EHG).*

Genugtuungsanspruch. *Die Bahn haftet nach Art. 8 grundsätzlich auch dann, wenn ihr Verschulden kein grobes ist und ein Dritter ein Mitverschulden am Unfall trägt, sofern die « besonderen Umstände » des Falles eine Genugtuung rechtfertigen, worüber der Richter nach freiem Ermessen zu entscheiden hat.*

Rektifikationsvorbehalt. *Ausnahmecharakter. Nichtaufnahme bei traumatischer Neurose.*

Das Bundesgericht hat

auf Grund folgender Prozeßlage:

A. — Mit Urteil vom 14. Februar 1912 hat die I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich über die Streitfrage:

„Ist die Beklagte verpflichtet, an den Kläger 40,000 Fr. nebst „Zins à 5 % seit 16. März 1909 zu bezahlen und ihm Arzt- „und Spitalkosten 2c. zu ersetzen?"

erkannt:

„1. Die Beklagte ist verpflichtet, dem Kläger 5200 Fr. zu be- „zahlen nebst 5 %

„Zins von 1560 Fr. seit 16. September 1909,
„ 1040 „ „ 16. „ 1910,
„ 1040 „ „ 16. „ 1911,
„und von 1560 „ „ 14. Februar 1912.

„Die Mehrforderung wird abgewiesen."

B. — Gegen dieses den Parteien am 23. Februar 1912 zugestellte Urteil hat sowohl der Kläger als die Beklagte rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht erklärt.

Der Kläger beantragt, es sei das angefochtene Urteil in der Weise abzuändern:

„1. daß das Bundesgericht vom 16. März 1909 an bis am „16. März 1912 totale Arbeitsunfähigkeit; vom 16. März „1912 bis am 16. März 1914 zwei Drittel Arbeitsunfähig- „keit und vom 16. März 1914 bis am 16. März 1916 ein „Drittel Arbeitsunfähigkeit annimmt und daß die dem Kläger „zukommende Entschädigung entsprechend erhöht wird;

„2. daß dem Kläger ein Zuschlag von 2000 Fr. gemäß Art. 8 „des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zugesprochen werde;

„3. daß dem Kläger im Urteil das Recht gewahrt wird, eine „Abänderung des Urteils zu verlangen, wenn die in Art. 10 des „Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vorgesehenen Bedingungen eintreten „sollten."

Die Beklagte stellt das Begehren: „es sei die dem Kläger zu- „gesprochene Entschädigung wegen verbrecherischer Handlung eines „Dritten (Brändli) als eigentlicher Ursache des Unfalles ange- „messen zu reduzieren."

C. — In der Verhandlung vor Bundesgericht haben die Parteivertreter diese Anträge erneuert und begründet und je auf Abweisung der Berufung der Gegenpartei angetragen; —

in Erwägung:

1. — Am 16. März 1909 ereignete sich auf der Station Au der linksufrigen Zürichseelinie ein Eisenbahnunglück. Die Station Au besitzt zwei Geleise, die für die Durchfahrt der Züge bestimmt sind: das Hauptgeleise I und das Ausweichgeleise II auf der Seeseite. Ein drittes Geleise, das sog. Schuppengeleise, führt auf der Bergseite vom Hauptgeleise zum Güterschuppen. Dieses Geleis ist auf der Seite gegen Wädenswil durch die zwischen Aufnahmsgebäude und Güterschuppen liegende, zirka 20 m von der Mitte des Aufnahmsgebäudes entfernte Weiche 4 an das Hauptgeleise angeschlossen. Der Ständer der Weiche 4 befand sich zur Zeit des Unglücks ungefähr 8 m seitwärts des Geleises und war vom Zentralapparat aus — der vor dem Aufnahmsgebäude aufgestellt ist — gut sichtbar. Die Weiche 4 war nicht in den Zentralapparat einbezogen, da sie erst nach dessen Erstellung eingelegt wurde. Sie mußte also an Ort und Stelle umgestellt werden und war nur mit einer in den Drahtzug des Einfahrtsignals Seite Wädenswil einbezogenen sog. Linealverriegelung versehen, welche bei geöffnetem Einfahrtsignal die Weiche 4 in gerader Richtung verschloß. Das Verriegelungslineal kam aber erst bei ungefähr Dreivierteldrehung der Signalkurbel zum Anschlag. Wenn daher die Weiche 4 auf Ablenkung (in das Schuppengeleise) stand, war es nicht möglich, die Signalkurbel vollständig einzuklinken. Die Weiche 4 ist außerdem mit einem Hemmschuh gekuppelt, der bei Stellung der Weiche auf gerade Fahrt auf dem Schuppengeleise aufliegt und verhindert, daß Wagen aus diesem Geleise auf das Hauptgeleise gelangen können.

Am Morgen des Unglückstages standen auf dem Schuppengeleise drei Güterwagen, wovon einer eben durch einen Güterzug zugeführt worden war. Zu diesem Behufe hatte der Güterarbeiter Marti die Weiche 4 geöffnet und wieder geschlossen, worauf er sich in den Güterschuppen zurückbegeben hatte. Der zuletzt angekommene Güterwagen enthielt u. a. eine Zahnmaschine für Hausmann & Cie., Werkzeugfabrik in der Au. Bald nach der Ankunft des Wagens kamen Joh. Bapt. Nabholz, Angestellter von Hausmann & Cie. und August Brändli, Landwirt und Fuhrhalter auf der Apfelmatte in Wädenswil, mit seinem 7jährigen Knaben Ernst und seinem Knecht Walter Kleiner mit einem Brückenwagen auf die Station, um die Zahnmaschine abzuholen. Während Nabholz auf dem Stationsbureau den Frachtbrief löste, ließ sich Brändli durch Marti den Wagen zeigen, in dem sich die Maschine befand. Die Stellung des Wagens vor der Güterrampe paßte Brändli und Nabholz nicht, da sie die Maschine direkt auf den Brückenwagen verladen wollten. Der Verschiebung des Wagens in der Richtung gegen die Weiche 4 stand aber der Hemmschuh entgegen, der infolge Normalstellung der Weiche 4 auf dem Schuppengeleise auflag. Brändli gab daher seinem Knecht Kleiner den Befehl, die Weiche 4 umzustellen. Kleiner führte den Befehl aus, worauf Brändli und Nabholz den Wagen von der Rampe weg bis zum Polizeipfahl der Weiche 4 schoben. Die Weiche wurde aber nicht in die Normalstellung zurückgebracht, sondern blieb auf Ablenkung stehen. Brändli und Nabholz bestiegen sodann den Güterwagen, um die Maschine auszuladen, und der Knabe Ernst Brändli folgte ihnen nach. Zur nämlichen Zeit waren im zweiten Güterwagen Landwirt Leuthold aus Wädenswil und sein Knecht Josef Maria Schatt mit dem Einladen von Mostfässern beschäftigt.

Der Dienst auf der Station Au wurde an jenem Tage vom ambulanten Stationsgehülfen Etter besorgt. Als um 10.06 Uhr von Wädenswil die Abfahrt des Schnellzuges Nr. 2076 Sargans-Zürich gemeldet wurde, schickte sich Etter an, vom Zentralapparat aus die nötigen Weichen- und Signalstellungen auszuführen, um dem Zug freie Bahn über das Hauptgeleise zu verschaffen. Es zeigte sich aber im Apparat ein Widerstand. Etter teilte das dem Stationsvorstand Rusch mit, der, obschon dienstfrei, sich zufällig auf dem Stationsbureau befand. Es gelang nun dem Rusch unter Kraftanwendung, die Kurbel des Einfahrtsignals soweit zu drehen, daß das Kontrolltäfelchen „freie Fahrt" zeigte.

Rusch erkundigte sich noch telephonisch bei dem in der Nähe des Signales stationierten Bahnwärter, ob es auf „offen" stehe und erhielt bejahende Antwort. Wie aus der Aussage dieses Wärters hervorgeht, war die Signalscheibe allerdings gedreht, aber — ent-

sprechend der Stellung der Kurbel am Stellwerk — nicht vollständig. Die Differenz war indessen für das Lokomotivpersonal nicht wohl erkennbar. Weder Etter noch Rusch kam auf den Gedanken, einen Blick auf die Weiche 4 zu werfen. Der Schnellzug, der keinen Aufenthalt auf der Station Au hatte und mit einer Geschwindigkeit von 60 km per Stunde heranfuhr, wurde auf das Schuppengeleise abgelenkt und fuhr auf die drei Güterwagen auf, wobei Vater Brändli und Nabholz augenblicklich getötet, Ernst Brändli schwer und Schatt leichter verletzt wurden. Leuthold konnte sich auf das Notsignal des Lokomotivführers durch einen Sprung aus dem Wagen retten. Schatt erlitt Quetschungen und Rißwunden. Nach einigen Wochen stellten sich ferner Kopf- und Rückenschmerzen sowie Schwindel ein. Er wurde daher zur genauen Untersuchung nach Zürich in das Kantonsspital geschickt. Die von den Ärzten vermutete Gehirnverletzung konnte indessen nicht konstatiert werden.

Mit der vorliegenden Klage machte Schatt seine Zivilansprüche gegen die Schweiz. Bundesbahnen geltend. Die Zürcher Gerichte ordneten über die Folgen seiner Verletzungen eine Expertise durch Dr. Lüning und Dr. Ulrich in Zürich an. Diese stellten fest, daß Schatt an einer traumatischen Neurose leide und daß er von Jugend auf geistig beschränkt gewesen sei. Die Klage wurde von den kantonalen Instanzen teilweise geschützt. Inzwischen war gegen Etter, Rusch und Kleiner ein Strafprozeß wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung durchgeführt worden. Das Bezirksgericht Horgen sprach die drei Angeklagten frei; das zürcher. Obergericht verurteilte den Etter zu zwei Wochen Gefängnis und 100 Fr. Buße und es wurde dieses Urteil vom Kassationshof des Bundesgerichts am 10. Mai 1910 bestätigt.

2. — Mit der Vorinstanz und der Beklagten ist zu sagen, daß die Grund- und Hauptursache des Unglücks in der Handlungsweise des August Brändli zu erblicken ist. Es steht fest, daß Brändli in Mißachtung von Art. 5 des Bahnpolizeigesetzes vom 18. Februar 1878 seinem Knecht Kleiner zur eigenmächtigen Handhabung der Weiche 4 Befehl erteilt hat. Durch diesen unverantwortlichen Eingriff in den Bahnbetrieb hat er den vorschriftsmäßigen Zustand des Geleises, bei welchem die Durchfahrt

des Schnellzuges anstandslos stattfinden konnte, in strafbarer Weise verändert. Und es hat Brändli von der getroffenen Änderung nicht einmal das Bahnpersonal avisiert und auch nicht selber nach erfolgter Verschiebung des Wagens den frühern Zustand wiederhergestellt. Brändli durfte sich zum Umstellen der Weiche auch dann nicht ohne weiteres als ermächtigt betrachten, wenn derartige Eingriffe von Privatpersonen auf der Station Au von den Bahnorganen tatsächlich geduldet wurden, was vom Kläger behauptet wird, aber in keiner Weise nachgewiesen ist.

Mit dem schweren Verschulden des Brändli konkurriert ein leichteres Verschulden des Stationsgehülfen Etter, das die Beklagte zu vertreten hat. Etter hat entgegen Art. 47 Ziff. 1 und 2 des allgemeinen Fahrdienstreglements, sowie entgegen den Vorschriften der Kreisdirektion III der SBB für die Handhabung der zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen unterlassen, sich über die Stellung der Weiche 4 zu vergewissern, trotzdem er durch den Widerstand im Zentralapparat darauf aufmerksam gemacht wurde, daß etwas nicht in Ordnung sei, und Kraftanstrengungen bei der Bedienung des Stellwerkes untersagt sind. Das Verhalten des Etter erscheint indessen als erklärlich, wenn es auch nicht entschuldbar ist: er wußte, daß die Weichenstellung nach Durchfahrt des Güterzuges wieder in Ordnung gebracht worden war; er konnte den inzwischen erfolgten, unbefugten Eingriff des Brändli nicht voraussetzen; der Zentralapparat hatte schon in der Morgenfrühe nicht anstandslos funktioniert; die telephonische Anfrage beim Bahnwärter ergab, daß das Einfahrtsignal auf „offen" stehe. Die andern, vom Kläger der Bahn zum Verschulden angerechneten Momente (mangelhafte Anlage der Station Au im allgemeinen und des Stellwerks im besondern, Mangel an Bahnpersonal, gleichzeitige Beurlaubung des Stationsvorstandes und des Weichenwärters, Anstellung eines unerfahrenen Stationsgehülfen als Vertreters, des Stationsvorstandes) sind zurückzuweisen. Die Sicherheit des Bahnbetriebes war bei richtiger Bedienung der Stationsanlagen mit dem vorhandenen Personal gewährleistet und die Stellvertretung der Stationsvorstände durch ambulante Stationsgehülfen ist in der Organisation des Bahndienstes begründet.

3. — Ist demnach der Unfall auf das konkurrierende Verschul-

den des Etter bezw. der Bahn und eines Dritten zurückzuführen, so fragt sich, ob die Bahn sich auf das Mitverschulden des Dritten berufen könne, um die Herabsetzung der Entschädigung zu verlangen. Die Bahn — welche ihre Haftpflicht grundsätzlich anerkennt — stellt in der Tat das Begehren, es sei die dem Kläger von der Vorinstanz zugesprochene Entschädigung wegen des Verschuldens des Vaters Brändli angemessen zu reduzieren. Es handelt sich hier um eine grundsätzliche Frage, die vom Bundesgericht noch nie entschieden wurde. Für die Auffassung der Beklagten ist dem Wortlaut des Gesetzes nichts zu entnehmen. Ausdrücklich erwähnt ist das Verschulden Dritter nur in Art. 1. Diese Bestimmung ist aber nach feststehender Praxis dahin auszulegen, daß das Verschulden Dritter die Haftpflicht der Bahn nur dann ausschließt, wenn es im Rechtssinn die alleinige Ursache des Unfalles ist, m. a. W. wenn ausschließliches Verschulden eines Dritten vorliegt (vergl. BGE 33 II 501 ff.). Eine dem Art. 5 analoge Bestimmung über das bloße Mitverschulden des Dritten enthält das Gesetz nicht. Die Auffassung der Beklagten findet auch im System des Gesetzes keine Stütze. Der Haftpflichtanspruch ist nach dem EHG vom Verschulden der Bahn grundsätzlich unabhängig: es besteht Kausal- und nicht Verschuldenshaftung. Die Bahn trägt das Risiko des Schadens, der beim Bahnbetrieb durch Verletzung oder Tötung von Menschen entsteht, und haftet dafür, sofern keine der in Art. 1 erschöpfend aufgezählten Ausnahmen vorliegt. Daß nun ein solcher Befreiungsgrund in casu gegeben sei, behauptet die Beklagte selber nicht. Und für die Einrede des bloßen Mitverschuldens eines Dritten bleibt nach dem Gesagten kein Raum. Zur nämlichen Lösung würde das gemeine Recht führen. Nach Art. 50 OR haften diejenigen, die einen Schaden gemeinsam verschuldet haben, dem Geschädigten solidarisch. Ob und in wie weit sie gegeneinander Rückgriff haben, wird durch richterliches Ermessen bestimmt. Die Sache würde sich auch dann in eine Regreßfrage auflösen, wenn man auf OR 51 abstellen wollte, von der Erwägung aus, daß die Bahn aus Gesetzesvorschrift und Brändli aus unerlaubter Handlung haftet. Die Regreßfrage ist aber in casu durch Art. 18 EHG gelöst, wonach der Bahn der Rückgriff gegenüber Personen

vorbehalten ist, die durch ihr Verschulden den Unfall verursacht haben. Durch eine Ermäßigung der Entschädigung würden die regreßpflichtigen Dritten in unzulässiger Weise entlastet. Denn der Haftpflichtkläger hätte ihnen gegenüber keinen Regreß, da er zu ihnen in keiner aus dem Haftpflichtrechte sich ergebenden rechtlichen Beziehung steht. Der Anspruch der Beklagten auf Herabsetzung der Entschädigung wegen konkurrierenden Verschuldens des Brändli ist also zurückzuweisen.

4. — Gegen die Bemessung der dem Kläger zukommenden Rente durch die Vorinstanz ist in rechtlicher Beziehung nichts einzuwenden. Die Frage, in welchem Maße die Erwerbsfähigkeit des Klägers durch den Unfall herabgesetzt wurde, ist von der Vorinstanz gestützt auf das sehr sorgfältige Gutachten der Experten auf eine Art und Weise beantwortet worden, welche die Intervention des Bundesgerichts ausschließt. Das Bundesgericht könnte nach Art. 81 OG nur dann einschreiten, wenn die Feststellungen der Vorinstanz sich als aktenwidrig erweisen oder auf einer bundesrechtliche Bestimmungen verletzenden Würdigung des Beweisergebnisses beruhen würden. Das trifft durchaus nicht zu. Den Experten sind vom Obergericht auch die vom Kläger eingeholten Privatgutachten vorgelegt worden und es haben die Experten nach Einsicht dieser Gutachten ihren Befund aufrecht gehalten. Der Lohn des Klägers steht fest und ist mit 1560 Fr. per Jahr für einen Landarbeiter mit angeborenem Schwachsinn reichlich bemessen. Die Ansätze der Vorinstanz sind daher zu bestätigen.

Ferner ist mit der Vorinstanz von der Anwendung des Art. 8 EHG Umgang zu nehmen. Freilich haftet die Bahn grundsätzlich auch dann für die nichtökonomischen Nachteile aus dem Unfall, wenn ihr Verschulden kein grobes ist, sofern die besondern Umstände des Falles den Zuspruch einer Genugtuungssumme rechtfertigen, worüber der Richter nach freiem Ermessen zu entscheiden hat (vergl. BGE 35 II Nr. 70 Erw. 7). Im vorliegenden Fall liegen aber „besondere Umstände" im Sinne des Gesetzes nicht vor.

Endlich verlangt der Kläger die Aufnahme eines Rektifikationsvorbehaltes gemäß Art. 10 EHG. Auch diesem Begehren kann nicht entsprochen werden. Da es sich um eine traumatische Neu-

rose handelt, ist möglichst rasche endgültige Erledigung des Prozesses im eigenen Interesse des Klägers geboten und von der Anwendung der Ausnahmebestimmung des Art. 10 EHG abzusehen; —

erkannt:

Beide Berufungen werden abgewiesen und es wird das Urteil der I. Appellationskammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 14. Februar 1912 in allen Teilen bestätigt.

---

37. **Arrêt de la IIe Section civile du 20 juin 1912** *dans la cause* **Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée,** *déf. et rec., contre* **Caraly,** *dem. et int.*

L. resp. ch. fer. — Influence d'une blessure antérieure. — Silence de la loi. — L'existence d'une lésion antérieure ne sera en conséquence prise en considération que si elle se présente comme une des causes principales de l'incapacité constatée après le second accident.

A. — Le demandeur Caraly a été victime d'un accident le 15 avril 1907, alors qu'il était en activité de service à la gare de Genève-Cornavin. — Caraly était à ce moment chauffeur de IIe classe à la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, et pouvait, à teneur des règlements remplir les fonctions de mécanicien pour les manœuvres de gare. Ce jour-là, il remplissait les fonctions de chauffeur sur une locomotive affectée au service de la gare, et qui était dirigée par le sieur Vagnoux, également chauffeur de IIe classe, mais plus ancien en grade que Caraly. — Celui-ci fit observer à son supérieur que la vapeur s'échappant de la locomotive empêchait de percevoir les signaux. Vagnoux répondit en recommandant à Caraly d'aller serrer les garnitures du régulateur arrière, quand il en aurait le temps. C'est en procédant à ce travail, à un moment où Vagnoux avait arrêté la machine et prenait quelque nourriture que le demandeur perdit l'équilibre, et, dans sa chute, se fractura le radius

gauche et se fit des écorchures aux régions temporales et frontales gauches.

B. — Caraly fut immédiatement conduit auprès du médecin de la Compagnie P. L. M. ; il fut soigné à l'hôpital cantonal, jusqu'au 27 mai 1907, puis dans un établissement spécial à Aix-les-Bains, dont il sortit le 17 septembre de la même année. Il était alors considéré comme guéri et apte à reprendre un service léger, sinon sur les lignes, du moins dans les gares et fut invité en conséquence à remplir un poste de ce genre à Genève-Cornavin. Caraly s'y refusa cependant et se porta à nouveau malade. Considéré par la Compagnie comme absent sans permission régulière, il fut révoqué le 19 octobre 1907 et reçut à titre d'indemnité de congédiement un mois de traitement calculé sur la période allant du 16 octobre au 16 novembre 1907. Les experts qui ont examiné Caraly au cours du procès ont constaté chez lui une incapacité permanente de travail de 14 %.

C. — Le gain mensuel de Caraly au moment de l'accident se composait: 1° d'un salaire proprement dit de 137 fr. 50; 2° d'une prime d'économie de charbon qui peut être estimée pour les chauffeurs occupés en gare à 17 fr. 50 en moyenne; 3° d'une indemnité de logement de 6 fr.; soit en totalité un gain mensuel de 161 fr. Depuis le jour de l'accident, et sauf l'indemnité de congédiement sus-mentionnée, le demandeur n'a reçu aucun salaire. Il a été par contre soigné et a eu son entretien complet de la Compagnie, tant à l'hôpital cantonal qu'à Aix-les-Bains jusqu'au 17 septembre 1907.

D. — Sur le refus de la Compagnie recourante de lui verser une indemnité quelconque, Caraly l'a assignée devant les tribunaux genevois en paiement d'une somme de 10 000 fr. La défenderesse a conclu au mal fondé de la demande, en invoquant comme moyen libératoire la faute de la victime, qui, d'après elle, était en état d'ivresse au moment de l'accident et a en outre exécuté un travail qui ne rentrait pas dans sa compétence. Elle a enfin conclu subsidiairement à une diminution de l'indemnité réclamée, Caraly ayant été précédemment victime d'un autre accident au bras gauche