

ständigkeit des Schiedsgerichtes, anerkenne dagegen die Schiedsklausel als gültig. Der Beschwerdeführer bringt dagegen vor, seine Erklärungen seien unrichtig gedeutet worden, er habe auf die Bestreitung der sachlichen Zuständigkeit des Schiedsgerichtes nicht verzichtet. Wie es sich damit verhält, kann aus folgenden Gründen dahingestellt bleiben :

Die zivilrechtliche Beschwerde ist gemäss Art. 87 Ziff. 3 OG gegeben bei Verletzung von Gerichtsstandsnormen des eidgenössischen Rechts. Der vom Beschwerdeführer als verletzt angesehene Art. 10 VKW enthält zwar eine solche Gerichtsstandsbestimmung, aber nur für Klagen des Kreditnehmers gegen die Kasse. Im vorliegenden Fall handelt es sich jedoch um eine Forderung der Kasse gegen den Kreditnehmer. Über den Gerichtsstand für solche Ansprüche enthält die VKW keine Bestimmung.

Der Beschwerdeführer bringt eine Reihe von beachtenswerten Gründen vor, die dafür sprechen, den Gerichtsstandschutz des Art. 10 VKW allgemein auf alle Streitigkeiten zwischen Kreditnehmer und Kasse auszudehnen. Das Bundesgericht hat aber eine derartige Auslegung der bestehenden Verordnung bereits im erwähnten Falle Heimat A.-G. ca. Schuler als unzulässig erklärt. Die Fassung von Art. 10 VKW ist in der Tat sowohl im deutschen wie im französischen Text eine so eindeutige, dass anzunehmen ist, der Bundesrat habe bei der Regelung des Gerichtsstandes ein Schutzbedürfnis für den Kreditnehmer eben nur in dem Umfang anerkennen wollen, als dies in Art. 10 Abs. 1 zum Ausdruck kommt. Eine weitergehende ausdehnende Auslegung wäre daher mit der Verordnung nicht mehr vereinbar. Sie könnte entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers auch nicht mit dem Hinweis auf den Bundesbeschluss vom 29. September 1934 begründet werden, durch den die Bundesversammlung den Bundesrat ermächtigte, Vorschriften über die Kreditkassen mit Wartezeit zu erlassen. Denn die im Bundesbeschluss enthaltene allgemeine Wegleitung enthält über die Frage des Gerichtsstandes nichts Besonderes.

Für Klagen der Kreditkasse gegen den Kreditnehmer fehlt somit eine Gerichtsstandsbestimmung des eidgenössischen Rechtes, sodass im vorliegenden Fall eine solche Bestimmung gar nicht verletzt sein kann.

Der Beschwerdeführer stützt sich auch auf Art. 59 BV. Diese Bestimmung begründet aber keinen Gerichtsstand im Sinne von Art. 87 Ziff. 3 OG. Eine Verletzung von Art. 59 BV kann daher nur mit staatsrechtlicher Beschwerde gerügt werden (BGE 66 II 183). Soweit Art. 59 BV in Frage steht, ist somit die staatsrechtliche Abteilung des Bundesgerichtes zur Beurteilung der Beschwerde zuständig. Die Akten sind ihr von Amtes wegen zu überweisen (BGE 56 II 3).

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Beschwerde wird, soweit darauf eingetreten werden kann, im Sinne der Erwägungen abgewiesen. Die Akten gehen an die staatsrechtliche Abteilung.

Vgl. auch Nr. 31, 33, 34, 41. — Voir aussi nos 31, 33, 34, 41.

## V. EISENBAHNHAFTPFLICHT

### RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

40. Urteil der II. Zivilabteilung vom 11. September 1942 i. S. Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg A.-G. gegen Schweizerische Eidgenossenschaft (Militärdepartement).

*Eisenbahnhaftpflicht.* Kollision eines Zuges mit einem an einem Bahnübergang stehenden Geschütz.

1. *Regress* der Eidgenossenschaft gemäss Art. 16 des BG betr. die Militärversicherung von 1901/1906.
2. *Entlastungsbeweis* der Eisenbahn nach Art. 1 EHG: *Drittverschulden*. Das kausale Verschulden der einzelnen beteiligten Militärpersonen wird dem Inhaber der Militärhoheit als eigenes Verschulden an- und in seiner Person *zusammengerechnet*.

*Responsabilité civile des entreprises de chemins de fer.* Collision d'un train et d'un canon de l'armée fédérale à un passage à niveau.

1. *Recours de la Confédération en vertu de l'art. 16 de la loi fédérale de 1901/1906 sur l'assurance militaire.*
2. *Preuve libératoire du chemin de fer selon l'art. 1 de la loi fédérale de 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer. Faute de tiers : Les fautes causales des militaires qui ont concouru à l'accident sont imputées dans leur ensemble au détenteur du pouvoir militaire comme une faute personnelle.*

*Responsabilità civile delle imprese di strade ferrate.* Scontro tra un treno e un cannone dell'esercito federale ad un passaggio a livello.

1. *Diritto di regresso della Confederazione in virtù dell'art. 16 della legge 1901/1906 sull'assicurazione dei militari.*
2. *Prova liberatoria dell'impresa ferroviaria secondo l'art. 1 della legge federale 28 marzo 1905 sulla responsabilità civile. Colpa di terzi : Le colpe causali dei militari, che hanno concorso a provocare l'infortunio, sono imputate nel loro insieme ai detenitori del potere militare come una sua colpa personale.*

A. — Am 1. Oktober 1937 zwischen 18 und 19 Uhr hatte die Schw. Mot. Kan. Btr. 11 oberhalb Wolfenschiessen beim Gehöft Fallenbach für eine Nachtschiessübung Stellung zu beziehen. Sie bog zu diesem Zwecke von der Hauptstrasse nach rechts in die nach Fallenbach führende Güterstrasse ein, die das Bahntrasse der Engelbergbahn rechtwinklig schneidet. Für das Anbringen der Radgürtel war die Aufstellung in Marschkolonnen auf der Güterstrasse vorgesehen. Der für das Anbringen der Radgürtel verantwortliche Motorwagenoffizier hatte berechnet, dass hiezu die Strecke vom Bahnübergang bis zur Aabücke genüge. Als die Batterie 11 einfuhr, stellte sich jedoch heraus, dass die vorausgefahrte Batterie 12 den vordern Teil des eingezeichneten Platzes in Anspruch nahm, sodass die Batterie 11 nicht wie vorgesehen bis zur Aabücke vorfahren konnte. Nachdem die ganze Batterie den Bahnübergang traversiert hatte, befahl der Motorwagenoffizier, Oblt. Moser, « Anhalten mit Gürtelabständen ». Das 4. Geschütz befand sich von der Rückwand gemessen nur 10,8 m vom Bahnkörper entfernt, welchen Abstand jedoch der Motorwagenoffizier und der Schiessoffizier, Oblt. Brinkmann, als für das Aufgürteln genügend schätzten. Dieser beauftragte überdies Lt. Weber, das Gürteln der Geschütze 3 und 4 besonders zu überwachen. Oblt. Brinkmann befahl sodann das An-

legen der Radgürtel, kommandierte die Geschützfürer nach vorn, zeigte ihnen die Geschützstände und schickte sie dann wieder zu ihren Geschützen zurück zur Überwachung des Aufgürtelns. Als der Geschützfürer des 4. Geschützes, Wm. Lanz, zurückkam, hatten seine 5 Kanoniere bereits die Gürtelsegmente ausgelegt und waren im Begriffe, das Geschütz rückwärts auf dieselben zu rollen. Dabei geriet es so nahe an das Bahngleise heran, dass sein aufwärtsgerichtetes Rohr 20-25 cm in das Lichtraumprofil der Bahn hineinragte. Während die Mannschaft einschliesslich des Wm. Lanz noch mit dem Gürteln beschäftigt war, kam von Grafenort her der aus einem einzigen Motorwagen bestehende, von J. Rohrer geführte Supplementzug Nr. 18 der Engelbergbahn. Der Führer des noch auf der andern Seite des Bahnüberganges stehenden Küchencamions, Wiestner, bemerkte den Zug auf ca. 120-150 m Entfernung und rief der Mannschaft des 4. Geschützes zu : « Der Zug kommt, fort ! » Gleichzeitig hörte auch der der Mannschaft dieses Geschützes mit der Taschenlaterne leuchtende Lt. Weber ein Zugssignal und befahl sofort der Mannschaft, das Geschütz nach vorn zu reissen. Als dies den nur 6 Mann nicht gelang, rief Lt. Weber : « Fort, alles weg ! » Im nächsten Augenblick stiess der Motorwagen in Dachhöhe mit dem Mündungsrohr des Geschützes zusammen. Das Geschütz wurde durch den Zug umgeworfen ; Wm. Lanz, der zwischen den Rädern mit dem Einhängen des Bolzens des Radgürtels beschäftigt war, wurde mitgerissen und schwer verletzt. Er starb drei Tage später im Kantonsspital Luzern an einer Fettembolie. Er hinterliess seine Frau und einen erst später, am 21. April 1938, geborenen Sohn Friedrich.

Die eidg. Militärversicherung gewährte der Witwe eine Hinterlassenenrente von jährlich Fr. 1800.— und eine Kinderrente von Fr. 1125.— von der Geburt des zu erwartenden Kindes hinweg, sodass sich ihre Leistungen an Deckungskapital, Spitalkosten und Sterbegeld auf Fr. 50,331.50 belaufen.

B. — Mit Klage vom 6. Juni 1940 belangte die Eidgenossenschaft die Stansstad-Engelberg-Bahn A.-G. auf Ersatz dieser Auslagen und Verpflichtungen zuzüglich Fr. 900.— Geschüttschaden auf Grund der Legalzession nach Art. 16 BG betr. die Versicherung der Militärpersonen gegen Krankheit und Unfall (vom 28. Juni 1901 und 27. Juni 1906). Während das Amtsgericht Luzern-Stadt mit Urteil vom 19. September 1941 die Klage wegen Verschuldens der mitbeteiligten Militärpersonen abwies und die Widerklage der Bahn auf Vergütung von Fr. 1845.20 Wagenschaden schützte, gelangte das Obergericht des Kantons Luzern mit Urteil vom 13. März 1942 dazu, die Schadentragung wie folgt zu verteilen: Wm. Lanz bzw. seine Hinterbliebenen  $\frac{1}{4}$ , die Eidgenossenschaft  $\frac{1}{2}$  und die Bahn  $\frac{1}{4}$ , verurteilte die letztere jedoch nicht zum Ersatz eines Viertels des Rentendeckungskapitals, sondern eines Viertels der jährlichen Rente von Fr. 1800.— = Fr. 450.— bis zum Tode oder zur Wiederverheiratung der Witwe Lanz und eines Viertels von Fr. 1125.— = Fr. 281.25 bis zum vollendeten 18. Altersjahr oder event. bis zum früheren Tode des Kindes. Auf das Begehren der Klägerin um Abweisung der Widerklage betr. Wagenschaden trat das Obergericht wegen Verspätung nicht ein.

C. — Gegen dieses Urteil legte die Bahn die vorliegende Berufung ein mit dem Antrag auf gänzliche Abweisung der Klage. Mit Anschlussberufung verlangt die Klägerin angemessene Erhöhung der Leistungen der Bahn und ausserdem deren Verurteilung zum Ersatz des Geschüttschadens von Fr. 900.—; eventuell beantragt sie Rückweisung an die Vorinstanz zur Beweisergänzung und zu neuer Entscheidung. Beide Parteien rügen eine Reihe angeblicher Aktenwidrigkeiten.

*Das Bundesgericht zieht in Erwägung:*

1. — Die Aktivlegitimation der Eidgenossenschaft als Trägerin der Militärversicherung zur Geltendmachung des eingeklagten Haftpflichtanspruchs gegen die Bahn folgt

ohne weiteres aus der in Art. 16 des BG betr. die Militärversicherung von 1901/1906 vorgesehenen Legalzession.

2. — Ebensowenig ist fraglich die Anwendbarkeit des EHG auf den tödlichen Unfall des Wm. Lanz und damit die grundsätzliche Haftbarkeit der Bahn für denselben unter Vorbehalt des Entlastungsbeweises nach Art. 1 EHG; denn der Kausalzusammenhang zwischen dem Bahnbetrieb der Beklagten, dem Unfall vom 1. Oktober 1937 und dem Tod des Wm. Lanz steht ausser Zweifel und wird übrigens von der Beklagten nicht mehr bestritten. Nach der Rechtsprechung greift die Haftpflicht der Bahn nur dann nicht Platz, wenn ein schuldhaftes Verhalten des Verunfallten oder Dritter die alleinige Ursache des Unfalls darstellt, was nicht der Fall sein kann, wenn gleichzeitig ein konkurrierendes kausales Verschulden der Bahn bzw. ihres Personals vorliegt. Fällt also der Beklagten ein mitursächliches Verschulden zur Last, so vermag sie ein solches auf Seite des Verunfallten oder der beteiligten Militärpersonen von ihrer Haftpflicht nicht zu befreien.

a) Mit Recht hat aber die Vorinstanz ein Verschulden der Bahn verneint. Nach den für das Bundesgericht verbindlichen tatsächlichen Feststellungen des Obergerichts lässt sich ein Verschulden der Bahn weder auf Mängel der technischen Einrichtungen und Anlagen des Eisenbahnbetriebs noch auf ein fahrlässiges Verhalten des Wagenführers Rohrer gründen. Beim Bahnübergang an dem privaten Gütersträsschen nach dem Hofe Fallenbach waren nach den bestehenden Vorschriften weitere Sicherungsvorrichtungen ausser dem vorhandenen Kreuzsignal nicht anzubringen. Nach dem technischen Gutachten von Ingenieur Herrmann entspricht die Motorbremse des Motorwagens Nr. 4 nicht nur den Vorschriften, sondern hat, falls der Wagen allein fährt, eine bessere Bremswirkung als eine pneumatische Bremse. Dass der Wagen nur eine Lampe in der Mitte statt drei im Dreieck angeordnete hatte, spielte beim Unfall vom 1. Oktober keine ursächliche Rolle; denn der herannahende Zug wurde vom Fahrer Wiestner und

Lt. Weber rechtzeitig genug bemerkt und als solcher erkannt, und die Gefahr wurde von diesen beiden der Geschützmannschaft so rasch signalisiert, dass diese sich früh genug hätte ausser deren Bereich begeben können, wenn sie nicht zuerst noch versucht hätte, das Geschütz wegzuziehen.

Der Motorwagenführer Rohrer erblickte aus einer Entfernung von ca. 250 m vor dem Niveauübergang ausser den Lastwagenlichtern auf der Landstrasse zwei Taschenlampenlichter auf dem Bahnkörper, die er für Fahrradlaternen hielt, und zog die Bremse. Als sie wieder verschwanden, löste er etwa 100 m vor dem Übergang die Bremse. Die Lastwagenlichter auf der Landstrasse waren kein Anlass, Vorsichtsmassnahmen zu treffen, da die Landstrasse das Bahntrasse nicht kreuzt. Die Lichtkegel der Taschenlampen für Fahrradlichter zu halten, war ein entschuldbarer Irrtum. Aber selbst wenn Rohrer die Lichtquelle richtig erkannt hätte, könnte ihm kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass er, als sie auf 100 m Distanz wieder verschwanden, die Bremsung abbrach. Der Wagenführer musste angesichts einer konkreten Gefahrensituation abbremsen, nicht aber schon bei irgendwelchen vagen Anzeichen normaler Vorgänge im Bahnbereich zum voraus gleichsam für alle Fälle. Der Führer ist verantwortlich für die Einhaltung des Fahrplans. Es kann nicht als schuldhaft Bequemlichkeit betrachtet werden, wenn es ihn eine gewisse Überwindung kostet, die im Rahmen der erlaubten Geschwindigkeit gewonnene Bewegungsenergie des Zuges durch eine unnötige Bremsung zu vernichten, um sie gleich darauf mit Motorkraft nur allmählich wieder einholen zu müssen. Dieses betriebsökonomisch gerechtfertigte Verhalten bildet einen Teil des dem Eisenbahnbetrieb inwohnenden Risikos, aber kein subjektives Verschulden des Wagenführers. Dass die Vorschrift in Art. 11 der Ausführungsbestimmungen der Stansstad-Engelberg-Bahn zum Reglement über den Fahrdienst, wonach die Fahrgeschwindigkeit vor jeder Strassenkreuzung herabzusetzen

ist, sich nur auf öffentliche Strassen bezieht, ist selbstverständlich. Der Bahnkörper selber war frei. Dass Rohrer das Geschützrohr erst auf 20-30 m Entfernung erblickte, kann auch nicht einem Mangel an Aufmerksamkeit zugeschrieben werden; das bei freiem Bahnkörper in ca. 3 m Höhe frei aus der Luft mit einer nur geringen sichtbaren Masse ins Lichtraumprofil vorstossende Rohrende bildete ein so wenig auffälliges, ausser aller Vorausschbarkeit liegendes Hindernis, dass es dem Wagenführer auch bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit bis auf die genannte Entfernung entgehen konnte und selbst dann hätte entgehen können, wenn der Wagen mit drei Scheinwerfern versehen gewesen wäre. Im Momente, da Rohrer es erblickte, liess sich nach dem von der Vorinstanz als massgebend gewürdigten bahntechnischen Gutachten Herrmann trotz sofortigem Bremsen die Kollision nicht mehr vermeiden, auch dann nicht, wenn der Motorwagen statt mit 33 St/km nur mit 25 gefahren wäre. Damit erledigen sich die von beiden Parteien in diesem Punkte gerügten angeblichen Aktenwidrigkeiten als unerheblich. Aus den Akten ergibt sich keineswegs, dass der Experte die Reaktionszeit Rohrers nicht berücksichtigte. Aber wenn dies auch zuträfe, so läge dieser Fehler auf dem Gebiete der Beweiswürdigung und würde die Verbindlichkeit des Tatbestandes für das Bundesgericht nicht berühren. Wie übrigens bei Berücksichtigung der Reaktionszeit sich die Möglichkeit eines früheren Anhaltens ergeben sollte, ist nicht verständlich. Im übrigen ist festgestellt, dass Rohrer mehrmals Signale gab. Mit diesem Verhalten hat er alles getan, was unter den gegebenen Umständen von einem sorgfältigen Wagenführer verlangt werden konnte.

b) Fällt mithin ein Verschulden der Bahn ausser Betracht, so stellt sich die Frage nach dem Verschulden Dritter oder des Verunfallten, das nach der Praxis die Kausalhaftpflicht der Bahn nur dann ausschliesst, wenn es die einzige, jedenfalls die derart überwiegende Unfallursache ist, dass daneben die in der immanenten Betriebsgefahr

der Bahn liegende ausser Betracht fällt (BGE 63 II 119). Dieses Übergewicht des Dritt- oder Selbstverschuldens gegenüber der Bahnbetriebsgefahr liegt dann vor, wenn das schuldhafte Verhalten nach der Erfahrung des Lebens in keiner Weise voraussehbar war, sodass beim Eisenbahnverkehr nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge schlechterdings damit nicht gerechnet werden konnte (BGE 63 II 119 und dort zit. Entscheide, ferner 33 II 23, 34 II 453 E. 8, 35 II 21 E. 3, 37 II 466 E. 4, 55 II 86).

Ohne Zweifel bildete der Gefahrzustand, der im vorliegenden Falle zufolge der Inanspruchnahme des Bahngebietes durch das bei Nacht in Wagendachhöhe in das Lichtraumprofil ragende Geschützrohr für die Dauer von 10-15 Minuten bestand, ein solches aussergewöhnliches, vom normalen Lauf der Dinge gänzlich abliegendes Ereignis.

Ebenso unbestreitbar ist, dass auf Seite der beteiligten Militärpersonen in der Abwicklung der ihnen obliegenden Aufgabe subjektive Fehler unterlaufen sind. Dass das für die Anlage der Schiessübung verantwortliche Abteilungskommando die Bahn wegen der vorgesehenen blossen Traversierung des Übergangs vorher hätte avisieren sollen, hat zwar die Vorinstanz mit Recht verneint. Auch darin, dass die Überquerung des Bahnkörpers nicht besonders gesichert wurde, was wohl nur durch oberhalb und unterhalb des Übergangs in erheblicher Entfernung aufgestellte, mit Warnlichtern versehene Wachtposten hätte geschehen können, kann keine schuldhafte Unterlassung erblickt werden, denn wenn auch die ganze Artilleriekolonnie eine erhebliche Länge aufweist, kann doch jeder einzelne Zugcamion, sobald sein Führer den Bahnzug kommen sieht, ebensogut entweder rechtzeitig den Übergang verlassen oder vor demselben anhalten, wie irgend ein einzelnes, auch nicht beweglicheres Fuhrwerk, z. B. ein Heufuder. Ebensowenig kann auf Grund der Aktenlage ein Fehler in der vorherigen Abmessung bzw. Abschätzung der zum Aufgürteln der beiden Batterien erforderlichen Strassenstrecke erblickt werden; denn wenn am Ende derselben

nur 25 cm fehlten, so liegt auf der Hand, dass dieser kleine Abstand durch ein geringfügiges Aufschliessen der Fahrzeugkolonne hätte gewonnen werden können.

Dagegen ist ein Unterlassungsfehler beim Motorwagen- und beim Schiessoffizier unverkennbar. Wenn der erstere zur Befehlserteilung « Anhalten mit Gürtelabständen » zuständig war, so war es offenbar auch seine Sache, nicht nur für das Vorhandensein dieser Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen, sondern auch des nötigen Raums hinter dem letzten Geschütz zu sorgen, nachdem die Batterie soeben das Bahngleise traversiert hatte. Allerdings haben nach den Feststellungen der Vorinstanz der Motorwagen- und der Schiessoffizier den Abstand des 4. Geschützwagens vom Bahnkörper kontrolliert und ihn irrtümlich für genügend befunden. Gewiss kann man sich bei der Abschätzung eines Abstandes von 11 m bei Nacht leicht und ohne sich einer Nachlässigkeit schuldig zu machen um 25 cm täuschen. Dass aber der Raum knapp war, konnte den Offizieren nicht entgehen; und da machte es für die Bemessung ihrer Sorgfaltspflicht einen Unterschied aus, ob das rückwärtige Hindernis z. B. ein Bord oder eine Mauer war, an die das zurückrollende Geschütz einfach angestossen wäre, oder aber das Lichtraumprofil eines Bahnkörpers, auf dem jederzeit ein Zug kommen konnte. Hatten sie ihrer anderweitigen Obliegenheiten wegen nicht Zeit, selber am Schluss der Kolonne zum Rechten zu sehen, so hätte der Schiessoffizier den von ihm mit der Überwachung des Aufgürtelns der Geschütze 3 und 4 extra betrauten Lt. Weber auf die von der Bahnnähe drohende Gefahr besonders aufmerksam machen sollen. Auch ohne besondern Hinweis hätte aber vor allen andern der letztere diesen Umstand bemerken und ihm Rechnung tragen sollen.

Ob es ausserdem Sache des Wm. Lanz war, der zu seinem Geschütz zurückgekehrt sogleich selber Hand anlegen musste, sich zuerst noch vom Vorhandensein des erforderlichen Rückrollraums zu überzeugen und den neben dem Geschütz stehenden, mit der Taschenlampe leuchtenden

und zur Überwachung des Aufgürtelns dieses Geschützes extra abkommandierten Lt. Weber auf die Gefahr aufmerksam zu machen, kann dahingestellt bleiben ; es könnte sich bei der Unterlassung auf alle Fälle nur um ein geringfügiges Verschulden des Verunfallten handeln, das die Summe des Verschuldens der beteiligten Drittpersonen, eben der erwähnten Offiziere, nicht wesentlich zu erhöhen vermöchte, die für sich allein schon genügt, die Haftbarkeit der beklagten Bahn auszuschliessen.

Entgegen der Auffassung der Vorinstanz muss nämlich eine solche Summierung der bei den einzelnen Militärpersonen vorliegenden Schuld momente als zulässig erachtet werden. Es handelt sich hier nicht um das zufällige Zusammenwirken mehrerer durch verschiedene, von einander unabhängige Personen gesetzter Kausalelemente. Vielmehr sind die Handlungen und damit auch die Fehlhandlungen der beteiligten Militärpersonen als ein Ganzes zu betrachten. Die Offiziere und der Verunfallte waren als Angehörige einer militärischen Einheit, der Batterie, tätig ; auch die nächtliche Schiessübung stellt eine einheitliche Aktion dar, in deren Rahmen die dienstlichen Verrichtungen der einzelnen Wehrmänner Teilfunktionen sind. Wie eine Mehrzahl von Schuld momenten bei verschiedenen Eisenbahnfunktionären im Sinne des Art. 1 Abs. 2 EHG nach Abs. 1 der Bahnunternehmung als eigenes Verschulden an- und damit zusammengerechnet werden, so entspricht eine Summierung der von verschiedenen Militärpersonen gesetzten Einzelschuld momente in der Person des Inhabers der Militärhoheit der Natur der Sache ; freilich nicht im Sinne einer Steigerung der subjektiven Schwere der Schuld der Einzelnen, wohl aber einer Intensivierung der von der Klägerin zu vertretenden Verursachung. Das von der Vorinstanz gegen diese Zusammenrechnung angeführte Argument, dass der Geschädigte den ihm auf diese Weise im Zusammenhang mit einem Eisenbahnunfall zugestossenen Schaden bei einer Mehrzahl nicht solidarisch haftender Drittpersonen geltend machen müsste, trifft hier nicht zu ; denn für den durch das Verschulden einzelner Militärper-

sonen bei einer Übung einem Zivilisten verursachten Schaden würde ja der Bund gemäss Art. 27 f. MO haften, und gegenüber einer Militärperson haftet er in Form der Militärversicherung. Nur gerade in Ansehung der — auch in dieser Haftung des Bundes zum Ausdruck kommenden — personellen und funktionellen Einheit des militärischen Betriebes aber ist die fragliche Verschuldenskumulierung hier zulässig ; beim zufälligen Zusammentreffen des ursächlichen Verschuldens mehrerer Drittpersonen, die nicht als Einheit handeln, käme sie natürlich nicht in Frage.

3. — An dem Ergebnis, dass die Beklagte für die Unfallfolgen nach Art. 1 EHG nicht haftbar gemacht werden kann, vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass die Haftpflicht der allein verantwortlichen Dritten, der Eidgenossenschaft, gegenüber den Hinterbliebenen des verunfallten Wm. Lanz sich in der Gewährung der Leistungen der Militärversicherung erschöpft und jene sich für den allfällig darüber hinausgehenden effektiven Versorgerschaden an die einzelnen fehlbaren Militärpersonen halten müssten, da der Bund hiefür auch nicht nach Art. 27 f. MO haftet, weil der Verunfallte ihm gegenüber keine Zivilperson war. Im Ergebnis gestaltet sich also die Schadenliquidation gleich, wie wenn Wm. Lanz einfach im Militärdienst, aber ohne Mitbeteiligung einer Eisenbahn verunglückt wäre.

4. — Den am 4. Geschütz entstandenen Schaden könnte die Klägerin gemäss Art. 11 Abs. 2 EHG nur dann auf die Beklagte abwälzen, wenn dieser ein Verschulden nachgewiesen wäre.

Hinsichtlich des vom Amtsgericht geschützten Widerklagebegehrens der Bahn auf Vergütung des ihr entstandenen Wagenschadens lag schon vor der Vorinstanz kein gültiger Appellationsantrag vor.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Anschlussberufung der Klägerin wird abgewiesen. Die Hauptberufung der Beklagten wird gutgeheissen, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Klage abgewiesen.