

unzulässig; es kann eine Scheidung nicht gleichzeitig auf einen bestimmten Grund des Art. 46 und die unbestimmten Gründe der Art. 45 und 47 e. l. gestützt werden; vielmehr kann sich nur fragen, ob die Ehe auf Grund des einen oder andern der erwähnten Artikel zu scheiden ist. Und zwar muß, da die Ehegatten einen bestimmten Scheidungsgrund des Art. 46 des Civilstandsgesetzes anrufen, nach bundesgerichtlicher Praxis in erster Linie untersucht werden, ob dieser vorliege (Amtliche Sammlung XV, S. 758, in Sachen Baumann). In dieser Beziehung kann sich nun nach der Aktenlage in casu nur fragen, ob Art. 46 b cit. Anwendung finden könne; da sodann Nachstellung nach dem Leben gar nicht oder doch nicht ernsthaft behauptet worden ist und die Vorinstanzen auf Grund der Akten auch das Vorliegen schwerer Mißhandlungen mit Recht ausschließen, so erübrigt mit Bezug auf genannten Art. 46 b die Prüfung der Frage, ob und eventuell zu wessen Lasten tiefe Ehrenkränkungen erstellt seien. Was nun das Tatsächliche der Ehrenkränkungen betrifft, so kann einfach auf das in Erwägung 2 Gesagte verwiesen werden. Daraus ergibt sich allerdings, daß die beiden Ehegatten sich schwere gegenseitige Beschimpfungen haben zu schulden kommen lassen. Hingegen hat das Bundesgericht bereits zu wiederholten Malen ausgesprochen, daß tiefe Ehrenkränkungen im Sinne von Art. 46 b nur diejenigen seien, welche vermöge ihrer Schwere mit Bezug auf ihre Bedeutung für die Zerrüttung des ehelichen Verhältnisses den übrigen in litt. b cit. genannten Scheidungsgründen der Nachstellung nach dem Leben und der schweren tätlichen Mißhandlung gleichkommen (Amtliche Sammlung X, S. 543, in Sachen Niederer; XIX, S. 170, in Sachen Schmid). Abgesehen davon bemißt sich eben die Schwere einer Injurie zwischen Ehegatten nach dem beidseitigen Bildungsgrade, den Gewohnheiten, dem durch dieselbe verursachten seelischen Schmerz, etc. In casu fällt nun in Betracht, daß die Eheleute Sigrift eben gewohnt waren, sich beidseitig auf die roheste Weise zu beschimpfen; trotzdem setzten sie, auch nach jenen Kränkungen, die eheliche Gemeinschaft jahrelang fort. Unter diesen Umständen kann nicht angenommen werden, daß die gefallenen Beschimpfungen, so roh sie tatsächlich auch waren, von den Ehegatten als schwere Ehrenkränkungen empfunden

den wurden. Demgemäß kann Art. 46 b nicht zur Anwendung gelangen, und ist überhaupt das Vorliegen eines bestimmten Scheidungsgrundes zu verneinen. Daraus ergibt sich aber ohne weiteres, daß die von der Vorinstanz verhängte Wartefrist dahinfallen muß. Denn dieselbe kann nicht Platz greifen, wo, wie im vorliegenden Fall, die Scheidung auf Grund gemeinsamen Begehrens der Ehegatten ausgesprochen werden muß, weil ein ferneres Zusammenleben mit dem Wesen der Ehe unverträglich ist (siehe Art. 45 und 48 h. l.).

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung beider Parteien wird insoweit als begründet erklärt, als die über dieselben verhängte Wartefrist (siehe Dispositiv 3 des obergerichtlichen Urteils) aufgehoben wird.

Im übrigen wird das vorinstanzliche Urteil bestätigt.

IV. Transport auf Eisenbahnen. — Transport par chemin de fer.

104. Urteil vom 20. September 1895 in Sachen
Muster gegen Vereinigte Schweizerbahnen.

A. Mit Urteil vom 14. Juni 1895 hat das Kantonsgericht des Kantons St. Gallen erkannt: Die Klage ist geschützt und die Widerklage abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat der Beklagte und Widerkläger die Berufung an das Bundesgericht erklärt, und beantragt, es sei in Aufhebung desselben die Klägerin mit ihrer Forderung, soweit sie den Betrag von 55 Fr. übersteigt, abzuweisen und der Beklagte und Widerkläger mit seiner Gegenforderung von 2100 Fr. zu schützen, eventuell in einem vom Richter nach freiem Ermessen zu bestimmenden Betrage. Die Berufungsbeklagte beantragt Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Am 20. November 1894 Abends 9 Uhr 38 Minuten langte am Bahnhof St. Gallen mit Zug Nr. 129 der Vereinigten Schweizerbahnen ein für den Beklagten bestimmter Transport von 37 Stück Vieh in vier Wagen an, welcher am 19. November, Abends, in Chiasso aufgegeben worden war. Bei der Ankunft verlangte die Bahn vom Beklagten eine Frachtzuschlagstare ab Winterthur im Betrage von 45 Fr. 20 Cts. Derselbe verweigerte jedoch die Bezahlung dieses Zuschlages und die Tiere wurden von ihm wegen dieser Differenz nicht an Hand genommen; dieselben wurden nun von der Bahn in sechs Wagen verpackt, über Nacht gehalten und mit Heu und Wasser versorgt. Am folgenden Tage meldete die Bahnhofinspektion St. Gallen an die Abgangsstation, daß die Sendung vom Adressaten nicht angenommen werde; der Absender antwortete, er verfüge über die Tiere nicht, da dieselben Eigentum des Beklagten seien. Der Beklagte stellte sie dagegen der Bahn zur Verfügung, unter Wahrung seiner Schadenersatzansprüche. Da die Sanitätspolizei die Schlachtung verlangte, erklärte die Klägerin, sie gestatte dieselbe, sofern ihr eine Sicherstellung im Betrage von 200 Fr. geleistet werde. Daraufhin deponierte der Beklagte am gleichen Tage, 21. November, diesen Betrag auf Recht hin, nahm die Tiere von Vormittags 11 Uhr ab bis gegen 2 Uhr an Hand und führte dieselben in's Schlachthaus ab. Auf sein Begehren hin fand dann eine bezirksamtliche vorsorgliche Expertise statt. Untersucht wurden 23 Tiere, 20 lebende und 3 geschlachtete. Die Expertise konstatierte vielfache Quetschungen an Rücken- und Seitenteilen und obern Gliedmassen, sowie vorgeschrittenen Fettschwund. Als Ursache wurde angegeben sowohl der Transport als auch namentlich der Aufenthalt in den Viehwagen vom 20. bis 21. November Vormittags 11 Uhr. Infolge dieser Beschaffenheit der Tiere habe die Qualität des Fleisches im allgemeinen eine wesentliche Einbuße erlitten. Der daherige Schaden werde geschätzt auf 2100 Fr. Als nun die Bahngesellschaft den Beklagten auf Bezahlung des Frachtzuschlages im Betrage von 45 Fr., sowie eines Betrages von 115 Fr. 30 Cts. für Standgeld, Fütterung und Transport, verursacht durch die Annahmeverweigerung des Beklagten, belangte,

anerkannte dieser den geforderten Zuschlag von 45 Fr., sowie weitere 10 Fr. für Pflege eines Tieres, welches die Klägerin nach seinem Dastürhalten als Sicherheit bis zur Gelddeposition hätte zurückbehalten können, bestritt jedoch im übrigen die Klage und machte kompensations- und widerklagsweise eine Gegenforderung von 2100 Fr. geltend, unter Wahrung allfällig weiterer Schadenersatzansprüche wegen verlangsamter Liquidation. Er behauptet, die Bahngesellschaft sei für die Beschädigung des Viehtransportes haftbar und zwar 1. kontraktlich d. h. nach den bundesrechtlichen Bestimmungen über das Transportwesen der Eisenbahnen, Art. 36 und 37 des Transportgesetzes und Art. 50, 85, 92, 96, sowie speziell 48 des Transportreglementes, da die Eisenbahn die fraglichen Tiere nicht in Unterkunft und Pflege gegeben und dieselben auch erst spät in der Nacht habe füttern lassen; 2. gesetzlich, und zwar a. nach Art. 220 O.-R., da die Faustpfandgläubigerin in Aufbewahrung und Behandlung des Faustpfandes fahrlässig verfahren sei, und deshalb für Verschlechterung desselben hafte; b. nach Art. 50, 228 und 461 O.-R., da zur Deckung der klägerischen Forderung von bloß 45 Fr. 20 Cts. nicht die Retention des ganzen Viehtransportes nötig gewesen sei, sondern die Retention eines Stückes genügt hätte, und weil das Pfandrecht der Eisenbahn gesetzlich einem Retentionsrecht gleichkomme. Quantitativ und hinsichtlich des Kausalzusammenhanges sei seine Forderung ausgewiesen durch das erwähnte Expertengutachten.

2. Die Hauptklage anbetreffend hat der Beklagte im Laufe des Prozesses den von der Klägerin geforderten Frachtzuschlag von 45 Fr. anerkannt. Im weitern hat die Klägerin für Standgeld, Fütterung und Transport 115 Fr. 30 Cts. verlangt mit der Behauptung, diese Kosten seien durch die grundlose Annahmeverweigerung der Beklagten entstanden und ihr daher von demselben zu ersetzen. An diese Forderung sind vom Beklagten nur 10 Fr. für Pflege eines Tieres, welches die Klägerschaft nach seinem Dastürhalten bis zur Deposition hätte zurückbehalten können, anerkannt worden. Nachdem nun durch die Anerkennung des Frachtzuschlages außer Streit gesetzt ist, daß die Klägerin berechtigt war, vom Beklagten die betreffende Zuschlagstare zu verlangen, erscheint

auch diese weitere Forderung der Klägerin als begründet, denn kraft des der Bahngesellschaft nach Art. 21 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen zustehenden Pfandrechtes für alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen war dieselbe berechtigt, die Ausfolgung des Transportgutes an den Empfänger so lange zu verweigern, als derselbe den geforderten Tarzuschlag nicht bezahlte oder amtlich hinterlegte, und es hat auch der Beklagte die Auslagen zu tragen, die der Klägerin bei der Ausübung dieses Pfandrechtes entstanden sind. Die Einwendung des Beklagten, es hätte zur Sicherung der dahingehenden Ansprüche der Klägerin die Zurückhaltung eines einzigen Tieres genügt und sie wäre daher verpflichtet gewesen, die übrigen Tiere ohne Rücksicht auf die Differenz wegen der Zuschlagstare herauszugeben, ist unbegründet, da das der Bahngesellschaft nach Art. 21 des Transportgesetzes eingeräumte Pfandrecht das ganze Transportgut umfaßt. Im übrigen ist mit Bezug auf das Quantitativ gegen die Forderung von 115 Fr. 30 Cts. vom Beklagten nichts vorgebracht worden, und muß daher die Klage, vorbehaltlich der widerklagsweise gestellten Gegenforderung des Beklagten, im vollen Umfange gutgeheißen werden.

3. Die Wiederklage gründet sich auf die Behauptung, es sei dem Beklagten und Widerkläger ein Schaden im Betrage von 2100 Fr. dadurch entstanden, daß die Bahngesellschaft die fraglichen Tiere nicht in Unterkunft und Pflege gegeben und dieselben habe erst spät in der Nacht füttern lassen. In diesem Verhalten der Bahn liege ein Verstoß gegen die ihr durch das eidgenössische Transportgesetz und Transportreglement auferlegten Verpflichtungen sowie gegen die dem Faustpfandgläubiger nach Art. 220 O.-R. obliegende Diligenz in der Aufbewahrung des Pfandgegenstandes, endlich sei die Bahn für den Schaden nach den Art. 50, 228 und 461 O.-R. haftbar, weil sie die ganze Sendung zurückgehalten habe, während sie angesichts des geringen Betrages der streitigen Zuschlagstare sich hätte mit der Retention eines einzigen Tieres begnügen müssen.

Fragt es sich nun zunächst, ob die Bahn bei der Ausübung ihres Pfandrechtes Vorschriften des Transportgesetzes und Transportreglementes verletzt habe, so muß dies auf Grund der tat-

sächlichen Feststellungen der Vorinstanz verneint werden. § 48 Abs. 18 des Transportreglementes schreibt vor, daß das Ausladen und Wegführen der Tiere aus der Station spätestens eine Stunde nach Ankunft auf der Bestimmungsstation zu erfolgen hat. Diese Vorschrift statuiert, wie aus der Vergleichung mit dem folgenden Absatz dieses Artikels hervorgeht, eine Verpflichtung nicht der Bahn, sondern des Empfängers. Kommt der Empfänger derselben nicht nach, so ist die Bahnverwaltung verpflichtet, sofern nicht zoll- oder sanitätspolizeiliche Vorschriften entgegenstehen, die Tiere auf Gefahr und Kosten des Empfängers in Unterkunft zu geben (Art. 19 *ibid.*). Nun geht aus den Akten in der Tat hervor, daß ein Transport in Stallungen, ohne die in später Nacht nicht mehr erhältliche Mitwirkung der veterinärpolizeilichen Organe aus sanitätspolizeilichen Gründen in casu ausgeschlossen war; es blieb daher nichts anderes übrig, als für geeignete Unterkunft und gehörige Pflege auf der Bahn selbst zu sorgen. In dieser Beziehung ist aber, wie die Vorinstanz festgestellt hat und auch aus den Akten hervorgeht, von der Bahnverwaltung das den Umständen gemäß Mögliche getan worden, indem sie die Tiere unter polizeilicher Aufsicht und Leitung in sechs Wagen hat verstellen und füttern lassen. Der Beklagte ist um so weniger berechtigt, sich über die Verstellung der Tiere in die Bahnwagen zu beschweren, als er dieselbe laut Rapport des Polizisten Gröbli sogar selbst verlangt hatte. Ist aber ein Verschulden der Bahnverwaltung in der Beforgung der Tiere nach deren Ankunft zu verneinen, so fällt damit auch die Behauptung des Beklagten, dieselbe habe die ihr als Faustpfandgläubigerin obliegende Diligenzpflicht verletzt, als unbegründet dahin und kann daher von einer Haftbarkeit der Bahn aus Art. 220 O.-R. keine Rede sein. Ebenso unbegründet erscheint sodann der Standpunkt des Beklagten, die Bahngesellschaft sei für den ihm entstandenen Schaden gemäß der Art. 50, 228 und 461 O.-R. deshalb haftbar, weil die Bahn den ganzen Transport zurückgehalten und sich nicht mit einem einzigen Tiere begnügt habe; denn, wie bereits bemerkt, steht der Bahngesellschaft für ihre Ansprüche aus dem Frachtvertrag nicht bloß ein Retentionsrecht, sondern ein Pfandrecht an dem Frachtgut zu. Ihre Befugnis, das Frachtgut zurückzubehalten, ist da-

her nicht auf ihr Interesse an genügender Sicherheit beschränkt, sondern sie ist berechtigt, ohne Rücksicht auf den Betrag ihrer Forderung, auf das ganze Frachtgut zu greifen, so lange der Empfänger den streitigen Betrag nicht bezahlt oder amtlich deponiert; eine teilweise Auslieferung der Tiere wäre in jener Nacht auch wohl untunlich gewesen.

4. Abgesehen davon, daß ein zum Schadenersatz verpflichtendes Verschulden der Bahn nicht zur Last gelegt werden kann, erscheint die Widerklage auch darum unbegründet, weil ein Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten der Bahn und dem behaupteten Schaden des Beklagten nicht nachgewiesen ist. Die Vorinstanz hat das Bestehen eines solchen Kausalzusammenhanges verneint, indem das Expertengutachten, auf welches die Schadenersatzforderung des Beklagten gestützt wird, nicht zuverlässig sei, und das Bundesgericht ist an diese Feststellung gebunden, da dieselbe weder auf einem Rechtsirrtum, noch auf einer tatsächlichen Annahme beruht, die mit den Akten im Widerspruch stünde.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird als unbegründet erklärt und daher das Urteil des Kantonsgerichtes des Kantons St. Gallen vom 14. Juni 1895 in allen Theilen bestätigt.

**V. Haftpflicht
der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen
bei Tödtungen und Verletzungen.
Responsabilité des entreprises de chemins de fer
et de bateaux à vapeur
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

105. Arrêt du 25 septembre 1895 dans la cause
Jura-Neuchâtois contre Guidanti.

A. Joseph Guidanti, né à Milan en 1863 de parents inconnus, était employé, au mois de juin 1893, comme manoeuvre, chez le sieur Malcotti, entrepreneur à la Chaux-de-Fonds, où il gagnait 3 fr. 24 c. par jour. Le 19 juin dans l'après-midi, son patron fut invité par la gare de la Chaux-de-Fonds à décharger sans délai un wagon de sable qui était arrivé pour lui. A la suite de cette invitation, Malcotti envoya Guidanti et deux autres ouvriers pour opérer ce déchargement. Ces ouvriers étaient occupés à ce travail vers les sept heures du soir lorsque des wagons qui stationnaient sur la même voie furent mis soudainement en mouvement et vinrent heurter celui sur lequel ils se trouvaient. Surpris par le choc, Guidanti fut renversé, tomba sur la voie et eut la main gauche et le pied droit mutilés par les roues d'un wagon. Il fut aussitôt transporté à l'hôpital de la Chaux-de-Fonds où il reçut les soins qu'exigeait son état.

Cet accident s'est produit dans les circonstances suivantes :

Tandis que Guidanti était occupé à son travail, une manoeuvre de gare avait lieu sur la voie dite du sable, où se trouvait le wagon en cours de déchargement, pour y garer 23 wagons. Pour l'exécution de cette manoeuvre, une tranche de 17 de ces wagons, qui devait être accouplée aux six autres,