

für Beseitigung des an dem steinernen Pfeiler des Viaduktes liegenden und das Anzünden der Laterne erschwerenden Sandhaufens zu sorgen.

Mit dem in diesen verschiedenen Richtungen nachgewiesenen Verschulden der Unternehmung steht der Unfall in unbestreitbarem Kausalzusammenhang.

6. Bei dieser Sachlage ist dem Obergerichte zuzustimmen, wenn es eine Verteilung des Verschuldens zu  $\frac{1}{3}$  zu Lasten des Klägers und zu  $\frac{2}{3}$  zu Lasten der Unternehmung angenommen hat.

7. Auch in Bezug auf die Berechnung der Schadenersatzsumme und die Festsetzung der Zinsbarkeit derselben ist das obergerichtliche Urteil zu bestätigen, wenn auch der dem Kläger aus der Kapitalabfindung erwachsende Vorteil dabei nicht besonders berücksichtigt erscheint. Einer nicht ins Gewicht fallenden Differenz wegen würde sich eine Abänderung des vorinstanzlichen Urteils nicht wohl rechtfertigen.

Das heute von der Rekurrentin gestellte Begehren, es sei statt eines Kapitals eine Rente zuzusprechen, ist nicht zu berücksichtigen, da in der Berufungserklärung an das Bundesgericht diese Abänderung des kantonalgerichtlichen Urteils nicht begehrt worden war (Art. 67 D.=G.).

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

147. Urteil vom 29. September 1897 in Sachen  
Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee's  
gegen Traxel.

A. Alexander Traxel von Altorf, in Flüelen, geboren 1848, Arbeiter bei der Gotthardbahn, half am Nachmittag des 26. Juli 1895, an welchem Tage er frei hatte, Gepäck von Reisenden, die in Flüelen den Gotthardblitzzug verließen, um daselbst das Dampfboot zu besteigen, vom Bahnhof nach dem zu deren Auf-

nahme bereit stehenden Schiff „Germantia“ zu transportieren. Die Zeit für das Umsteigen und Umladen scheint im allgemeinen, wenigstens für den Fall, daß eine größere Anzahl Personen das Dampfboot benutzten, etwas kurz bemessen gewesen zu sein. Auch an jenem 26. Juli brachte der Blitzzug viele Reisende und viel Gepäck für das Schiff, so daß sich dessen Abfahrt über die fahrplanmäßige Zeit hinaus verzögerte. Kurz vorher brachte auch Alexander Traxel noch Gepäck für einen Reisenden hinüber. Er versäumte sich, wie es scheint, weil er auf seine Bezahlung wartete, einige Zeit auf dem Schiffe, erhielt dann seine Taxe vom Kontrolleur Zimmermann ausgerichtet, und schickte sich an, sich wieder an das Land zu begeben. Inzwischen hatte der Kapitän, Anton Koller, die Kommando „fertig“ und „rückwärts“ gegeben, und es war die eine Hälfte des Landungssteiges bereits zurückgezogen worden. Eben setzte sich ferner das Schiff in Bewegung und wurde auch die andere Brückenhälfte eingezogen, als Traxel noch versuchte, darauf das Land zu gewinnen. Es gelang nicht, und Traxel stürzte mitsamt der Brücke in den See. Das Schiff wurde sofort angehalten, und es wurden einige Auffindungs- und Rettungsversuche angestellt, jedoch ohne Erfolg.

B. Das Ereignis gab Anlaß zu einer strafgerichtlichen Untersuchung, die durch das Verhöramt Uri geführt, und deren Ergebnis dem Bundesrat mitgeteilt wurde, um darüber Beschluß zu fassen, ob eine Überweisung Straffälliger an das Gericht stattzufinden habe. Der Bundesrat fand, daß ein strafbarer Thatbestand im Sinne des Art. 67 des Bundesstrafrechts nicht vorliege und verfügte deshalb, daß der Angelegenheit in dieser Richtung keine weitere Folge zu geben sei.

C. Dagegen erhob nun die Witwe des Verunglückten, Rosetta geb. Baggenstos, geboren 1856, für sich und ihre Kinder, Franz Alexander, geboren 1884, Franz, geboren 1885, und Josefina, geboren 1887, gegen die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersee's unterm 7. Januar 1896 Klage auf Bezahlung einer Haftpflichtentschädigung von 20,000 Fr., unter Kostenfolge. Schon in der Klage wurde geltend gemacht, die Beklagtschaft habe das Unglück verschuldet, indem sie nicht nachgesehen, ob sich noch Jemand auf dem Schiffe befinde, der daselbst verlassen wolle, das

Kommando zur Abfahrt gegeben, bevor die Brücke eingezogen gewesen sei, und den Traxel nicht verhindert habe, das bereits in Bewegung befindliche Schiff zu verlassen; überhaupt hätte dieselbe einen solchen gefährlichen Zustand, wie er in Flüelen beim Personen- und Güterverkehr von der Bahn auf das Schiff bestehe, nicht künden sollen; es sei nämlich die Zeit für diesen Transport ungenügend und es komme die Überleitung von Personen und Gepäck von der Bahn auf das Schiff einem ununterbrochenen Fahrbetrieb gleich; auch hätten sich schon mehrfach ähnliche Unfälle ereignet. Selbstverschulden sei nicht anzunehmen und deshalb der Anspruch nach Art. 2, 3, 5, 6 und 7 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Juli 1875, sowie nach Art. 50 ff. O.-R. begründet. Die Beklagte schloß auf Abweisung der Klage, weil der Verunglückte an dem Unfälle selbst schuld sei: Er sei, bevor das Kommando zur Abfahrt gegeben wurde, ausdrücklich zum Verlassen des Schiffes aufgefordert worden, habe aber dieser Aufforderung ohne Not nicht Folge geleistet. Er habe ferner auch das Kommando zur Abfahrt hören müssen, und hätte deshalb, und weil er noch ausdrücklich gewarnt worden sei, den verhängnisvollen Sprung nicht mehr wagen sollen, zumal da er auf dem Schiffe hätte warten können, um an der nächsten Station auszustiegen und mit einem andern Schiffe zurückzufahren. Im Prozesse wurden die verhöramtlichen Untersuchungsakten beigebracht und einige weitere Erhebungen gemacht. Unterm 22./23. März 1897 sprach dann das Kreisgericht Uri der Klägerin ihr Begehren in einem Betrage von 10,000 Fr. zu und verurteilte die Beklagtschaft, eine Gerichtsgebühr von 10 Fr. und der Klägerin an Rechtskosten 100 Fr. zu bezahlen. Das Gericht nahm beidseitiges Verschulden an. Auf Seite des Verunglückten erblickte sie ein solches darin, daß er trotz der Aufforderung zum Verlassen des Schiffes und der Warnung vor dem Sprung gleichwohl ersteres verzögerte und letzteres nicht unterließ, obschon für ihn kein zwingender Grund bestanden habe, das Schiff zu verlassen, da er auf demselben hätte zurückbleiben können. Der Beklagtschaft aber könne der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie durch die Duldung der gefährlichen Art und Weise des Betriebes in

Flüelen, und dadurch, daß zu früh zur Abfahrt kommandiert, sowie dadurch, daß Traxel nicht am Verlassen des Schiffes gehindert worden sei, es an der gebotenen Obforge und Vorsicht habe fehlen lassen und so zu dem Unglück ebenfalls Veranlassung gegeben habe, wenn auch hierin eine grobe Fahrlässigkeit nicht erblickt werden könne. Unter Annahme eines Jahresverdienstes von ungefähr 1400 Fr. gelangte dann das Kreisgericht auf den gesprochenen Betrag. Auf Appellation beider Parteien hin bestätigte das Obergericht des Kantons Uri unterm 12. Mai 1897 das erstinstanzliche Urteil „in Anlehnung und Gutheißung der Erwägungen“ des letztern, und in Anbetracht ferner, daß schon im Jahre 1891 infolge fahrlässiger Beforgung des Brückendienstes in Flüelen sich ein ähnlicher Unfall ereignet habe, dessenungeachtet aber eine Abhilfe, resp. bessere Obforge bis anhin nicht getroffen worden zu sein scheine.

D. Gegen das obergerichtliche Urteil hat Fürsprech Dr. Franz Bucher namens der Beklagten rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht erklärt und den Antrag gestellt, es sei in Abänderung desselben die Klage gänzlich abzuweisen. Heute wurde dieser Antrag wiederholt und damit begründet, daß der Unfall ausschließlich auf das Verschulden des Verunglückten zurückzuführen sei; die Beklagte treffe keine Schuld an demselben; es sei entgegenwärtig, daß die Brücke noch nicht gezogen gewesen sei, als zur Abfahrt kommandiert wurde, eventuell fehle der Kausalzusammenhang. Jedenfalls könne von grobem Verschulden keine Rede sein und müsse die gesprochene Summe reduziert werden. Der Vertreter der Klägerin, Fürsprech Dr. Gyr, schloß auf Bestätigung des angefochtenen Urteils, indem er in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung dasjenige wiederholte, was er in der Klage geltend gemacht hatte.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Beklagte gehört zu den nach dem Bundesgesetze vom 1. Heumonate 1875 besonderer Haftpflicht unterstellten Unternehmungen. Sie hat ferner nicht bestritten, daß Alexander Traxel beim Betriebe den Tod erlitten habe. Der aus dem genannten Gesetze hergeleitete Anspruch erscheint somit, unter Vorbehalt der zulässigen Einreden, grundsätzlich als begründet. Dagegen kann

daneben nicht auch noch auf Schadenersatz gemäß Art. 50 ff. D.-R. geklagt werden. Die Haftpflicht der Dampfschiffahrtsunternehmungen für Tötungen und Verletzungen, die sich bei ihrem Betrieb ereignet haben, ist abschließend in dem darüber erlassenen Spezialgesetz geregelt, und daneben können die allgemeinen Bestimmungen über Schadenersatzpflicht wegen unerlaubter Handlungen keine Anwendung mehr finden.

2. Die Beklagte begegnet der Klage mit der Einrede des Selbstverschuldens des Getöteten. Nach den tatsächlichen Feststellungen der kantonalen Instanzen und dem übrigen Aktenmaterial erscheint dieser Einwand als begründet. Eine Hälfte der Verbindungsbrücke war bereits geraume Zeit am Lande, und eben wurde, da das Schiff sich in Bewegung setzte, auch die andere weggezogen, als Traxel den verhängnisvollen Sprung machte. Dieser muß die laut abgegebenen Kommando „fertig“ und „rückwärts“ gehört haben, und jedenfalls bemerkte er, daß das Schiff sich in Bewegung setzte; auch mußte er einsehen, daß die Landungsbrücke, wenn sie überhaupt noch auf dem Schiffe auflag, doch im nächsten Momente auf dieser Seite keinen Halt mehr haben werde. Es war daher nicht nur ein gefährliches, sondern geradezu ein waghalsiges Unterfangen, daß er gleichwohl den Versuch unternahm. Er kann auch nicht damit entschuldigt werden, daß er auf dem Schiffe noch zu schaffen gehabt habe. Wohl hatte er noch seinen Lohn für den Transport von Gepäck in Empfang zu nehmen. Allein schon einige Zeit vor der Abfahrt war er mit einem andern Gepäckträger vom Kapitän aufgefordert worden, das Schiff zu verlassen, und sie waren dabei angewiesen worden, ihren Lohn vom Kontrolleur Zimmermann in Empfang zu nehmen, den dieser dann bei den betreffenden Reisenden einzuziehen werde, wie man auch früher etwa verfahren zu sein scheint. Während aber der andere der Aufforderung Folge leistete, blieb Traxel auf dem Schiff und wandte sich erst im letzten Momente an den Kontrolleur, um sein Geld zu beziehen. Wenn ferner auch angenommen werden mag, dem Traxel sei in der Eile und Aufregung die Gefährlichkeit der Situation nicht völlig zum Bewußtsein gekommen, so ist doch zu bemerken, daß er ohne Not und entgegen einer ausdrücklichen Aufforderung bis zum letzten Augen-

blick gewartet und sich es deshalb selbst zuzuschreiben hat, wenn er in eine drängende und einigermaßen aufregende Lage geriet. Zudem war er, wie feststeht, von Frau Garmatter gewarnt worden, nicht mehr hinaus zu gehen, und dies mußte ihn doch unter allen Umständen auf die drohende Gefahr aufmerksam machen. Es bestand für Traxel auch keine Nötigung, ans Land zu gehen; denn er hatte Freitag und hätte deshalb, wie dies etwa vorzukommen pflegte, ohne etwas zu versäumen, nach der nächsten Station fahren und dort ein späteres Schiff zur Rückfahrt benutzen können. Lediglich dadurch wird sein Verschulden einigermaßen abgeschwächt, daß gegen das zu späte Verlassen des Schiffes Seitens des Schiffpersonals nicht oder doch nicht mit Nachdruck eingeschritten wurde und daß ferner erfahrungsgemäß zwischen dem Kommando zur Abfahrt des Schiffes bis zum Momente, wo es sich in Bewegung setzt, eine gewisse Zeit verstreicht, die Traxel wohl noch ausnützen zu können vermeinte.

3. Trifft sonach den Verunglückten ein Verschulden am Unfall, so muß es sich weiter fragen, ob nicht auch der Beklagten eine Schuld zuzumessen sei, so daß ihre Haftbarkeit nicht ausgeschlossen, sondern nur zu ermäßigen wäre. Auch diese Frage ist aber zu bejahen. Zwar dafür fehlen genügende Anhaltspunkte, daß die Art und Weise, wie das Umsteigen und das Umladen in Flüelen besorgt wird, eine mangelhafte gewesen sei und an sich schon Gefahren in sich geschlossen habe, denen durch eine andere Gestaltung des Betriebes hätte begegnet werden können, und überdies wäre nicht einzusehen, wie vorliegend der Unfall auf eine solche Mangelhaftigkeit der allgemeinen Einrichtungen und Anordnungen zurückgeführt werden könnte. Dagegen fällt in Betracht: Der Dampfschiffbetrieb birgt für alle, die mit ihm in Verbindung kommen, gewisse besondere Gefahren, denen auch das Maß der vom Schiffpersonal aufzuwendenden Diligenz angepaßt sein muß. Eine besondere Aufmerksamkeit erheischt der mittelst geteilter Landungsbrücken bewerkstelligte Verkehr von Land zu Schiff und umgekehrt, da hier am ehesten Unfälle sich ereignen können, namentlich dann, wenn die Brücken angelegt und wenn sie wieder zurückgezogen werden. Letztere Manipulation scheint auf dem Vierwaldstättersee in der Regel auf das Kommando des Kapitäns „fertig“

vorgenommen zu werden. Vorliegend wurde dieses Kommando zu einer Zeit gegeben, da Traxel, wie der Kapitän zweifellos wußte, noch auf dem Schiffe sich befand. Es mag nun dahingestellt bleiben, ob nicht schon hierin ein Verschulden desselben zu erblicken sei deshalb, weil er entweder hätte zuwarten sollen, bis Traxel das Schiff verlassen hatte, oder dann hätte dafür sorgen sollen, daß er von dem Betreten der Brücke abgehalten werde. Es kann nämlich hiegegen eingewendet werden, daß der Kapitän von seiner Stellung auf der Kommando-Brücke aus nicht immer erkennen kann, ob noch jemand zum Verlassen des Schiffes sich anschicke, und daß deshalb den Brückenwärtern, die am besten beurteilen können, wann die Brücken ohne Gefahr zurückgezogen werden dürfen, eine gewisse Freiheit in der Ausführung des Befehls dazu gelassen werden muß. Jedenfalls durfte dann aber der Befehl zur Abfahrt nicht schon so früh gegeben werden, wie es hier geschehen ist. Es ist nämlich von den Vorinstanzen festgestellt und keineswegs aktenwidrig, sondern völlig den Akten konform, daß die eine Hälfte der Landungsbrücke noch nicht eingezogen war, als zur Abfahrt kommandiert wurde. Wenn nun der Kapitän auch nicht aus eigener Wahrnehmung wußte, daß Traxel in jenem Momente noch auf dem Schiffe sei, so mußte ihn doch der erwähnte Umstand, zumal da das Kommando „fertig“ schon vor einiger Zeit gegeben worden war, darauf aufmerksam machen, daß man noch auf jemand warte, und er durfte den Befehl zur Abfahrt nicht geben, bevor er sich vergewissert hatte, wie es sich hiemit verhalte; dann hätte er aber wiederum entweder zuwarten müssen, bis Traxel ans Land gestiegen sei, oder er, bezw. das übrige Personal, hätte dafür sorgen sollen, daß derselbe auf dem Schiffe bleibe. Dies alles hat er außer acht gelassen, trotzdem er gewiß wohl wußte, welche Gefahren ein im Momente des Abfahrens unternommener Versuch zum Aussteigen in sich schließe, und so muß gesagt werden, daß er den Anforderungen, die an das Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl eines Schiffskapitäns in derartigen Situationen im Interesse der Sicherheit der ihm anvertrauten Personen gestellt werden müssen, nicht nachgekommen sei und somit fahrlässig gehandelt habe. Dieses Verhalten war weiter auch kausal für den Unfall. Denn durch das Kommando

zur Abfahrt zwang der Kapitän die Brückenwärter, auch die andere Brückenhälfte, die sie noch für Traxel bereit hielten, zurückzuziehen und so die für den Fall eines Versuches zum Hinausspringen so gefährliche Situation zu schaffen, und zudem ist, wie mehrere Zeugen berichten, durch die Bewegung des Schiffes die Brücke in eine schiefe Lage geraten, die wohl auch dazu beigetragen hat, daß Traxel auf derselben nicht mehr das Land erreichen konnte. Immerhin ist das Verhalten des Kapitäns und des übrigen Schiffpersonals nicht als grob-fahrlässiges zu qualifizieren. Es ist nämlich doch auch in Betracht zu ziehen, daß das Bestreben, die Abfahrt zu beschleunigen, vom dienstlichen Standpunkt aus gerechtfertigt war, da die fahrplanmäßige Abfahrtszeit vorbei war, und daß ferner der Kapitän selbst schon geraume Zeit vorher den Traxel ausdrücklich gemahnt hatte, das Schiff zu verlassen, da es abfahren müsse.

4. Bei der Berechnung der Entschädigung, auf die danach die Klägerin Anspruch hat, ist von der nicht aktenwidrigen Feststellung der Vorinstanzen auszugehen, daß der Verunglückte einen Jahresverdienst von circa 1400 Fr. hatte. Hieron dürfte er höchstens 800 Fr. für die Familie verwendet haben. Auf das Alter des Verunglückten berechnet, entspricht eine Rente von diesem Betrag einer Kapitalsumme von nahezu 12,000 Fr. Nun fällt aber in Betracht, daß die Kinder zum Teil schon bald das Alter, in dem sie nicht mehr unterstützungsberechtigt wären, erreicht haben werden, und daß sich deshalb der Betrag, den der Ehemann und Vater auf seine Familie zu verwenden hatte, in einigen Jahren reduziert hätte. Ferner ist zu berücksichtigen, daß den Traxel ein Mitverschulden am Unfall trifft. Dieses ist zwar nicht so schwer anzuschlagen, wie dasjenige der Beklagtschaft, bezw. ihrer Leute, da letztere in der besonderen Verpflichtung stehen, auf die Sicherheit aller Personen, die befugter Weise mit dem Betrieb in Verbindung gekommen sind, bedacht zu sein, und da sie dabei auch die Möglichkeit, daß jene Personen selbst sich unvorsichtig oder ungeschickt betreiben, in Anschlag bringen müssen. Endlich ist, wenn auch nach den Umständen nicht in zu hohem Maße, den Vorteilen der Kapitalabfindung Rechnung zu tragen. Alles dies zusammengefaßt, erscheint ein Betrag von 7000 Fr. angemessen.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Berufung wird insofern für begründet erklärt, als die Entschädigungssumme, die die Beklagte der Klägerin zu bezahlen hat, auf 7000 Fr. herabgesetzt wird.

### III. Obligationenrecht. — Code des obligations.

148. Urteil vom 3. Juli 1897 in Sachen  
Kneubühler gegen Schumacher.

A. Mit Urteil vom 6. April 1897 hat die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich erkannt: Der Beklagte ist schuldig, an den Kläger 3704 Fr. nebst Zins zu 5 % seit dem 10. November 1896 zu bezahlen.

B. Gegen dieses Urteil hat der Beklagte rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen, mit dem Antrage:

Es sei die Klage gänzlich, eventuell zur Zeit abzuweisen.

Der Vertreter des Klägers trägt auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils an; dabei bestreitet er die Kompetenz des Bundesgerichtes zur Behandlung der Streitfache, indessen ohne Begründung und ohne einen bestimmten diesbezüglichen Antrag zu stellen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Mit Vertrag vom 18. Juli 1896 beauftragte der heutige Beklagte, E. Kneubühler, einen M. Bucher, sowie den heutigen Kläger J. Schumacher mit dem Verkaufe seines Bauareals an der Hohlstraße in Zürich I, gegen (schriftliche) Zusicherung einer Provision von 1 % der Kaufsumme, sowie der Hälfte des Mehrerlöses über 3 Fr. 20 Cts. per □', zahlbar bei der kanzleifertigen Fertigung. Der Kläger Schumacher fand infolge seiner Bemühungen einen Käufer in der Person des Consumvereins Zürich, der das Land zu 3 Fr. 40 per □' zu kaufen bereit

war. Inzwischen, am 18. September 1896, hatte jedoch die Nordostbahngesellschaft behufs Erweiterung des Güterbahnhofes das Expropriationsverfahren eingeleitet; sie beanspruchte von dem Lande des Beklagten 1069 m<sup>2</sup> gleich 11,877 □', so daß dem Consumverein nur der Rest des Landes, 4067 m<sup>2</sup> gleich 45,184 □' zugestimmt werden konnte; die Fertigung erfolgte am 7. November 1896. Für den zu expropriierenden Teil offerierte die Nordostbahn dem Beklagten 8 Fr. per m<sup>2</sup>, während er 3 Fr. 40 Cts. per □' verlangte; gegen den den Preis auf 14 Fr. per m<sup>2</sup> festsetzenden Entscheid der Schätzungskommission rekurrirten beide Parteien an das Bundesgericht, wo das Verfahren heute pendent ist. Am 1. November 1896 stellte der Kläger, welchem Bucher seine Ansprüche an den Beklagten abgetreten hatte, dem Beklagten Abrechnung, wobei er verlangte: von 45,184 □' die Hälfte des 3 Fr. 20 Cts. übersteigenden Mehrerlöses, 20 Cts. per □', gleich 4518 Fr. 40 Cts., plus 1 % der Kaufsumme (153,625 Fr. 60 Cts.), gleich 1536 Fr. 25 Cts., zusammen 6054 Fr. 65 Cts. Hieran bezahlte der Beklagte 2350 Fr. Da er sich weigerte, den Restbetrag von 3704 Fr. zu entrichten, erhob der Kläger Klage auf Bezahlung desselben nebst Zins zu 5 % seit 10. November 1896. Er behauptete, der Beklagte habe zur Zeit der Ausstellung des Provisionscheines von der bevorstehenden Expropriation Kenntnis gehabt, und nahm den Standpunkt ein, die Provision wie der Gewinnanteil seien für den verkauften Teil verdient auch jetzt, wo nur ein Teil des Landes des Beklagten zu einem 3 Fr. 20 Cts. per □' übersteigenden Preise verkauft worden sei; überdies habe der Beklagte dadurch, daß er dem Kläger schon 2350 Fr., also 813 Fr. 75 Cts. mehr als die Provision von 1 % der Kaufsumme betrage, bezahlt habe, seine Pflicht zur Bezahlung des Gewinnanteiles anerkannt. Der Beklagte bestritt, Kenntnis von dem bevorstehenden der Expropriation gehabt zu haben, und machte demgemäß geltend, das Provisionsversprechen habe sich auf das ganze Land und nicht auf einen beliebigen Teil bezogen; bezüglich des Gewinnanteiles sei es als ein suspensiv bedingtes Rechtsgeschäft anzusehen; die Bedingung, der es unterstellt sei, sei infolge der Intervention der Nordostbahn wenigstens zur Zeit noch nicht