

BGE 18 I 803

Bundesgericht (BGE), 1892-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_18_I_803

FR: ATF 18 I 803

IT: DTF 18 I 803

Volltext

B. Civilrechtspflege. nach freiem Ermessen bestimmt, ohne an die Anträge der Parteien gebunden zu sein, also eine Kapitalsumme oder eine jährliche Rente zubilligt, je nachdem das eine oder das andere der Sachlage besser zu entsprechen, den Interessen der Parteien, insbesondere des Verletzten, besser zu dienen scheint. Die sachbezüglichen Entscheidungen der kantonalen Gerichte unterliegen, da es sich dabei nicht um rein tatsächliche Feststellungen handelt, der Nachprüfung des Bundesgerichtes. Im vorliegenden Falle nun ist mit den Vorinstanzen auf eine Rente zu erkennen. Dies ist mit der Gewährung einer Kapitalsumme als „Schmerzensgeld“ nach Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes nicht unverträglich und nach den Umständen des Falles gerechtfertigt. Vor Allem fällt, wie die Vorinstanz ausführt, in Betracht, daß das jugendliche Alter des Verunglückten noch nicht eine zuverlässige Gewähr dafür bietet, daß er die nöthige Erfahrung habe und im Stande sein werde, ein ihm zugewiesenes größeres Kapital zur Begründung eines seine Zukunft sichernden Geschäftes zu verwenden. Sodann wäre der Verletzte bei der Art seiner Verstümmelung und angesichts der Thatsache, daß er die Führung eines selbständigen Geschäftes nicht erlernt hat, bei Einrichtung und Leitung eines solchen wie überhaupt bei Verwaltung seines Vermögens stets wesentlich auf die Thätigkeit dritter Personen angewiesen. Angesichts dieses Sachverhaltes ist für die Zukunft des Verletzten weitaus besser gesorgt, wenn ihm eine lebenslängliche, seinen Unterhalt auf Lebenszeit sichernde Rente, als wenn ihm eine Kapitalsumme zugebilligt wird; die finanzielle Lage der Beklagten bietet alle Garantie dafür, daß die Rente auf die Lebensdauer des Klägers als gesichert gelten kann, weßhalb denn auch der Kläger ein Begehren um Sicherstellung der Rente nicht gestellt hat. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Weiterziehung wird als unbegründet abgewiesen und es hat demnach in allen Theilen bei dem angefochtenen Urtheile des Appellationsgerichtes des Kantons Baselstadt vom 9. Juni 1892 sein Bewenden. III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. No 126. 803 126. Urtheil vom 3. Dezember 1892 in Sachen Aliverti gegen Gotthardbahngesellschaft. A. Durch Urtheil vom 4. Oktober 1892 hat das Kreisgericht Iri erkannt: 1. Das klägerische Rechtsbegehren sei begründet erklärt und daher die Gotthardbahngesellschaft verhalten dem Kläger eine Entschädigung von 20,000 Fr. nebst Zins à 5% vom Tage der Klageanhebung an, ohne Abzug der bisher erlaufenen Verpflegungskosten auszurichten. 2. Dem Kläger werden ferner die Regreßrechte für allfällige rechtliche Ansprüche auf die zum Theil aus seinen Beiträgen stattgefundenen Versicherung bei einer Unfallversicherungsgesellschaft gegenüber dem Arbeitgeber gewahrt. B. Gegen dieses Urtheil ergriff die Beklagte, nachdem der Kläger sich mit Umgehung der zweiten kantonalen Instanz einverstanden erklärt hatte, die Weiterziehung direkt an das Bundesgericht. C. Bei der heutigen Verhandlung beantragt der Anwalt der Beklagten, in erster Linie: Es sei die Zeugeneinvernahme der Frau Casagranda darüber anzuordnen, daß Aliverti beziehungsweise der auf einem hintern Wagen befindliche Arbeiter, beim

Einfahren des Zuges in den Leggisteintunnel, aufrecht auf dem Wagen ge- standen sei; in der Sache selbst sei, nach Durchführung der beantragten Aktenvervollständigung, eventuell auf Grund der gegen- wärtigen Aktenlage, die Klage wegen Selbstverschuldens des Klägers abzuweisen, eventuell die Entschädigung angemessen zu reduzieren. Er wahrt sich den Regreß gegen die Litisdenunziaten, Bauunternehmer W. Buchser & Cie. in Wassen. Der Vertreter des Klägers trägt auf Abweisung der gegnerischen Beschwerde und Bestätigung des erstinstanzlichen Urtheils an. Der Vertreter der Litisdenunziaten der Beklagten schließt sich, indem er jede Regreßpflicht seiner Clienten bestreitet, den Anträgen der Beklagten an und beantragt überdem Aufhebung des Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils. Der klägerische Anwalt erklärt XVIII — 1892

B. Civilrechtspflege. hierauf, der Kläger werde ein Recht aus Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils nicht herleiten, sondern sich mit derjenigen Ent- schädigung begnügen, welche ihm gegenüber der Gotthardbahnge- sellschaft zugesprochen werde. Der Vertreter der Litisdenunziaten der Beklagten ersucht, es sei von diesem Verzichte des Klägers auf Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils am Protokoll Vor- merk zu nehmen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Kläger Natale Aliverti, geb. 1850, von Bulgarograsso (Provinz Como, Italien), war im September 1891 bei den beim Baue des zweiten Geleises der Gotthardbahn beschäftigten Bau- unternehmern W. Buchser & Cie. in Wassen mit einem Taglohn von 3 Fr. 30 Cts. als Handlanger angestellt. Am 13. September 1891 wurde, unter der Leitung des Vorarbeiters der Gotthard- bahngesellschaft Biaggio Casagranda, ein verschiedenen Bauunter- nehmern dienender Materialzug „durch Handtransport“ auf dem Betriebsgeleise der Gotthardbahn von Göschenen nach Wassen ge- führt. Der Zug wurde auf der Strecke, eben weil er verschiedenen Unternehmern diente, in mehrere Gruppen zerlegt, von welchen jede ihren besondern Begleiter erhielt. Vier Wagen, welche Sand für die Unternehmer Buchser & Cie. zu führen hatten, wurden speziell von dem Vorarbeiter Casagranda begleitet. Diese Wagen wurden bei Kilometer 68,800 mit Sand gefüllt; schon während des Verladens waren die drei hintern Wagen zusammengekuppelt. Vor der Abfahrt von Punkt 68,800 kuppelte Casagranda auch den vordersten Wagen an, welchen er selbst mit den meisten der im Dienste des Bauunternehmers Buchser stehenden Arbeitern be- stieg. Der Bauunternehmer Buchser bediente die Bremse zweier der hintern Wagen; der Kläger Aliverti befand sich, nach seiner Aussage, allein auf dem zweiten oder dritten Wagen und zwar behauptet er, den rechten Ellbogen aufgestützt, schräg querüber auf dem Sande gelegen zu haben. Nachdem der Zug etwa 200 Meter weit in den Leggisteintunnel hineingefahren war, bremste Casa- granda, sei es mit Rücksicht auf eine vorausgefahrene Zugsab- theilung, sei es weil er annehmen mußte, es sei bei seinem Zuge etwas nicht in der Ordnung. Nun hatten sich aber während der Fahrt die drei hintern Wagen des Zuges von dem vordersten III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 126. 805 losgelöst. Da die hintern Wagen nicht gleichzeitig gebremst wurden, so prallten sie auf den vordersten und zwar mit solcher Gewalt, daß sechs gußeiserne Achsbüchsen gebrochen und die Later- nen des Casagranda, sowie des Buchser, ausgelöscht wurden. Casagranda hat unmittelbar vor oder im Momente des Zusam- menstoßes dem Buchser zugerufen, langsam zu fahren; dieser hat aber, nach seiner Aussage, den Zuruf, wegen des im Tunnel herrschenden Geräusches, nicht gehört. Durch den heftigen Stoß wurde Aliverti vom Wagen heruntergeworfen; er fiel so unglück- lich, daß die Räder eines Wagens über seine Hände weggingen. Beide Hände wurden vollständig zermalmt, was zur Folge hatte, daß der linke Unterarm im untern Drittel und die rechte Hand im Handgelenk amputirt werden mußten. Sowohl der Sektions-

ingenieur der Gotthardbahn in seinem Berichte an den Oberingenieur als die Gotthardbahndirektion in ihrem Berichte an das eidgenössische Eisenbahndepartement, haben ihre Meinung dahin ausgesprochen, das Lostrennen des vordersten Wagens sei wahrscheinlich während der Fahrt im Tunnel, in Folge Aushängens der (nur eingehängten und nicht vorschriftsgemäß angezogenen) Kuppelung entstanden, was nicht hätte vorkommen können, wenn der Transportleiter richtig und gut gekuppelt hätte. Die Gotthardbahndirektion fügte bei, der Oberingenieur habe angeordnet, daß Casagranda nicht mehr als Leiter von Handtransporten mit Normalwagen verwendet werden dürfe und daß beim Passiren mehr als 200 Meter langer Tunnel auch bei Tage eine ausgiebige Beleuchtung der Fahrzeuge vorhanden sein müsse. Gegen Casagranda wurde Strafuntersuchung wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahnzuges gemäß Art. 67, litt. b des Bundesstrafrechts eingeleitet. Er wurde durch Urtheil des Kreisgerichtes Uri vom 16. Februar 1892 zu 3 Tagen Gefängniß, 100 Fr. Buße und den Gerichtskosten verurtheilt. In der Urtheilsbegründung ist ausgeführt: Die Kuppelung der Wagen sei nicht beschädigt gewesen; die Wagen haben sich daher nicht in Folge Zerreißung der Kuppelung oder mangelhafter Beschaffenheit des Materials von einander gelöst; nach den Akten „sei die Trennung der „Wagen durch zum mindesten ungenügende Kuppelung verursacht „worden und die Nothverkuppelung, welche bei den neuen S. 2

B. Civilrechtspflege ■ 806 Wagen der Gotthardbahn in centraler Sicherheitskuppelung be- „stehe, „übungsgemäß“ nicht hergestellt gewesen, wofür Casagranda „als Transportleiter verantwortlich sei und wodurch derselbe einer „pflichtwidrigen Fahrlässigkeit sich schuldig gemacht und den Unfall verschuldet habe, wobei als mildernder Umstand die im „Tunnel herrschende Dunkelheit beziehungsweise mangelhafte Beleuchtung desselben in Betracht falle. 2. Der auf Art. 2, 3, 5 und 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gestützten Entschädigungsklage des Verletzten hat die beklagte Eisenbahngesellschaft in erster Linie die Einwendung entgegenstellt, der Unfall habe sich nicht „beim Betriebe“ ereignet, (sondern bei einer mit dem Betriebe im Zusammenhange stehenden Hülfarbeit im Sinne des Art. 4 des erweiterten Haftpflichtgesetzes). Diese Einwendung ist unbegründet. Zum Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gehört jede Beförderung von Personen oder Sachen auf den Schienengeleisen, ohne Rücksicht auf den Zweck oder das Mittel der Beförderung (siehe darüber Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Felber vom 19. Oktober 1883, Amtliche Sammlung, IX, S. 526 ff. Erw. 6). Danach ist es denn gleichgültig, daß die Beförderung auf den Schienengeleisen, bei welcher sich der Unfall ereignete, nicht im ordentlichen Transportdienste der Bahnunternehmung, sondern zum Zwecke des Bahnbaues geschah und daß dabei als bewegende Kraft nicht die Dampfkraft, sondern lediglich die eigene Schwere der Fahrzeuge und Transportgegenstände benutzt wurde. 3. Im Weitern hat die Bahngesellschaft behauptet, der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet, weil er allen Regeln der Vorsicht und den bestimmten Weisungen des Vorarbeiters Casagranda zuwider, auf dem beladenen Wagen aufrecht stehen geblieben sei, statt sich niederzusetzen und gut festzuhalten. Sie hat zu diesem Zwecke heute Aktenvervollständigung durch Zeugeneinvernahme der Ehefrau des Casagranda beantragt. Allein diesem Aktenvervollständigungsbegehren ist nicht zu entsprechen. Zwar verstößt die Entscheidung der Vorinstanz, welche diese Zeugeneinvernahme deßhalb verweigert hat, weil die Ehefrau Casagranda nach den Bestimmungen der ernerischen Civilprozeß-III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 126. 807 ordnung wegen mittelbarer Betheiligung am Ausgange des Prozesses von der Zeugenpflicht ausgeschlossen sei, gegen § 11 des

Eisenbahnhaftpflichtgesetzes; diese Gesetzesbestimmung statuirt für Eisenbahnhaftpflichtsachen das Prinzip der freien Beweiswürdigung und es kommen daher in solchen Sachen die Beweisgrundsätze der kantonalen Gesetzgebung nicht zur Anwendung. Allein einerseits hat nun kein einziger der zahlreichen über den Unfall abgehörten Arbeiter irgend eine Andeutung dahin gemacht, daß Aliverti auf dem Wagen aufrecht stehen geblieben sei, während dies doch offenbar, wenn es geschehen wäre, den Zeugen hätte auffallen und von ihnen hätte erwähnt werden müssen; eine Aussage der Ehefrau Casagranda im Sinne der Behauptung der Beklagten stände daher mit der Darstellung der sämtlichen übrigen Zeugen im Widerspruch und hätte deßhalb auf Glaubwürdigkeit keinen Anspruch. Andererseits soll, auch nach der Behauptung der Beklagten, die Ehefrau Casagranda nur bezeugen können, daß Aliverti im Augenblicke der Einfahrt in den Leggisteintunnel, nicht aber, daß er im Augenblicke des Unfalls gestanden sei, während für die vorliegende Streitfrage einzig der letztere Moment entscheidend ist. Uebrigens hat offenbar die Beklagte selbst ihrem Aktenvervollständigungsbegehren einen erheblichen Werth nicht beigelegt, andernfalls hätte sie gewiß nicht die zweite kantonale Instanz umgangen und sich direkt an das Bundesgericht gewendet, sondern zur Rettungstellung des Thatbestandes zunächst die kantonale Appellationsinstanz angerufen. Ist danach nicht erwiesen, daß Aliverti aufrecht stehen geblieben sei, so ist ein Beweis für ein Selbstverschulden des Klägers überhaupt nicht erbracht. Wenn die Beklagte behauptet hat, das Selbstverschulden folge ohne weiters daraus, daß außer dem Kläger keiner der zahlreichen übrigen, auf dem Zuge befindlichen Arbeiter, durch den Stoß von den Wagen heruntergeworfen worden sei, so ist dies nicht richtig. Aus dem gedachten Umstande folgt nicht, daß der Kläger eine schuldhafte Unvorsichtigkeit müsse begangen haben. Der Stoß war ohne Zweifel ein heftiger; daß er nur für den Kläger nicht aber für andere Arbeiter verhängnißvolle Folgen hatte, erscheint, da der Hergang nicht näher aufgeklärt ist, als Zufall. 4. Ist somit Selbstverschulden des Klägers nicht erwiesen, so

B. Civilrechtspflege. kann dagegen auch nicht angenommen werden, daß der Unfall durch grobes Verschulden der Bahngesellschaft oder ihrer Leute verursacht worden sei und somit Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zur Anwendung komme. Der Civilrichter hat diese Frage selbständig zu prüfen, ohne an den Entscheid des Strafgerichtes gebunden zu sein; übrigens hat denn auch der Strafrichter zwar wohl „pflichtwidrige“, nicht aber grobe Fahrlässigkeit des Vorarbeiters Casagranda festgestellt, was auch nach dem Thatbestande des Art. 67 litt. b des Bundesstrafrechtes nicht erforderlich war. Verursacht nun wurde der Unfall einerseits dadurch, daß die Kuppelung der Wagen sich gelöst und sich in Folge dessen die hintern Wagen von dem ersten abgetrennt hatten, andererseits dadurch, daß die Bewegung des ersten Wagens verlangsamt wurde während das gleiche nicht auch gleichzeitig für die hintern geschah. Ersterer Umstand war für die Herbeiführung des Unfalles ebenso wohl kausal als letzterer. Nun muß als feststehend erachtet werden, daß die Lösung der Kuppelung auf eine Fahrlässigkeit des Vorarbeiters Casagranda zurückzuführen ist. Eine solche liegt nicht sowohl darin, daß der Vorarbeiter „üblicherweise“ von der Doppelkuppel keinen Gebrauch machte, zumal dies hier, für einen bergabwärts fahrenden Zug, wo an ein Reißen der Kuppelung nicht so leicht zu denken war, als überflüssig erscheinen mochte, wohl aber darin, daß er auch die einfache Kuppelung mangelhaft gehandhabt, nämlich die Kuppelung nur eingehängt, nicht aber vorschriftsgemäß angezogen hat. Allein als grobe Fahrlässigkeit kann doch auch dieser Dienstfehler nicht qualifizirt werden. Der selbe ist vielmehr leichter Art. Allerdings hat der Vorarbeiter, indem er nicht vorschriftsgemäß, gut und solid verkuppelte, sich eine

Unvorsichtigkeit zu schulden kommen lassen und wider die Dienstordnung verstoßen. Allein einen groben Verstoß, eine Pflichtwidrigkeit, die bei auch nur einiger Achtsamkeit vermieden werden mußte, hat er doch nicht begangen. Wenn er im Augenblicke der Abfahrt den ersten Wagen zu locker ankuppelte, so liegt hierin nur eine momentane Nachlässigkeit leichter Art in Verrichtung einer Dienstpflicht. Denn daß eine nicht völlig feste Kuppelung Gefahren nach sich ziehen könnte, lag hier, wo es sich um die Thalfahrt eines ohne Maschine fahrenden Materialzuges handelte, III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N^o 126. 809 nicht so nahe, daß die bei der Vornahme der Kuppelung bewiesene Flüchtigkeit als Außerachtlassen elementarer Anforderungen dienstlicher Vorsicht oder gar als frevelhafter Leichtsinns qualifiziert werden könnte. Wenn sodann der Vorarbeiter Casagrande im Tunnel die Bremse anzog, um die Bewegung des Zuges zu verlangsamen, so involviert dies, wenn auch dadurch unmittelbar der Unfall herbeigeführt wurde, an sich kein Verschulden. Wenn allerdings Casagrande gewußt hätte oder hätte wissen müssen, daß die hintern Wagen des Zuges sich abgelöst haben, so läge darin, daß er bremste, ohne sich vorher zu vergewissern, daß auch der unmittelbar nachfolgende Zugtheil gebremst werde, eine auffällige Gedankenlosigkeit und Sorglosigkeit. Allein es ist nun eben nicht, festgestellt, daß Casagrande das Ablösen der hintern Wagen bemerkt habe oder habe bemerken müssen; vielmehr konnte er dies von seinem Standpunkte aus, bei der im Tunnel herrschenden Dunkelheit, sehr wohl übersehen, ohne daß ihm deshalb Fahrlässigkeit vorgeworfen werden dürfte. Ebenso wenig kann von einer Fahrlässigkeit des die Bremse der hintern Wagen bedienenden Unternehmers Buchser gesprochen werden, da ebenfalls nicht feststeht, daß dieser die Lösung der Kuppelung habe bemerken oder einen Zuruf des Casagrande langsamer zu fahren, bei pflichtgemäßer Aufmerksamkeit, habe hören müssen oder auch nur überhaupt rechtzeitig hätte hören können. Wenn schließlich eine grobe Fahrlässigkeit noch in der ungenügenden Beleuchtung des Tunnels ist gefunden worden, so mag richtig sein, daß die Beleuchtung, nicht sowohl des Tunnels, als vielmehr der Fahrzeuge, eine ausgiebigere hätte sein dürfen. Allein von einer groben Fahrlässigkeit der Bahn oder ihrer Organe kann doch hier gewiß nicht gesprochen werden. Im ordentlichen Laufe der Dinge war das Passiren des Materialzuges durch den Tunnel auch mit der Beleuchtung, wie sie dem Zuge beigegeben war, ohne alle Gefahr möglich. 5. Demnach ist die Entschädigung ausschließlich auf Grund des Art. 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu bemessen. Nun steht fest, daß der Verletzte durch seine Verstümmelung dauernd gänzlich erwerbsunfähig geworden ist. Ebenso ist nach der Natur der Verletzung ohne weiters klar, daß der Verletzte, welcher des Gebrauchs seiner beiden Arme beraubt ist, hinfert (insbesondere beim

B. Civilrechtspflege. Ankleiden und Speisen) dauernd besonderer Wartung und Pflege bedarf und hiefür Auslagen machen muß, welche er vor dem Unfälle nicht hatte. Auch für den hieraus sich ergebenden Vermögensnachtheil gebührt ihm Entschädigung. Die sachbezüglichen Auslagen gehören, da sie eben gemacht werden müssen, damit der Verletzte sein Leben weiter fristen könne, zu den Heilungskosten (siehe Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Weber vom 19. Juni 1880, Erw. 6, Amtliche Sammlung VI, S. 264; Entscheidung in Sachen Fricker gegen Schweizerische Centralbahn, vom 7. Oktober 1892). Nun bezog der Kläger am Tage des Unfalls einen Taglohn von 3 Fr. 30 Cts. Als bloßer Handlanger hat er indeß diesen Taglohn wohl unzweifelhaft nicht während des ganzen Jahres sondern nur während derjenigen Zeit bezogen, während welcher Handlanger im Bauhandwerke Beschäftigung zu finden pflegen. Wird dieser Umstand berücksichtigt, so kann der jährliche Ausfall, welcher dem Verletzten durch den Unfall entsteht, ein-

schließlich der Auslagen für besondere Wartung und Pflege, jedenfalls nicht wesentlich höher als auf 1000 Fr. angeschlagen werden. Dieser Ausfall entspricht bei dem Alter des Klägers, nach dem Grundsatz der Rentenanstalten einem Kapital von ungefähr 16,000 Fr. Wenn dem Kläger diese Summe ohne irgendwelchen Abzug zugebilligt wird, so ist er damit in völlig ausreichender Weise entschädigt; es ist dabei insbesondere berücksichtigt, daß ihm auch für Anschaffung respektive Ersatz künstlicher Glieder in der Folge noch Auslagen entstehen können. Die Vorinstanz ist bei Festsetzung der Entschädigung auf 20,000 Fr., abgesehen davon, daß sie den Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes für anwendbar erachtet hat, davon ausgegangen, es sei dem Kläger ein Kapital zuzusprechen, dessen landesüblicher Zins dem eingetretenen Ausfalle entspreche. Dieß ist aber offenbar rechtsirrhümlich. Dem Kläger gebührt nicht ein Kapital, dessen jährlicher Zins dem ihm entstandenen Ausfalle entspricht, sondern ein Kapital, welches den Werth einer lebenslänglichen Rente von der Höhe des eingetretenen Ausfalls repräsentirt. 6. Im Weiteren ist die Bahngesellschaft zu verpflichten, die bis zur Anhebung der Klage für die Verpflegung und ärztliche Behandlung des Klägers entstandenen Kosten zu tragen. Dagegen 811 IV. Obligationenrecht. Ne 127. findet der Kläger für die seit Anhebung der Klage ihm erwachsenen Verpflegungskosten Ersatz in den Zinsen der Entschädigungssumme. 7. Gemäß der heute abgegebenen Erklärung des klägerischen Anwalts ist Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils zu streichen. Auf Prüfung oder Beurtheilung des zwischen der Beklagten und den Litisdenunziaten W. Buchser & Cie. bestehenden Rechtsverhältnisses ist im gegenwärtigen Verfahren nicht einzutreten. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: 1. Dispositiv 1 des angefochtenen Urtheils des Kreisgerichtes Uri vom 4. Oktober 1892 wird in theilweiser Guttheißung der Weiterziehung der Beklagten dahin abgeändert, daß die Beklagte verpflichtet wird, dem Kläger eine Entschädigung von 16,000 Fr. nebst Zins à 5% vom Tage der Klageanhebung an auszurichten und überdem die bis zur Klageanhebung erwachsenen Arzt- und Verpflegungskosten zu tragen. 2. Dispositiv 2 des angefochtenen Urtheils ist aufgehoben. IV. Obligationenrecht. — Droit des obligations. 127. Urtheil vom 8. Oktober 1892 in Sachen Profumo gegen Stumm. A. Durch Urtheil vom 22. Juni 1892 hat das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt erkannt: Beklagter ist zur Zahlung von 14,400 Fr. sammt Zins à 5% seit Tag der Klage verurtheilt. B. Gegen dieses Urtheil ergriffen beide Parteien die Weiterziehung an das Bundesgericht. Der Anwalt des Klägers beantragt, es sei das angefochtene zweitinstanzliche Urtheil aufzuheben und Beklagter konform dem Rechtsbegehren der Klage und konform dem Urtheil des Civilgerichtes an Kapital, Zinsen und Kosten zu verfallen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.