

BGE 24 II 41

Bundesgericht (BGE), 1898-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_24_II_41

FR: ATF 24 II 41

IT: DTF 24 II 41

Volltext

8. Urteil vom 24. März 1898 in Sachen Stamm gegen Birsigthalbahn. Verschulden des Haftpflichtigen? — Kausalzusammenhang und Schaden. — Diligenzpflicht der Strassenbahnen. Mitverschulden des Klägers. — Art und Mass der Entschädigung. Nachklagevorbehalt. — Frist für denselben. A. Der am 25. November 1885 geborene, taubstumme und in der Taubstummenanstalt Riehen untergebrachte Rudolf Stamm von Thayngen befand sich Sonntags, den 13. September 1896, bei seiner Mutter in Basel auf Besuch und ging nachmittags mit den Eheleuten Leppert, Hausgenossen seiner Mutter, spazieren. Etwa um 4 Uhr kamen sie vom zoologischen Garten her gegen die Binnerstraße, um quer über diese zur Güterstraße zu gelangen. Die Eheleute Leppert waren etwas vorausgegangen und hatten den Knaben aus den Augen gelassen. Dieser war durch die Anlagen hindurch nachgefolgt, wurde aber auf der Binnerstraße, auf der gleich neben dem Trottoir das Geleise der Birsigthalstraßenbahn sich befindet, von der Lokomotive eines von Binningen her kommenden Zuges von hinten erfaßt, zu Boden geworfen und eine Strecke weit, bis der Zug zum Stehen gebracht werden konnte, auf der kothigen Straße vorwärts geschoben. Die untern Extremitäten gelangten dabei unter den vorn an der Lokomotive angebrachten Schutzrahmen und wurden derart zugerichtet, daß in der Folge das linke Bein über dem Knie in der Mitte des Oberschenkels, das rechte unterhalb des Knies amputiert werden mußten. B. Der Verletzte erhob wegen dieses Unfalls durch den ihm bestellten Vormund gegen die Birsigthalbahn=Aktiengesellschaft, gestützt auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, gerichtliche Klage auf Schadenersatz. Er forderte neben dem Ersatz für beschädigte Kleidungsstücke mit 38 Fr. 50 Cts., der Transport- und Verpflegungskosten mit 227 Fr. 50 Cts., sowie der Kosten für Anschaffung der ersten Stelzfüße und künstlichen Beine mit 160 Fr. und 500 Fr. und derjenigen für Reparatur und Unterhalt der

künstlichen Gliedmaßen im Betrage von 100 Fr. bis zum 20. Altersjahre und 70 Fr. für später oder kapitalisiert von 3700 Fr., eine Entschädigung von 20,000 Fr., eventuell eine sicherzustellende Rente von 1200 Fr. per Jahr, für dauernde Verminderung der Arbeitsfähigkeit, die auf 80 % geschätzt und bei deren Umwertung von einem mutmaßlichen zukünftigen Einkommen von 1500 Fr. ausgegangen wurde, und 1000 Fr. Schmerzensgeld, letzteres gestützt darauf, daß die Beklagte bzw. ihre Leute ein grobes Verschulden treffe; überdies wurde um Aufnahme eines Rektifikationsvorbehalts für den Fall der Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Klägers nachgesucht. Die Bahngesellschaft bestritt ihre Haftpflicht grundsätzlich, weil der Unfall durch höhere Gewalt, oder durch die Schuld des Verletzten oder dritter Personen, der Eheleute Leppert, herbeigeführt worden sei. Eventuell wurden die Ansätze für beschädigte Kleider, für Transport- und Verpflegungskosten, sowie für die Anschaffung künstlicher Gliedmaßen anerkannt, ebenso die Kosten für Reparaturen und Unterhalt derselben, diese immerhin nur in der Form einer Rente, in der vom Kläger angegebenen Höhe. Dagegen wurde der

Posten für Verminderung der Arbeitsfähigkeit auch unter der Annahme der Haftpflicht der Beklagten bestritten, und zwar in erster Linie im ganzen Umfange, weil der Kläger im Zeitpunkte des Unfalls überhaupt noch nicht erwerbsfähig gewesen sei, eventuell der Höhe nach, weil die Einbuße nicht so hoch zu taxieren sei. Auch hier wäre, wurde beigefügt, die Entschädigung in der Form einer Rente zuzusprechen, die sicher zu stellen die Beklagte sich anerbote. Gänzlich bestritten wurden auch die Forderung eines Schmerzensgeldes und das Begehren um Vorbehalt der Nachklage, welche jedenfalls nur für ein Jahr zu gestatten wäre. C. Das Civilgericht des Kantons Baselstadt verwarf laut seinem Urteil vom 11. Januar 1898 die Einreden der höhern Gewalt und des Selbstverschuldens des Klägers, sowie des Verschuldens dritter Personen, der Eheleute Leppert, das übrigens auch deshalb die Beklagte nicht befreien könnte, weil ihr selbst auch eine Schuld an dem Unfall beizumessen sei. Die Natur und Höhe der bestrittenen Posten betreffend erklärte das Civilgericht zunächst, daß die Zuerkennung einer Rente den Verhältnissen entspreche und zwar sowohl für die zukünftigen Heilungskosten, als für die Einbuße an Erwerbsfähigkeit. Bei der Bemessung der letztern wurde auf das gerichtsärztliche Befinden abgestellt, das dieselbe auf 80 % veranschlagt hatte, anderseits aber angenommen, daß die Erwerbsmöglichkeit eines Taubstummen ohnedies eine beschränkte sei. Der Ausfall wurde demnach auf 300 Fr. für drei Jahre vom 16. Altersjahre an und auf 800 Fr. für die Folgezeit festgesetzt. Die grobe Fahrlässigkeit wurde verneint und demgemäß die Forderung eines Schmerzensgeldes abgewiesen, dagegen das Begehren um Vorbehalt der Nachklage gutgeheißen, jedoch nur für ein Jahr, da nach dem ärztlichen Gutachten wohl nach Verfluß dieses Zeitraumes die Folgen des Unfalls abschließend bestimmt werden könnten. Demnach wurde, indem außer den anerkannten fälligen Posten die Unterhaltsbeträge bis zum Urteilstage des Klägers in der Form einer sofort zu entrichtenden Geldsumme, die übrigen Posten in der Form einer in bestimmten Raten zahlbaren Rente bzw. einer später zu zahlenden Aversalsumme ausgesetzt wurden, erkannt: I. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger zu bezahlen: 1. 546 Fr. und Zins à 5 % seit 13. September 1897 (Tag der Klage) 2. Vom 25. November 1897 bis 25. November 1905 eine Jahresrente von 100 Fr. praenumerando am 25. Februar, 25. Mai, 25. August und 25. November jeden Jahres, in Raten von 25 Fr. zahlbar; 3. 500 Fr., fällig am 25. November 1905; 4. Vom 25. November 1905 an eine lebenslängliche Jahresrente von 70 Fr., zahlbar praenumerando in Raten von 35 Fr. am 25. Mai und 25. November jeden Jahres; 5. Vom 25. November 1901 bis 25. November 1904 eine Jahresrente von 300 Fr., in Raten von 75 Fr. praenumerando am 25. Februar, 25. Mai, 25. August und 25. November jeden Jahres zahlbar; 6. Vom 25. November 1904 an eine lebenslängliche Jahresrente von 800 Fr., in Raten von 200 Fr. praenumerando am 25. Februar, 25. Mai, 25. August und 25. November jeden Jahres zahlbar. II. Die Beklagte wird bei ihrem Anerbieten behaftet, die unter 2 bis 6 zugesprochenen Leistungen durch Deposition erstklassiger Wertpapiere bei der Gerichtskasse sicher zu stellen. III. Die Beklagte wird bei ihrer Anerkennung behaftet, daß dem Kläger für den Fall der Verschlimmerung seines Gesundheitszustandes während eines Jahres, vom Urteilstage an, die Rektifizierung des Urteils vorbehalten sei. Das Appellationsgericht des Kantons Baselstadt, an das beide Parteien den Streit weitergezogen hatten, bestätigte mit Urteil vom 14. Februar 1898 dasjenige des Civilgerichts, im Anschluß an dessen tatsächliche und rechtliche Ausführungen. D. Gegen dieses Urteil haben beide Parteien rechtzeitig und formgemäß die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Der Kläger beantragt Aufhebung des vorderrichterlichen Entscheides hinsichtlich Ziff. I, 5 und 6 des Dispositivs und Zusprechung der eingeklagten Entschädigung von 20,000 Fr., eventuell von

200 Fr. Rente per Jahr; ferner Zusprechung eines Schmerzensgeldes von 1000 Fr., alles zuzüglich Zins zu 5 % vom Tage der Klage an; ferner Aufhebung der unter Ziffer III des Dispositivs fixierten zeitlichen Beschränkung für den Vorbehalt der Rektifikation des Urteils im Falle späterer Verschlimmerung des Zustandes des Klägers und Streichung einer zeitlichen Beschränkung, eventuell Verlängerung der betreffenden Frist. Außerdem werden die sämtlichen Beweisanträge über die nicht erhobenen Beweise aufrecht erhalten und zwar speziell die unter IV, Ziff. 11 der Klage beantragte amtliche Erkundigung beim Regierungsrate von Baselstadt betreffend die Vorschriften über die Maximalgeschwindigkeiten der beklagten Bahn; ferner Expertise über die Geschwindigkeitsstreifen der Beklagten eine Zeit lang vor und nach dem Unfall (sub IV, 15 der Klage beantragt); endlich Einvernahme von Inspektor Frese in Riehen als Zeuge und Expertise über die Erwerbsverhältnisse bildungsfähiger und ganz ausgebildeter Taubstummer (vgl. Klage sub VI, 3). Die Beklagte ersucht um gänzliche Abweisung der Klage, event. um Reduktion der dem Kläger zugesprochenen Entschädigung. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Unfall ist seinen äußern Ursachen nach darauf zurückzuführen, daß der Kläger in einem Zeitpunkte auf dem auf der Binningerstraße gelegenen Geleise der Beklagten sich befand, in welchem gerade ein Zug der letztern mit einer bestimmten Geschwindigkeit heranfuhr und so die unglückliche Kollision bewirkte. Von der rechtlichen Würdigung dieser Ursachen nach ihrer Zuordnung zur Schuld des Klägers, der Beklagten oder dritter Personen hängt in erster Linie das Schicksal der Klage ab. Sobald nämlich in einer oder in mehreren dieser Richtungen ein Verschulden als ursächlich für den Unfall angesehen werden muß, so braucht die Einrede der höhern Gewalt, die vorab von der Beklagten erhoben worden ist, nicht näher geprüft zu werden. In der That kann dann, wenn auf Seite des Klägers oder der Beklagten ein zurechenbares Verschulden vorliegt, zum vornherein davon keine Rede sein, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden sei. Wenn aber ein Verschulden dritter ursächlich mit dem Unfall in Zusammenhang steht, so braucht ebenfalls nicht untersucht zu werden, ob dieses sich der Bahn gegenüber als höhere Gewalt qualifiziere, da über die Haftung in diesen Fällen besondere Regeln aufgestellt sind. Es sind somit zunächst die verschiedenen von den Parteien aufgeworfenen Verschuldungsfragen zu untersuchen, und zwar wird vorab zu prüfen sein, ob die Beklagte ein Verschulden treffe, da nur dann, wenn dies zu verneinen ist, die Einrede des Selbstverschuldens und des Verschuldens dritter eine vollständige Befreiung zur Folge haben würde, während andernfalls das Verschulden des Klägers bloß zu einer Reduktion der Haftung führen, dasjenige dritter im Verhältnis des Klägers zu der Beklagten überhaupt keinen Einfluß darauf ausüben würde. 2. Der Kläger wirft der Beklagten vor allem aus vor, daß der Zug mit einer größern als der reglementarisch gestatteten Geschwindigkeit gefahren, wodurch der Unfall herbeigeführt oder doch dessen Folgen vergrößert worden seien, weil nicht rasch genug angehalten werden können. Nach den Feststellungen der Vorinstanz hatte der Zug eine Geschwindigkeit von 16,7 Km. in der Stunde, während in den noch gültigen Konzessionsbestimmungen der beklagten Gesellschaft eine Maximalgeschwindigkeit von 12 Km. vorgesehen ist, die allerdings seit längerer Zeit ohne Einspruch der eigenen und der Aufsichtsorgane, wie es scheint, hauptsächlich im Hinblick auf die den Basler Straßenbahnen gestattete Maximalgeschwindigkeit von 15 Km. überschritten wurde. Abgesehen nun aber davon, ob diese vermehrte Geschwindigkeit der Bahn zum Verschulden angerechnet werden könne, so fehlt jedenfalls zwischen derselben und dem Unfall der erforderliche ursächliche Zusammenhang. Wie nämlich die

kantonalen Gerichte feststellen, kann die Lokomotive bei einer Geschwindigkeit von 16,7 Km. ebenso rasch anhalten, wie bei normalem Fahren, und hätte sie jedenfalls auch bei reglementsmäßiger Geschwindigkeit nicht so rasch angehalten werden können, um den Kläger nicht mehr zu treffen und zu verletzen. Daraus folgt, daß der Unfall sich auch ereignet hätte, wenn die reglementsmäßige Geschwindigkeit beobachtet worden wäre und daß deshalb die Überschreitung des reglementsmäßigen Maximums nicht als Ursache des Unfalls im rechtlichen Sinne betrachtet werden kann. Ebenso wenig hat nach den Feststellungen der Vorinstanzen die zu große Fahrgeschwindigkeit auf die Schwere der Verletzungen des Klägers einen wesentlichen Einfluß ausgeübt. Nicht nur konnte der Zug trotz der erhöhten Geschwindigkeit in der gleichen Zeit zum Stehen gebracht werden, wie wenn dem Reglement gemäß gefahren worden wäre, sondern es ist derselbe tatsächlich auch nach dem Zusammenstoß so rasch als möglich angehalten worden, wie die kantonalen Gerichte ausdrücklich unter Würdigung der Aussagen der Zeugen und des Klägers selbst über die Stelle, wo er erfaßt und wo er unter dem Zuge hervorgezogen wurde, erklären. Auch hierin trifft also die Beklagte keine Schuld. Daß ferner die Schutzvorrichtung der Lokomotive so mangelhaft konstruiert gewesen sei, daß sie die Unfallsfolgen nur vergrößert hätte, ist nach den Ausführungen der Vorinstanzen, die sich auf das Gutachten eines Sachverständigen stützen, thatsächlich unrichtig. Dennoch muß dem Bahnpersonal, in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen, eine Schuld an dem Unfall beigemessen werden: Bahnen, die zu ihrem an sich gefahrvollen Betrieb die öffentliche Straße benutzen, müssen beim Fahren eine entsprechend größere Vorsicht aufwenden, als diejenigen, deren Fahrbahn auf eigenem, abgeschränktem Gebiet liegt. Sie müssen damit rechnen, daß das Geleise von Jedermann, der die öffentliche Straße benutzen darf, betreten werden kann und daß somit beständig eine, je nach den Orts- und Zeitumständen und den Verkehrsverhältnissen größere oder geringere Gefahr einer Kollision besteht. Und dabei dürfen sie nicht außer Acht lassen, daß nicht allen Personen, die das Geleise zu betreten befugt sind, in gleichem Maße das Bewußtsein der Gefahr, die hiermit verbunden sein kann, innewohnt, daß auch Kinder und Leute mit beschränkter Einsicht sich auf der Straße aufhalten und mit der Bahn in Jerührung kommen können und daß selbst der mit solchen Verkehrsmitteln und ihren Gefahren vertraute allmählig durch die Gewöhnung dagegen abgestumpft wird, oder auch nur im Augenblicke, weil seine Gedanken und seine Aufmerksamkeit sonst in Anspruch genommen sind, nicht darauf achtet, ob das Geleise, das er betritt, frei sei. Diese erhöhte Gefahr nun hat gewiß nicht allein für das Publikum eine erhöhte Diligenzpflicht zur Folge, sondern sie ist in der Hauptsache durch vermehrte Vorsicht und gegebenen Falls, wenn diese nicht beobachtet wird, oder zur Verhütung von Unfällen nicht hinreicht, durch die Haftpflicht der Bahn auszugleichen. Dem entspricht die Anwendung besonderer Warnungssignale und die Aufstellung spezieller Dienstvorschriften, wie derjenigen über die Maximalgeschwindigkeit und der andern in § 22 der Konzessionsbedingungen für die Birsigthalbahn enthaltenen, daß bei drohender Gefahr für den Zug oder die Passanten auf der Straße (z. B. beim Scheuwerden von Pferden) die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen oder, wenn nötig, der Zug anzuhalten sei. Überhaupt folgt aus der Art des Betriebes, daß das die Lokomotive bedienende Personal auf alle Vorkommnisse auf der Straße Obacht geben und namentlich darauf achten muß, ob das Geleise nach vorne frei, oder ob die Gefahr eines Zusammenstoßes vorhanden sei. Das Personal muß stets auf der Hut und bereit sein, die nötigen Warnungssignale zu geben, und nach den Umständen auch mit andern Mitteln eine Kollision vermeiden. Im vorliegenden Falle behauptet der Kläger, daß sich schon längere

Zeit vor dem Herannahen des Zuges auf dem Geleise befunden und dem in den Rillen fließenden Wasser zuge- sehen habe, während nach der Darstellung der Beklagten der Knabe unmittelbar vor dem Zuge vom Trottoir her das Geleise noch überschreiten wollte. Die erstere Annahme scheint von den

Vorinstanzen abgelehnt zu werden, indem sie es als unerwiesen hinstellen, daß die Bahnangestellten den Kläger schon von weitem auf dem Geleise stehen oder gehen gesehen hätten. Aber auch die andere, nur von den Bahnbediensteten vertretene Version ist nach dem vorinstanzlichen Urteil nicht als erwiesen zu betrachten. Da- nach ist anzunehmen, es habe der Kläger doch einige Zeit vor dem Herannahen des Zuges das Geleise betreten gehabt. Das Bahnpersonal muß also doch schon eine gewisse Zeit vor dem Zusammenstoß die gefährliche Lage des Knaben erkannt haben, und es sind denn auch schon auf gewisse Entfernung Warnungssignale abgegeben worden. Damit durfte sich aber im vorliegenden Falle das Personal deshalb nicht begnügen, weil es sah, daß es sich um ein Kind handle, das leichter als Erwachsene die Signale überhören konnte, und weil auch sofort erkannt werden konnte und mußte, daß die Signale nicht beobachtet wurden. Es hätte deshalb sogleich die Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt und dafür Vorsorge getroffen werden sollen, daß der Zug möglichst rasch angehalten werden konnte. Statt dessen versuchte man noch im Augenblick, als der Zug sich in nächster Nähe des Knaben befand, lediglich durch Signale und Zurufe eine Kollision zu vermeiden. Unter solchen Umständen aber muß gesagt werden, daß die Bahnangestellten nicht alle Sorgsamkeit aufwendeten, die unter den Verhältnissen, wie sie damals vorlagen, geboten war und daß sie somit ein durch die Beklagte zu vertretendes Verschulden am Unfall trifft. Immerhin ist dieses Verschulden kein grobes. Solche Nachlässigkeiten kommen bei jedem Betriebe vor und weisen nicht auf eine ganz besondere Sorglosigkeit hin. In gleicher Weise, wie hier verfahren wurde, wird unter ähnlichen Umständen auch von andern Bahnbediensteten verfahren, und obwohl dadurch die Schuld nicht ausgeschlossen wird, so kann doch nicht gesagt werden, daß das von jeder, auch der weniger sorgsamten Verwaltung aufgewendete Maß von Diligenz nicht beobachtet worden sei. 3. Andererseits ist der Kläger von einer Mitschuld am Unfall nicht freizusprechen. Er ist nach den nicht bestrittenen Anbringen in der Klage intelligent und anständig und war sich offenbar wohl bewußt, daß er sich beim Betreten des Geleises in eine Gefahr begeben, hat er doch selbst angegeben, daß er sich, bevor er das Geleise betreten, umgesehen habe, ob etwa ein Bahnzug heran- komme. Er kannte gewiß auch seinen Zustand und hätte deshalb um so vorsichtiger sein sollen. Es kann daher nicht gesagt werden, daß es ihm an der zur Annahme eines Verschuldens erforderlichen Einsicht gefehlt habe, und er durfte deshalb, ohne sich dem Vorwurf fahrlässigen Handelns auszusetzen, nicht auf dem Geleise verweilen. Dadurch wird nun freilich die Haftpflicht der Bahn nicht ausgeschlossen, sondern, da auf ihrer Seite ebenfalls ein Verschulden vorliegt, bloß ermäßigt. 4. Da die Bahn ein Verschulden trifft, ist es unerheblich, ob auch die Eheleute Leppert durch mangelnde Beaufsichtigung des Knaben in schuldhafter Weise den Unfall mitverursacht haben. Denn durch Vergehen und Versehen dritter Personen wird die Bahn nach positivrechtlicher Anordnung von ihrer Haftpflicht nur befreit, wenn sie nicht selbst den Unfall mitverschuldet hat. (Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes; vgl. Amtl. Samml. der bundes- gerichtl. Entsch., Bd. XIV, S. 455 f.). Es ist daher auf die Frage des Verschuldens der Eheleute Leppert nicht näher einzutreten. 5. Was die Form der Entschädigung betrifft, so hat sich der Vertreter des Klägers heute der Zuerkennung einer Rente nicht mehr ernsthaft widersetzt. Diese Art der Ausgleichung der Unfalls- folgen erscheint auch im vorliegenden Falle als den

Verhältnissen angemessen. Es ist für den Knaben, der zur Leitung eines Geschäfts niemals befähigt sein wird, gewiß vorteilhafter, wenn er zeitlebens auf ein sicheres, jährliches Einkommen rechnen kann, als wenn ihm jetzt ein Kapitalbetrag ausgeworfen würde, den er doch nicht nutzbringend zu verwenden im Stande wäre. Auch die künftigen Heilungskosten werden richtiger in der Form jährlich zu leistender Quoten ausgewiesen. 6. Bezüglich der Höhe der Entschädigung besteht, abgesehen von der Frage des Schmerzensgeldes, die mit der Verneinung der Frage des groben Verschuldens zu Ungunsten des Klägers beantwortet ist, nur Streit über die Forderung von 20,000 Fr. bzw. einer Rente von 1200 Fr. wegen dauernder Verminderung der Erwerbsfähigkeit. Die Beklagte bestreitet den Anspruch grundsätzlich, weil der Kläger zur Zeit des Unfalls noch nicht erwerbs-

fähig gewesen sei. Dieser Einwand ist jedoch mit den Vorinstanzen zu verwerfen. Nicht das ist der ersetzbare Schaden, was der Verletzte in Folge der Hemmung in seiner Erwerbsthätigkeit einbüßt, sondern das, was ihm in Folge der Verminderung oder der Aufhebung der Erwerbsfähigkeit entgeht. Es ist nicht erforderlich, daß sich diese bereits in einem bestimmten Erwerbe äußert; wenn nur die persönlichen und sozialen Bedingungen zur Erlangung einer erwerbenden Stellung vorhanden sind und der Gesamtheit der Verhältnisse nach bei normalem Verlaufe der Dinge eine Ausübung der Erwerbsfähigkeit mit aller Wahrscheinlichkeit vorauszusehen ist. Dies trifft aber hier zu. Der Kläger ist - abgesehen von seiner Taubstummheit — körperlich und geistig normal, er wird sogar als besonders intelligent und anständig bezeichnet. Er hatte Gelegenheit, bei seinem Stiefvater das Schusterhandwerk zu erlernen und hätte sich den damit verbundenen Erwerb verschaffen können. Die Ersatzpflicht ist deshalb grundsätzlich auch für diesen Posten begründet. Beim Ausmaß der Entschädigung muß davon ausgegangen werden, daß die Erwerbsfähigkeit des Klägers durch den Unfall um 80 % vermindert worden sei. Es entspricht dies dem ärztlichen Gutachten, auf das auch die Vorinstanzen abgestellt haben. Einen Ausfall nehmen diese erst an vom 16. Altersjahre an, weil der Knabe bis dahin noch die Taubstummenanstalt zu besuchen habe; während der Lehrzeit sodann hätte er, wird weiter ausgeführt, etwa seinen Unterhalt, d. h. 365 Fr. im Jahre, verdienen können. Diesen Ausführungen ist ohne anders beizustimmen. Für die spätere Zeit nehmen die Vorinstanzen an, daß der Kläger infolge seines Defekts auf dem Arbeitsmarkt bedeutend geringer gewertet worden wäre, da er in der Wahl seines Berufs überaus beschränkt sei und sein Zustand viele Rücksichten von Seiten derjenigen verlange, mit denen er zu verkehren habe. Das ist gewiß richtig, aber umgekehrt wird Taubstummen gegenüber gerade wegen ihres Fehlers vielfach besondere Nachsicht geübt, die dazu beiträgt, ihre ungünstige Stellung im Wettbewerb um die Arbeit einigermaßen auszugleichen. Im konkreten Falle kommt dazu, daß beim Kläger, mochte er auch in der Wahl des Berufs beschränkt sein, alle Voraussetzungen zur Erlangung einer Erwerbsstellung vorhanden waren, in der er annähernd dasselbe leisten und verdienen konnte, wie ein vollsinniger. Es dürfte deshalb mit 800 Fr. der spätere Erwerbsausfall des Klägers eher zu niedrig gewertet sein. Allein um ungefähr den Betrag, um welchen hier die Entschädigung zu erhöhen wäre, müßte sie andern Orts deshalb ermäßigt werden, weil den Kläger, was die Vorinstanzen verneint haben, mit ein Verschulden an dem Unfall trifft. Es ist deshalb auch in diesem Punkte der Ansatz der Vorinstanz zu belassen. 7. Was endlich den Vorbehalt der Nachklage betrifft, so ist die Aufnahme desselben in das Urteil gesetzlich begründet, da der medizinische Sachverständige erklärte, die Zeit sei noch zu kurz, um die Möglichkeit einer Verschlimmerung auszuschließen, und man werde wohl erst nach Verfluß mehrerer Monate

bis Jahre zu einem abschließenden Urteil darüber gelangen können. Wenn angesichts dieser Äußerung des Sachverständigen die Vorinstanzen die Möglichkeit einer Nachklage auf ein Jahr beschränkten, so ist damit einerseits der noch vorhandenen Unsicherheit in der abschließenden Beurteilung der Unfallsfolgen genügend Rechnung getragen, andererseits aber auch darauf Rücksicht genommen, daß es im Interesse beider Parteien liegt, die Schadensliquidation möglichst bald zu einem endlichen Abschluß zu bringen. 8. Aus dem Gesagten folgt, daß eine Ergänzung des Beweises im Sinne der klägerischen Anträge nicht nötig, und daß das Urteil der Vorinstanz in allen Teilen zu bestätigen ist. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufungen sowohl des Klägers als diejenige der Beklagten werden verworfen und demgemäß das angefochtene Urteil in allen Teilen bestätigt.

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