

134. Urteil vom 15. Juli 1896 in Sachen
Habersaat gegen Nordostbahn.

A. Durch Urteil vom 2. Juni 1896 erklärte die Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich die Appellation der Wittwe Luise Habersaat gegen das Urteil des Bezirksgerichtes Zürich, III. Abteilung, vom 10. April 1896 in Sachen gegen die Schweiz. Nordostbahngesellschaft als unbegründet und erkannte demgemäß: Die Klage wird abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat Namens der Wittwe Habersaat Advokat Heuser in Zürich rechtzeitig und formgemäß die Berufung an das Bundesgericht erklärt, und die Anträge gestellt, das Bundesgericht wolle erkennen, die Beklagte sei schuldig, an die Klägerin 5000 Fr. zu bezahlen, eventuell einen nach richterlichem Ermessen zu bestimmenden Betrag, eventuell, das Bundesgericht wolle das angefochtene Urteil aufheben und die Sache an die Appellationskammer zurückweisen zur Aktenvervollständigung im Sinne der von der Klägerin vor beiden kantonalen Instanzen gestellten Anträge, d. h. zur Abnahme des anerbötenen Beweises dafür, daß das Verbot des Überschreitens der Geleise fortgesetzt mit Wissen der kompetenten Aufsichtsorgane der Beklagten nicht beobachtet wurde und daß speziell vor dem Unfälle von sämtlichen im Industriequartier Zürich III wohnenden Kondukteuren der Beklagten der Weg zwischen dem Eilguttschuppen und der Bahnhofshalle über die Geleise hin eingeschlagen wurde, durch Einvernahme der von der Klägerin bezeichneten Zeugen.

C. Der Anwalt der Klägerin nimmt heute die schriftlich gestellten Anträge auf. Namens der Beklagten trägt Advokat Groß auf Abweisung der Berufung und Bestätigung des angefochtenen Urteils an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Der bei der Schweiz. Nordostbahngesellschaft angestellte Kondukteur Adolf Habersaat von Hausen a./A., wohnhaft im Industriequartier zu Zürich, sollte am 10. November 1895, nachdem er am 9. November frei gehabt hatte, früh 5 Uhr 15 Min. im Bahnhof Zürich zum Dienste antreten. Er fand

sich jedoch zu dieser Stunde nicht ein, sondern kam erst in den Bahnhof, kurz bevor der von Rapperswyl herkommende Zug Nr. 440 fahrplanmäßig um 6 Uhr 25 M. einlief. Habersaat geriet dabei unter diesen Zug und wurde gleich nach dessen Einfahrt auf dem Geleise, das derselbe passiert hatte, als Leiche aufgefunden. Der Unfall muß sich nach den Ergebnissen der darüber geführten administrativen und strafrechtlichen Untersuchung, die auch im vorliegenden Prozesse von den Parteien der Darstellung des Sachverhaltes zu Grunde gelegt worden sind, auf folgende Weise zugetragen haben: Habersaat war von der Museumsstraße her zwischen dem Eilguttschuppen und der Bahnhofshalle hindurch auf das nördliche Perron Nr. III gelangt und suchte von hier aus auf dem kürzesten Wege das Zimmer für das Zugpersonal oder die Bureaux der Bahnhofinspektion zu erreichen, die sich auf der gegenüberliegenden Seite der Halle befinden, angelehnt an das südliche Perron Nr. I. Zu diesem Zwecke mußte er die 6 Hallengeleise in der Reihenfolge von Nr. 6 bis Nr. 1, sowie das in der Mitte liegende Perron Nr. II quer überschreiten. Auf dem dem Perron Nr. III zunächst gelegenen Geleise Nr. 6 befanden sich zur kritischen Zeit die Lokomotive und einige Wagen des Zuges Nr. 2, der etwas vorher von Winterthur her eingefahren war. Die Lokomotive reichte bis etwa in den ersten Viertel der ganzen Länge der Halle hinein. Habersaat muß nun auf Perron Nr. III dem auf Geleise Nr. 6 stehenden Wagen und der Lokomotive des Zuges Nr. 2 entlang, hierauf vor der Leitern durch über das Geleise Nr. 6 geschritten und von der Lokomotive des Zuges Nr. 440 erfasst worden sein, als er auch das Geleise Nr. 5 zu überschreiten im Begriffe war. Zug Nr. 440 fuhr mit ziemlicher Schnelligkeit ein. Habersaat wurde noch eine Strecke weit geschleppt, blieb dann liegen, und der ganze Zug fuhr über ihn hinweg. Perron Nr. III war damals nicht beleuchtet, wohl aber Perron Nr. II und I. Zug Nr. 440 hätte der gewöhnlichen Fahrordnung nach auf Geleise Nr. 6 einfahren sollen, war aber, da dies nicht frei war, auf Geleise Nr. 5 geleitet worden. Beim Einfahren wurde ein Pfeifensignal nicht gegeben.

2. Die Mutter des Verunglückten, Wittwe Luise Habersaat,

machte hierauf gegen die Nordostbahngesellschaft gestützt auf Art. 5 Abs. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes eine Entschädigungsforderung im Betrage von 5000 Fr. geltend und betrat, da diese von der Bahngesellschaft nicht anerkannt wurde, den Rechtsweg.

Die Beklagte bestritt den Anspruch, weil der Unfall auf das eigene Verschulden des Verunglückten zurückzuführen sei: Es sei dem Zugpersonal verboten gewesen, von der Museumsstrasse her die Halle zu betreten und die Geleise zu überschreiten. Am 25. März 1895 sei von der Bahnhofinspektion ein bezügliches Cirkular erlassen und in dem sog. Ordnungsbuch für das Zugpersonal, das im Kondukteurzimmer aufliege, eingetragen worden. Habersaat sei vom 25. bis zum 30. März 1895 zur Aushülfe nach dem Depot Napperswyl versetzt gewesen und habe deshalb sein Visum zu der fraglichen Instruktion nicht bezeugt. Jedenfalls aber habe er das Verbot gekannt. Dies sei auch, wie ein eingelegtes Bußenverzeichnis ausweise, von den Aufsichtsorganen gehandhabt worden. Aber auch abgesehen davon müsse eine grobe Fahrlässigkeit des Verunglückten darin erblickt werden, daß er sich beim Betreten des Geleises Nr. 5 nicht umgesehen habe. Wäre dies geschehen, so hätte er den einfahrenden Zug bemerkt, und das Unglück wäre nicht geschehen.

Die Klägerin bestritt, daß ihr Sohn seinen Tod selbst verschuldet habe: Ein für denselben verbindliches Verbot, die Geleise zu überschreiten, habe nicht existiert. Wenn aber auch der Nachweis gelänge, daß ein solches Verbot bestanden habe, so sei dasselbe unter Billigung der Kontrollorgane in zahlreichen Fällen übertreten worden. So habe z. B. das gesamte Zugpersonal, soweit es im Industriequartier wohnte, tagtäglich den Weg zwischen Halle und Gülterschuppen durch und über die Geleise genommen und zwar mit Wissen und ohne jegliche Einsprache der Vorgesetzten. Aber auch sonst könne das Verhalten des Habersaat ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden. Wegen der herrschenden Dunkelheit habe er den einfahrenden Zug Nr. 440 nicht sehen können. Überhaupt aber dürfe ihm, als Bahnangestellten, nicht die nämliche Sorgfalt gegenüber den Gefahren des Bahnbetriebes zugemutet werden, wie

einem beliebigen Dritten. Auch habe Habersaat nach der gewöhnlichen Fahrordnung annehmen dürfen, daß der auf Geleise Nr. 6 stehende der Zug Nr. 440, dieser also eingefahren sei. Übrigens habe die Maschine des Zuges sehr wenig Geräusch gemacht. Auch aus diesen Gründen habe er keine Veranlassung gehabt, sich beim Betreten des Geleises umzusehen. Dem Verstorbenen sei also überall ein Verschulden nicht beizumessen. Dagegen liege ein grobes Verschulden der Beklagten darin, daß der Perron Nr. III nicht beleuchtet gewesen, und daß der Zug Nr. 440 sehr rasch und ohne Pfeifensignal eingefahren sei.

3. Das Bezirksgericht Zürich, III. Abteilung, wies die Klage ab, weil der Verunglückte den Unfall selbst verschuldet habe und ein Mitverschulden der Bahn nicht anzunehmen sei. Durch das Cirkular vom 25. März 1895 sei den Bahnbediensteten das Überschreiten der Geleise im Bahnhof Zürich ausdrücklich verboten gewesen und es sei dieses Verbot nach den von der Beklagten vorgelegten Bußenverfügungen auch gehandhabt worden. Dem gegenüber seien die klägerischen Darstellungen und Beweisangebote nicht zu acceptieren. Der Verunglückte könne auch nicht etwa damit entschuldigt werden, daß er zum Überschreiten der Geleise genötigt gewesen sei; derselbe hätte, ohne etwas zu versäumen, den ordentlichen Weg nach dem Aufenthaltszimmer des Zugpersonals einschlagen können. Allerdings sei nicht dargethan, daß das Verbot dem Habersaat auch bekannt gewesen sei. Allein das vermöge sein Verschulden nicht auszuschließen, da er verpflichtet gewesen wäre und auch Gelegenheit gehabt hätte, die Cirkulare, die in seiner Abwesenheit erlassen worden seien, nachzulesen. Aber auch abgesehen hiervon sei das Verhalten des Habersaat ein schuldhaftes gewesen. Es wäre für ihn geboten gewesen, vor Überschreiten des Geleises Nr. 5 sich durch einen Blick zu vergewissern, ob dasselbe frei sei. Die Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel könnte ihm nur dann nachgesehen werden, wenn er sich in dienstlicher Funktion befunden hätte, was aber nicht zutrefte. Daß der Perron Nr. III nicht beleuchtet gewesen sei, gereiche der Beklagten nicht zum Verschulden, weil die Maßnahme nicht direkt geboten gewesen sei und nicht zu den vernünftigerweise zu verlangenden Vorsichtsmaßregeln gehöre.

Zudem habe die in der Halle herrschende Dunkelheit gar keinen oder doch nicht einen wesentlichen Einfluß auf das Unglück ausgeübt. Im Gegenteil hätte bei dieser Sachlage der Verunglückte die Lichter des herankommenden Zuges Nr. 440 um so eher bemerken müssen. Da bekanntermaßen in der Bahnhofhalle Zürich jeder, auch ein langsam fahrender Zug, ohne Rücksicht auf das verwendete Lokomotivsystem, ein Geräusch verursache, das auf die Distanz von nur wenigen Schritten unbedingt gehört werden müsse, so habe auch hiedurch Habersaat auf die Gefahr aufmerksam gemacht werden müssen; nun gebe die Klägerin selbst zu, daß Zug Nr. 440 rasch eingefahren sei; es habe also dessen Geräusch um so größer und unter allen Umständen vernehmbar sein müssen.

4. Die Appellationskammer des Obergerichtes von Zürich, an welche die Klägerin das bezirksgerichtliche Urteil weiterzog, bestätigte dasselbe, im wesentlichen aus den von der ersten Instanz angeführten Gründen. Sie bemerkte überdies gegenüber der Behauptung der Klägerin, der Verunglückte habe das Cirkular vom 25. März 1895 nie gesehen und auch sonst von dessen Inhalt keine Kenntnis gehabt, daß in jenem Cirkular auf die übrigen einschlägigen Dienstvorschriften, sowie auf ein früheres Cirkular vom 10. März 1893 Bezug genommen sei und daß die Klägerin nicht behauptet habe, daß auch diese Vorschriften ihrem Sohne unbekannt geblieben seien. Dem wiederholten Antrag der Klägerin, es möchte über die Thatsachen der Übertretung des Verbotes und der Duldung dieser Übertretung ein Beweis abgenommen werden, wurde nicht statt gegeben.

5. Die Kompetenz des Bundesgerichtes zur Beurteilung der vorliegenden Streitsache steht außer Zweifel, und die Formalien der Berufung sind gewahrt. Zur Sache sodann ist zu bemerken: Die Darstellung des Sachverhaltes, wie sie von den kantonalen Instanzen ihren Urteilen zu Grunde gelegt wurde und unter Ziff. 1 oben wiedergegeben ist, beruht in der Hauptsache nicht auf sinnlicher Wahrnehmung von Personen, die den Hergang beim Unfall beobachtet hätten. Ein einziger Zeuge, der Hülfswagenwärter Keller, hat vom Geleise Nr. 3 aus eine Episode desselben direkt wahrgenommen, indem er gesehen hat, wie

Habersaat, die Brust gegen den Perron Nr. I gewendet, auf dem Geleise Nr. 5 vor der Lokomotive des einfahrenden Zuges Nr. 440 die Arme ausstreckte und unmittelbar nachher unter der Lokomotive verschwand. Es mußten deshalb zur Fixierung des Thatbestandes die sämtlichen Begleitumstände herbeigezogen werden. Nun erscheinen aber die tatsächlichen Schlussfolgerungen, welche die Vorinstanzen hieraus gezogen haben, nicht etwa als aktenwidrig, sondern im Gegenteil als geboten, und es müssen dieselben deshalb auch für das Bundesgericht maßgebend sein, zumal da eine andere Erklärung des Unfalles von keiner Seite auch nur versucht worden ist. So ist insbesondere als tatsächlich erstellt festzuhalten, daß Habersaat unmittelbar vor der Lokomotive des bei Perron Nr. III stehenden Zuges Nr. 2 das Geleise Nr. 6 überschritten und hierauf das Geleise Nr. 5 betreten hat, in welchem Augenblick er von der Lokomotive des Zuges Nr. 440 erfaßt wurde. Nun behauptet die Beklagte vorab, der Verunglückte habe dadurch, daß er die Bahnhofseleise quer überschritten habe, ein ausdrückliches Verbot der Bahnhofinspektion Zürich übertreten, und der Unfall, der ihn betroffen habe, sei deshalb auf sein eigenes Verschulden zurückzuführen. Sie hat auch wirklich einen Erlaß der Bahnhofinspektion von Zürich, vom 25. März 1895, produziert, worin unter Verweisung auf die bestehenden Vorschriften und speziell auf ein früheres Cirkular vom 10. März 1893 u. a. das Überschreiten der Geleiseanlagen von der Museumsstraße her mit Passieren der Eingänge beim Gültuschuppen untersagt wurde, „wie auch jedes Begehen der übrigen Bahn- und Geleiseanlagen durch Unberechtigte, soweit diese durch dienstliche Funktionen nicht dazu gezwungen sind.“ Allein es ist doch nicht so ohne weiteres klar, ob durch diesen Erlaß dem Habersaat das Betreten der Geleise im kritischen Augenblicke und an der Stelle des Unfalles verwehrt gewesen sei. Zunächst kann die Verweisung auf die bestehenden Vorschriften und auf das frühere Cirkular vom 10. März 1893 nicht in Berücksichtigung gezogen werden, weil deren Inhalt überhaupt nicht aktenkundig gemacht worden ist. Das Cirkular vom 25. März 1895 selber aber verbietet nur Unberechtigten das Betreten der Geleise im angegebenen Umfange, ohne ausdrücklich anzugeben, wer zu den

Berechtigten und wer zu den Unberechtigten gehöre. Man kann freilich aus dem Zusätze, „soweit diese durch dienstliche Funktionen nicht dazu gezwungen sind,“ schließen, daß eben alle, auf die dies nicht zutrifft, als Unberechtigte zu gelten haben. Die Vorinstanz hat dem Verbote diese Bedeutung beigemessen, und es kann ihre Auffassung nicht als unrichtig angesehen werden. Sie hat ferner festgestellt — und diese Feststellung ist thatsächlicher Natur und deshalb, weil weder akten- noch rechtswidrig, für das Bundesgericht bindend, — eine dienstliche Veranlassung, die Geleise zu überschreiten, habe für Habersaat damals nicht bestanden; er hätte, um an seinen Bestimmungsort zu gelangen, ebenso gut den ordentlichen ungefährlichen Weg über die Perrons einschlagen können. Hat aber damals auch Habersaat zweifellos dem Verbote objektiv zuwidergehandelt, so muß es sich doch weiter fragen, ob auch die subjektiven Momente vorhanden seien, um ein Verschulden desselben zu begründen. In dieser Richtung ist der Vorinstanz darin jedenfalls beizupflichten, daß der Verunglückte das vor kurzer Zeit erlassene Verbot kannte oder kennen mußte. Wenn er auch das übliche Wisum in dem Ordrebuch, wo das bezügliche Cirkular eingeklebt war, nicht beigeseht hat, weil er damals für einige Tage abwesend war, so hatte er doch Pflicht und Gelegenheit, die wenigen inzwischen erlassenen Cirkulare nachzulesen; übrigens hatte er gewiß von dem Verbote auch von seinen Kameraden, speziell von den ebenfalls im Industriequartier wohnenden gehört. Dagegen würde die Übertretung des Verbotes dem Habersaat von der Beklagten dann nicht zum Vorwurf gemacht werden können, wenn demselben wirklich beständig unter den Augen der Aufsichtsorgane, und ohne daß diese dagegen eingeschritten wären, zuwidergehandelt worden wäre. Die Vorinstanzen haben es abgelehnt, den von der Klägerin hierüber angetragenen Beweis abzunehmen, weil durch die Bußenverfügungen, die die Beklagte produzierte, erwiesen sei, daß von einer gewohnheitsmäßigen Duldung der Übertretung des Verbotes nicht die Rede sein könne. Es ist nun aber klar, daß hierauf einzig nicht abgestellt werden durfte, um das Beweisangebot der Klägerin über die behauptete Duldung der Verbotsübertretung abzulehnen. Denn erst eine Vergleichung dieses Beweisergebnisses

mit dem von der Beklagten geführten Gegenbeweise hätte es erlaubt, einen sichern Schluß nach der Richtung des subjektiven Verschuldens des Habersaat zu ziehen. Allein es erscheint aus einem andern Grunde die auch heute wieder angebotene Beweishebung als überflüssig. Abgesehen nämlich von jedem ausdrücklichen Verbote und abgesehen davon, wie die Aufsichtsorgane ein solches handhaben, muß der Unfall aus folgenden allgemeinen Erwägungen der eigenen Fahrlässigkeit des Habersaat zugeschrieben werden. Bei dem Überschreiten von Geleisen in einem so verkehrsreichen Bahnhof müssen doch von jedermann, ob er befugter oder unbefugter Weise die Fahrbahn betreten habe, gewisse Vorsichtsmaßregeln beobachtet werden; und auch von einem Bahnbediensteten, von dem ja allerdings zu sagen ist, daß er den Gefahren des Bahnbetriebes gegenüber naturgemäß nicht die gleiche Angstklichkeit an den Tag legen wird, wie irgend ein Dritter, und dessen Diligenz deshalb auch nach einem andern Maßstabe zu bemessen ist, muß hier verlangt werden, daß er, falls nicht etwa seine Aufmerksamkeit durch irgend eine dienstliche Verrichtung, oder durch ein außergewöhnliches Vorkommnis abgelenkt ist, vor dem Betreten eines Geleises sich überzeuge, ob dasselbe frei sei oder nicht. Diese primitive, von jedem vernünftigen Menschen befolgte Vorsichtsmaßregel hat Habersaat außer Acht gelassen, sonst hätte er den einfahrenden Zug sehen müssen und das Unglück wäre nicht geschehen. Der Einwand, daß seine Aufmerksamkeit durch dienstliche Verrichtungen oder durch ein außergewöhnliches Ereignis in Anspruch genommen gewesen sei, ist nach den thatsächlichen Verumständungen des Falles völlig ausgeschlossen. Habersaat durfte es vorliegend um so weniger unterlassen, einen Blick über das Geleise Nr. 5 zu werfen, als er unmittelbar vor der Lokomotive des Zuges Nr. 2 hervor kam, der ihm bisher die Aussicht auf dasselbe verdeckt hatte, und als er ferner gewiß wußte, daß um jene Zeit ein Zug einfahren mußte. Er kann nicht damit entschuldigt werden, daß er habe annehmen dürfen, der auf dem Geleise Nr. 6 stehende Zug sei der Zug Nr. 440, dieser also bereits eingelaufen. Denn wenn auch nach der gewöhnlichen Fahrordnung der Zug Nr. 440 auf Geleise Nr. 6 einfährt, so müssen doch offenbar hin und

wieder Abweichungen vorkommen, so daß sich auch ein Bahnbeförderter nicht so ohne weiteres auf die Innehaltung der gewöhnlichen Fahrordnung verlassen darf. Auch die herrschende Dunkelheit kann ihm nicht zur Entschuldigung dienen. Er hatte im Gegenteil um so mehr Anlaß, vorsichtig zu sein und er hätte auch um so eher den Schein der Lichter der Lokomotive erblicken können, den diese vor sich hin auf das Geleise warf. Dazu kommt endlich, daß der einfahrende Zug gewiß ein auf die in Frage kommende Distanz leicht vernehmbares Geräusch verursachte, das den Haberfaat unter allen Umständen hätte davon abhalten müssen, blindlings über das Geleise hinwegzuschreiten. Auf diese Außerachtlassung der gewöhnlichen Vorsicht ist das Unglück zurückzuführen, und es erscheint somit die Einrede des Selbstverschuldens vorliegend, ohne daß es weiterer Erhebungen über die Handhabung des mehrerwähnten Verbotes bedürfte, als begründet.

Unter solchen Umständen könnte die Klage nur noch (teilweise) gutgeheißen werden, wenn die Klägerin ein Mitverschulden der beklagten Bahngesellschaft nachzuweisen vermocht hätte. Aber auch dies ist nicht der Fall. Die mangelhafte Beleuchtung des Perrons Nr. III des Bahnhofes wäre wohl unter Umständen der Beklagten zur Schuld zuzurechnen, da es doch zu den gebotenen Vorsichtsmaßregeln gehört, zur Nachtzeit die Ein- und Aussteigehallen eines Bahnhofes, sofern sie benutzt werden, gehörig zu erleuchten. Aber im vorliegenden Fall ist nicht ersichtlich, inwiefern der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Perron Nr. III ebenfalls beleuchtet gewesen wäre. Haberfaat konnte den heranfahrenden Zug, der ihm durch den Zug Nr. 2 verdeckt war, nicht sehen, ob der Perron beleuchtet war oder nicht, bevor er an der Lokomotive des letztern vorbeigegangen war, und wie ihm jetzt die Beleuchtung noch hätte helfen können, ist unerfindlich. Es fehlt somit in dieser Richtung zwischen der Unterlassung der Beklagten und dem Unfall der erforderliche kausale Zusammenhang. Wenn ferner der Umstand, daß vom einfahrenden Zug Nr. 440 kein Pfeifensignal gegeben wurde, der Beklagten zum Verschulden angerechnet werden wollte, so müßte doch dargethan sein, daß diese Maßregel vorschrist-

gemäß oder usuell beim Einfahren in den Bahnhof Zürich beobachtet wird. Dafür mangelt aber jeglicher Beweis, ebenso wie auch dafür, daß die Fahrgeschwindigkeit des Zuges Nr. 440 eine den bestehenden Vorschriften oder den Umständen nicht entsprechende gewesen sei. Ein Mitverschulden der Beklagten ist somit nicht anzunehmen und deshalb die Klage mit den Vorinstanzen des gänzlichen abzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung der Klägerin wird als unbegründet abgewiesen und das angefochtene Urteil der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich bestätigt.

135. Urteil vom 20. Juli 1896 in Sachen Kriens-Luzern-Bahn gegen Stamm.

A. Durch Urteil vom 8. Mai 1896 hat das Obergericht des Kantons Luzern erkannt: Die Beklagte habe der Klägerin 6000 Fr. zu bezahlen nebst Verzugszins zu 5% seit dem 20. Juni 1894; mit der Mehrforderung sei Klägerin abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil erklärte die beklagte Kriens-Luzern-Bahngesellschaft die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrage, es sei die Entschädigung an die Klägerin auf 2500 Fr. samt Zins zu 5% seit 20. März 1895 zu reduzieren.

Unterm 26. Juni 1896 erklärte die Klägerin die Anschließberufung mit dem Antrage, es sei ihr der Betrag von 12,500 Fr. samt Zins à 5% seit 20. Juni 1894 zuzusprechen; eventuell solle die vorinstanzlich gesprochene Entschädigung nach richterlichem Ermessen erhöht werden.

Bei der heutigen Verhandlung halten beide Parteien an ihren Anträgen fest. Die Beklagte läßt die Einrede des Selbstverschuldens fallen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Heinrich Stamm, geb. 1866, Sohn des Heinrich und der