

IX. Gewerbliche Muster und Modelle. — Dessins et modèles industriels	362
X. Schuldbetreibung und Konkurs. — Poursuite pour dettes et faillite	190, 372, 738
XI. Organisation der Bundesrechtspflege. — Organisation judiciaire fédérale	196, 402, 580, 756
XII. Rechnungswesen der Eisenbahnen. — Comptabilité des compagnies de chemins de fer	770
XIII. Civilstreitigkeiten zwischen Kantonen einerseits und Privaten oder Korporationen andererseits. — Différends de droit civil entre des cantons d'une part et des corporations ou des particuliers d'autre part	424, 773
XIV. Civilstreitigkeiten zwischen Bund und Privaten. — Différends de droit civil entre la Confédération et des particuliers.	202, 428
XV. Civilstreitigkeiten zu deren Beurteilung das Bundesgericht von beiden Parteien angerufen worden ist. — Différends de droit civil portés devant le Tribunal fédéral par convention des parties	452

CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

—♦♦—

I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

1. Urteil vom 26. Februar 1903

in Sachen **Gottthard-Bahngesellschaft**, Bekl. u. Ver.-Kl., gegen
Witwe und Kinder Langenegger, Kl. u. Ver.-Bekl.

Form und Inhalt der Berufungserklärung: Bestimmtheit der Anträge. — Behauptetes Selbstverschulden. Tatsächliche Feststellungen. Ueberschreiten des Geleises durch einen Bahnarbeiter. Behauptete Verletzung von Reglementsbestimmungen. Mass und Umfang der einem Bahnbediensteten zuzumutenden Diligenz. — Festsetzung des Schadens der Hinterlassenen bei Tötung. Berücksichtigung künftiger Lohnerhöhung. Antrag auf Zusprechung einer Rente statt eines Kapitals. Gutheissung dieses Antrages mit Bezug auf die Kinder.

A. Am 30. August 1901, vormittags 11 Uhr 55 Minuten, verunglückte auf der Station Goldau der Weichenwärter Josef Langenegger von Nuotathal. Er wurde von der Maschine eines Rangierzuges erfasst und so schwer verletzt, daß er noch am gleichen Tage starb. Der Unfall ereignete sich auf dem südlichen

Teil des Bahnhofareals, bei Geleise X und auf der Höhe der zwischen diesem und Geleise I befindlichen Weiche 47. Westlich vom Geleise X liegen an der Unfallstelle neun weitere Geleise, I—IX, östlich davon sechs Geleise, XII—XVI. Geleise XI endigt vorher (nördlich) bei einer etwa 80 Meter von den Perrons entfernten, zwischen den Geleisen X und XII gelegenen Wärterbude, von der weg zwischen diesen beiden Geleisen ein mit Holz gedeckter Kanal bis über die etwa 70 Meter entfernte Unfallstelle hinausführt. Am Unglückstage verließen um 11 Uhr 55 M. der Gotthardbahnzug Nr. 45 auf Geleise I und der Südostbahnzug Nr. 362 auf Geleise XIII, beide mit erheblicher Verspätung, den Bahnhof Goldau in südlicher Richtung. Gleichzeitig fuhr in gleicher Richtung ein Rangierzug mit der Lokomotive an der Spitze, aber den Tender voraus, aus Geleise XI in das Geleise X. Langenegger war von der Wärterbude her über den Holzkanal gekommen; er sollte nach Durchfahrt des Gotthardbahnzuges Nr. 45 die die Geleise II und III verbindende Weiche ziehen, um einer dort wartenden Centralbahnlokomotive die Bahn in das Depot zu öffnen. Er mußte zu diesem Zwecke Geleise X überschreiten und wurde in diesem Augenblicke von der hinter ihm herfahrenden Maschine des Rangierzuges überfahren.

B. Langenegger, der im Zeitpunkt des Unfalles 25 Jahre alt war, hinterließ eine am 15. April 1879 geborene Witwe Anna, geb. Müller und ein am 13. August 1900 geborenes Mädchen, Anna; ein zweites Kind, Josephina, kam nach dem Tode des Vaters, am 12. November 1901 zur Welt. Verhandlungen mit der Gotthardbahn über die von ihr zu leistende Entschädigung blieben erfolglos, worauf der Vormund der Hinterbliebenen des Langenegger, Martin Müller in Lowerrz, eine Entschädigung von 20,000 Fr. nebst Zins zu 5% seit 1. September 1901 und für Beerdigungskosten 200 Fr. gerichtlich einlegte. Die Höhe der Entschädigung betreffend ging die Klage davon aus, daß Langenegger ein Jahreseinkommen von 1440 Fr. gehabt, aber sicher mit der Zeit höher gestiegen wäre, und daß die Quote, die er auf seine Familie verwendet hätte, auf 1000 Fr. anzuschlagen sei. Die Gotthardbahn stellte der Klage gegenüber die Begehren:

„1. Sie sei von jeder Haftpflicht für den Unfall freizusprechen.

„2. Eventuell: Die von ihr als Ersatz für die ausfallenden „Leistungen der Hilfskasse übernommenen freiwilligen Zahlungen „von a. 50 Fr. für Beerdigungskosten; b. 216 Fr. per Jahr „an die Witwe Langenegger auf Lebenszeit; c. 216 Fr. an die „Kinder Langenegger bis zum erfüllten 17. Jahre des Jüngst= „geborenen; ferner die Auslagen von 74 Fr. für Arzt- und „Verpflegungskosten seien als genügende Haftpflichtentschädigung „zu erklären. 3. Eventuell: Die von der Klage beanspruchte „Entschädigungssumme sei auf ein dem wirklichen Schaden ent= „sprechendes Maß herabzusetzen.“ Der erste Antwortschluß wurde damit begründet, daß Langenegger den Unfall selbst verschuldet habe, indem er bei dem Überschreiten des Geleises X nicht die gebotene Vorsicht angewendet habe. Bezüglich des Maßes der Entschädigung wurde bestritten, daß von einer Aufwandssumme von 1000 Fr. ausgegangen werden könne.

C. Das Bezirksgericht Schwyz hieß die Klage in einem Betrage von 11,000 Fr. samt Zins zu 5% seit 1. September 1901 bis zum Tage der Zahlung gut. Die Einrede des Selbstverschuldens wurde verworfen und bezüglich des Maßes der Entschädigung bemerkt: Nach der Lebensführung des Langenegger wäre sein Jahresverdienst zweifellos gestiegen, und es sei von dem Mittel des gegenwärtigen und des zulässigen Höchstgehaltes für Stationswärter, 1440 Fr. und 1920 Fr. also von einem Betrage von 1680 Fr., auszugehen; der Alimentationsanspruch der Familie sei auf die Hälfte, 840 Fr., anzusetzen, wovon 450 Fr. auf die Frau und 390 Fr. auf die Kinder zu verlegen seien. Kapitalisiert, für die Frau nach der mutmaßlichen Lebensdauer, für die Kinder auf 16 Jahre, entspreche diesen Beträgen eine Summe von 13,485 Fr., wovon 20% in Abzug zu bringen seien, wogegen die Sterbe- und Beerdigungskosten hinzukämen.

Beide Parteien zogen dieses Urteil an die kantonale Oberinstanz weiter. Allein mit Urteil vom 7. Januar 1903 bestätigte das Kantonsgericht Schwyz das bezirksgerichtliche Urteil, immerhin unter Abzug der von der Beklagten geleisteten 122 Fr. von der gesprochenen Entschädigungssumme.

D. Gegen das Urteil des Kantonsgerichtes hat die Direktion

der Gotthardbahn die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Der Schluß geht dahin, es werden die vor den kantonalen Gerichten gestellten Haupt- und Eventualbegehren wiederholt.

Im heutigen Vorstande nahm der Vertreter der Gotthardbahn-Gesellschaft die Antwortschlüsse auf. Er bemerkte dabei, unter allen Umständen seien die geleisteten Zahlungen mit Zinsen in Abzug zu bringen. Letzteres wurde vom Offizialanwalt der Kläger anerkannt. Im übrigen schloß derselbe auf Bestätigung der angefochtenen Urteils.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Berufung ist rechtzeitig eingereicht und die Form des Rechtsmittels gewahrt. Der Berufungsantrag ist mit der Erklärung, die Beklagte wiederhole ihr bisheriges Haupt- und die eventuellen Begehren, in genügender Bestimmtheit gestellt; denn es kann darüber kein Zweifel herrschen, daß sie damit die Abänderung des angefochtenen Urteils im Sinne der gänzlichen Abweisung der Klage, eventuell im Sinne der vor erster Instanz gestellten subsidiären Anträge verlangt.

2. In der Sache fragt es sich in erster Linie, ob der Beklagten der Beweis dafür gelungen sei, daß der Verunglückte Langenegger den Unfall durch eigenes Verschulden verursacht habe. Grundsätzlich ist dabei gegenüber den heutigen Ausführungen des Vertreters der Klägerschaft daran festzuhalten, daß ein Selbstverschulden im Sinne des Art. 2 des Eisenbahnhafspflichtgesetzes nicht nur dann anzunehmen ist, wenn sich der Verletzte oder Getötete unter grober Mißachtung der gebotenen Vorsichtsmaßregeln der Gefahr ausgesetzt hat, daß vielmehr jedes Verschulden, d. h. die Außerachtlassung derjenigen Vorsicht, die jeder ordentliche Eisenbahnbedienstete unter den gegebenen Verhältnissen beobachtet hätte, zur Begründung der Einrede genügt. Andererseits ist daran zu erinnern, daß, wie das Bundesgericht stets angenommen hat, von den Eisenbahnbediensteten nicht das gleiche Verhalten gegenüber den Gefahren des Eisenbahnbetriebes verlangt werden kann, wie von Dritten, dem Eisenbahnbediensteten fremden Personen, und daß es ihnen, wegen der täglichen Gewöhnung und der damit verbundenen Abstumpfung gegenüber den Gefahren, nicht zuzumuten ist, daß sie, bei ihrer Dienstleistung auf den Schienen-

geleisen, stetsfort mit gespannter Aufmerksamkeit und ängstlicher Vorsicht auf ihre Sicherung gegen Betriebsgefahren bedacht seien. (Vergl. hiezu Amtl. Samml., Bd. VII, S. 534; XVIII, S. 247; XXII, S. 771 und XXVIII, 2, S. 14 f.)

3. Im vorliegenden Falle steht tatsächlich fest, daß Langenegger beim Überschreiten des Geleises X von dem vor der Maschine des Rangierzuges befindlichen Tender im Rücken erfaßt und überfahren worden ist. Es ist ferner erstellt, daß Langenegger das Geleise aus dienstlichen Gründen, um die jenseits desselben gelegene Weiche 51 zu ziehen, überschreiten mußte. Und zwar hatte dies, wie wiederum feststeht, gleich nach Ausfahrt des Gotthardbahnzuges Nr. 45 zu geschehen. Die Beklagte machte nun allerdings vor den kantonalen Instanzen geltend, Langenegger habe zu früh, d. h. an einer Stelle das Geleise X überschreiten wollen, wo er dies noch nicht hätte zu tun brauchen; allein sie hat es unterlassen, anzugeben, wieso dies der Fall sein soll, und die Situation, wie sie sich aus den Akten ergibt, läßt in der Tat nicht erkennen, weshalb es dem Langenegger zum Verschulden anzurechnen sein sollte, daß er gerade an der Unglücksstelle das Geleise überschreiten wollte. Es kann sich danach nur fragen, ob die Art und Weise, wie Langenegger das Überschreiten des Geleises bewerkstelligte, die durch die Umstände gebotene Vorsicht vermissen lasse. Die Beklagte hatte diesbezüglich vor den kantonalen Instanzen zunächst geltend gemacht, Langenegger sei neben dem Rangierzuge hergelaufen, habe diesen also gesehen und trotzdem das Geleise überschreiten wollen. Allein diese Darstellung ist von den kantonalen Instanzen auf Grund des Beweisergebnisses als unrichtig zurückgewiesen worden, indem sie annahmen, die Rangiermaschine sei nicht neben Langenegger, sondern hinter ihm herangefahren, und er habe nicht vermuten können, daß das Geleise nicht frei sei. Daß diese Feststellung aktenwidrig sei, ist nicht behauptet worden. Überhaupt ist die Beklagte heute auf jene Darstellung nicht zurückgekommen. Sie geht vielmehr nach dem Vortrage ihres Vertreters selbst davon aus, daß Langenegger den Rangierzug nicht habe heransfahren sehen. Sie behauptet auch nicht, daß er den Zug gehört habe oder hätte hören müssen, offenbar mit Recht nicht; denn: zu gleicher Zeit und in gleicher

Richtung mit dem Rangierzuge fuhren zwei regelmäßige Züge aus dem Bahnhof aus und bei der Unglücksstelle vorbei, auf Geleise I der Gotthardbahnzug Nr. 45, der schneller fuhr und naturgemäß auch mehr Geräusch verursachte als der Rangierzug, und auf Geleise XIII der Südostbahnzug, an dessen Maschine damals ausnahmsweise die Schlammhahnen geöffnet waren und von dem deshalb ebenfalls ein ungewöhnlich starker Lärm ausging. Auch ein Warnungssignal kann vom Rangierzuge aus nicht gegeben worden sein, da das dessen Maschine bedienende Personal nach eigener Aussage den Langenegger nicht sah und erst durch Zeichen (Handbewegungen) des Heizers des ausfahrenden Gotthardbahnzuges aufmerksam gemacht wurde, der aber seinerseits, wie er berichtet, den Langenegger erst bemerkte, als er von der Lokomotive des Rangierzuges zu Boden gedrückt wurde. Hier ist ferner die heute wiederholte Behauptung der Beklagten ins Auge zu fassen, Langenegger habe sich mit dem im Südostbahnzug ausfahrenden, mit ihm bekannten Wärter Rössli unterhalten wollen, und sich so davon ablenken lassen, dem Geleise X, das er zu überschreiten im Begriffe war, seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. In der Tat hat Wärter Rössli als Zeuge deponiert, er habe aus dem Wagen gesehen, wie Langenegger von der Wärterbude bei Weiche 35/38 auf dem Holzkanal südwärts gegangen sei, und habe ihm zugerufen; auch Langenegger habe ihm etwas zugerufen wollen, das er aber nicht verstanden habe; allein auf eine Erläuterungsfrage fügte der Zeuge bei, Langenegger sei damals ungefähr in der Mitte zwischen Wärterbude und Weiche 47 gewesen, d. h. noch ungefähr 35 Meter von der Unglücksstelle entfernt. Hieraus ergibt sich, daß Langenegger, als er nach dem Südostbahnzuge hinschaute und dem Rössli auf seine Anrede hin ebenfalls etwas zurief, noch lange nicht in Gefahr war, überfahren zu werden; es verging noch einige Zeit, bis er das Geleise X zu überschreiten sich anschickte; inzwischen war Rössli weitergefahren, und damit der Anlaß der vorübergehenden Ablenkung Langeneggers weggefallen, so daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dieser und dem Unfall nicht angenommen werden darf. Es bleibt also lediglich die Einwendung, auf der auch heute einzig ernsthaft bestanden worden ist, daß sich Langen-

egger nach dem Rangierzug, obschon er ihn nicht heranzufahren hörte und nicht hören konnte, hätte umsehen sollen, bevor er das Geleise betrat, was er unterlassen habe. Das tatsächliche der Einwendung wird von den Vorinstanzen als vorhanden angenommen; und in der Tat kann der Unfall nicht anders erklärt werden, als so, daß Langenegger sich nicht umsah, als er über das Geleise X schreiten wollte. In rechtlicher Beziehung erblickt die Beklagte hierin ein Verschulden deshalb, weil es überhaupt ein Gebot der Vorsicht und dazu noch durch das Reglement über den Rangierdienst speziell vorgeschrieben sei, sich vor dem Überschreiten eines Geleises zu vergewissern, ob es frei sei, und weil zudem Langenegger habe wissen müssen, daß zu jener Zeit der Rangierzug das Geleise befahren werde. Was nun zunächst die von der Beklagten angerufenen Reglementsbestimmungen betrifft, so enthalten dieselben eine bestimmt formulierte Vorschrift des angegebenen Inhaltes nicht. Art. 6 der Vorschriften über den Rangierdienst auf den Schweizerischen Normalbahnen, gültig seit 1. Januar 1891, weist lediglich das Rangierpersonal in allgemeiner Weise an, „dem Dienste „alle Aufmerksamkeit zu schenken“; in ähnlich allgemeiner Weise sagt Art. 14, das Überschreiten der Geleise sei nur insoweit gestattet, „als dies ohne Gefahr geschehen kann“, und weiter: „Das Betreten der Geleise unmittelbar vor anrückenden Zügen „und Fahrzeugen ist untersagt, u. s. w.“ Diese Bestimmungen schließen allerdings die Pflicht des Personals in sich, darauf zu achten, ob das Überschreiten eines Geleises ohne Gefahr geschehen könne, und ob auf dem Geleise, das überschritten werden will, Züge oder Fahrzeuge anrücken. Aber darüber, wie hierauf geachtet werden soll, bestimmen diese Vorschriften nichts näheres. Das Maß, der Umfang der aufzuwendenden Diligenz bestimmt sich somit nicht nach festen überall gültigen Dienstregeln, sondern danach, was an Diligenz von einem ordentlichen, sorgfamen Eisenbahnangestellten unter den gegebenen Verhältnissen überhaupt verlangt werden kann (vgl. Amtl. Samml., Bd. XXV, 2. Teil, S. 276). Nun ist ja wohl zu sagen, daß auch die Eisenbahnbediensteten unter normalen Verhältnissen ein Geleise, von dem sie wissen oder wissen müssen, daß es befahren werden kann, nicht betreten sollen, ohne sich vorher nach beiden Seiten umzusehen,

ob dasselbe frei sei oder ob nicht ein Zug oder einzelnes Fahrzeug darauf sich bewege. Es gehört dies zu den einfachsten Maßregeln, die das eigene Interesse der Sicherung der Person jedermann, auch den Bahnbediensteten, von selbst aufdrängt. Allein es wäre mit dem aus der menschlichen Natur und der Erfahrung sich ergebenden Grundsatz, daß denselben nicht eine fortwährende gespannte Aufmerksamkeit und ängstliche Vorsicht gegenüber den Betriebsgefahren zugemutet werden kann, nicht verträglich, wenn ein solches Verhalten bedingungslos unter allen Umständen von ihnen verlangt werden wollte, und es können die Verhältnisse so liegen, daß die Nichtbeobachtung der für gewöhnlich gebotenen Maßregel doch im konkreten Falle nicht den Vorwurf eines schuldhaften Verhaltens rechtfertigt. In dieser Richtung nun ist zunächst daran zu erinnern, daß Langenegger das Geleise X zu überschreiten genötigt war, um die Weiche 51 zu ziehen, und zwar gerade um jene Zeit, d. h. unmittelbar nachdem der Gotthardbahnzug 45 ausgefahren war. Die Vorinstanz stellt ferner, in Übereinstimmung mit den Zeugenaussagen fest, daß er sich dabei beeilen mußte, weil der Zug bedeutend verspätet war. Es ist unter diesen Umständen begreiflich, daß er seine Aufmerksamkeit vor allem auf den Gotthardbahnzug lenkte. Dazu kommt, daß dieser, wie die Vorinstanz ohne Aktenwidrigkeit feststellt, in der Regel ganz ausfährt, bevor, was allerdings auch täglich geschah, der Rangierzug auf Geleise X vorfährt, und zwar deshalb, weil der Rangierzug weiter südlich die gleiche Weiche passieren muß, wie der Gotthardbahnzug. Daß nun Langenegger in dem dienstlich gerechtfertigten Bestreben, baldmöglichst zur Weiche 51 zu gelangen, die Möglichkeit außer Acht ließ, daß ausnahmsweise der Rangierzug gleichzeitig mit dem Gotthardbahnzuge vorfähre, ist begreiflich und entschuldigbar, wenn man weiter bedenkt, daß er, was nicht bestritten wurde, bereits das volle Maß angestrengten Vormittagsdienstes hinter sich hatte, daß die Anforderungen des Dienstes überhaupt in gewissem Maße das Personal dazu zwingen, sich gegen herannahende Gefahren auf die Warnung durch das Gehör zu verlassen, und daß Langenegger sich um so mehr auf dieses Wahrnehmungsmittel, das allerdings aus zufälligen Ursachen dieses Mal versagte, verlassen durfte, als die Möglichkeit, daß der

Rangierzug jetzt schon ausfähre, eine sehr entfernte war. Danach liegen denn in der Tat hier besondere Umstände, vorab die durch das verspätete Ausfahren des Gotthardbahnzuges bedingte Eile, der sich Langenegger befehlen mußte, vor, die es ausschließen, daß ihm die Unterlassung, sich nach dem Rangierzuge umzusehen, zum Verschulden angerechnet werde. Es ist deshalb die Einrede des Selbstverschuldens mit den Vorinstanzen abzuweisen.

4. Die Festsetzung des Schadens ist von der Beklagten einmal insofern angefochten worden, als sie sich dagegen auflehnt, daß bei der Bestimmung des Erwerbsausfalles eine künftige Lohnerhöhung in Anschlag gebracht werde. Mit Unrecht. Den Hinterlassenen ist dasjenige zu ersetzen, was der Verunglückte von seinem Erwerbe an sie abzugeben verpflichtet und in der Lage gewesen wäre. Auch die Möglichkeit einer Lohnerhöhung ist daher zu berücksichtigen, sofern diese in sicherer Aussicht stand oder nach dem ordentlichen Laufe der Dinge zu erwarten war. Letzteres ist nicht eine Rechts-, sondern eine Tatfrage. Die Annahme, daß Langenegger, gemäß der Gehaltsordnung der Gotthardbahn, in der ordentlichen Stufenfolge bis zu einem Maximalgehalt von 1920 Fr. würde emporgerückt sein, ist nicht aktenwidrig. Ebenso wenig ist es aktenwidrig oder rechtsirrtümlich, wenn die Vorinstanzen ihrer Berechnung das Mittel zwischen dem Gehalt zur Zeit des Unfalles und dem Maximalgehalt zu Grunde gelegt und die Hälfte davon als die auf die Familie entfallende ihr geschuldete Alimentationsquote bezeichnet haben. Es darf in dieser Beziehung unbedenklich eine Ausgleichung zwischen den nächsten Jahren, für welche die Quote etwas mehr als die Hälfte des Verdienstes beträgt, und den spätern Jahren, wo sie unter der Hälfte bleibt, vorgenommen werden. Auch die Verteilung der gesamten Quote derart, daß 450 Fr. auf die Frau, 390 Fr. oder rund 400 Fr. auf die Kinder entfallen, erscheint angemessen. Die Beklagte hat nun aber weiter, namentlich im heutigen Vortrag, verlangt, daß die Entschädigung nicht kapitalisiert, sondern in der Form einer Rente zugesprochen werde, wenigstens für die Kinder. Diesem Verlangen, dem sich die Kläger widersetzen, ist hinsichtlich der Entschädigung der Witwe nicht zu entsprechen, da ihr eine Kapitalabfindung für ihr weiteres Fortkommen vor der Rente

wohl größere Vorteile bietet. Der auf sie entfallenden Alimentationsquote entspricht ein Kapital von 8730 Fr., wovon die Vorinstanz rund 20 % für die Vorteile der Kapitalabfindung abgestrichen hat, was zu billigen ist, so daß es diesbezüglich bei der Entschädigung von 7000 Fr. zu verbleiben hat. Dagegen erscheint das Verlangen der Beklagten, daß eine Rente, statt einer Kapitalsumme gesprochen werde, gerechtfertigt hinsichtlich der Entschädigung für die Kinder. Einerseits fehlt für die Kapitalisierung der auf die Kinder entfallenden Alimentationsquote eine feste Grundlage, indem keineswegs als sicher angenommen werden darf, daß dieselben das 16. Altersjahr erreichen, und diesbezüglich ein irgendwie zuverlässiger Wahrscheinlichkeitskoeffizient nicht existiert; und sodann dürfte durch die Ausrichtung periodischer Rentenbeiträge den Interessen der Kinder selbst besser gedient sein, da auf diese Weise mehr Gewähr dafür besteht, daß die Entschädigung, und zwar im ganzen Umfange, ihrem Zwecke entsprechend, für den Unterhalt und die Erziehung derselben verwendet wird. Andererseits ist eine Insolvenz der Beklagten für die Rentenperiode nicht zu befürchten und braucht daher bei der Frage, ob Rente oder Kapital, auf dieses Moment keine Rücksicht genommen zu werden.

5. Daß die von der Gotthardbahngesellschaft geleisteten Zahlungen nebst 5 % Zins seit der Zahlung von der urteilsmäßigen Entschädigung in Abzug kommen, ist zugestanden.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird nur hinsichtlich der Art der Entschädigung für die Kinder Langenegger gutgeheißen, im übrigen aber verworfen und danach erkannt: Die Beklagte hat zu bezahlen:

a. An Witwe Langenegger einen Betrag von 7000 Fr. nebst Zins zu 5 % seit dem 1. September 1901;

b. an die beiden Kinder eine jährliche Rente von je 200 Fr., zahlbar in halbjährlichen, zum voraus zahlbaren Raten vom 1. September 1901 bis zum zurückgelegten 16. Altersjahre der Berechtigten.

**2. Urteil vom 16. Januar/25. März 1903 in Sachen
Weber, Kl. u. Ver.-Kl., gegen Elektrische Straßenbahn Zürich-
Orlikon-Seebach, Bekl. u. Ver.-Kl.**

Neue Begehren vor Bundesgericht, Art. 80 Org.-Ges. — Behauptetes Selbstverschulden (bei einem Kinde). — Verschulden eines Angestellten der haftpflichtigen Bahngesellschaft. Bedeutung eines verurteilenden Straferkenntnisses für den Civilrichter. Diligenzpflicht der Führer von Strassenbahnwagen. — Mass des Schadens (Körperverletzung bei einem 2 $\frac{1}{4}$ jährigen Kinde); speziell: Berechnung des künftigen Erwerbsausfalles. Verstümmelung. Art. 7 E.-H.-G.

A. Am 24. Juli 1901, vormittags um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr, ist der am 20. April 1899 geborene, damals in Orlikon verkostgeldete Knabe Ernst Weber, Sohn des Johannes Weber, der damals die Wirtschaft zum „Goldenen Löwen“, am Kenneweg in Zürich, betrieb, nunmehr aber Landwirtschaft betreibt, auf der Hauptstraße Zürich-Orlikon gegenüber der Wirtschaft zum „Rößli“ in Orlikon von einem, durch Friedrich Grau geführten Wagen der elektrischen Straßenbahn Zürich-Orlikon-Seebach überfahren worden. Es sind ihm dabei beide Beine abgedrückt worden, so daß das rechte Bein im Kniegelenk exartikuliert und der linke Unterschenkel etwa 15 Centimeter unterhalb des Knies amputiert werden mußten.

B. Wegen dieses Unfalls wurde der Wagenführer Grau in Strafuntersuchung gezogen; er wurde der fahrlässigen Körperverletzung schuldig befunden und entsprechend bestraft.

C. Über die vom Vater des Verunglückten namens desselben an die Straßenbahn-Gesellschaft erhobenen civilen Entschädigungsansprüche wurde eine Verständigung nicht erzielt, und es machte deshalb ersterer seine Ersatzansprüche gerichtlich geltend. Die erste Instanz, das Bezirksgericht Zürich III. Abteilung, verurteilte die Beklagte, dem Kläger zu bezahlen:

a) für Heilungskosten 348 Fr.;

b) eine jährliche Rente von 300 Fr., zahlbar vom 24. Juli 1901 bis zum zurückgelegten 16. Altersjahre des Klägers;

c) eine solche von 500 Fr., von dann bis zum zurückgelegten 20. Altersjahre und

d) von diesem Zeitpunkt an eine solche von 1600 Fr.