

## BGE 24 II 691

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

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_24\\_II\\_691](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_24_II_691)

FR: ATF 24 II 691

IT: DTF 24 II 691

### Volltext

80. Urteil vom 1. Oktober 1898 in Sachen Reinhart gegen Nordostbahngesellschaft. Fracht-Transport auf Eisenbahnen. — Versäumung der Lieferfrist? — Eisenbahntransportgesetz, Art. 39-42, 62, 63; Transportreglement vom 11. Dezember 1893, § 28 Abs. 1 u. 2, §§ 28, 32, 33. — « Reisegepäck. » — Verhältnis des Transportreglements zum Transportgesetz. — Befugnisse und Obliegenheiten der Stationsvorsteher bei Frachtverträgen. A. Durch Urteil vom 28. Juni 1898 hat das Obergericht des Kantons Thurgau erkannt: Sei die Rechtsfrage verneinend entschieden. B. Gegen dieses Urteil hat der Kläger die Berufung an das Bundesgericht erklärt mit dem Antrag, dasselbe als bundesrechtsverletzend aufzuheben und zu erkennen: 1. Die Nordostbahn sei pflichtig zu erklären, dem Kläger für gestifteten direkten und indirekten Schaden einen Geldbetrag nach richterlichem Ermessen, nebst Zins à 6 % seit 15. November 1897, auszubezahlen. Der Schadensbetrag sei entweder durch das Bundesgericht direkt oder durch den kantonalen Richter, an den der Prozeß eventuell zurückzuweisen sei, festzusetzen. 2. Eventuell sei, vor Entscheid der Rechtsfrage, der vom Kläger vor den kantonalen Instanzen angebotene Beweis durch das Bundesgericht, eventuell durch den kantonalen Richter entgegenzunehmen: a. daß der Stationsvorstand in Bischofszell dem Kläger erklärt habe, der Kläger lasse seine Marktwaren am besten als Passagiergut von Bischofszell nach Schaffhausen befördern, denn bei dieser Beförderungsweise werde er schon am 15. November 1897, Abends 11 Uhr, sicher wieder im Besitze seiner Waren sein (Beweismittel: Urkunden, Zeugen, Ergänzungs- und Schiedshandgelübde); b. daß dem Kläger ein direkter und indirekter Schaden von

weit über 200 Fr. entstanden sei. (Beweismittel: Urkunden, Expertise, Amtsbericht, Zeugen, Ergänzungs- und Schiedshandgelübde) c, daß überhaupt die in der klägerischen Rechtsschrift und im Appellationsbrief angeführten Thatsachen, soweit dieselben als relevant erscheinen, speziell betreffend Frequenz des Schaffhauser Martinimarktes 2c. auf Wahrheit beruhen. (Beweismittel: Urkunden, Expertise, Amtsbericht, Zeugen, Ergänzungs- und Schiedshandgelübde, Indizien). Die Beklagte beantragt in ihrer Antwort auf die klägerische Berufungsschrift, es sei die Berufung in allen Teilen als un begründet abzuweisen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Der Kläger Reinhart handelt in Bischofszell mit Damenkonfektionsartikeln. Er besucht mit diesen Artikeln auch die Märkte, und beabsichtigte an dem, am 16. und 17. November 1897 in Schaffhausen abgehaltenen Martinimarkt teilzunehmen, um daselbst seine Waren feil zu halten. Am 15. November gab er eine Kiste mit solchen Waren, im Gewichte von 155 Kilo, auf der Station Bischofszell nach Schaffhausen als Reisegepäck auf, welche mit dem Zug Nr. 436, der Abends 7 Uhr 34 in Bischofszell abgeht, versandt wurde. Bei regelmäßiger Beförderung hätte die Kiste Abends 11 Uhr in Schaffhausen ankommen sollen. Sie wurde aber aus irgend einem Versehen in Winterthur nicht in den Schaffhauser Gepäckwagen gebracht, sondern nach Zürich weiter transportiert, von wo sie erst am folgenden Tage, 16. No-

vember, Nachmittags 3 Uhr, in Schaffhausen ankam. Der Kläger nahm die Kiste in Empfang mit dem Bemerkten, daß er sich die Stellung einer Schadensersatzklage vorbehalte. Am 18. November verlangte er in der That durch seinen Anwalt eine Entschädigung von 2325 Fr., nämlich 15 Fr. per Kilo, unter Berufung auf Art. 62 Ziff. 1 des Eisenbahntransportgesetzes, und unter der Behauptung, daß infolge grober Fahrlässigkeit eines Angestellten der Beklagten die Kiste nicht rechtzeitig in Schaffhausen angekommen sei. Die Direktion der Nordostbahn erwiderte am 23. November, daß sie die nötigen Erhebungen eingeleitet habe, jedenfalls aber von grober Fahrlässigkeit eines ihrer Angestellten nicht die Rede sein könne. Die Untersuchung ergab, daß das Gewicht der Kiste im Gepäckschein irrtümlich auf 55 Kilos, also um 100 Kilos zu niedrig, angegeben war, dagegen ließ sich die Ursache der unrichtigen Versendung nicht ermitteln. Mit Zuschrift vom 7. Dezember 1897 teilte darauf die Direktion der Nordostbahn dem Kläger mit, daß grundsätzlich die Entschädigungspflicht wegen Verspätung der Gepäcksendung Bischofszell=Schaffhausen nicht bestritten werde, daß aber sowohl die Anwendbarkeit der vom Kläger angerufenen Gesetzesstelle, wie die Höhe der Forderung bestritten werde. Da eine gütliche Erledigung des Anstandes nicht erzielt werden konnte, reichte der Kläger am 14. Januar 1898 die bereits vom 16. Dezember 1897 datierte Weisung beim Bezirksgericht Frauenfeld ein, mit dem Begehren, es sei die Beklagte verpflichtet, an ihn 2325 Fr., nebst Zins zu 5 % seit 16. November 1897, zu bezahlen. Zur Begründung dieser Klage machte er, außer den bereits angeführten Thatsachen, im Wesentlichen geltend: Er habe schon Mitte Oktober einen Stand für den Martinimarkt in Schaffhausen bestellt gehabt und auch erhalten. Um die Waren rechtzeitig zu bekommen, habe er dieselben am 15. November als Passagiergut aufgegeben und dafür 13 Fr. (thatsächlich nur 6 Fr. 50 Cts.) bezahlt. Der Bahnhofvorstand habe erklärt, daß die Kiste mit dem Zug 436 in Bischofszell abrollen und Abends 11 Uhr in Schaffhausen anlangen werde. Da die Kiste aber erst am 16. November, Nachmittags 3 Uhr, in Schaffhausen angekommen sei, so habe er an jenem Tage nichts mehr verkaufen können, und am zweiten Tage werde nicht mehr viel gehandelt. Die Beklagte habe die Schadensersatzpflicht anerkannt. Die Klage stütze sich auf Art. 62 Ziff. 1 des Eisenbahntransportgesetzes, wonach der Kläger berechtigt sei, 15 Fr. per Kilo zu verlangen. Eventuell hafte die Bahn für jedes Verschulden, auch für leichtes, das in solchen Fällen präsumiert werde. Es liege jedoch grobe Fahrlässigkeit vor, denn die Kiste sei nach Zürich gerollt, weil man in Winterthur vergessen habe, sie umzuladen. Mit Rücksicht auf den großen Martinimarkt in Schaffhausen hätte die Beklagte in Winterthur mehr Leute anstellen sollen. Die Beklagte wolle nur 120 Fr. vergüten, aber der Kläger verlange auch Ersatz des indirekten Schadens, d. h. dafür,

daß er am 16. November in Schaffhausen nichts habe verkaufen können. Dieser Schaden betrage mindestens 1400 Fr.; der Ankaufspreis der Waren habe 2334 Fr. betragen. Der Kläger würde sämtliche Ware abgesetzt und an derselben 60 % verdient haben; diesen entgangenen Gewinn habe die Beklagte zu ersetzen. Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage, soweit sie die klägerische Forderung von 120 Fr. übersteige, indem sie beifügt, daß sie dem Kläger grundsätzlich nichts schuldig sei. Sie trug im Wesentlichen vor: Art. 62 Ziff. 1 des Eisenbahntransportgesetzes treffe nicht zu, da die Ware nicht verloren gegangen, sondern vom Kläger in Empfang genommen worden sei. Zur Anwendung kommen die Bestimmungen über Eilgutsendungen, denn die Kiste falle unter § 28 Ziff. 2 des Transportreglementes und danach betrage die Lieferfrist gemäß § 33 Abs. 3 ibid. 1 Tag, welche innegehalten worden sei. Die Kiste sei in Bischofszell zu niedrig taxiert und der Fehler erst in Schaffhausen bemerkt worden. Der Kläger habe für die Kiste nur 6 Fr. 50

Cts., nicht 13 Fr. be $\neg$  zahlt. Er habe  $\ddot{u}$ brigens selbst die Reise mit der Kiste gemacht und h $\ddot{a}$ tte in Sulgen und Winterthur nachsehen sollen, ob sie richtig verladen werde. Grobes Verschulden von Seite der Bahn liege nicht vor, und es werde auch bestritten, da $\beta$  in Sulgen oder Winterthur zu wenig Personal angestellt gewesen sei. Ebenso wer $\neg$  den die Angaben des Kl $\ddot{a}$ gers  $\ddot{u}$ ber den ihm angeblich enigangenen Gewinn bestritten. 2. Die Klage st $\ddot{u}$ tzt sich auf die Art. 62, erster Absatz, 39, 40 und 41 des Eisenbahntransportgesetzes. Die auf Art. 62 Ziff. 1 gegr $\ddot{u}$ ndete Forderung von 15 Fr. per Kilo hat der Kl $\ddot{a}$ ger vor dem Obergericht fallen lassen, und es kommt daher diese Gesetzesbestimmung nicht weiter in Betracht, sondern einzig in Frage, ob die Beklagte nach den allgemeinen Bestimmungen des Eisenbahntransportgesetzes  $\ddot{u}$ ber die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen, welchen im ersten Absatz des Art. 62 ausdr $\ddot{u}$ cklich gerufen ist, die Klage begr $\ddot{u}$ ndet sei. In Betracht kommen speziell die Art. 39—42, welche die Haftung der Eisenbahnen f $\ddot{u}$ r den Schaden, der durch Vers $\ddot{a}$ umung der Lieferfrist entstanden ist, normieren. Es fragt sich danach in erster Linie, ob der Beklagten eine Vers $\ddot{a}$ umung der Lieferfrist zur Last falle, und f $\ddot{u}$ r diese Frage ist allerdings von Bedeutung, ob die Beklagte sich auf  $\S$  28 Abs. 2 des Eisenbahntransportreglementes berufen k $\ddot{o}$ nne. Der Kl $\ddot{a}$ ger bestreitet dies, weil die Kiste als Reisegep $\ddot{a}$ ck zu betrach $\neg$  ten gewesen sei, solches aber nach  $\S$  32 des Transportreglements sofort nach Ankunft des Zuges, zu welchem es aufgegeben worden war, herausverlangt werden k $\ddot{o}$ nne. Da $\beta$  die Kiste nicht zu den Utensilien, von welchen Art. 62 erster Absatz des E.=T.=G. spricht, geh $\ddot{o}$ re, nehmen beide Parteien  $\ddot{u}$ bereinstimmend an. Was als Reisegep $\ddot{a}$ ck zu betrachten sei, bestimmt das E.=T.=G. nicht, sondern  $\ddot{u}$ berweist (in Art. 63) die Definition dieses Begriffes ausdr $\ddot{u}$ cklich dem Transportreglement. Wenn der Kl $\ddot{a}$ ger in seiner Berufungsschrift darauf Gewicht legt, da $\beta$  nach Art. 63 des =T.=G. das Transportreglement nur negativ bestimmen solle, was nicht als Reisegep $\ddot{a}$ ck betrachtet werden k $\ddot{o}$ nne, nicht dagegen, was positiv als Reisegep $\ddot{a}$ ck zu betrachten sei, so ist nicht einzu $\neg$  sehen, was f $\ddot{u}$ r einen Sinn diese Unterscheidung haben sollte; denn es ist klar, da $\beta$  nach dem Gesetze alle diejenigen G $\ddot{u}$ ter als Reisegep $\ddot{a}$ ck anzusehen sind, welchen diese Eigenschaft durch das Transportreglement nicht abgesprochen ist. Der Begriff des Reise $\neg$  gep $\ddot{a}$ cks ist nun festgestellt in  $\S$  28 des erw $\ddot{a}$ hnten Transport $\neg$  reglementes, aus welcher Bestimmung hervorgeht, da $\beta$  als Reise $\neg$  gep $\ddot{a}$ ck im Sinne des Art. 62 Abs. 1 des E.=T.=G., welches die Eisenbahnunternehmung zu Bef $\ddot{o}$ rderung mit dem n $\ddot{a}$ mlichen Zuge  $\ddot{u}$ bernehmen mu $\beta$ , nur die in Abs. 1 des  $\S$  28 T.=R. bezeich $\neg$  neten Gegenst $\ddot{a}$ nde (d. h. dasjenige, was der Reisende zu seinem und seiner Angeh $\ddot{o}$ rigen Reisebed $\ddot{u}$ rfnisse in Koffern, Reise $\neg$  s $\ddot{a}$ cken, Hutschachteln, kleinen Kisten u. dergl. mit sich f $\ddot{u}$ hrt, ferner Musterkoffern), mit Ausnahme der in Abs. 3 ibid. (Geld, Wert $\neg$  papiere, Kleinodien u. s. w.) erw $\ddot{a}$ hnten, zu betrachten sind, und zwar nur, sofern sie nicht mehr als 100 Kilogramm Gewicht haben. Schwerere Kolli kann die Eisenbahn zur $\ddot{u}$ ckweisen, auch wenn dieselben nur Gegenst $\ddot{a}$ nde enthalten, welche zu den genann $\neg$  ten Reisebed $\ddot{u}$ rfnissen geh $\ddot{o}$ ren. Andere, als die in  $\S$  28 Abs. 1 erw $\ddot{a}$ hnten Gegenst $\ddot{a}$ nde kann die Eisenbahn zwar zur Abfertigung wie Reisegep $\ddot{a}$ ck annehmen, jedoch nur, sofern das Gewicht eines einzelnen St $\ddot{u}$ ckes 100 Kilos nicht  $\ddot{u}$ bersteigt (Abs. 2 von  $\S$  28 cit.). Solche Gegenst $\ddot{a}$ nde sind daher, auch wenn sie zuge $\neg$

lassen werden, nicht als Reisegep $\ddot{a}$ ck im Sinne des Abs. 1 von  $\S$  28 des T.=R. bzw. des Art. 62 E.=T.=G. zu betrachten, in $\neg$  dem zu letzterm nur diejenigen Gegenst $\ddot{a}$ nde gerechnet werden d $\ddot{u}$ r $\ddot{u}$ fen, welche zum Reisebedarf geh $\ddot{o}$ ren und bez $\ddot{u}$ glich welcher, dieser Eigenschaft wegen, daher eine Pflicht der Eisenbahn zur Bef $\ddot{o}$ rde $\neg$  rung mit dem n $\ddot{a}$ mlichen Zuge besteht. 3. Konform dieser Bestimmung des Begriffes des Reisegep $\ddot{a}$ cks ist auch in  $\S$  33 Abs. 3 des E.=T.=R. die Haftung der Eisen $\neg$  bahn f $\ddot{u}$ r Vers $\ddot{a}$ umung der Lieferfrist, bzw.

die Lieferfrist selbst, normiert. Während für das eigentliche Reisegepäck die Lieferfrist gleich ist der Frist, welche der Bahnzug, zu welchem dasselbe zum Transport aufgegeben worden ist, zur Ankunft am Bestimmungs-ort bedarf, ist für die in § 28 Abs. 2 des T.=R. erwähnten Gegenstände die für Eilgut bestehende Lieferfrist festgesetzt, welche Frist, gemäß Art. 14 des E.=T.=G., ebenfalls vom Transport-reglement geregelt ist. Einen Eingriff des Transportreglementes in das E.=T.=G., resp. die gesetzwidrige Regelung eines Verhält-nisses, welches im E.=T.=G. bereits geordnet wäre, enthält daher § 33 Abs. 3 des Transportreglements nicht. Allerdings dürfen selbstverständlich die Bestimmungen des T.=R. nicht mit dem E.=T.=G. im Widerspruch stehen, sondern darf das Transport-reglement nur solche Verhältnisse normieren, deren Regelung nicht im Gesetze selbst erfolgt, sondern dem Reglement ausdrücklich oder stillschweigend vorbehalten ist. Allein nun bestimmen die Art. 3, 63 und 14 des Gesetzes, daß das Transportreglement den Begriff des Reisegepäcks festzustellen habe (Art. 63), daß dasselbe die Lieferfristen normiere (Art. 14) und daß das T.=R. überhaupt alle auf den Personenverkehr bezüglichen Verhältnisse, wozu nach dem System des Gesetzes auch der Gepäckverkehr gehört, regle, soweit dieselben in den Art. 58—63 des Gesetzes nicht bereits geordnet seien (Art. 3). Von diesen, dem Reglement vorbehaltenen Befugnissen ist in demselben Gebrauch gemacht, insbesondere also der Begriff des Reisegepäcks festgestellt. Selbstverständlich konnte aber das Transportreglement den Eisenbahnen die (im Interesse des reisenden Publikums liegende) Befugnis erteilen, auch nicht zum eigentlichen Reisegepäck gehörige Gegenstände wie solches zu befördern, dann aber für dieses nicht eigentliche Reisegepäck eine besondere Lieferfrist festsetzen. Eine diese Befugnis ausschließende Bestimmung ist im E.=T.=G. nirgends enthalten, namentlich ent-hält dasselbe nicht etwa die Vorschrift, daß jedes als Gepäck an-genommene und wie Reisegepäck transportierte Gut, auch wenn es nicht zum eigentlichen Reisegepäck gehört, bezüglich der Haftung der Eisenbahnen für Verspätung dem Reisegepäck gleich behandelt werden müsse. Nun bestimmt § 33 Abs. 3 in der mit 1. März 1897 in Kraft getretenen neuen Fassung ausdrücklich, für die in § 28 Abs. 2 genannten Gegenstände gelte die Lieferfrist für Eil-gut, und es seien für die Bemessung der zu leistenden Entschädi- gung im Falle der Überschreitung dieser Lieferfrist bei allen diesen Gegenständen die für den Gütertransport bestehenden Bestim- mungen maßgebend. Nach dieser Bestimmung, die am 15. No- vember 1897 bereits längst in Kraft war, ist völlig klar, daß eine Versäumung der Lieferfrist bezüglich der in § 28 Abs. 2 be- nannten Gegenstände nicht schon dann eintritt, wenn die Gegen- stände nach Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben worden, nicht vorhanden sind, sondern erst wenn die in § 69 litt. a Ziff. 2 des T.=R. für Eilgut festgesetzte Transportfrist abgelaufen ist. Diese betrug nun in casu unbestrittenermaßen 24 Stunden, vom Abgange des Zuges 436 von Bischofszell an, und ist eingehalten worden. 4. Unbegründet ist auch der vom Kläger in seiner Berufungs- schrift eingenommene Standpunkt, die von ihm aufgebene Kiste falle eventuell unter § 28 Abs. 1 des T.=R., weil er die Reise nach Schaffhausen lediglich unternommen habe, um auf dem dor- tigen Markt die in die Kiste verpackte Konfektionsware zu ver- kaufen. Denn den direkten Gegensatz zu dem Reisebedarf bilden natürlich die Kaufmannswaren, die zum Verkauf bestimmten Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs, indem dieselben un- zweifelhaft nicht zum persönlichen Gebrauch des Reisenden oder seiner Angehörigen dienen. 5. In letzter Linie hat der Kläger darauf abgestellt, daß der Stationsvorstand in Bischofszell ihm die Zusicherung gegeben habe, die Kiste werde sicher am 15. November 1897 Abends 11 Uhr in Schaffhausen sein. Daß es sich dabei um die Über- nahme einer förmlichen Garantie gehandelt habe,

behauptet der

Kläger, wie er in seiner Berufungsschrift ausdrücklich hervorhebt, selbst nicht. Nach seiner Darstellung handelte es sich lediglich um ein Gesuch um Auskunft oder Rat an den Stationsvorstand, welches der Kläger schon am Tage vorher, am 14. November, an denselben gestellt hatte. Übrigens wäre der Stationsvorstand gar nicht in der Lage gewesen, eine solche Garantie Namens der Beklagten zu übernehmen. Mögen die Eisenbahnstationen als Zweigniederlassungen der Eisenbahnunternehmung angesehen werden oder nicht, so steht doch fest und ist allgemein anerkannt, daß die Stationen Frachtverträge u. s. w. nur nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen abzuschließen befugt sind, und ihnen die Berechtigung mangelt, von diesen abweichende Vereinbarungen zu treffen. Ebenso wenig gehört es zu den dienstlichen Obliegenheiten der Stationen, resp. ihrer Vorsteher, dem Publikum Auskunft über die beste und richtigste Transportart von Gütern, über Abgang der Züge, Lieferfristen u. s. w. zu geben, sondern hiefür sind die Transportreglemente, Fahrpläne u. s. w. da, welche die Eisenbahnen allerdings dem Publikum zugänglich zu machen bzw. bekannt zu machen haben. Wenn sich daher Jemand an einen Stationsvorstand mit dem Gesuch um Auskunft in der genannten Richtung wendet, und dieser sich hierauf einläßt, so muß der Fragesteller wissen, daß der Stationsvorstand lediglich als Privatmann handelt, der durch eine möglicherweise unrichtige Auskunfterteilung die Eisenbahn nicht verpflichtet, mag die Auskunft absichtlich oder unabsichtlich falsch erteilt worden sein. Angenommen daher, die Behauptung des Klägers über die ihm am 14. November vom Stationsvorstand erteilte Auskunft sei richtig (was die Beklagte bestreitet), so kann der Kläger diese Thatsache doch nicht zur Begründung seiner Schadenersatzforderung verwerten, weil dieselbe gegenüber der Beklagten ganz unerheblich ist. Übrigens behauptet der Kläger selbst nicht, daß am 14. November zwischen ihm und dem Stationsvorstand irgendwie die Frage des Bestehens einer besonderen Lieferfrist, welche für eine allfällige Schadenersatzforderung von Bedeutung wäre, die Rede gewesen sei. Ebenso unbegründet ist die Behauptung des Klägers, daß der Stationsvorstand ihn am 15. November bei Aufgabe der Kiste hätte darauf aufmerksam machen sollen, daß er nicht mit Sicherheit auf die Ankunft der Kiste am gleichen Tage in Schaffhausen rechnen könne. Eine solche Verpflichtung lag dem Stationsvorstand nicht ob, seine Obliegenheit bestand im Abschluß des vom Kläger beantragten Frachtvertrages nach Maßgabe des Gesetzes und des T.=R., und in der Sorge dafür, daß die Kiste gemäß dem abgeschlossenen Frachtvertrag befördert werde. Diese Verpflichtung hat der Stationsvorstand unbestrittenermaßen erfüllt. Übrigens hat der Kläger ja nicht einmal behauptet schweige denn bewiesen, daß er, wenn der Stationsvorstand ihn am 15. November bei Aufgabe der Kiste auf die bestehende Lieferfrist von 1 Tag aufmerksam gemacht hätte, in der Lage gewesen wäre, die Kiste noch am gleichen Tage nach Schaffhausen transportieren. Für den Transport auf der Eisenbahn hätte die Lieferfrist von 1 Tag unter allen Umständen bestanden. Nach dem vorstehend über die dienstlichen Obliegenheiten des Stationsvorstandes Gesagten erledigt sich auch die eventuelle Behauptung des Klägers, daß der Stationsvorstand von Bischofszell sich eines Betruges schuldig gemacht habe, für welchen die Beklagte verantwortlich sei. Daß übrigens der Stationsvorstand in besten Treuen dem Kläger die Auskunft geben konnte, seine als Gepäckstück am 15. November Nachmittags aufzugebende Kiste, (deren Gewicht und Dimensionen ihm zudem gar nicht bekannt gegeben war) werde am Abend des gleichen Tages in Schaffhausen ankommen, und es sei daher diese Art der Beförderung die schnellste, liegt auf der Hand; denn auch die in § 28 Abs. 2 des T.=R. bezeichneten

Gegenstände werden ja thatsächlich wie eigentliches Reisegepäck abgefertigt, und die Regel ist gewiß, daß sie mit dem Zug, zu welchem sie aufgegeben worden sind, wirklich am Bestimmungsort ankommen. 6. Da die erste Voraussetzung einer Schadenersatzforderung wegen Verspätung, nämlich die Versäumung der Lieferfrist, mangelt, so muß die Klage abgewiesen, und das vorinstanzliche Urteil bestätigt werden. Daß die Beklagte die Schadenersatzpflicht in ihrem Briefe vom 7. Dezember 1897 grundsätzlich in der Weise anerkannt habe, daß in diesem Prozeß nur noch über die Höhe des Schadensersatzes zu verhandeln und zu entscheiden sei, hat der Kläger selbst nie behauptet, vielmehr in der Berufungsschrift ausdrücklich

darauf hingewiesen, daß die Beklagte die Entschädigungspflicht grundsätzlich negiert habe. In der That hat denn auch die Beklagte schon vor erster Instanz zwar allerdings Abweisung der Klage nur insoweit verlangt, als dieselbe den Betrag von 120 Fr. übersteige, dabei jedoch ausdrücklich bemerkt, daß sie dem Kläger nichts schulde. Ob nun die Anerkennung der 120 Fr. von der Vorinstanz im Dispositiv des Urteils hätte aufgenommen werden sollen, ist keine Frage des eidgenössischen Privatrechts, sondern des kantonalen Prozeßgesetzes, und die Berufung daher in diesem Punkte unzulässig. Die auf Art 42 E.=T.=G. gestützte Zinsforderung von 6 % ist, wie die Vorinstanz richtig ausgeführt hat, unbegründet, weil die Schadenersatzpflicht der Beklagten prinzipiell nicht besteht, die 120 Fr. dem Kläger vielmehr nur deswegen zukommen, weil die Beklagte diesen Betrag ohne Rechtspflicht freiwillig anerkannt hat. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen, und daher das Urteil des Obergerichtes des Kantons Thurgau in allen Teilen bestätigt.

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