

## **BGE 49 II 498**

Bundesgericht (BGE), 1923-01-01, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_49\\_II\\_498](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_49_II_498)

FR: ATF 49 II 498

IT: DTF 49 II 498

### **Volltext**

498 Obligationenrecht. N° 67. 67. Urteil der II. Zivilabteilung vom ao. Dezember 1923 i. S. Xoller & Oie gegen Schweizerische Bundesbahnen. Haftung der Bahn bei Lieferfristüberschreitung im internationalen Eisenbahnverkehr. Berechnung der Lieferfrist (Erw. 1). - Bedeutung des Wageneinstellungsvertrages für Haftung aus Mängeln des Wagens; dessen Verhältnis zum IUE (Erw. 2). - Haftung für Überschreitung der Lieferfrist aus Art. 39 IUE (Erw. 3). - Stellung des Art. 41 im IUE (Erw. 4). - Die Bahn muss den Absender in analoger Anwendung des Art. 18 IUE in allen Fällen von Transporthindernissen benachrichtigen. Unterlassen dieser Benachrichtigung hat schon bei leichtem Verschulden die Haftung der Bahn zur Folge (Erw. 5). - Verschulden im konkreten Falle (Erw. 6). - Festsetzung des Schadenersatzes (Erw. 7). A. - Die Klägerin bezog im Jahre 1920 von der Compagnie des Produits resineux S. A. in Bordeaux 12,000 kg Terpentinöl. Das Öl wurde am 19. Oktober 1920 in Messanges, einer Station an der von St-Vincent de Tyrosse von der Linie Bordeaux-Bayonne abzweigenden Nebenbahn, in einen Kesselwagen gefüllt, den die beklagten Schweizerischen Bundesbahnen von der Klägerin in ihr Netz aufgenommen hatten, und der Ende September als neu repariert aus der Schweiz nach Frankreich abgelaufen war. Am Tage der Verladung rollte der Wagen über St-Vincent gegen Bordeaux mit der Bestimmung nach Grüze bei Winterthur. In Ychoux, einer Station etwa 70 km südlich von Bordeaux, musste er wegen Heislaufens einer Radachse am 21. Oktober ausgeschaltet werden, rollte am 24. Oktober weiter und gelangte am 26. Oktober nach Bordeaux, wo er am 28. Oktober in die Eisenbahnwerkstätten verbracht wurde. Am 25. November ersuchte der Werkstattleiter den zuständigen Ingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die Klägerin sei zur Lieferung eines Ersatzstückes für das Rad aufzufordern. Von dieser Bahn ging das Gesuch am 27. November an die Beklagte. Zugleich zeigte der Leiter der Werkstätte von Bordeaux am 27. November der Klägerin an, dass der Wagen nach Bordeaux versetzt worden sei und dort mit Ersatzstücken ausgerüstet werde. Die gleiche Anzeige ging am 2. Dezember von Bordeaux an die Bahnhofsvorstände von Messanges und Grüze zur Benachrichtigung von Absender und Empfänger. Die Klägerin, die schon am 10. November und in der Folge wiederholt nach dem rückständigen Wagen gefragt hatte, erhielt die Aufforderung zur Sendung des Ersatzstückes am 30. November und leitete sie sofort an die Werkstätte der Beklagten nach Zürich, wo sie ihre Zisternenwagen eingestellt hatte. Von hier wurde der Ersatz am 3. Dezember abgesandt und am 6. Dezember in Genf der französischen Bahn übergeben; er erreichte Bordeaux am 28. Dezember. Nach Instandstellung verliess der Wagen am 29. Dezember die Werkstätte, am 30. Dezember den Bahnhof von Bordeaux und gelangte am 11. Januar 1921 nach Grüze. Die Klägerin nahm den Wagen an, behauptete jedoch, der Preis des Terpentinöls sei inzwischen bedeutend gesunken, sodass ein Teil ihrer Abnehmer infolge verspäteter Lieferung den Rücktritt vom Kauf erklärt hätten und sie für andere Abnehmer Deckungskäufe haben vornehmen müssen; sie sei deshalb infolge

Überschreitung der Lieferfrist zu Verlust gekommen, den ihr die Beklagten, die für die französischen Bahnen einzutreten hätten, ersetzen mussten. Sie belange sie daher auf Bezahlung von 13,326 Fr. 25 Cts., nebst Zins zu 6 % seit dem 19. November 1920. Die Beklagten zahlten der Klägerin die Frachtauslagen zurück, lehnten jedoch die Haftung für den behaupteten Schaden ab, indem sie jedes Verschulden der Bahn bestritten. B. - Mit Urteil vom 27. Juni 1923 hat das Obergericht des Kantons Zürich die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin mit dem Antrag auf Gut- 500 Obligationenrecht. N° 67. heissung der Klage die Berufung an das Bundesgericht erklärt. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. - Was die Lieferfrist anbelangt, die für den im Streite liegenden Transport normaler Weise notwendig ist oder berechnet werden darf, stellt die Vorinstanz zunächst fest, es dürfe für die dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IUE) nicht unterstellte Strecke Messanges- St-Vincent de Tyrosse nach französischem Rechte mit allen Zuschlägen 7 Tage gerechnet werden. Diese auf fremdem Rechte beruhende Feststellung entzieht sich der Überprüfung des Bundesgerichts. Verbindlich ist auch die wesentlich tatsächliche Feststellung der Vorinstanz, dass die Entfernung von St-Vincent de Tyrosse bis zum Bestimmungsort Grütze 1196 Tarifkilometer beträgt. Gestützt hierauf hat die Vorinstanz gemäss Art. 14 IUE und § 6 der Ausführungsbestimmungen dazu die Transportfrist für das Frachtgut mit Recht auf 10 Tage berechnet und, unter Ablehnung aller weiteren von den Beklagten geltendgemachten Zuschläge, für die Übergabe des Gutes in St-Vincent eine Expeditionsfrist von einem Tag angenommen, nebst einem Tag für die Zollbehandlung. Die Lieferfrist beträgt somit im Ganzen 19 Tage (7 und 12 Tage), während der streitige Transport in Wirklichkeit vom 19. Oktober bis zum 11. Januar, also 84 Tage gedauert hat. Die Überschreitung der Lieferfrist belief sich demnach auf 65 Tage. 2. - Ob zufolge dieser Lieferfristüberschreitung die Klägerin gemäss Art. 33 IUE das Gut ohne weiteren Nachweis hätte als in Verlust geraten betrachten und der Bahn überlassen können, mit der Folge, dass sie ihr nach Massgabe des Art. 34 IUE Ersatz des Wertes, den das Gut zur Zeit der Abnahme am Versandort hatte, zu leisten gehabt hätte, kann dahingestellt bleiben, da die Klägerin es vorgezogen hat, Ersatz des ihr durch die Verzögerung erwachsenen Schadens zu verlangen. Obligationenrecht. N° 67. 501 Diese Schadenersatzforderung ist zunächst, entgegen dem Standpunkt der Beklagten, nicht ausgeschlossen durch den Wageneinstellungsvertrag, der zwischen den Parteien mit Bezug auf den für den Öltransport verwendeten und der Beklagten gehörenden Zisternenwagen besteht. Nach § 12 dieses Vertrages übernimmt die Bahn allerdings keine Haftpflicht, wenn wegen Laufunfähigkeit oder Schadhaftheit des Wagens die Lieferfrist überschritten wird. Damit sind indessen Mängel gemeint, die auf die Konstruktion und den Zustand des Wagens, wie sie bei der Übernahme durch die Bahn vorlagen, zurückzuführen sind, und nicht solche, die mit dem Betriebe selbst im Zusammenhange stehen und ebensowohl die eigenen Wagen der Bahn treffen können. Es ist jedoch unbestritten, dass der fragliche Wagen zum Zwecke des im Streite stehenden Transportes im September 1920 frisch revidiert und repariert aus den Werkstätten der Beklagten nach Frankreich abgerollt ist. Überdies kann der Wageneinstellungsvertrag das Rechtsverhältnis der Parteien nur mit Bezug auf den Wagen bestimmen; hinsichtlich des Frachtgutes haben seine Bestimmungen gemäss Art. 1 IUE nur Geltung, insoweit sie dem internationalen Übereinkommen nicht widersprechen. Übrigens ist nach § 10 des Vertrages die Bahn verpflichtet, den Wageneigentümer schriftlich in Kenntnis zu setzen, wenn der Wagen zertrümmert oder so erheblich beschädigt wird, dass seine Wiederherstellung voraussichtlich längere Zeit beansprucht. Dieser Vertragspflicht ist die

Bahn im vorliegenden Falle nicht oder erst nach Ablauf eines Monats nachgekommen. Ob und inwieweit dieser Umstand eine Haftpflicht der Beklagten zu begründen vermag, kann indessen dahingestent bleiben, da sich deren Schadenersatzpflicht aus den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens ergibt. 3. - Für den Schaden, der durch Versäumnis der Lieferfrist entstanden ist, haftet die Eisenbahn gemäss Art. 39 I Ue, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung 502 Obligationenrecht. N<sup>o</sup> 67. von einem Ereignis herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermöchte. Dieser Entlastungsbeweis ist den Beklagten insoweit gelungen, als sie dargetan haben, dass die Lieferfristversäumnis auf das Heisslaufen des Wagens zurückzuführen ist, und dass dieses Ereignis von der Bahn nicht verhütet werden konnte; denn einerseits konnte der Bahn mit Hinsicht auf das Schmieren der Räder keinerlei Vorwurf gemacht werden, und andererseits kann, wie die Vorinstanz feststellt, beim heutigen Stand der Technik das Heisslaufen auch mit dem sorgfältigsten Schmieren nicht zuverlässig vermieden werden. Allein dieses Ereignis genügt nicht, die lange Lieferfristversäumnis von 65 Tagen zu rechtfertigen, da der Wagendefekt, nachdem einmal ein Ersatzstück in Bordeaux ~ngelangt war, in einem einzigen Tage behoben und der Wagen tags darauf wieder in Betrieb gesetzt werden konnte. Die lange Verzögerung hing vielmehr mit dem Verhalten der Bahn nach dem Eintritt des transporthindernden Ereignisses zusammen. Zunächst dauerte es, nachdem das Heisslaufen der Radachse in Y choux wahrgenommen worden war, auffallend lange, bis der Wagen nach Bordeaux weiterspediert und dort in die Werkstätten verbracht wurde; dann blieb er dort volle 30 Tage stehen, bis man ein Ersatzstück verlangte; auch wurde weder der Absender noch der Eigentümer des Wagens von der Störung benachrichtigt, und selbst dann, als die Absenderin im Auftrage der Klägerin am 10. November und in der Folge wiederholt dem Wagen bei der Bahn nachfragte, wurde keine Auskunft gegeben; erst am 27. November schrieb der Werkmeister von Bordeaux der Klägerin, wo sich der Wagen befand. Dieses Verhalten der Bahn hat die Vorinstanz zwar als fahrlässig, aber nicht als grob fahrlässig bezeichnet und hat, da die Eisenbahn nach Art. 41 I Ue (ausser im Falle von Arglist, der hier nicht in Frage steht), nur bei grober Fahrlässigkeit zur Vergütung des vollen Obligationenrecht. N<sup>o</sup> 67. 503 Schadens verpflichtet werden könne, die Haftung der Beklagten verneint. 4. - Die Frage, ob das Verschulden der Bahn ein schweres oder nur ein leichtes sei, ist indessen für die Haftung der Beklagten nicht entscheidend. Art. 41 I Ue beschlägt nur die Höhe des zu ersetzenden Schadens, nicht aber die Haftung selbst und zwar indem er im unmittelbaren Anschluss und im Gegensatz zu den in den Art. 34 bis 40 I Ue liegenden Beschränkungen des Schadenersatzes für Verlust, Verminderung, Beschädigung und Verspätung bei Arglist und grobem Verschulden einen Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens einräumt. Ein solcher Gegensatz besteht in anderen Fällen der Verletzung des Übereinkommens nicht, da in diesen schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen das ganze Interesse zu ersetzen ist, auch wenn der Schaden nicht durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt wurde. Es ist daher trotz Art. 41 I Ue möglich, dass die Bahn in andern Fällen von Verletzung des Übereinkommens auch bei leichtem Verschulden den vollen Schaden zu ersetzen hat (GERSTNER, Der neueste Stand des I Ue S. 117 u. 118; anders EGER, Das I Ue S. 432 B. 3; ROSENTHAL S. 2(4). 5. - So ist eine unbeschränkte Schadenshaftung der Bahn ohne Rücksicht auf die Schwere des Verschuldens bei Verletzung der Vorschriften gegeben, die Art. 18 I Ue für einige Fälle von Transportverhinderungen aufstellt. Danach hat die Bahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen, wenn die Fortsetzung des Transportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert wird und der Transport auf einem andern Wege nicht

stattfinden kann. Ist letzteres möglich, so ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder ihn anzuhalten und den Absender um andere Weisungen zu ersuchen. AS 49 II - 1923 504 Obligationenrecht. N<sup>o</sup> 67. Der Umstand, dass Art. 18 I Ue von der Oberleitung des Frachtgutes auf einen andern Weg spricht und je nach der Möglichkeit dieser Umleitung ein anderes Verfahren anordnet, deutet allerdings darauf, dass das Übereinkommen bei diesen Transporthindernissen zunächst Betriebsstörungen im engern Sinne im Auge hat d. h. Unterbrechungen des regelmässigen Eisenbahnbetriebes, sei es durch Naturereignisse - wie Schneeverwehungen, Überschwemmungen, Bergstürze und dergleichen - sei es durch Eisenbahnunfälle oder sonstige Ereignisse, welche eine Strecke zeitweilig unbenutzbar machen. Ferner gehören aber hierher auch Betriebsstörungen im weitern Sinne d. h. alle Transporthindernisse in der oben entwickelten Bedeutung, und es ist jedes durch höhere Gewalt oder Zufall verursachte Transporthindernis hierher zu rechnen, gleichviel, ob es im Betriebe (Anlage, Personal, Transportmittel) oder im Frachtgut, oder in der Person der Kontrahenten liegt (GERSTNER, Internationales Eisenbahnrecht S. 273 f.; EGER, a. a. O. S. 226; ROSENTHAL, a. a. O. S. 144 oben). Darüber hinaus verlangt jedoch der dem Art. 18 I Ue zu Grunde liegende, sich aus dem Mandatverhältnis des Frachtvertrages ergebende Gedanke einer Verständigung des Absenders über eingetretene Transporthindernisse oder der Beseitigung derselben im Interesse des Absenders, dass dieser auch in denjenigen Fällen von Transporthindernissen benachrichtigt werde, die in Art. 18 I Ue nicht ausdrücklich ins Auge gefasst sind. Insoweit ist daher dieser Artikel in allen Fällen von Transporthindernissen analog anzuwenden. Unterlässt nun die Eisenbahn das Dispositionsansuchen, so handelt sie bei ihren weitern Verfügungen über das Frachtgut als Geschäftsführer ohne Auftrag. Ihre Schritte müssen daher von der Sorgfalt eines ordentlichen Mannes geleitet sein, und sie haftet nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen über die Geschäftsführung Obligationenrecht. N<sup>o</sup> 67. 505. nicht nur für grobes Verschulden, sondern für jede Fahrlässigkeit (GERSTNER, a. a. O. S. 276; EGER, a. a. O. S. 227, 232 u. 233; ROSENTHAL, a. a. O. S. 144 und 148; Prot. der II. Konferenz S. 101 und 102). 6. - Dass die Bahn im vorliegenden Falle wenigstens ein leichtes Verschulden trifft. ist mit der Vorinstanz ohne weiteres anzunehmen. Sie hat, nachdem sie eine Verfügungseinholung beim Absender unterlassen, den defekten Wagen volle 30 Tage in den Werkstätten von Bordeaux gelassen und sich erst nach Ablauf dieser auch durch allfällig ausserordentliche Verhältnisse nicht gerechtfertigten Frist entschlossen, ein Ersatzstück zu verlangen. Sie kann sich nicht mit dem Hinweis entlasten, dass die französischen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit Mangel an geschultem Personal gehabt hätten; wenn dieser Umstand auf die Reparatur des Wagens von Einfluss sein konnte, so hätte die Bahn die Reparatur eben nicht selbst auszuführen versuchen, sondern den Absender zum vorneherein um Weisung angehen sollen, dessen Sache es dann gewesen wäre, die Klägerin um Sendung eines andern Zisternenwagens, oder eines Ersatzstückes zu veranlassen; auf jeden Fall hätte letzteres, wenn die Bahn sich direkt mit der Klägerin in Verbindung setzen wollte, wesentlich früher angeordnet werden sollen. Ein Verschulden der Bahn liegt auch darin, dass sie nicht für raschere Sendung des Ersatzstückes gesorgt hat; es wäre Pflicht der französischen Bahn gewesen, die beklagte Bahn darauf aufmerksam zu machen, dass es sich um die Reparatur eines beladenen Wagens handelte, womit diese veranlasst worden wäre, das Ersatzstück als Eilgut nach Frankreich zu senden; auf diese Weise wäre auch die weitere Lieferfristüberschreitung verhütet worden, die dadurch entstanden ist, dass das

Ersatzstück als gewöhnliches Frachtgut nach Bordeaux geschickt wurde. Das Verhalten der Bahn erscheint auch nicht durch die eigentümliche Natur des Eisenbahnbetriebes als 506 Obligationenrecht. N0 67. entschuldbar. Es handelte sich dabei um Massnahmen, die in aller Ruhe vom Bureau aus angeordnet werden konnten, und durch die Menge der zu fördernden Güter und die Raschheit des Transportes, die im allgemeinen eine minutiöse Sorgfalt ausschliessen, nicht gehemmt wurden (vgl. BGE i. S. Goudrand gegen S. B. B. vom 27. Juni 1923). 7. - Die Beklagten haben somit den vollen der Klägerin erwachsenden Schaden zu ersetzen. Wie hoch sich dieser beläuft hat die Vorinstanz durch Abnahme der beantragten Beweise erst festzusetzen. Dabei hat sie zur Abmessung des Schadenersatzes noch festzustellen, wann der Wagen bei richtigem Vorgehen der Bahn an den Bestimmungsort Grüze gelangt wäre. Demnach erkennt das Bundesgericht: Die Berufung wird gutgeheissen, das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 27. Juni 1923 aufgehoben und die Sache zur neuen Beurteilung im Sinne der Motive an die Vorinstanz zurückgewiesen. Erfindungsschutz. N0 68. 507 IB. ERFINDUNGSSCHUTZ. BREVETS D'INVENTION 68. Urteil der I. ZivUabteilung vom 28. Dezember 1923 i. S. Basler Glühlampenfabrik A.-G. gegen Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft. Patentrecht: Bedeutung des Patentanspruchs und der Patentbeschreibung (Art. 5 u. 26 II PatG). Nichtigkeitsgrund mangelhafter Darlegung und ungenügender Definition der Erfindung (Art. 16 Züf. 7 u. 8). - Mangelnde Neuheit '1 - Stoffpatent, Verhältnis zum Verfahrenspatent (Art. 7 II u. 26 IV). - Festsetzung des Schadenersatzes bei widerrechtlicher Patentverletzung. A. - Die Klägerin, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, ist Inhaberin des schweizerischen Patentes Nr. 54,036 vom 5. Oktober 1910. Die Patentansprüche lauten: {{ 1. Ein bei gewöhnlicher Temperatur duktiler Wolframdraht für elektrische Glühlampen.}} {( II. Verfahren zur Herstellung von Wolframdraht « nach Patentanspruch I, dadurch gekennzeichnet, dass « Wolframkörper wiederholt andauernd mechanisch bearbeitet werden. bis ein bei gewöhnlicher Temperatur ({ duktiler Draht entsteht.} Diesen Hauptansprüchen sind 2 Unteransprüche beigefügt. B. - Das Verfahren, welches dem an sich spröden Wolframmetall die Eigenschaft der vollen Duktilität (auch bei gewöhnlicher Temperatur) verleiht, besteht, wie der in der Patentschrift enthaltenen Beschreibung zu entnehmen ist. aus folgenden Stufen: Zuerst werden aus grobkörnigem (statt wie früher

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