

ergibt, in welchem Betrage die Widerklage in Abänderung des vorinstanzlichen Urteils gutzuheissen ist.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird dahin gutgeheissen, dass in teilweiser Abänderung des Urteils des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt vom 8. Mai 1917 der Berufungskläger verurteilt wird, an die Berufungskläger 497 Fr. 90 Cts. nebst Zinsen zu 5% seit 3. September 1916 zu bezahlen.

92. Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. Oktober 1917

i. S. Korner, Klägerin, gegen

Schweizerische Bundesbahnen, Beklagte.

Frachtvertrag. Verjährung von Entschädigungsforderungen wegen Verlustes eines Frachtgutes, Art. 15 ETrG.

A. — Durch Urteil vom 3. Mai 1917 hat die erste Zivilkammer des Appellationshofes des Kantons Bern über das Klagebegehren:

« Die Beklagte sei zu verurteilen, der Klägerin einen Betrag von 3000 Fr., eventuell einen vom Gericht festzusetzenden Betrag, beides samt Zins zu 6% seit 30. Juli 1913, zu bezahlen »

erkannt:

« Der Klägerin wird davon Akt gegeben, dass die Beklagte ihre Ersatzpflicht für einen Betrag von 345 Fr. nebst Zins zu 6% seit 3. August 1913 anerkennt; soweit das klägerische Rechtsbegehren weitergeht, wird es abgewiesen. »

B. — Gegen dieses Urteil hat die Klägerin rechtzeitig die Berufung an das Bundesgericht erklärt, mit dem Antrag auf Aufhebung, auf Abweisung der von der Beklagten erhobenen Verjährungseinrede und Gutheis-

sung der Klage in vollem Umfange, eventuell auf Rückweisung der Sache an die kantonale Instanz zur Abnahme weiterer Beweise und materiellen Behandlung.

Das Bundesgericht zieht
in Erwägung:

1. — Am 30. Juli 1913 reiste die Klägerin von Harwich in England nach Genf ab. Sie gab in Harwich ihren Koffer als Reisegepäck mit der Bestimmung Genf auf und es wurde ihr ein Gepäckschein mit der Nr. 13 ausgeliefert. Bei ihrer Ankunft in Genf, am 1. August 1913, wollte sie gegen Rückgabe des Gepäckscheins den Koffer auslösen; es wurde ihr aber mitgeteilt, er finde sich nicht vor, er sei verloren gegangen.

Mit Briefen vom 3., 4. und 10. August 1913 erhob sie Reklamationen bei der Verwaltung der SBB: sie verlangte Entschädigung für die verloren gegangenen Effekten und eine solche von 20 Fr. per Tag für den ihr aus dem Fehlen der Garderobe entstehenden Schaden. Als sie hierauf keine Antwort erhielt, beauftragte sie den Spediteur Sauvin in Genf mit der Wahrung ihrer Interessen. Dieser wandte sich durch Brief vom 3. September 1913 an den Bahnhofverstand Genf-Cornavin, indem er ihm gleichzeitig den Gepäckschein übersandte, sowie eine Faktur, laut der eine Entschädigungsforderung im Betrag von 3000 Fr. geltend gemacht wurde. In der Folge verlangten die Bahnorgane die Zusendung der detaillierten Liste des Inhalts des vermissten Koffers. Diese Liste — mit Wertangabe für jeden einzelnen Gegenstand — wurde am 4. Oktober 1913 eingesandt. Nachdem unter mehreren Malen die Reklamation erneuert worden war, teilte die Beklagte durch Schreiben vom 12. November 1913 mit, sie könne die Forderung der Klägerin nicht anerkennen und biete gemäss § 33 des Transportreglements eine Normalentschädigung von 15 Fr. per Kg., mithin für den 23 Kg. wiegenden Koffer den Betrag von 345 Fr. an, sie sei zu keiner höheren Entschädigung verpflichtet, da die

Klägerin unterlassen habe, das Interesse an der Gepäcksendung zu deklarieren, wenn sie eine höhere Entschädigung beanspruche, so müsste sie den Nachweis eines darüber hinausgehenden Schadens leisten, jedenfalls aber könnte die Entschädigung den effektiven Wert der Gegenstände im Zeitpunkt ihrer Aufgabe nicht übersteigen.

Der Mandatar der Klägerin wandte sich nochmals mit Schreiben vom 12. Januar 1914 an die Beklagte; diese hielt aber mit Zuschrift vom 14. Januar 1914 an ihrem früheren Bescheide in allen Teilen fest.

Am 27. Mai 1914 machte die Klägerin ihren Anspruch auf dem Wege der ordentlichen Klage vor den Genfer Gerichten geltend. Die Beklagte erhob eine Gerichtsstandseinrede, worauf die Klägerin am 9. Februar 1915 die Klage zurückzog. Am 27. Mai 1915 liess sie dann die Beklagte vor den zuständigen bernischen Richter zum Sühneversuch vorladen. Die bei diesem Anlass von der Beklagten erneuerte Offerte zur Zahlung von 345 Fr. wurde abgelehnt und die vorliegende Klage eingeleitet. Die Beklagte erhob in erster Linie die Einrede der Verjährung, soweit der geltend gemachte Anspruch den Betrag von 345 Fr. übersteigt.

2. — Ob diese Einrede in prozessualisch richtiger Weise erhoben worden sei, hat das Bundesgericht nicht nachzuprüfen. Diese übrigens in der Berufungsschrift nicht mehr aufgeworfene Frage ist von der Vorinstanz für das Bundesgericht verbindlich in bejahendem Sinne gelöst worden. Zu untersuchen ist nur, ob die Einrede materiell begründet sei.

Nach Art. 45 des Eisenbahntransportgesetzes verjähren Entschädigungsforderungen wegen Verlustes eines Frachtgutes, sofern sie nicht durch Anerkenntnis der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt sind, in einem Jahr von dem Tage an, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist. Die Verjährungsfrist ist nur dann von längerer Dauer (3 Jahre), wenn der Berechtigte nachweisen

kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist. Allein die Klägerin hat in keiner Weise dargetan, dass der Verlust des abhanden gekommenen Koffers auf eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten zurückzuführen sei, so dass von der ordentlichen einjährigen Frist auszugehen ist.

Nun bestimmt Art. 45 ETrG weiter, dass die Verjährung nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation unterbrochen werde, in der Meinung, dass, solange die Reklamation unerledigt bleibe, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden könne. Ergeht hierauf ein abschlägiger Bescheid und werden zugleich die der Bahnverwaltung anvertrauten Beweismittel (z. B. Frachtbriefe, Verbalprozesse) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt vom Empfange an eine neue einjährige Verjährung der Klage, die durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird. Danach wurde die Verjährung durch die schriftlichen Reklamationen der Klägerin und ihres Vertreters vom 3., 4. und 10. August 1913 unterbrochen und sie ruhte, bis die Reklamationen durch die Beklagte im Sinne der Abweisung erledigt waren. Eine solche Erledigung ist mit der Vorinstanz in der Zuschrift der Beklagten vom 12. November 1913 zu erblicken; denn durch diesen Bescheid hat die Beklagte die Ersatzpflicht für die Normalvergütung von 345 Fr. bedingungslos anerkannt, während sie die weitergehenden Ansprüche der Klägerin mangels Schadensnachweises förmlich ablehnte. Sie hat sich denn auch, als jene im Januar 1914 auf die Angelegenheit zurückkam, darauf beschränkt, ihren früheren Bescheid in allen Teilen zu bestätigen. Dieser hatte daher nach den obigen Gesetzesbestimmungen zur Folge, dass mit seinem Empfang durch die Klägerin eine neue einjährige Verjährungsfrist einsetzte, sofern auch die weitere gesetzliche Bedingung, dass die der Bahn anvertrauten

Beweismittel behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben worden seien, erfüllt war.

Wie sich aus dem Wortlaut deutlich ergibt, sind damit Beweismittel gemeint, mit denen der Kläger imstande ist, seinen Anspruch beweiskräftig vor Gericht zu vertreten. Das trifft aber hier für den Gepäckschein, den die Klägerin der Beklagten übergeben hatte und nicht zurückerhalten hat, nicht zu. Sie hat denn auch, ohne im Besitz dieses Scheines zu sein, den vorliegenden Prozess wirksam anheben können und ihn nicht zuvor von der Beklagten herausverlangt, was erklärlich ist, wenn man seine Bedeutung und rechtliche Natur ins Auge fasst. Der Gepäckschein verkörpert nicht etwa ein Forderungsrecht, da ja laut Art. 62 i. f. ETrG die Auslieferung des Gepäckstückes auch ohne dessen Rückgabe erfolgen kann, und er enthält auch keine Angaben über Inhalt und Wert des zur Beförderung übergebenen Gutes, sodass die gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag auch ohne ihn möglich ist. Und dass vollends das von der Klägerin nachträglich hergestellte Inhaltsverzeichnis des Koffers keine für die Entscheidung des Prozesses erhebliche Urkunde darstellt, bedarf keiner Erörterung.

Daraus folgt, dass mit dem Bescheid der Beklagten vom 12. November 1913 eine neue einjährige Verjährungsfrist zu laufen begonnen hat. Diese neue Frist wurde durch die am 27. Mai 1914 in Genf erfolgte Klageeinleitung nicht unterbrochen, da der Genfer Richter zur Beurteilung des Streitiges nicht zuständig war; dagegen konnte die Klägerin gemäss Art. 139 OR ihren Anspruch noch innert einer Nachfrist von 60 Tagen vom Tage des Klagerückzuges in Genf an vor dem zuständigen Richter geltend machen, was sie indessen nicht getan hat. Diese letzte Frist lief am 10. April 1915 unbenutzt ab; erst am 27. Mai 1915 liess die Klägerin die Beklagte vor dem Berner Richter zum Sühneversuch vorladen. Es braucht daher nicht geprüft zu werden, ob die Zustellung der Ladung

zum Sühneversuch genügt hätte, um die Verjährung neuerdings zu unterbrechen oder ob dazu die Einreichung der Klage selber notwendig gewesen wäre.

3. — Erscheint somit die Verjährungseinrede als begründet, so ist das vorinstanzliche Urteil ohne materielle Prüfung der klägerischen Forderung zu bestätigen.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil der ersten Zivilkammer des Appellationshofes des Kantons Bern vom 3. Mai 1917 bestätigt.

VII. ELEKTRISCHE ANLAGEN

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

93. Urteil der staatsrechtlichen Abteilung vom 5. November 1917 i. S. Schweizerische Eidgenossenschaft (Telegraphen- und Telephonverwaltung), gegen Schweizer. Furkabahn-Gesellschaft.

Art. 8, 10, 17 EIG. Tragung der Kosten von Sicherungsmassnahmen, welche infolge des Zusammentreffens zwischen bestehenden (öffentlichen) Schwachstromleitungen und einer neuen mit Dampf betriebenen Eisenbahn auf Grund der einschlägigen bundesrätlichen Vorschriften vom 14. Februar 1908 ausgeführt werden müssen.

A. — Infolge des Baues der mit Dampf betriebenen Furkabahn mussten im Jahre 1914 auf der Strecke Brig-Gletsch an den Leitungen der eidgenössischen Telegraphen- und Telephonverwaltung eine Reihe von Sicherungsmassnahmen getroffen werden, bestehend in der Beseitigung von Kreuzungen mit der Bahnlinie und der