VI. Internationale Übereinkunft über Eisenbahnfrachtverkehr. — Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer.

94. Urteil vom 6. Dezember 1907

in Sachen **Schweizerische Bundesbahnen**, Bekl. u. Ber.-Kl.,
gegen **Niebergall & Goth**, Kl. u. Ber.-Bekl.

Internationaler Eisenbahntransport (von Belgien nach der Schweiz). — Art. 27 Abs. 2 und 3; Art. 30 Abs. 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Eintritt der Bundesbahnen in die Verpflichtung der belgischen Staatsbahnen. **Gewichtsmanko (während des Transportes entstanden); Beweis,** *Art. 8 Abs. 3; Abs. 4 internationales Uebereinkommen. — Conditions réglementaires der belgischen Staatsbahnen, Art. 36 (betr. « surveillance spéciale »). Umfang der Ueberprüfungsbefugnis des Bundesgerichts als Berufungsinstanz. Verhältnis zum internationalen Uebereinkommen. Art. 4 des Uebereinkommens. —* **Beschädigungen während des Transportes,** *Art. 31 Ziff. 2; 9 Abs. 3; 44 internationales Uebereinkommen.*

A. Durch Urteil vom 25. Juli 1907 hat das Kantonsgericht des Kantons St. Gallen die ursprünglich auf Bezahlung von 2161 Fr. 80 Cts. nebst Zins gerichtete Klage im Betrage von 1334 Fr. 30 Cts. nebst 5 % Zins seit 13. Juli 1906 gutgeheißen, im übrigen abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht ergriffen mit dem Antrag auf gänzliche Abweisung der Klage.

C. Die Berufungsbeklagten haben Abweisung der Berufung beantragt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Kläger betreiben ein Speditionsgeschäft mit Sitz in Antwerpen, Basel und St. Gallen und haben in Antwerpen den belgischen Staatsbahnen mit einer Reihe durchgehender Frachtbriefe Waren (meist Tulle und Cambric [Gewebe aus England und Irland]) zum Transport nach St. Gallen aufgegeben. Bei der Ankunft in St. Gallen wurden bei 28 Sendungen teils Beschädigungen, teils Manchi gegenüber den Gewichtsangaben der den Frachtbriefen von den Klägern beigegebenen Detaillisten konstatiert. Die Manchi belaufen sich, soweit sie noch im gegenwärtigen Stadium des Prozesses geltend gemacht werden, auf 1004 Fr. 75 Cts., die Beschädigungen auf 329 Fr. 55 Cts.

Es steht fest, daß das Aufladen der Waren in Antwerpen von den Angestellten der Kläger besorgt worden ist, daß aber die belgischen Staatsbahnen die surveillance spéciale im Sinne von Art. 36 ihrer Conditions réglementaires übernommen und die Gebühr hiefür bezogen haben. In diesen Conditions réglementaires wird die surveillance spéciale folgendermaßen definiert:

« Moyennant un droit de 30 centimes par 1000 kilog. les Administrations assument la responsabilité des risques du chargement, et, le cas échéant, du bâchage effectués en gare par les soins de l'expéditeur lorsque celui-ci demande, en lettre de voiture, la surveillance spéciale des agents du chemin de fer. »

Und in einer Anmerkung zur offiziellen Ausgabe der Conditions réglementaires wird bemerkt: « Ce droit s'applique par fraction indivisible de 100 kg. et est arrondi au décime supérieur. Il comprend les taxes prévues pour le comptage et le pesage de la marchandise. » Im Reglement für den belgisch-schweizerischen Güterverkehr sodann ist (mittelst Zusatzes zu § 7 des als Prototyp benutzten deutsch-schweizerischen Reglements) auf obige surveillance spéciale in folgender Weise Bezug genommen:

„In Belgien übernimmt die Bahn gegen eine Gebühr von 30 Cts. für 1000 Kilogramm die Verantwortlichkeit für die vom Absender selbst vorgenommene Verladung, wenn der Absender im Frachtbrief verlangt, daß die Verladung von der Bahn überwacht werde. Diese Gebühr von 30 Cts. wird für je 100 Kilogramm berechnet und auf die obere Dezimale aufgerundet. Sie begreift zugleich die Gebühren für das Zählen und für die Abwiegung der Waren in sich."

Ein Nachwiegen seitens der Bahn hat in den hier streitigen Fällen nicht stattgefunden und ist auch auf den Frachtbriefen nicht

verurkundet worden. Ebensowenig enthalten die Frachtbriefe irgendwelche Angaben über Schadhaftigkeit der Güter bei deren Übernahme durch die Bahn oder über mangelhafte Verpackung derselben. Dagegen haben die Kläger bei der Absendung, da die belgischen Staatsbahnen dies zur absoluten Bedingung der Annahme gemacht hatten, eine Reihe von Reversen unterschrieben, worin sie, teils in allgemeinen Ausdrücken, teils mit Spezifikation, die Mangelhaftigkeit der Verpackung anerkannten.

Die von der Beklagten bei Ankunft der Waren in St. Gallen verfaßten, von Angestellten der Kläger unterzeichneten bahnamtlichen Tatbestandsaufnahmen enthalten bei einer Reihe von Beschädigungen Angaben über die mutmaßlichen Ursachen dieser Beschädigungen. Als Ursache ist dabei in einigen Fällen mangelhafte Verpackung bezeichnet.

2. In rechtlicher Beziehung ist davon auszugehen, daß die Beklagten, durch Übernahme der mit durchgehenden Frachtbriefen von Antwerpen nach St. Gallen versehenen Waren, nach Maßgabe dieser Frachtbriefe in die von den belgischen Staatsbahnen mit den Klägern abgeschlossenen Frachtverträge eingetreten sind (Art. 27 Abs. 2 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890), sowie daß sie als Endbahn (Art. 27 Abs. 3) den Klägern für den Schaden haften, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung der Güter seit deren Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern nicht einer der in Art. 30 Abs. 1 aufgezählten Haftausschließungsgründe vorliegt.

Darnach haben die Kläger vor allem zu beweisen, daß die bei Ankunft der Güter in St. Gallen an diesen konstatierten Schäden nach der Übernahme der Waren durch die belgischen Staatsbahnen entstanden sind, sowie daß die Differenzen zwischen den in St. Gallen vorhandenen und den in den Beilagen zu den Frachtbriefen angegebenen Gewichten auf Verluste zurückzuführen sind, welche sich während des Eisenbahntransportes ereignet haben.

3. Was zunächst die Gewichts-Manchi betrifft, so deckt sich der Beweis, daß dieselben auf Verluste zurückzuführen sind, welche sich während des Eisenbahntransportes ereignet haben, mit dem Beweise, daß die Waren bei der Übernahme durch die belgischen

Staatsbahnen wirklich das in den Beilagen zu den Frachtbriefen angegebene Gewicht besaßen. Zur Führung dieses letztern Beweises genügt nun allerdings in der Regel (nach Art. 8 Abs. 3 des internationalen Übereinkommens) die Berufung auf den mit dem Stempel der Empfangsbahn versehenen Frachtbrief (weil nämlich in der Regel das Abwiegen und Aufladen der Güter von der Bahn besorgt und dann auch das Gewicht von ihr im Frachtbrief notiert wird). Im vorliegenden Falle wurde aber unbestrittenermaßen das Aufladen der Ware nicht von der Bahn, sondern vom Absender besorgt, wie dies in den meisten Tarifen hinsichtlich derjenigen Güter, welche als Wagenladungen befördert werden, vorgeschrieben ist (vergl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 155). Es sind daher nach Art. 8 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht gegenüber der Bahn nur unter der Bedingung beweiskräftig, daß die Ware von den Organen der Bahn nachgewogen und diese Nachwiegung auf dem Frachtbriefe beurkundet wurde.

Nun enthalten aber die bei den Akten befindlichen Frachtbriefe eine solche Bescheinigung der Nachwiegung durch die Bahn nicht, und die Kläger haben denn auch gar nicht behauptet, es seien die Waren bei der Übernahme durch die Bahn von dieser nachgewogen worden. Es machen somit im vorliegenden Falle die Frachtbriefe der Bahn gegenüber in Bezug auf die bei der Übernahme vorhandenen Gewichte keinen Beweis. Damit ist aber überhaupt der Beweis, daß während des Transportes von Antwerpen nach St. Gallen Gewichtsverluste stattgefunden haben, gescheitert, und es kann daher die Schadenersatzforderung der Kläger, soweit sie sich auf die behaupteten Gewichts-Manchi gründet, nicht geschützt werden.

Dieser bei der Annahme eines Selbstverlades im Sinne von Art. 8 Abs. 4 cit. zwingenden Konsequenz suchen die Kläger durch Berufung auf die von den belgischen Staatsbahnen in allen hier streitigen Fällen übernommene surveillance spéciale im Sinne von Art. 36 der Conditions réglementaires der belgischen Staatsbahnen zu entgehen. Durch Übernahme der surveillance spéciale, führen sie aus, habe die Bahn nicht nur die Verant-

wortlichkeit für allfällig beim Aufladen oder infolge fehlerhaften Aufladens nachher während des Transportes entstandene Verluste oder Beschädigungen übernommen, sondern es sei in solchen Fällen überhaupt so zu halten, als ob das Aufladen von den Organen der Bahn besorgt worden wäre, und es treffe daher die in Art. 8 Abs. 4 für den Fall des Selbstverlades aufgestellte Ausnahmebestimmung in casu gar nicht zu. Ferner: mit der surveillance spéciale übernehme die Bahn die Verpflichtung des Nachwiegens, wofür sie sich ja auch bezahlen lasse; unterlasse sie also das Nachwiegen, so tue sie es auf ihre eigene Gefahr und sei es daher zu halten, als ob sie die im Frachtbrief angegebenen Gewichte nachgeprüft und richtig befunden hätte; jedenfalls könne sie nicht aus der Nichterfüllung einer ihr obliegenden Pflicht Vorteile ableiten. Und eine ähnliche Auffassung vertritt die Vorinstanz, indem sie ausführt, es übernehme die Bahn mit der surveillance spéciale nicht nur die eigentlich mit der Verladung kausalen Gefahren, sondern auch das „Risiko des Art. 8 Abs. 4", das heißt das Risiko ungenauer Gewichtsangaben in den Frachtbriefen. Auch dieses Risiko gehöre zu den risques du chargement im Sinne von Art. 36 der Conditions réglementaires der belgischen Staatsbahnen.

Insoweit es sich hiebei um eine Frage des internen belgischen Eisenbahnfrachtrechtes handelt, ist das Bundesgericht zur Überprüfung derselben nicht kompetent. Insoweit es sich aber fragt, ob eine solche Interpretation mit den Bestimmungen der internationalen Übereinkunft vereinbar sei — und hierauf kommt es ja nach Art. 4 der internationalen Übereinkunft allein an —, ist folgendes zu bemerken:

Sollten wirklich, was hier nicht zu untersuchen ist, die belgischen Staatsbahnen einer von ihnen den Klägern gegenüber eingegangenen Verpflichtung nicht nachgekommen sein, so konnte hiedurch jedenfalls die auf Art. 27 Abs. 2 des internationalen Übereinkommens beruhende, einzig nach Maßgabe des Frachtbriefes bestehende Haftung der Beklagten nicht erweitert werden. Was aber die Argumentation betrifft, es sei bei Übernahme der surveillance spéciale so zu halten, als habe die Bahn selber das Aufladen besorgt, so ist ja gerade für den Fall, daß die Bahn

diejenige Kontrolle ausübt, in welcher die Kläger den wesentlichen Bestandteil der surveillance spéciale erblicken, nämlich für den Fall des Nachwiegens und Nachzählens seitens der Bahn, die ausdrückliche Bestimmung aufgestellt, daß dies auf dem Frachtbrief beurkundet sein muß. Selbst wenn es daher mit Rücksicht auf die Übernahme der surveillance spéciale seitens der Bahn, sowie mit Rücksicht auf die Bezahlung der Gebühr hiefür, so zu halten wäre, als wären die Waren wirklich nachgewogen worden, so würde es doch noch an einem weitern Erfordernis der Haftung der Beklagten für das im Frachtbriefe angegebene Gewicht fehlen, nämlich an der Beurkundung des Nachwiegens im Frachtbriefe.

Daß übrigens die der surveillance spéciale von den Klägern beigelegte Bedeutung beim Abschluß des internationalen Übereinkommens tatsächlich von der Mehrheit der kontrahierenden Staaten nicht gewollt war, ergibt sich aus einer Gegenüberstellung der gegenwärtigen Fassung von Art. 8 Abs. 4 und der in der zweiten Beratung von der ersten Kommission empfohlenen, folgendermaßen lautenden Fassung:

„Die Eisenbahnen können indeß bezüglich der Wagenladungsgüter in ihren Tarifen bestimmen, daß, wenn das Auf- und Abladen durch den Absender beziehungsweise den Empfänger zu geschehen hat, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis machen, sofern nicht der Absender gegen Entrichtung einer Gebühr die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn verlangt hat. Wenn eine solche Bestimmung mit dem Absender vereinbart ist, bleibt sie für den ganzen Transport anwendbar." Nach diesem Kommissionsvorschlag hätte also allerdings schon die Übernahme der surveillance spéciale genügt, um den Gewichtsangaben des Frachtbriefes auch in solchen Fällen Beweiskraft zu verleihen, in welchen das Aufladen durch den Absender geschieht. Dieser Vorschlag ist aber in der Schlußberatung nach eingehender Diskussion unterlegen. Vergl. Eger, Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, S. 145. Es kann daher heute nicht schon in der Übernahme der surveillance spéciale seitens der Bahn eine im internationalen Frachtverkehr verbindliche Anerkennung des im Frachtbriefe angegebenen Gewichts

erblickt werden, sondern nur in einer auf dem Frachtbriefe befindlichen Beurkundung der stattgefundenen Nachwiegung.

Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß das Institut der surveillance spéciale in dem Reglement über den belgisch-schweizerischen Güterverkehr anerkannt ist, ein Umstand, auf welchen die Vorinstanz besonderes Gewicht legt. Denn auch die „Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder -Verbände" haben nach Art. 4 des internationalen Übereinkommens nur insoweit Geltung, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig. Und zwar kommt hiebei der richtigen Ansicht nach nichts darauf an, ob solche Spezialvereinbarungen das Recht des internationalen Übereinkommens zu Gunsten der Bahn oder zu Gunsten des Publikums abändern. Vergl. Gerstner, Der neueste Stand des Berner internationalen Übereinkommens, Anmerkung 2 III zu Art. 4, sowie die daselbst zitierten.

4. In Bezug auf die an verschiedenen Waren bei deren Ankunft in St. Gallen konstatierten Beschädigungen ist die Sachlage eine andere. Zwar haben auch hier grundsätzlich die Kläger den Beweis dafür zu leisten, daß der Schaden seit der Annahme zur Beförderung entstanden ist. Dieser Beweis wird indessen schon durch Vorlegung der Frachtbriefe, welche eine Schadhaftigkeit der Waren bei der Übergabe nicht konstatieren, rechtsgenüglich geleistet. Denn durch die Entgegennahme der Waren hat die Empfangsbahn bekundet, daß dieselben in dem Zustande aufgegeben worden seien, wie sie in den Frachtbriefen beschrieben waren, also, da von Beschädigungen nichts gesagt war, unbeschädigt.

Die Haftung der Beklagten für die bei der Ankunft der Waren in St. Gallen konstatierten Beschädigungen würde allerdings dann zessieren, wenn die Waren, obgleich ihre Natur eine Verpackung erforderte, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe, unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung versehen, aufgegeben worden wären (Art. 31 Ziff. 2 des internationalen Übereinkommens) oder sofern es sich um äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung handeln würde (Art. 9 Abs. 3). Letzteres behaupten die Beklagten nicht. Sie machen vielmehr geltend, daß bei der Übergabe der Waren zur Beförderung äußerlich erkennbare

Mängel der Verpackung vorhanden gewesen und durch vom Absender unterzeichnete Reverse im Sinne von Art. 9 Abs. 2 des internationalen Übereinkommens anerkannt worden seien; und sie berufen sich gerade auf diese Reverse, um zu beweisen, daß der Schaden auf mangelhafte Verpackung zurückzuführen sei. Nun genügt aber nach Art. 31 Ziff. 2 des internationalen Übereinkommens die Berufung auf derartige Reverse nicht, um die Bahn von der Haftung für die Folgen mangelhafter Verpackung zu befreien, sondern es muß die Mangelhaftigkeit der Verpackung im Frachtbrief beurkundet sein, eine Voraussetzung, welche im vorliegenden Falle nicht zutrifft.

Nach der herrschenden Auffassung (s. Gerstner, Internationaler Eisenbahnfrachtverkehr, S. 165) ist zwar beim Fehlen einer solchen Beurkundung immer noch der Beweis des Kausalzusammenhanges zwischen der Beschädigung und der durch einen Revers des Absenders anerkannten mangelhaften Verpackung zulässig. Dieser Beweis ist aber von den Beklagten nicht angetreten worden und kann auch nicht durch die bahnamtlichen Tatbestandsaufnahmen, welche bezüglich eines Teils der Waren mangelhafte Verpackung als Ursache des Schadens bezeichnen, ersetzt werden. Die Berufung der Beklagten darauf, daß diese Tatbestandsaufnahmen jeweilen von den Angestellten der Kläger unterzeichnet worden seien, ist von der Vorinstanz mit Recht zurückgewiesen worden. Denn einmal enthalten die „Tatbestandsaufnahmen" bezüglich der Ursachen der Beschädigungen keine eigentlichen Feststellungen, sondern lediglich Vermutungen, und sodann ist nicht dargetan, daß jene subalternen Angestellten der Beklagten, welche in erster Linie die Abholung der Waren zu besorgen hatten, zur Abgabe verbindlicher Erklärungen über die Ursachen von Beschädigungen ermächtigt gewesen seien.

Ebenso ist von der Vorinstanz auch die Einrede der verspäteten Reklamation, welche übrigens nur zwei unbedeutende Posten betrifft, mit Recht abgewiesen worden. Denn es fehlt der Beweis dafür, daß im Momente der Reklamation die Fracht schon bezahlt war (wie Art. 44 des internationalen Übereinkommens voraussetzt). Wenn die Beklagten hiezu bemerken, es sei dieser Beweis von ihnen angeboten, von der Vorinstanz aber deshalb nicht ab-

genommen worden, weil dieselbe zu Unrecht in der Behauptung, die Ware sei „bezogen" gewesen, nicht auch die Behauptung, die Fracht sei bezahlt gewesen, erblickt habe, so handelt es sich hier um eine Frage des kantonalen Prozeßrechtes, welche das Bundesgericht nicht zu überprüfen hat.

5. Nach dem gesagten ist die Berufung der Beklagten insoweit gutzuheißen, als sie sich auf die Gewichts-Manchi bezieht, insoweit aber abzuweisen, als sie die an den Waren konstatierten Beschädigungen betrifft.

Demnach hat das Bundesgericht

erkannt:

Die Berufung wird in dem Sinne teilweise gutgeheißen und das angefochtene Urteil dahin abgeändert, daß die Klage nur im Betrage von 329 Fr. 55 Cts. nebst 5 % Zins seit 13. Juli gutgeheißen wird.

VII. Erfindungspatente. — Brevets d'invention.

95. Urteil vom 20. Dezember 1907 in Sachen

C. F. Bally Söhne, Kl., W.-Bekl. u. Ber.-Kl., gegen

Walder-Appenzeller & Söhne, Bekl., W.-Kl. u. Ber.-Bekl.

Begriff der Erfindung (*Nietenserie an Schuhen, zur Verstärkung der Nähte, die Vorder- und Hinterblatt des Schuhes verbinden). Schöpferische Idee? neuer technischer Nutzeffekt? Tat- und Rechtsfrage.*

A. Durch Urteil vom 10. April 1907 hat das Handelsgericht des Kantons Zürich über die Rechtsbegehren:

a) der Hauptklage:

„Die Beklagten seien zu verpflichten:

„1. Die Herstellung und den Verkauf von Schuhen mit der „Nahtverstärkung gemäß Beilage, welche die Beklagten als Muster „eidgenöss. Nr. 11,619 schützen ließen, zu unterlassen;

„2. Die vorgenommene Hinterlegung des Musters eidgenöss. „Nr. 11,619 löschen zu lassen;

„3. An die Kläger wegen der bisher verkauften Schuhe mit „dieser Nahtverstärkung Schadenersatz zu leisten und zwar in „einem Betrage, der einem Schaden von 35 Cts. für jedes nach „den Ergebnissen des Beweisverfahrens von der Beklagten ver„kaufte Paar dieser Schuhe entspricht";—

b) der Widerklage:

„Es sei zu erkennen:

„Das eidgenössische Patent der Kläger und Widerbeklagten „Nr. 16,884 wird als nichtig erklärt";—

erkannt:

1. Die Beklagten werden verpflichtet, die vorgenommene Hinterlegung des Musters Nr. 11,619 löschen zu lassen; im Übrigen wird die Hauptklage abgewiesen.

2. Die Widerklage wird gutgeheißen und demzufolge das schweizerische Patent Nr. 16,884 der Kläger und Widerbeklagten als nichtig erklärt.

B. Die Kläger haben gegen dieses Urteil rechtzeitig und formrichtig die Berufung an das Bundesgericht eingelegt mit den Anträgen:

I. 1. Es sei in Abänderung von Dispositiv 1 des angefochtenen Urteiles die Klage im ganzen Umfange gutzuheißen.

2. Es sei in Abänderung von Dispositiv 2 des angefochtenen Urteils die auf Nichtigkeitserklärung des schweizerischen Patentes Nr. 16,884 der Kläger und Widerbeklagten gerichtete Widerklage abzuweisen.

II. Eventuell: Es sei das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur Abnahme folgender Beweise an die Vorinstanz zurückzuweisen:

a) Expertise dafür, daß der Schuh der Beklagten mit der Nahtverstärkung nach eidgenössischem Patent Nr. 11,619 eine Nachahmung des nach eidgenössischem Patent Nr. 16,884 geschützten Schuhes der Kläger darstelle;

b) Expertise dafür, daß ein Schadenersatz von 35 Cts. pro verkauftes Paar dieser nachgeahmten Schuhe angemessen sei und daß die Kläger pro Paar ihrer Patentschuhe 35 Cts. mehr verdienen und daß die Beklagten pro Paar ihrer Nachahmung ebenso viel profitierten;