

daß auch die Beklagte keine Veranlassung hatte, sich darüber auszusprechen; es ist daher auf die Prüfung der Frage, ob eine Klage wegen concurrence begründet wäre, vom Richter nicht einzutreten, weshalb denn auch nicht untersucht zu werden braucht, ob (was zwischen den Parteien bestritten ist) der Klägerin oder der Beklagten die Priorität im Gebrauche des streitigen Zeitungstitels zustehe. Bemerkt werden mag nur im Allgemeinen, daß eigenartige, nicht bloß allgemeine (einfach den behandelten Gegenstand oder die Art der Publikation in der gemeinüblichen Weise bezeichnende) Titel, speziell Zeitungstitel, des rechtlichen Schutzes nicht entbehren, sondern gegen Nachahmungen, welche geeignet sind, eine Täuschung des Publikums hervorzurufen, geschützt sind. Allein dieser Schutz ist nicht Urheberrechtsschutz, sondern Schutz gegen rechtswidrige Konkurrenz, gegen täuschende Manipulationen, welche bezwecken, ein neues Produkt unter der Bezeichnung des alten, und demnach unter Benutzung des für dieses begründeten Rufes, einzuführen. Der Schutz des Zeitungstitels unterliegt demgemäß auch ganz andern Regeln als derjenige des Urheberrechts. Einerseits erlischt derselbe mit dem definitiven Eingehen der Zeitung, andererseits besteht er so lange, als die Zeitung überhaupt besteht, ohne Rücksicht auf die zeitlichen, dem Urheberrechte gesetzten Schranken (siehe Kohler, am angeführten Orte, S. 135, 136).

Demnach hat das Bundesgericht
in Bestätigung des angefochtenen Urtheils
erkannt:

Die Klage ist abgewiesen.

V. Rechnungswesen der Eisenbahnen. Comptabilité des Compagnies de chemins de fer.

120. Urtheil vom 21. November 1891 in Sachen
Bundesrath gegen Gotthardbahngesellschaft.

A. Durch Beschluß vom 23. Juni laufenden Jahres hat der schweizerische Bundesrath die Gotthardbahngesellschaft eingeladen, zu Lasten der Betriebsrechnung beziehungsweise Gewinn- und Verlustrechnung pro 1890 einen Betrag von 9605 Fr. 28 Cts. für zu viel verrechnete Frachten auf Materialtransporten zu Bauzwecken abzuschreiben. Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn beschloß am 27. Juni gleichen Jahres, diesen Beschluß nicht anzuerkennen.

B. Mit Eingabe vom 20. Juli 1891 stellt daher das schweizerische Eisenbahndepartement beim Bundesgericht den Antrag: Das Bundesgericht wolle die Schlußnahme des Bundesrathes vom 23. Juni dieses Jahres betreffend Abschreibung von 9605 Fr. 28 Cts. für zu viel verrechnete Frachten für Materialtransporte zu Bauzwecken gutheißen. Zur Begründung wird im Wesentlichen geltend gemacht: Die Verwaltung der Gotthardbahn habe im Jahre 1890 für Materialtransporte zu Bauzwecken den Baukonto im ganzen mit einem Frachtbetrage von 31,962 Fr. 40 Cts. belastet. Der gleiche Betrag figurire in der Betriebsrechnung desselben Jahres als Einnahme aus dem Gütertransporte. Die verrechneten Frachten seien auf Grundlage der allgemeinen Tarife verrechnet worden, welche so konstruirt seien, daß die Frachteinnahmen nicht nur die eigentlichen Betriebskosten sondern auch die Kapitalzinsen inklusive Dividenden decken. Der Baukonto sei also im vorliegenden Falle mit Kapitalzinsen in der Form von Frachten belastet worden. Diese Kapitalzinsen betragen nach der von der Bahngesellschaft nicht angegriffenen Rechnung des Eisenbahndepartementes im Minimum 9605 Fr. 28 Cts., während die mit den genannten Materialtransporten verbundenen

Betriebskosten inklusive Abschreibungen und Einlagen in den Reservefonds im Maximum 22,357 Fr. 12 Cts. ausmachen. Der Baukonto dürfe nun nur mit den Selbstkosten der Materialtransporte, im vorliegenden Falle also mit 22,357 Fr. 12 Cts. belastet werden. Denn nach Art. 2 des Eisenbahnrechnungsgesetzes sei jede Inanspruchnahme des Baukapitals für Zinsen irgend welcher Art, mit Ausnahme einzig der sogenannten Bauzinsen, also auch die Berechnung von Kapitalzinsen in der Form von Frachten unzulässig. Auch beim Baue neuer Linien sei die Einrechnung von Kapitalzinsen in die Frachten unzulässig, da sie einer doppelten Verzinsung eines Theiles des Baukapitals zu Lasten des Baukonto gleichkommen würde. Die Verzinsung des Baukapitals der im Betriebe stehenden Linien dürfe in keinem Falle und in keinem Theile dem Baukonto belastet werden. Die Tarife, welche einerseits die Selbstkosten, andererseits die Kapitalzins in sich schließen, kommen nur im Verhältnisse zu Dritten in Betracht. Dies gehe schon daraus hervor, daß Transporte, welche zu Lasten der Betriebsrechnung fallen, in keinem Falle den gewöhnlichen Tarifen unterstellt, sondern entweder tariffrei oder zu Ausnahmetarifen, welche nur die Selbstkosten des Transportes decken, ausgeführt werden. Der wirkliche Grund, warum die Gotthardbahn den Baukonto zu Gunsten der Transporteinnahmen mit Kapitalzinsen in der Form von Frachten belaste, liege in den Rückkaufbestimmungen der Konzessionen. Wenn die Gotthardbahngesellschaft sich auf die Praxis der Mehrzahl der schweizerischen Bahnen berufe, so sei dem gegenüber zu betonen, daß der Bundesrath seit dem Jahre 1884 niemals die Berechnung von Kapitalzinsen in der Form von Frachten prinzipiell zugegeben habe. Neuerlich habe die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes dem Eisenbahndepartement ein Reglement betreffend die Tarberechnung für die dienstlichen Sendungen vorgelegt, welches in Art. 4 bestimme, daß für Sendungen über 50 Kilogramm zum Zwecke von Ergänzungs- und Neubauten des eigenen Netzes die tarifmäßigen Taxen zu Gunsten der Transporteinnahmen und zu Lasten des Baukonto berechnet werden. Das Eisenbahndepartement habe hierauf erwidert, es erscheine ihm dies als unzulässig; für derartige Transporte sollten die Gesellschaften mit der Vergütung der wirklichen Transportkosten sich begnügen, welche zur Ver-

einfachung allerdings zum Voraus allgemein fixirt werden mögen. Die Berechnung bloß der wirklichen Kosten für solche Transporte liege in der Natur der Sache, da es doch unmöglich als richtig zugestanden werden könne, sich einen Gewinn auf einer Leistung gutzuschreiben, welche aus der eigenen, wenn auch von der für den Betrieb getrennten Kasse bezahlt werden müsse.

C. In ihrer Bernämilassung auf diese Eingabe beantragt die Direktion der Gotthardbahngesellschaft, „das Bundesgericht möge das Rekursbegehren des Bundesrathes gegen den Beschluß unserer Generalversammlung vom 27. Juni dieses Jahres prinzipiell abweisen.“ Sie führt im Wesentlichen aus: Die streitige Frage sei die, ob eine Eisenbahngesellschaft berechtigt sei, Materialtransporte zu Bauzwecken nach ihren gewöhnlichen Tarifen zu taxiren und zu Gunsten des Betriebs zu verrechnen. Vorausgesetzt sei dabei, daß es sich um Transportgegenstände (Steine, Holz, Schwellen, Schienen, Maschinentheile, Maschinen, Mobilien u. s. w.) handle, welche zu Bauzwecken des eigenen Unternehmens bestimmt seien, d. h. es müssen entweder die Gegenstände selbst oder dann die Objekte, zu deren Erstellung sie dienen, nach den Vorschriften des Eisenbahnrechnungsgesetzes auf Baurechnung gestellt werden dürfen. Nicht bestritten sei, daß in derartigen Fällen die Transportkosten einen Bestandtheil der Baurechnung bilden; dagegen sei bestritten, ob als solche nur die sogenannten Selbstkosten verrechnet werden, oder aber die normalen Tarife, wie sie für das Publikum bestimmt seien, angewendet werden dürfen. Abgesehen nun davon, daß die Selbstkosten einer größern oder kleineren Anzahl einzelner Transporte gar nicht genau angegeben werden können und über den Begriff der Selbstkosten in Theorie und Praxis überhaupt Streit bestehe, sei die Ansicht des Eisenbahndepartementes, daß nur die sogenannten Selbstkosten verrechnet werden dürfen, prinzipiell unrichtig. Das Eisenbahndepartement scheine behaupten zu wollen, es finde eine zweimalige Verzinsung des gleichen Baukapitals statt und es sei deshalb die Anwendung der normalen Tarife unzulässig. Das sei aber völlig unrichtig. Die Sachlage sei vielmehr eine ganz andere. Die Tarife einer Eisenbahn haben in erster Linie für die Selbstkosten des Betriebes im engeren Sinne und sodann für die Verzinsung des in der Bahnanlage verwendeten Baukapitals Sorge zu tragen. Habe nun eine Eisenbahngesell-

schaft gleichzeitig eine Linie im Betrieb, eine andere Linie oder, — was wohl gleichbedeutend sei, — einen wesentlichen Bestandtheil ihres Netzes während längerer Zeit noch im Bau, so habe sie nebst dem Baukapital der fertig erstellten, betriebenen Linie auch noch das successive aufzubringende Kapital der zu erstellenden Linie zu verzinsen. Es seien somit zwei Baukapitale vorhanden und selbstverständlich zu verzinsen. Die Verzinsung des erstern geschehe durch Erhebung der normalen Frachtsätze, diejenige des zweiten durch die direkte Verrechnung von Bauzinsen. Damit werden nun allerdings zweimal Bauzins verrechnet, aber für zwei ganz verschiedene Kapitale. Dabei sei es selbstverständlich ganz gleichgültig, für wen auf der betriebenen Linie die Transporte besorgt werden. Es seien die beiden Kapitale da und beide zu verzinsen. Es sei weder durch eine besondere gesetzliche Vorschrift noch etwa durch die Natur der Sache einer Eisenbahngesellschaft untersagt, für ihre Bautransporte normale Taxen zu verrechnen. Im Gegentheil spreche die Natur der Sache für eine solche Verrechnung der normalen Taxen. Würde ein Krämer, der für seine Haushaltung Waaren aus seinem Laden beziehe, hiefür seine Ankaufspreise verrechnen, so wäre dies gewiß unrichtig; die Haushaltung käme dabei zu gut, das Geschäft zu schlecht weg. Ganz gleich sei es bei der Eisenbahn. Es sei auch nicht einzusehen, warum die erste Anlage einer Eisenbahn, wo die Transporte Dritten bezahlt werden müssen mit normalen Transportkosten, die spätern dagegen mit Selbstkosten i. e. S. belastet werden sollen. Die von der Gotthardbahngesellschaft vertretene Auffassung werde von sämtlichen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ohne Ausnahme vertreten. Die Behauptung des Eisenbahndepartementes, daß der wahre Grund der Verrechnungsweise der Gotthardbahn in den Rückkaufsbestimmungen liege, sei durchaus unrichtig.

D. In seiner Replik führt das eidgenössische Eisenbahndepartement im Wesentlichen aus: Die Selbstkosten des Transportes seien keineswegs so unbestimmbar, wie die Bahnverwaltung glauben machen wolle. So gut es möglich sei, dieselben zum Zwecke der Erstellung irgend welcher Ausnahmetarife zu ermitteln, so gut sei es auch möglich, die Kosten des Materialtransportes für Bauzwecke festzustellen. Uebrigens habe die Gotthardbahn die vom Departemente aufgestellte Selbstkostenrechnung nicht bestritten. Das

Departement behaupte nicht, es finde eine zweifache Verzinsung des gleichen Baukapitals statt, sondern vielmehr, es werde der Baukonto zweimal mit Zinsen belastet, einmal für das zum Baue des zweiten Geleises verwendete Kapital und sodann noch für das Baukapital der im Betriebe stehenden Linie; letzteres sei aber nach Art. 2 Ulinea 3 des Eisenbahnrechnungsgesetzes unzulässig, da nach diesem Gesetze der Baukonto in keinerlei Form mit Zinsen für das Baukapital der im Betriebe stehenden Linien belastet werden dürfe. Aus diesem Grundsatz folge dann aber, daß es unzulässig sei, für Materialtransporte zu Bauzwecken die normalen Tarife anzuwenden, da dadurch eben der Baukonto in That und Wahrheit mit Zinsen für das Baukapital der im Betriebe befindlichen Linie beschwert werde.

E. Duplikando hält die Gotthardbahngesellschaft an den Ausführungen ihrer Vernehmlassungsschrift fest. Sie macht geltend, es liege in der Natur der Sache, daß eine Eisenbahngesellschaft für ihre Baumaterialien die normalen Frachtsätze zu bezahlen habe. Sie werde in der Regel diese Materialien sich gar nicht anders verschaffen können. So habe die Gotthardbahngesellschaft für den Transport des Baumaterials für ihr Stammnetz den betreffenden Verkehrsanstalten die normalen Frachtsätze bezahlen müssen, worin natürlich auch Zinse des Baukapitals der betreffenden Anstalten enthalten seien. So werde sie auch für die Oberbaumaterialien der sogenannten nördlichen Zufahrtslinien die normalen Frachten bis nach Luzern und Zug bezahlen müssen. An diesen in der Natur der Sache liegenden Verhältnissen habe das Eisenbahnrechnungsgesetz nichts ändern wollen, auch nicht für den Fall, daß die betreffenden Transporte zum kleinern Theile auf der eigenen Linie befördert werden können oder müssen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Im Streite liegt nicht, ob für das zu Erstellung des zweiten Geleises der Gotthardbahn oder für sonstige Ergänzungs- oder Neubauten erforderliche Baukapital Bauzinsen verrechnet und dem Baukonto zugeschrieben werden dürfen; streitig ist vielmehr, ob die Gotthardbahn für Transporte zu eigenen Bauzwecken, welche sie auf ihrem eigenen Netze ausführt die vollen normalen Frachtsätze den Kosten der betreffenden Baute zuschreiben und somit auf Baukonto verrechnen dürfe, oder ob vielmehr nur die

Selbstkosten der betreffenden Transporte als Baukosten verrechnet werden dürfen.

2. Diese Frage ist in letztem Sinne zu beantworten. Auf Baukonto dürfen, wie sich aus Art. 2 E.-N.-G. zur Evidenz ergibt und wie übrigens in der Natur der Sache liegt, nur wirkliche, für den Bau gemachte Ausgaben verrechnet werden. Dagegen geht es nicht an, als Bauauslagen auch Beträge zu verrechnen, die nicht in Wirklichkeit aufgewendet worden sind, sondern welche einer Leistung entsprechen, welche die Bahngesellschaft lediglich an sich selbst zu machen hätte und die also keine wirkliche Ausgabe darstellt. Nun erwächst der Bahngesellschaft für Transporte auf ihrem eigenen Netze nur bis zum Belaufe der Selbstkosten eine wirkliche Auslage; soweit dagegen die normalen Frachtsätze die Selbstkosten übersteigen, entsprechen sie nicht einer Auslage der Bahngesellschaft sondern repräsentiren den durch den Betrieb der dem Verkehr übergebenen Linien bezweckten Gewinn. Wenn daher die Bahngesellschaft für Transporte zu eigenen Bauzwecken auf ihrem eigenen Netze die vollen normalen Frachtsätze als Bauauslagen behandelt, so entspricht dies dem wirklichen Sachverhalte nicht; es wird vielmehr in unzulässiger Weise ein nicht wirklich verauslagter Betrag als Bauausgabe behandelt, ein fiktives Betriebsergebniß als Aktivum in die Bilanz eingestellt und damit in That und Wahrheit aus dem Baukapitale für die neu zu erstellenden Objekte an die Verzinsung des Anlagekapitals der alten im Betriebe befindlichen Linie beigetragen. Dies ist aber mit den Grundätzen des Eisenbahnrechnungsgegesetzes unvereinbar. Wichtig ist natürlich, daß die Bahngesellschaft für Transporte von Baumaterialien auf fremden Linien die vollen von ihr bezahlten Frachtsätze auf Baukonto verrechnen darf. Allein hier liegt eben eine wirkliche Ausgabe, nicht ein bloß fiktiver Ausgabeposten vor.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Dem Bundesrathe wird das von ihm gestellte Begehren zugesprochen und es wird mithin die Gotthardbahngesellschaft verpflichtet, für das Jahr 1890 9605 Fr. 28 Cts. für zu viel verrechnete Frachten auf Materialtransporten zu Bauzwecken zu Lasten der Betriebsrechnung abzuschreiben.

VI. Gewerbliche Muster und Modelle.

Dessins et modèles industriels.

121. Arrêt du 16 Octobre 1891, dans la cause *Lacreuze contre Roesgen frères.*

Prononçant en la cause qui divise les prédites parties, le Tribunal de commerce de Genève, dans son jugement du 4 Juin 1891, a condamné J. Lacreuze à payer à Roesgen frères, avec intérêts de droit, la somme de 200 francs, ainsi qu'aux dépens et débouté les parties du surplus de leurs conclusions.

Par acte déposé au greffe du Tribunal de commerce, le 22 Juin 1891, Lacreuze a déclaré recourir au Tribunal fédéral, en conformité de l'art. 25 de la loi fédérale du 21 Décembre 1888 sur les dessins et modèles industriels, et de l'art. 1 de la loi genevoise du 2 Février 1889; il a conclu à ce qu'il plaise au dit Tribunal réformer le jugement dont est appel, décharger l'appelant de toutes condamnations envers Roesgen frères, débouter ceux-ci de toutes leurs conclusions et les condamner en tous les dépens de première instance et d'appel.

Par écriture du 8 Juillet 1891, Roesgen frères ont conclu à la confirmation du jugement dont il s'agit, en élevant toutefois à 800 francs l'indemnité à leur payer par Lacreuze.

Dans leurs plaidoiries, les avocats des parties ont déclaré maintenir les conclusions susmentionnées.

Statuant et considérant:

En fait:

1° Les sieurs Roesgen frères, monteurs de boîtes à Genève, ont fait enregistrer à Berne, le 3 Août 1889, en conformité des dispositions de la loi fédérale du 21 Décembre 1888 sur la matière, un modèle de décoration pour montres, consistant à appliquer aux deux fonds de la boîte un rayonnement par-