

CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE



I. Transport auf Eisenbahnen. — Transport par chemins de fer.

65. Urteil vom 14. Juli 1900 in Sachen
Bianchi gegen Nordostbahngesellschaft.

Fracht auf Eisenbahnen. — Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und Bundesgesetz betreffend Eisenbahntransport vom 29. März 1893, Art. 5 und 39; Transportreglement für die Schweiz, Eisenbahnen vom 11. Dezember 1893, § 69 litt. a; Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen, § 6 Abs. 3 Z. 2. Befugnis des Bundesrates zur Erstreckung der Lieferfristen bei « aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen »; bezieht sie sich auch auf schon abgeschlossene Frachtverträge?

A. Durch Urteil vom 26. April 1900 hat die II. Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich die Klage, abgesehen von dem anerkannten Betrage von 2 Fr. 65 Cts., abgewiesen.

B. Gegen dieses Urteil hat der Kläger rechtzeitig und in richtiger Form die Berufung an das Bundesgericht eingelegt, mit dem Antrag: In Aufhebung des angefochtenen Urteils sei die Klage im Betrage von 1194 Fr. 90 Cts. nebst Zins zu 6 % seit 8. April 1897 gutzuheissen.

C. Die Beklagte trägt auf Abweisung der Berufung an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatfächlicher Beziehung ist aus den Akten hervorzuheben: Mit Beginn des 12. März 1897 stellte die Großzahl der Betriebsangestellten der Beklagten infolge Differenzen mit deren Direktion die Arbeit ein; sie nahm sie erst am 13. März Abends zwischen 4 und 5 Uhr nach dazwischen getretener Vermittlung des schweizerischen Bundesrates wieder auf. Am 14. März jandte das schweizerische Eisenbahndepartement der Beklagten auf deren Gesuch um zwei- bis dreitägige Verlängerung der Lieferfristen wegen des Streikes folgendes Telegramm: „Bundesrat ist damit einverstanden, Lieferfrist um zwei Tage zu verlängern für Eis- und Frachtgüter, welche infolge Streikes am 12. und 13. März aufgehalten wurden“; die Befätigung dieses Telegrammes erfolgte durch Protokollauszug vom 15. gl. Mts. und dieser Beschluß wurde im Bundesblatt vom 17. März 1897 (B.-B. 1897, Bd. I, S. 1013) unter den Verhandlungen des Bundesrates vom 15. März 1897 publiziert.

Nun hatte in der kritischen Zeit der Kläger, Comestibleshändler in Zürich, eine ganze Anzahl Sendungen von für sein Geschäft bestimmten Lebensmitteln von auswärts zu erwarten. Von diesen Sendungen kommen im vorliegenden Prozesse heute noch folgende in Frage: Erstens eine Wagenladung Blumenkohl, die der Kläger von der Societä d'Esportazione agricola Cirio in Florenz bezogen hatte. Sie wurde am 9. März 1897 in Cascina per Eilgut abgeliefert, langte Sonntag den 14. gl. Mts. vormittags in Zürich an, und wurde vom Kläger am folgenden Tage in Empfang genommen; dabei befand sie sich zu $\frac{9}{10}$ in verdorbenem Zustande. Der Preis für diese Sendung zuzüglich Fracht- und Zollspejen belief sich auf 1153 Fr. 40 Cts. Zweitens eine Sendung Gitzfleisch von Gebrüder Schilling in Altdorf, abgesandt am 12. März 1897, in Zürich angelangt am 14. gl. Mts. vormittags 11 Uhr.

Der Kläger hat nun im vorliegenden Prozesse die Nordostbahngesellschaft auf Ersatz des Schadens, der ihm durch die verspäteten Lieferungen entstanden sei, gestützt auf Art. 5 des Eisenbahntransportgesetzes, eventuell auf Art. 39, 29 und 41 eod., sowie auf §§ 82 und 69 des Transportreglementes, belangt. Während er ursprünglich 2146 Fr. 09 Cts. nebst Zins zu 6%

seit 3. April 1897 gefordert hatte, hat er seine Forderung schon vor zweiter Instanz auf 1194 Fr. 90 Cts. nebst Zins zu 6% seit 3. April 1897 reduziert. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus:

1.	Klageposten 1 (Sendung Blumenkohl)	Fr. 1153 40
2.	„ 12 (Korb Gitzfleisch)	„ 21 50
3.	„ 14 (Fr. 20, die er an Hotelier Bindschädler in Winterthur zahlen mußte)	„ 20 —
		<hr/>
		Fr. 1194 90

Von diesen Forderungen hatte die erste Instanz diejenige sub 1 im Betrag von 500 Fr., die andern beiden im vollen Umfange gutgeheißen. Dagegen hat die Vorinstanz, wie aus ihrem Eingangsmitgeteilten Urteile ersichtlich, die Klage im vollen Umfange abgewiesen. Die Begründung dieses Urteils sowie der Anträge der Parteien geht, soweit notwendig, aus den nachfolgenden Erwägungen hervor.

2. Auf den vorliegenden Prozeß kommen zur Anwendung: Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Amtl. Samml. N. F. XIII, S. 61 ff.), soweit es die Sendung Blumenkohl betrifft; das Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 (eod. S. 644 ff.; hier citiert als E.-L.-G.), speziell bezüglich der Sendung Gitzfleisch; das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen vom 11. Dezember 1893 (eod. S. 762 ff.; hier citiert T.-R.); endlich die Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen (eod. S. 116 ff.). Verlangt wird vom Kläger Schadenersatz wegen verspäteter Lieferung oder Versäumung der Lieferfrist. Mit Recht haben nun beide kantonalen Instanzen erklärt, der vom Kläger in erster Linie ange-rufene Art. 5 der internationalen Übereinkunft bezw. des E.-L.-G. finde auf die vorliegende Streitfrage keine Anwendung; und ihrer Motivierung: es werde nicht geklagt aus der Weigerung, Frachtverträge abzuschließen, sondern aus der ungehörigen Erfüllung abgeschlossener Frachtverträge — ist nur noch beizufügen, daß wohl der Kläger selber diesen seinen Standpunkt nicht mehr

aufrecht hält, da er ihn wenigstens in der Berufungsschrift nicht mehr vertritt, ohne ihn freilich ausdrücklich fallen zu lassen.

3. Thatsächlich festgestellt von den Vorinstanzen ist nun, daß bei den beiden noch in Frage kommenden Sendungen die gesetzliche oder vielmehr die reglementarische Lieferfrist um je einen Tag überschritten worden ist. Die Beklagte gibt dies denn auch im Grunde zu; sie macht aber — und darauf beruht in erster Linie ihr Antrag auf Abweisung der Klage — geltend, es könne trotzdem nicht von Versäumung der Lieferfrist gesprochen werden, weil ihr die Frist durch Beschluß des Bundesrates vom 14./15. März 1897 verlängert worden sei und sie diese verlängerte Lieferfrist innegehalten habe. Erweist sich dieser Standpunkt als begründet, so hat in der That Abweisung der Klage zu erfolgen, und es ist daher auf die Prüfung dieses Standpunktes einzutreten. Nun bestimmt § 6 der oben citierten Ausführungsbestimmungen, nachdem er die Maximallieferfristen festgesetzt hat, in Abs. 3: „Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen: 1. Für Messen. 2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse. 3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passieren hat, welche zwei am Transport teilnehmende Bahnen verbindet. 4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Übergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.“ In der Schweiz ist durch § 69 des Transportreglementes der Bundesrat als die Behörde bezeichnet worden, welche die Zuschlagsfristen zu bewilligen hat; und er darf dies thun: „a. bei außerordentlichen Verkehrsverhältnissen; b. für den Übergang auf Bahnen mit anderer Spurweite oder auf Dampfboote; c. für Güter, welche zu ausnahmsweise ermäßigten Taxen befördert werden.“ „Diese Zuschlagsfristen sind gehörig zu publizieren“ (Abs. 4 leg. cit.). Von diesen Fällen kann vorliegend offenbar nur der unter Ziffer 2 Ausführungsbestimmungen = litt. a L.-R. erwähnte in Betracht kommen, wie sich denn auch die Beklagte nur hierauf beruft. Nach den angeführten Bestimmungen hatte der Bundesrat im vorliegenden Falle unzweifelhaft die Kompetenz, Zuschlagsfristen zu be-

willigen; denn die Prüfung darüber, ob „außerordentliche Verkehrsverhältnisse“ vorlagen, die diese Bewilligung rechtfertigten, stand ihm zu, wie denn überhaupt die Frage, ob die reglementarischen Voraussetzungen der Bewilligung der Zuschlagsfristen vorhanden seien, wesentlich verwaltungstechnischer Natur ist, und daher von der zuständigen Verwaltungsbehörde, in der Schweiz also vom Bundesrate, endgültig zu entscheiden ist. Eine andere Frage ist dagegen die, inwieweit der Bundesrat Zuschlagsfristen auf schon abgeschlossene Frachtverträge erstrecken darf; diese Frage ist eine Rechtsfrage und untersteht als solche der Prüfung der Gerichte. Werden nun zum Entscheide dieser Rechtsfrage sämtliche Fälle, für welche nach den Ausführungsbestimmungen und nach dem Transportreglement Zuschlagsfristen bewilligt werden dürfen, auf ihre Natur hin mit einander verglichen, so ergibt sich, daß die hier nicht in Betracht kommenden Fälle (Ausführungsbestimmungen Ziff. 1, 3 und 4, L.-R. litt. b und c) solche von mehr regelmäßiger, dauernder Natur sind, während der hier in Betracht kommende Fall (Ziff. 2 Ausführungsbestimmungen, litt. a L.-R.) im Gegensatz dazu Fälle vorübergehender, außerordentlicher Verkehrsstörungen umfaßt (vgl. Eger, Komm. zum internationalen Übereinkommen, S. 250, der zu Ziff. 2 leg. cit. beispielsweise aufzählt: Krieg, Wassernot, Güterstockungen jeder Art). Während in jenen Fällen die Bewilligung der Zuschlagsfrist jeweilen bei Zeiten von den Bahnen wird eingeholt werden und auch rechtzeitig gehörig wird publiziert werden können, so daß die Frage der Erstreckung auf schon abgeschlossene Frachtverträge hier kaum entstehen wird, verhält es sich bei den „außergewöhnlichen“ oder „außerordentlichen“ Verkehrsverhältnissen anders. Zwar können auch diese vorhergesehen sein (z. B. Truppenzusammenzüge, bevorstehende Nationalfeste), und alsdann wird eine rechtzeitige Bewilligung und Publikation zu erfolgen haben. Allein es fallen darunter gerade auch Ereignisse unvorhergesehener, plötzlicher Natur, und in solchen Fällen entstehen jene oben aufgeworfenen Fragen. Während nun nach den Bestimmungen über Zuschlagsfristen in jenen regelmäßigen Fällen an eine Erstreckung auf schon abgeschlossene Frachtverträge kaum gedacht werden konnte, man vielmehr davon ausgehen muß, diese

Zuschlagsfristen müssen den mit der Bahn kontrahierenden Absendern, wie den Empfängern vor Abschluß des Frachtvertrages bekannt sein, kann es sich fragen, ob das Transportreglement dem Bundesrat für die Fälle unvorhergesehener Ereignisse eine weitergehende Kompetenz einräumen wollte: Die Kompetenz, die Zuschlagsfristen auch auf schon abgeschlossene Frachtverträge, die also eingegangen wurden unter der gesetzlichen oder reglementarischen Lieferfrist, zu erstrecken. Es läßt sich nicht verkennen, daß gegen diese Interpretation der Bestimmungen über die Zuschlagsfristen das Bedenken spricht, daß dadurch in bestehende, privatrechtliche Ansprüche eingegriffen wird (wie denn auch die erste Instanz aus diesem Grunde dem Bundesrate das Recht abgesprochen hat, die Zuschlagsfristen auf die beiden in Frage kommenden Sendungen zu erstrecken); denn die Einwendung der Vorinstanz, es handle sich nicht um wohlervorbene Rechte, der Kläger habe den Anspruch, der den Gegenstand seiner Klage bilde, niemals erworben, hält nicht Stich: Durch die Eingehung des Frachtvertrages ist für den Absender wie für den Empfänger der Anspruch auf gehörige, somit auch auf rechtzeitige Erfüllung durch den Frachtführer erwachsen. Allein trotz diesem Bedenken erscheint es richtig, das Transportreglement dahin auszulegen, daß es dem Bundesrate jene allerdings weitgehende Befugnis einräume. Der Grund hierfür liegt darin, daß andernfalls das Recht auf Zuschlagsfristen bei unvorhergesehenen außerordentlichen Verkehrsstörungen geradezu oder wenigstens nahezu illusorisch würde und seinen praktischen Wert für viele Fälle verlore. Dabei ist freilich zu wünschen, daß der Bundesrat von dieser weitgehenden Befugnis nur ausnahmsweise Gebrauch mache. Dies um so mehr, als der Bahn bei Versäumung der Lieferfrist nach Art. 39 internationales Übereinkommen und C.-L.-G. der Beweis offen steht, daß die Verspätung von einem Ereignis herrühre, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, und diese Bestimmung offenbar auch eine Reihe unvorhergesehener außerordentlicher Verkehrsstörungen trifft. Allein obschon demgemäß für diese Ereignisse (unter welche übrigens der Streik der Bahnangestellten nicht fällt, da die Bahn gemäß Art. 29 eod. unbedingt für ihre Leute haftet) schon in dem genannten Art. 39 Vorsorge

getroffen ist, hindert das nicht, daß der Bundesrat bei denselben auch Zuschlagsfristen bewillige und hiebei nach dem Gesagten diese Fristen auch auf schon abgeschlossene Frachtverträge erstrecke. Hat demnach der Bundesrat, indem er vorliegend die Zuschlagsfristen auch für die reglementarisch schon abgelassenen Frachten bewilligt hat — worüber nach dem Wortlaute seines Beschlusses kein Zweifel sein kann — innert den Schranken seiner Kompetenz gehandelt, so ergibt sich, daß der Beklagten aus dieser Zuschlagsfristbewilligung eine Einrede zusteht, und daß demnach der Kläger mit seinen Ansprüchen, soweit sie den Schadenersatz wegen verspäteter Sendung des Blumenkohls und des Gitzifisches betreffen, abzuweisen ist. Zu Zweifeln könnte höchstens noch die Frage, ob die Bewilligung gehörig publiziert worden sei, Anlaß geben; allein sie ist zu bejahen, da die Publikation im amtlichen Publikationsorgan des Bundes erfolgt ist.

4. Damit ist aber auch dem dritten noch streitigen Ansprüche: Schadenersatz von 20 Fr. an Hotelier Bindschädler (Klageposten Nr. 14) der Boden entzogen. Dieser Posten wäre übrigens auch bei Gutheißung der andern beiden Posten abzuweisen. Der Kläger begründet denselben folgendermaßen: Hotelier Bindschädler in Winterthur habe bei ihm am 11. März Lebensmittel für den 13. gl. Mts. bestellt und habe sie nun des Streikes der Angestellten der Beklagten wegen am 13. in eigenem Wagen selbst abgeholt; hierfür habe er dem Kläger 20 Fr. in Rechnung gebracht. Allein dieser Anspruch ist offensichtlich unbegründet, weil er, wie die Vorinstanz richtig ausführt, weder auf einen mit der Beklagten abgeschlossenen und nicht gehörig ausgeführten Frachtvertrag, noch (wie die erste Instanz angenommen hatte) auf die Weigerung der Beklagten, einen Frachtvertrag abzuschließen, gestützt werden kann, auch ein anderer Rechtsgrund für ihn nicht besteht.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen und somit das Urteil der II. Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich vom 26. April 1900 in allen Teilen bestätigt.