

57. Frachtberechnung im Falle der Unbenutzbarkeit des gewöhnlichen Beförderungsweges im zwischenstaatlichen Verkehr, wenn die Unbenutzbarkeit schon vor Beginn der Beförderung feststeht.
Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 1890 (SÜ.) Art. 11, 18.

I. Zivilsenat. Urte. v. 29. April 1926 i. S. H.- und L.-Gef. (Rl.)
w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.). I 232/25.

I. Landgericht Dresden.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin ließ im Februar und März 1923 durch die Firma Sch. & Co. in Eger 38 Wagen Braunkohlen vom deutschen Bahnhof in Franzensbad nach dem badischen Bahnhof in Basel mit der Bahn befördern. Die Beförderung fand, da der Franzoseneinbruch die Benutzung des unmittelbaren Bahnwegs Franzensbad—Basel verhinderte, auf dem Umweg über Immendingen, Waldbshut, Säckingen statt. Für diesen bestand kein unmittelbarer Frachttarif, so daß sich auf Grund der sog. gebrochenen Frachtberechnung im Verhältnis zur unmittelbaren Frachtberechnung auf der geraden Strecke ein Frachtmehrbetrag von 10673595 M ergab. Dieser an die Beklagte zunächst gezahlte Betrag wurde auf Antrag der Firma Sch. & Co. am 25. Juli 1923 zurückerstattet.

Die Klägerin macht den ihr abgetretenen Anspruch der Firma Sch. & Co. auf Ersatz des Geldwertungsschadens geltend, der durch die verzögerte Rückzahlung entstanden sei. Die Beklagte wendet ein, daß sie zur Rückzahlung überhaupt nicht verpflichtet gewesen sei, diese vielmehr nur aus Entgegenkommen vorgenommen habe, nachdem durch Erlaß des Verkehrsministers vom 23. Mai 1923 ohne rückwirkende Kraft die Berechnung durchgehender Fracht auf Grund neugebildeter Tarifentfernung angeordnet worden sei.

Das Landgericht hat der Klägerin den in der Zeit vom 30. Juni 1928 bis zum Rückzahlungstag erwachsenen Geldentwertungsschaden durch sein insoweit rechtskräftig gewordenes Urteil zugewilligt. Hinsichtlich des für die frühere Zeit geltend gemachten Geldentwertungsschadens haben die Vorinstanzen die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin hatte Erfolg.

Gründe:

Es kommt allein darauf an, ob die Fracht nach den maßgebenden Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens richtig berechnet war. Ist dies nicht der Fall, so hat die Klägerin gemäß Art. 12 Abs. 4 Zl. einen Anspruch auf Erstattung des zuviel Erhobenen und für diesen kann sie auf Grund der schon vor dem 30. Juni 1928 unstreitig erfolgten Mahnungen Verzugschaden in Gestalt des Geldentwertungsschadens oder auch, soweit die Voraussetzungen dafür vorliegen, reine Aufwertung verlangen.

Die Berechnung der Fracht erfolgt — davon geht der Berufungsrichter zutreffend aus — gemäß § 11 Zl. nach Maßgabe der gehörig veröffentlichten Tarife. Der Revision ist aber zuzugeben, daß danach der Leitungsweg, d. h. der Weg, auf dem das Frachtgut tatsächlich befördert wird, für die Frachtberechnung regelmäßig keine Rolle spielen kann. Nun war im vorliegenden Fall der unmittelbare Weg über Nürnberg—Kornwestheim—Karlsruhe infolge des Franzoseneinbruchs bei Appenweier nicht benutzbar, und die Beförderung mußte auf einem anderen Wege erfolgen, für den ein durchgehender Tarif nicht bestand. Dem Berufungsrichter kann jedoch darin nicht zugestimmt werden, daß auf diesen Fall der Art. 18 Abs. 3 Zl. anzuwenden sei. Wortlaut und Sinn dieser Vorschrift schließen ihre Anwendung dann aus, wenn schon der Antritt der Beförderung verhindert wird (vgl. Eger, Anm. 118 unter 2 zu Art. 18 Zl.). Und das war hier der Fall. Die Beamten der Beklagten wußten auch bei Abschluß der Frachtverträge schon, daß diejenige Beförderung, die mangels besonderer Abrede auf Grund der veröffentlichten Tarife auf dem gewöhnlichen Wege nach Basel stattfinden hatte, von vornherein nicht durchführbar war. Höhere Gewalt — die bewaffnete Macht des Feindes — verhinderte schon den Antritt dieser Beförderung. Für solchen Fall bestimmt Art. 18 Abs. 1 Zl., daß die Eisenbahn, wenn die Beförderung auf einem

anderen Wege nicht stattfinden kann, den Absender um anderweitige Verfügung über das Gut anzugehen hat. Hier ist zwar, wie der Absf. 2 erkennen läßt, regelmäßig Voraussetzung, daß der Frachtvertrag bei Eintritt des Hindernisses bereits abgeschlossen ist (vgl. Eger, Ann. 116 Absf. 5 zu Art. 18 Stl.). Wenn aber die Eisenbahnverwaltung bereits vor vertraglicher Bindung über die Unbenutzbarkeit eines Beförderungswegs im Klaren war und noch dazu gar nicht einmal geltend machen kann, daß hier auch ein anderer Weg nicht fahrbar gewesen sei, hatte sie, wenn sie Rechte daraus herleiten wollte, um so mehr die Verpflichtung, den Absender darüber aufzuklären, daß ein besonderer, ungewöhnlicher Weg befahren werden müsse. Andernfalls muß sie sich entgegenhalten lassen, daß sie, solange der Sonderfall des Art. 18 Absf. 3 Stl. nicht vorliegt, nur ohne Berechnung von Mehrfracht eine Befragung des Absenders unterlassen und selbst einen anderen Weg wählen durfte, wie ihr dies auch nur mit gleicher Maßgabe dann freisteht, wenn der Absender einen besonderen Weg vorgeschrieben hat (Art. 6 Absf. 1 zu 1 dritter Absatz unter Nr. 2 Stl.).

Nun behauptet die Beklagte, in der Tat wegen Unbenutzbarkeit des gewöhnlichen Wegs mit dem Absender Fühlung genommen und ihn dazu bestimmt zu haben, daß er einen anderen Weg in den Frachtbriefen ausdrücklich vorschrieb. Trifft das zu, so ist dieser andere Weg, weil vom Absender vorgeschrieben, für die Frachtberechnung maßgebend; und da für ihn ein durchgehender Tarif nicht bestand, wohl aber zur Berechnung gebrochenen Tarifs die entsprechenden Veröffentlichungen vorlagen, kann dann auch der gebrochene Tarif für die vorgeschriebene Strecke ohne weiteres in Ansatz gebracht werden, ohne daß es darauf ankäme, ob sich der Absender dieser Folge der von ihm gegebenen Wegevorschrift auch bewußt gewesen ist. . . . (Es folgt Erörterung eines Nebenpunktes.) . . .

Die Entscheidung hängt hiernach davon ab, ob und inwieweit sich eine den direkten Weg ausschließende Wegevorschrift in den Frachtbriefen befindet. Soweit es der Fall ist, trifft die Frachtberechnung der Beklagten zu und die noch streitige Forderung der Klägerin ist unbegründet. Andernfalls verlangt die Klägerin mit Recht die Anwendung des durchgehenden Tarifs.