

BGE 60 II 421

Bundesgericht (BGE), 1934-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/bge_60_II_421

FR: ATF 60 II 421

IT: DTF 60 II 421

Volltext

420 Obligationenrecht. No 68. Umstände hinzugekommen sein, so war dieser zweite Zusammenstoss, unter dem Gesichtspunkte von Ernst Freys Verhalten betrachtet, doch nicht blosser Zufall. Dieses Verhalten, das den ersten Zusammenstoss zur Hauptsache ausgelöst hat, barg vielmehr auch die Gefahr des zweiten bereits wesentlich in sich. Denn es kommt erfahrungsgemäss häufig vor, dass bei Zusammenstös- St'n eines der kollidierenden Fahrzeuge aus der bis- herigen Fahrbahn heraus auf die andere Strassenseite geworfen wird, zumal wenn sie mit grosser Geschwindig- keit fahren und dann dementsprechend heftig zusammen- prallen; infolgedessen muss, wenn gleichzeitig auf dieser oder jener Strassenseite noch ein drittes Fahrzeug mit ebenfalls übermässiger. Geschwindigkeit im Anzug ist - was hier zutraf und dem Ernst Frey bekannt war - nach dem gewöhnlichen Lauf der Ereignisse mit einer weiteren Kollision gerechnet werden. 2. - Damit ist auch schon gesagt, dass Ernst Frey von allen drei Beteiligten das relativ grÖBste Verschulden am Tode seines Bruders trift. Er hat durch seine übersetzte Geschwindigkeit, vor allem aber durch das äusserst vor- schriftswidrige und gefährliche Linksfahren die grund- legende Ursache zur ersten und damit mittelbar auch zur zweiten Katastrophe gesetzt. Immerhin fällt in Betracht, dass der ursächliche Zusammenhang mit der zweiten ein lockerer war und die Möglichkeit dieses Zusammenstosses nicht in gleich eindringlicher Weise vorausgesehen zu werden brauchte wie die andere. Dem Automobilisten und dem Bruder Gottlieb Frey ist andererseits ihre ebenfalls übersetzte Geschwindigkeit als Verschulden anzurechnen, dem letztern ausserdem der zu geringe Abstand vom vordern Motorrad, Umstände, welche die Umalle begünstigt haben. Bei der ziffernmässigen Abwägung der Schuld sind die Vorinstanzen zu verschiedenen Ergebnissen gelangt. Wäh- rend das Bezirksgericht Ernst Frey mit 60 %, Gottlieb Frey und den Automobilisten mit je 20 % belastet hat, Ohligationnrecht. N° 69. 421 schätzt das Obergericht die Schuld Ernst Freys auf 40 %, ohne sich dabei über die Verteilung der übrigen 60 % erschöpfend auszusprechen. Dem Bundesgericht erscheint die zweitinstanzliche Würdigung jedenfalls im Ergebnis für Ernst Frey als die zutreffende; sie trägt nicht nur dem Selbstverschulden Gottlieb Freys und dem Mitver- schulden des Automobilisten, sondern auch der unglück- lichen Verkettung der Umstände angemessen Rechnung. 69. Urteil der I. Zivilabteillng vom ao. November 1934 i. S. Richter & Söhne gegen Schweiz. Bundesbahnen. I n t e r n a t i o n a l e s E i s e n b a h n f r a c h t r e c h t (IDeG). Zu l ä s s i g k e i t der Berufung (Art. 56, 57 OG). Auslegung eines bahnamtlichen F r a c h t r ü c k e r s t a t - tungsversprechens. Bedeutung der Begriffe « F r a c h t » und « T a r i f ». A. - Im Jahre 1923 erliessen die S.RR unter der Bezeichnung « E. A. No. 4/23 » eine Verfügung über die Gewährung von « Frachtrückvergütungen für Transporte . von Gütern aller Art in vollen Wagenladungen, in Konkur- renz gegen ausländische Routen ». Diese Verfügung hat, soweit sie für den vorliegenden Streitfall von Bedeutung ist, den folgenden Wortlaut : « Die schweiz. Bundesbahnen und die Lötschbergbahn werden für Güter aller Art in Wagenladungen von min- destens 5000 oder

10,000 kg oder dafür zahlend, die vom 1. Januar 1923 ab auf Grund der bestehenden Gütertarife entweder zwischen schweizerischen Stationen, oder von und nach dem Auslande, sowie im Transit durch die Schweiz befördert werden, die gegenüber den über andere Bahnwege erreichbaren Gesamtfrachten etwa entstehenden Mehrfrachten ... allgemein, d. h. ohne vorherige Vereinbarung, unter folgenden Bedingungen zurückerstatten: ... 2. Die benützten Routen müssen nach den bestehenden bahnseitigen Abmachungen transportberechtigt sein und es müssen für die beteiligten schweiz. Bahnen auf diesen 422 Routen längere Strecken und höhere Taxallteile in Betracht kommen als auf den taxbildenden Wegen ... Im Verkehr nach und von Italien findet eine Taxregulierung zwischen den schweizerisch-italienischen Grenzübergängen Chiasso. Pino und Iselle unter sich ... nicht statt ... 8. Für Sendungen im Transit durch die Schweiz, die auf Grund dieser Verfügung Anspruch auf Taxgleichstellung mit ausländischen, haben und deren Ladung keine Veränderung erfährt, wird, zum Ausgleich für Kursverluste und sonstige mit dem Rückerstattungsgeschäft verbundene Unzulänglichkeiten, der zu erstattende Betrag um 5 0/ der Differenz zwischen den via Schweiz erreichbaren und den über ausländische Wege zu erzielenden billigsten Gesamtfrachten erhöht ... » Die österreichischen Bundesbahnen erliessen als Anhangsposten 622 zu dem ab 1. Januar 1928, bzw. Anhangsposten 627 zu dem ab 1. Mai 1929 gültigen Gütertarif für die « Rückel'stattung von Frachtunterschieden für Sendungen, die über Brennero-Kufstein oder Brennero-Lindau-Reutin befördert werden », die folgenden Bestimmungen: « Die österreichischen Bundesbahnen werden für Güter aller Art in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, die zwischen italienischen Bahnhöfen an und westlich der Linie Susegana-Venezia einerseits und deutschen oder über Deutschland hinaus gelegenen Bahnhöfen andererseits über Brennero-Kufstein oder Brennero-Lindau-Reutin oder umgekehrt befördert werden, unter folgenden Bedingungen jene Unterschiede rückvergüten, um welche die über Chiasso-Pino oder Iselle erreichbaren Frachten sich billiger stellen würden, als diejenigen, welche sich über Brennero-Kufstein oder Brennero-Lindau-Reutin ergeben: •• , M. Bei der Ermittlung der bezahlten und der auf dem Wettbewerbsweg erreichbaren Frachten... werden auch jene Rückvergütungen in Rechnung gestellt, die von anderen Verwaltungen im Sinne der Frachtübernahme, Kundmachung (sog. Auslobungen) zu leisten sind, jedoch nicht in Fällen, in denen die österreichischen Bundesbahnen an dem taxbildenden Weg nicht beteiligt sind.) B. - Die Firma L. Richter & Söhne in Wien ist ein internationales Frachtenkontrollunternehmen, das sich u. a. auch mit der Geltendmachung von Frachtrückvergütungsansprüchen bei den Bahnverwaltungen befasst. Sie liess sich von einer Anzahl süd- und westdeutscher Firmen Frachtrückvergütungsansprüche im Gesamtbetrage von 6163 Fr. 40 Cts. abtreten, welche den betreffenden Firmen auf Grund der Verfügung E. A. 4/23 der S.B.B. angeblich zustehen aus Transporten von Südfrüchten, Eiern und Gemüsen, die mit direktem internationalem Frachtbrief nach dem italienisch-deutschen Gütertarif von italienischen Bahnhaltungen via Chiasso-Gotthard nach Deutschland befördert wurden. Die Firma, L. Richter & Söhne machte diese Ansprüche in den Jahren 1929 und 1930 bei den S.B.B. erfolglos geltend. O. --- Mit Klage vom 6. Juli 1931 hat die Firma L. Richter & Söhne die S.B.B. auf Bezahlung von 6101 Fr. 20 Cts. nebst je 1 % Zins von 3179 Fr. 50 Cts. seit 1. Januar 1930, von 1931 Fr. 90 Cts. seit 1. Februar 1930 und von 989 Fr. 70 Cts. seit 27. Mai 1930 belangt. Im Laufe des Verfahrens hat die Klägerin ihre Forderung reduziert auf 4384 Fr. 80 Cts. nebst je 6 % Zins von 2729 Fr. 30 Cts. seit 1. Januar 1930, von 857 Fr. 70 Cts. seit 1. Februar 1930 und von 797 Fr. 80 Cts. seit 27. Mai 1930. Die Klage wird im

wesentlichen damit begründet, dass die in Frage stehenden Transporte um den Streitbetrag billiger zu stehen gekommen wären, wenn sie, statt über Chiasso-Gotthard, über Brenner-Insbruck-Lindau-Retin gegangen wären, und zwar infolge der von den österreichischen Bundesbahnen in den Anhangsposten 622/627 gemachten Rückerstattungsversprechen, laut welchen die Fracht grundsätzlich auf den Betrag ermässigt worden wäre, der beim Transport durch die Schweiz über Pino-Bellinzona hätte bezahlt werden müssen und der niedriger sei als die Fracht über Chiasso. -t24

Obligationenrechtl. No 69. D. - Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt. Sie anerkennen zwar die Gültigkeit der Abtretungen, sowie die rechnerische Richtigkeit der Klageforderung in ihrem reduzierten Ausmass; dagegen bestreiten sie allgemein die Anwendbarkeit der in den österreichischen Anhangsposten 622/627 enthaltenen Auslobungen für die Berechnung der über den ausländischen Bahnweg erreichbaren Gesamtfracht im Sinne der Verfügung E.A. 4/23. E. - Der Appellationshof des Kantons Bern hat nach Einholung einer Expertise mit Urteil vom 15. Juni 1934 die Klage abgewiesen. F. - Hiegegen hat die Klägerin rechtzeitig und in der vorgeschriebenen Form die Berufung an das Bundesgericht ergriffen und um den Schutz der Klage in dem vor der Vorinstanz aufrechterhaltenen Umfang ersucht. G. - Die Beklagten haben beantragt, es sei auf die Berufung der Klägerin nicht einzutreten, da weder die österreichischen Anhangsposten 622/627, noch die Verfügung E.A. 4/23 als rein interner Verwaltungsakt sui generis, Bestimmungen des schweizerischen Bundeszivilrechtes seien und daher vom Bundesgericht nicht überprüft werden könnten; eventuell haben sie die Abweisung der Berufung und die Bestätigung des angefochtenen Entscheides beantragt. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: I. - In erster Linie ist die von den Beklagten bestrittene Zulässigkeit der Berufung an das Bundesgericht zu prüfen. Nach Art. 56 OG ist die Berufung nur statthaft in Zivilrechtsstreitigkeiten, die von den kantonalen Gerichten unter Anwendung eidgenössischer Gesetze entschieden worden sind oder nach solchen hätten entschieden werden sollen, und nach Art. 57 OG kann eine Berufung nur darauf gestützt werden, dass die Entscheidung des kantonalen Gerichtes auf einer Verletzung von Bundesrecht beruhe. Es fragt sich nun, ob im Rahmen dieser Bestimmungen die Zuständigkeit des Bundesgerichtes für den vorliegenden Streitfall gegeben ist. Obligationenrechtl. No 69. 425

a) Das Rechtsverhältnis der Parteien gründet sich auf eine Anzahl von Eisenbahnfrachtverträgen über Sendungen, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung aus Italien durch die Schweiz nach Deutschland aufgegeben wurden; für die Beurteilung der Frachtverträge gelangt daher im allgemeinen das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (IUeG) zur Anwendung (Art. I IUeG). Nun steht aber nicht unmittelbar eine Bestimmung des IUeG in Frage, sondern der Streit der Parteien dreht sich um die Auslegung der von den Beklagten erlassenen Verfügung E.A. 4/23 und zwar hauptsächlich um die Frage, ob bei der Berechnung der Gesamtfracht, die über den ausländischen Weg hätte bezahlt werden müssen, auch die in den österreichischen Anhangsposten 622/627 enthaltenen Frachtrück erstattungsversprechen zu berücksichtigen seien. Welches der Sinn und die Tragweite dieser österreichischen Bestimmungen sei, spielt hierbei primär keine Rolle, und deshalb gehen die Beklagten fehl, wenn sie die Zulässigkeit der Berufung bestreiten mit der Behauptung, es handle sich um eine Überprüfung österreichischen Rechtes, zu der das Bundesgericht nicht befugt sei. Ob die österreichischen Tarifbestimmungen herbeizuziehen seien oder nicht, ist zunächst lediglich eine Frage der Auslegung der von den S.B.B. erlassenen Verfügung und somit auf keinen Fall eine Auslegung ausländischen Rechtes. b)

Auf die von den Beklagten weiter aufgeworfene Frage der Rechtsnatur der Verfügung E.A. 4/23 als solcher, anhand deren sie dartun wollen, dass keine Zivilrechtsstreitigkeit nach eidgenössischem Recht vorliege, braucht nicht eingetreten zu werden; denn angesichts der in Absatz I der Verfügung enthaltenen Bestimmung, dass für die Anwendbarkeit der Verfügung eine vorgängige direkte Parteivereinbarung nicht erforderlich sei, kann kein Zweifel darüber bestehen, dass damit ihr Inhalt, bei Vorliegen der übrigen sachlichen Voraussetzungen, für die am Frachtvertrag beteiligten Parteien zum Vertragsrecht erhoben wurde; dies hat aber zur Folge, dass sie unter 426 Obligationenrecht. N° 69. diesem Gesichtspunkte, als Bestandteil eines Frachtvertrages, vom Bundesgericht als Berufungsinstanz überprüft werden kann, sofern der Frachtvertrag selbst dem Bundeszivilrecht angehört. Diese Voraussetzung ist gegeben: Die S.B.B. sind in den Beziehungen zu ihren Benützern kraft Gesetzes dem Privatrecht unterstellt (Ziffer 2 des Bundesgesetzes betr. die Organisation der Bundesbahnen von 1923, wie vorher schon Art. 12 des Bundesgesetzes über Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen usw. von 1897. im Anschluss an Art. 8 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen usw. von 1872, sowie Art. 26 ff. des Transportgesetzes von 1893; FLEINER, Schweiz. Bundesstaatsrecht S. 492; GIACOMETTI, Grenzziehung zwischen Zivilrechts- und Verwaltungsrechtsinstituten S. 39). Hieran vermag nichts zu ändern, dass die S.B.B. als Zweig der Bundesverwaltung eine öffentliche Anstalt sind, sowie, dass die moderne Doktrin, in Ausdehnung des Begriffs des öffentlich-rechtlichen Verhältnisses, die Beziehung der öffentlichen Anstalt zu ihren Benützern im allgemeinen als öffentlich-rechtlich bezeichnet, welcher Auffassung auch das Bundesgericht in seiner neueren Rechtsprechung zuneigt, wo es sichz. B. um Gemeinde-Elektrizitätswerke, Wasserwerke und dergl. handelt (GIACOMETTI, S. 38 ff.). Dieser gesetzlichen Unterstellung des Eisenbahnfrachtvertrages unter das Privatrecht entsprechend ist daher auch der internationale Frachtvertrag auf Grund des alten WeG von 1890 vom Bundesgericht schon in Band 27 I S. 195 f. ausdrücklich als Privatrechtsgeschäft bezeichnet worden, und in der Folge hat das Bundesgericht in Streitigkeiten aus dem IUeG das Erfordernis der Zivilrechtsstreitigkeit stets ohne weiteres als gegeben betrachtet; an diesen Verhältnissen hat sich unter der Herrschaft des neuen IUeG von 1924 nichts geändert, so dass auch für dieses die gesetzliche Unterstellung unter das Privatrecht Geltung hat. Dass schliesslich das WeG Bundesrecht im Sinne von 427 Art. 56 OG ist, unterliegt keinem Zweifel, da es als Staatsvertrag auf einer eidgenössischen Rechtsquelle beruht, was für den Begriff des Bundesrechtes in diesem Zusammenhang massgebend ist (WEISS, Berufung S. 20 f.). Die Zulässigkeit der Berufung ist somit entgegen der Auffassung der Beklagten gegeben. 2. - In der Sache selbst ist No (19. fassung, dass die Frachtübernahmekundmachungen nicht Tarifcharakter haben, auch auf Art. 18 IUeG zu stützen der vorschreibt, dass die Bahnen von Amtes wegen zu hohen Frachtkosten, die infolge unrichtiger Anwendung des Tarifs oder infolge von Fehlern bei der Festsetzung der Fracht erhoben wurden, zurückerstatten müssen. Eine solche Rückerstattung von Amtes wegen sehe die streitige Verfügung nun aber gerade nicht vor. Allein auch diese Argumentation ist nicht stichhaltig. Art. 18 IUeG steht mit dem vorliegenden Fall in gar keiner Beziehung, da ja nicht behauptet wird, dass der Tarif unrichtig angewendet oder ein Fehler in der Berechnung gemacht worden sei. Die Verfügung gibt lediglich dem Bahnbenützer das Recht, nachträglich die Anwendung eines andern, für ihn günstiger Tarifs zu verlangen; die grundsätzliche Richtigkeit der ursprünglichen, auf Grund des Normaltarifes berechneten Fracht wird dadurch aber nicht berührt. 6. -- Die Beklagten

wenden weiter ein, mit der Klage werde die von Ziffer 2 der Verfügung E. A. 4/23 ausdrücklich ausgeschlossene Taxgleichstellung zwischen Chiasso und Pino verlangt. Auch dieser Einwand kann nicht gehört werden. Mit dem erwähnten Vorbehalt wollten die Beklagten lediglich zum Ausdruck bringen, dass es nicht statthaft sei, Waren via Chiasso-Gotthard nach der Schweiz oder umgekehrt zu senden und dann ein Rückvergütungsbegehren zu stellen mit der Begründung, der Transport über Pino wäre billiger gewesen. Eine Taxgleichstellung zwischen der Chiasso- und der Pinoroute dagegen, die sich durch die österreichischen Frachtübernahme-Kundmachungen unter Umständen ergeben kann, wird durch den Vorbehalt keineswegs ausgeschlossen. 7. - Zusammenfassend ist also festzustellen, dass die Klage grundsätzlich geschützt werden muss, sofern im übrigen die Voraussetzungen für die Anwendung des Frachtrückerstattungsversprechens der Beklagten erfüllt sind; die Vorinstanz, an welche die Streitsache nach Art. 52 OG zur Neuentscheidung zurückgewiesen wird, hat alle Obligationenrecht. N° 70. (33 für die materielle und quantitative Beurteilung des Klagebegehrens in Betracht fallenden, bisher un beurteilten Fragen zu prüfen und zu entscheiden. Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Berufung wird in dem Sinne gutgeheissen, dass das Urteil des Appellationshofes des Kantons Bern vom 15. Juni 1934 aufgehoben und die Sache zur neuen Beurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird. 70. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 27. November 1934 i. S. Ganz gegen Banque d'Alsace et de Lorraine. Anwendung schweizerischen Rechtes als sog. Ersatzrecht für ausländisches ; Berufung ans Bundesgericht. Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen für das anwendbare ausländische Recht schweizerisches Recht als Ersatzrecht anzuwenden ist, bestimmt sich nach kantonalem Prozessrecht. Der Beklagte ficht das vorinstanzliche Urteil unter dem Gesichtspunkt der örtlichen Rechtsanwendung an. Er behauptet die Anwendbarkeit französischen Rechtes, um daraus wegen angeblichen Formmangels die Ungültigkeit des streitigen Vergleiches vom Februar 1932 abzuleiten. Die Vorinstanz bemerkt, dass als Abschlussort des Vergleiches möglicherweise Paris in Betracht fallen könnte. Die Frage, ob das zutreffe und ob demgemäss die Gültigkeit des Vergleiches sich nach französischem Recht richte, brauche aber nicht untersucht zu werden. Der Beklagte sei den Nachweis für seine Behauptung, dass der Code civil im Gegensatz zum schweizerischen Recht den Abschluss von Vergleich an bestimmte Formvorschriften knüpfe, schuldig geblieben. Allerdings müssten nach Art. 1325 des Code civil Urkunden über synallagmatische Verträge in entsprechender Form und Anzahl ausgestellt

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.