

Valutastand und internationale Eisenbahntarife.

— Ein Schlüsselwort. —
Von Dr. Eugen Rapoch.

Budapest, 19. Oktober.

Der Widerhall*), den mein in Nr. 276 dieses Blattes veröffentlichter Aufsatz erweckt hat, zeugt für die besondere Tragweite und hervorragende Aktualität der aufgerollten Frage. Wenn ich nun nach den Regeln eines publizistischen Woffenganges das Schlüsselwort in Anspruch nehmen möchte, tue ich es deshalb, weil mir daran gelegen ist, daß insbesondere die Konsequenzen meiner Ausführungen nicht verbunkelt werden.

Meinen Erörterungen habe ich lediglich die Untersuchung der Frage zum Ziele gesetzt, in welcher Weise der ungarische Kaufmann im internationalen Transportverkehr den derzeit infolge der Valutaverhältnisse bestehenden materiellen Vorteil der gebrochenen Frachtberechnung mit voller Sicherheit erreichen kann. Wenn mir nun in der in Nr. 285 dieses Blattes erschienenen Entgegnung zum Vorwurf gemacht wird, ich hätte den wirtschaftlichen Teil der Frage außer acht gelassen und ihren Kernpunkt, „ob die Eisenbahnen verpflichtet sind, ihre allgemein gültigen Lokaltarife den Versachtern auch dann zur Verfügung zu stellen, wenn die Beförderung mit internationalen Frachtbriefen erfolgt“, nicht beachtet, so ist mir dieses völlige Nichteingehen auf meinen Gedankengang eigentlich nicht recht begreiflich. Die oben gekennzeichnete Fragestellung und die daraus gezogenen Konsequenzen führen nämlich auf ein Gebiet, das niemals bestritten war. Ich habe doch gewiß keinen Zweifel aufkommen lassen, daß die Lokaltarife im Wege der Umkartierung im internationalen Transportverkehr ebenso angewendet werden können wie die direkten Tarife und gerade als Folge dieser feststehenden Prämisse die Streitfrage dahin formuliert, welcher von den erwähnten, gleich anwendbaren Tarifen im Konkurrenzfall heranzuziehen und in welcher Weise die Auswahl zu treffen sei. Auf Grund dieser Fragestellung war nun zu untersuchen, ob die Eisenbahn die derzeit billigeren Lokaltarife auch ohne Vorschrift des Absenders von Amts wegen anzuwenden verpflichtet ist, oder ob es hiezu einer entsprechenden Willenserklärung des Versachters bedarf. Nun ist diese Frage zweifelsohne eine Rechtsfrage, die nicht auf Grund bloßer wirtschaftlichen Erwägungen, sondern nur in juristischer Erfassung ihres Wesens, mit Hilfe der Auslegung der maßgebenden Rechtsnormen zu lösen ist. Auch der Verfasser des oben erwähnten Artikels sieht sich ja hiezu veranlaßt, indem er die einschlägigen Artikel des V. Ue. zur Rechtfertigung seines Standpunktes heranzieht.

Was nun das Meritum meiner Ausführungen betrifft, so habe ich bereits in meinem Aufsatz hervorgehoben, daß ich mich in vollem Einklange mit der Auffassung sowohl der eisenbahnrechtlichen Wissenschaft als auch der internationalen Rechtsprechung befinde. Es seien mir nur folgende Hinweise — einige für viele — gestattet. Ernst Kundnagel, der jüngst verstorbene hervorragende Vertreter der neueren eisenbahnrechtlichen Wissenschaft, äußert sich in seinem posthumen Werke „Beförderungsgeschäfte“ (1915, S. 379) folgendermaßen: „Die (in bezug auf Artikel 6, Absatz 1, lit. A, V. Ue.) erörterten Grundsätze sind sinngemäß anzuwenden, wenn mehrere Tarife auf die Sendung Anwendung finden können. Unterläßt der Absender im Frachtbrief die erforderlichen Angaben zu machen, dann hat die Eisenbahn... die Abfertigungsart zu wählen, die ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint und hiebei für großes Verschulden einzustehen. Verschieden hievon ist die unrichtige Anwendung eines Tarifs, insbesondere die Anwendung eines solchen, der für die Sendung gar nicht zur Wahl stand. Hier greift Art. 12 V. Ue. ein.“ Denselben Standpunkt vertreten die bedeutendsten Schriftsteller des Eisenbahnrechtes, so Gaer (Kommentar zum V. Ue.,

S. 66), Rosenthal (Internationales Eisenbahnfrachtrecht), Gerstner (daselbe S. 221) und in unserer Literatur Ferdinand Baumgarten (Nemzetközi vasuti fuvarozási jog, S. 92). In besonderer Schärfe tritt uns die auch von mir vertretene Ansicht in einem Urteile des österreichischen Obersten Gerichtshofes entgegen, laut dessen „will der Absender die billigere Umkartierung bei Versendung eines Gutes auf internationalem Frachtbriefe erreichen, so ist es seine Sache, die billigere gebrochene Frachtberechnung im Frachtbrief ausdrücklich vorzuschreiben; unterläßt er dies, so kann die Eisenbahn annehmen, daß die Anwendung des direkten Tarifs seinem mutmaßlichen Willen und Interesse entspricht“. (Entscheidung vom 16. Dezember 1913, Rv. I 1014/13.) Dieselben Grundsätze spiegeln sich auch in den Urteilen des Berner Obergerichtes (Nr. 806 ex 1916) und des Budapester Gerichtshofes (14 B. 31497/1916 in erster Instanz; 32 B. 4593/1915 als Appellationsgericht). Wie ersichtlich, befinde ich mich mit meiner „verfehlten Argumentation“ in ziemlich guter Gesellschaft und die im erwähnten Artikel herangezogenen Argumente sind es vielmehr, die Literatur und Rechtsprechung gewogen und für leicht befunden haben.

Wie dem aber auch sein mag, eines steht fest: die Pflicht der Eisenbahn, die billigere, gebrochene Frachtberechnung auch ohne Vorschrift anzuwenden, und das Recht der nachträglichen Reklamation sind — wollen wir uns euphemistisch ausdrücken — zumindest sehr problematisch; das Recht der Tarifvorschrift wird hingegen von jeder maßgebenden Seite anerkannt. Liegen aber die Dinge so, dann können für den Kaufmann die Konsequenzen dieser Sachlage gewiß nicht fraglos sein. Für

ihn kann es sich ja nicht um die schwankenden Möglichkeiten eines vielleicht noch interessanten Prozesses handeln; er braucht bei seinen Berechnungen festen Boden unter den Füßen, er muß wissen, woran er ist, was er gewärtigen kann. Nun, daß seine Tarifvorschriften nicht nur vom Gerichte geschützt, sondern auch von der Eisenbahn unumwunden befolgt werden, kann auch die Entgegnung nicht in Abrede stellen, muß sie doch selbst zugeben, daß die Eisenbahn die Vorschriften „toleriere“. Die nachträglichen Reklamationen werden jedoch — wie es eben die Prozesse schlagend beweisen — nicht einmal „toleriert“. Ob es nun angesichts dieser Sachlage ökonomisch überflüssig war, die Aufmerksamkeit der interessierten Kreise auf einen Weg zu lenken, der ohne Prozeß, ohne das Risiko eines problematischen Erfolges mit Sicherheit zum Ziele führt, kann ich vielleicht dahingestellt sein lassen.

Zum Schluß möchte ich noch ganz kurz auf die Bemerkungen „eines hervorragenden Fachmannes“ in Nr. 278 dieses Blattes eingehen. In denselben wird das Bestehen des Vorschriftsrechtes in keiner Weise bezweifelt, sondern nur darauf hingewiesen, daß die mit der direkten Abfertigung verbundene beschleunigte Beförderung den materiellen Vorteil der gebrochenen Frachtberechnung aufwiegt und demnach die Ausübung des Vorschriftsrechtes nicht wünschenswert sein kann. Wenn ich auch der Behauptung, daß die direkte Abfertigung die Lieferfrist immer verkürzt, schon aus dem Grunde nicht vollständig beipflichten kann, weil ja die Lieferfristen für beide Abfertigungsarten die gleichen sind und gewisse Transportmitgeschickte die direkt abgefertigte Sendung auch ereilen können, so will ich die mit der direkten Abfertigung verbundenen Vorteile gewiß nicht in Abrede stellen. Ich habe auf sie in meinem Aufsatz ausdrücklich verwiesen und insbesondere hervorgehoben, daß sie „die Vereinfachung und Beschleunigung der Manipulation und in vielen Fällen der Beförderung selbst zur Folge hat“. Diese Vorteile muß und soll der Kaufmann bei seiner Entscheidung gewiß in Erwägung ziehen. Es wird sich eben im konkreten Falle immer darum handeln, was für seine Kalkulation von größerer Bedeutung ist: das mögliche Minus in der Lieferfrist oder das zu erwartende Plus an Frachtpfesen. Es ist ohne weiteres klar, daß — selbst heute — je nach Art, Gegenstand und anderen Umständen des Geschäftes der eine oder der andere Gesichtspunkt ausschlaggebend sein wird. Entschließt sich jedoch die Partei für die billigere Frachtberechnung, so kann sie sich dieselbe nur durch entsprechende Vorschrift der Tarife in unerrückbarer Weise sichern. Quod erat demonstrandum.