

63. 1. Ist der deutsche Ausnahmetarif betr. „Zucker zur Ausfuhr“ auf Zuckersendungen anzuwenden, die nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr aus einem Auslandsstaate zur Grenze eines anderen befördert werden und deutsche Bahnen nur bei der Durchfuhr durch das Deutsche Reich benutzen?

2. Beziehen sich die Vergünstigungen des Art. 25 des Deutsch-Niederländischen Handelsvertrags vom 31. Dezember 1851 (GS. 1852 S. 145) auch auf Eisenbahntarife?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 22. März 1922 i. S. D. (RL) w. Preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). I 110/19.

I. Landgericht Bromberg. — II. Oberlandesgericht Posen.

Im März 1916 wurde eine größere Anzahl von Wagenladungen raffinierten Zuckers von Groningen mit durchgehenden Frachtbriefen nach Thorn versandt. Der Zucker war zur Weiterbeförderung nach Rußland bestimmt. Der Empfänger des Frachtguts bezahlte die ihm von der Bahnverwaltung in Rechnung gestellten Frachtbeträge und trat seine Ansprüche auf Erstattung etwa zuviel entrichteter Frachtgelber an den Kläger ab. Dieser fordert mit der Klage die angeblich zuviel erhobenen Frachtbeträge zurück.

Das Landgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht wies die Klage ab. Die Revision hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

... Die Sendungen sind in Groningen aufgegeben worden; in Spalte 8 der Frachtbriefe hat der Absender vorgegeschrieben: „Umbehandlung an deutscher Grenzstation; von dort nach Ausnahmetarif 14 des Frachttarifs des Spezialtarifs 3.“ Diese Vorschrift wurde von der

Eisenbahn insoweit beachtet, als die Sendungen zunächst nach der Grenzstation Neuschanz befördert und hier umbehandelt wurden. Für die Beförderung bis Neuschanz wurde die Fracht nach dem innerniederländischen Gütertarif berechnet, was vom Kläger auch nicht bemängelt worden ist. Von Neuschanz sind die Sendungen, nachdem sie umbehandelt waren, auf den Weg nach der Rußland gegenüber liegenden Grenzstation Thorn gebracht worden. Auf diesen Teil der Beförderung ist aber nicht der in den Frachtbriefen vorgeschriebene Ausnahmetarif 14, sondern der gewöhnliche deutsche Eisenbahngütertarif, Teil I Abt. B und Teil II, angewendet worden, und zwar ist der Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsklasse der Frachtberechnung zugrunde gelegt worden.

Zu Unrecht beschwert sich die Revision über die Nichtanwendung des Ausnahmetarifs 14. Dieser Tarif, abgedruckt im deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Teilheft C 2 S. 120 (gültig vom 1. November 1913), betrifft „Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagplätze an binnenländischen Wasserstraßen oder über die Landesgrenze;“ er bestimmt, daß die Fracht nach den Entfernungen des Kilometeranzeigers und den Frachtsätzen des Spezialtarifs III der Kilometertariftabellen I und II zu berechnen ist. Der Kläger findet nun eine Schädigung des Absenders darin, daß die Berechnung der Fracht für die Strecke Neuschanz—Thorn nicht, entsprechend dem Ausnahmetarif 14, nach dem niedrigeren Frachtsatze des Spezialtarifs III, sondern nach dem höheren Satze der allgemeinen Wagenladungsklasse erfolgt ist. Auf die Anwendung des Ausnahmetarifs 14 hatte aber der Absender, wie das Berufungsgericht mit Recht ausführt, keinen Anspruch. Der Ausnahmetarif besagt ausdrücklich, daß er für Zucker „zur Ausfuhr“ gelten soll, also nur für solchen Zucker, der im Gebiet des Deutschen Reichs gelagert hat und aus dem Reichsgebiet in das Ausland geschafft werden soll. Die Tarifvergünstigung ist nach der durchaus glaubhaft klingenden Behauptung des Beklagten zum Besten der deutschen Landwirtschaft und der deutschen Zuckerindustrie eingeführt worden, um den im Reichsgebiet erzeugten Rübenzucker auf dem Auslandsmarkte wettbewerbsfähig zu machen. Ob diese Angabe des Beklagten tatsächlich zutrifft, kann indes dahingestellt bleiben. Denn keinesfalls handelt es sich bei den in Rede stehenden Frachtgeschäften um Sendungen von Zucker „zur Ausfuhr“ im Sinne des Ausnahmetarifs. Unstreitig stammte der versendete Zucker aus den Niederlanden her. Hier war er zur Weiterführung nach Rußland verfrachtet, und das Gebiet des Deutschen Reichs wurde von der Versendung nur insofern berührt, als deutsche Eisenbahnen zur Beförderung des Guts von der deutschen Grenzstation Neuschanz nahe der niederländischen Grenze nach der deutschen Grenzstation Thorn an der russischen Grenze

benutzt wurden. Es handelte sich also vom deutschen Standpunkte um eine Durchfuhr, nicht aber um eine Ausfuhr von Zucker. Auf Durchfuhrzucker kann aber der Ausnahmetarif nach seinem klaren Wortlaut nicht angewendet werden.

Der Kläger vermag sich für seine abweichende Auffassung auch nicht auf den zwischen den Staaten des vormaligen Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und den Niederlanden andererseits geschlossenen Handels- und Schiffsverkehrsvertrag vom 31. Dezember 1851 (Pr. GS. 1852 S. 145) mit Erfolg zu berufen. Eine Gleichstellung niederländischer und deutscher Waren in eisenbahntarifarischer Beziehung will der Kläger aus dem Art. 25 des Handelsvertrags folgern, worin es heißt:

„Der Durchgang der von den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waren, welche durch die nachstehenden Gebietsteile des Zollvereins transitieren, soll höchstens einer Abgabe von einem halben Silbergroschen vom Hüllzentner unterworfen sein: a) für alle Waren usw. . . . Man ist außerdem übereingekommen, daß der Durchgang der aus den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waren, welche durch das Gebiet des Zollvereins gehen, keinen lästigeren Bedingungen unterliegen, und keine andere oder höhere Durchgangsabgaben bezahlen soll als der Durchgang der aus Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waren, welche durch das Gebiet des Zollvereins gehen. Es ist jedoch wohlverstanden, daß diese Abrede nur auf eben dieselben Arten des Transports Anwendung finden und somit auf den Durchgang mittels der zwischen dem Zollverein und den Niederlanden zu errichtenden Eisenbahn zur Anwendung kommen soll, sobald diese Eisenbahn vollendet sein wird. Es versteht sich übrigens, daß in allen vorerwähnten Fällen von den auf dem Rhein verschifften Waren außer der Durchgangsabgabe der Rheinzoll erhoben werden wird, insoweit die Erhebung dieses Zolls nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags noch stattfinden darf.“

Der Kläger macht nun geltend, daß der Handelsvertrag im vorstehenden Abs. 2 die Gleichberechtigung der niederländischen und belgischen Waren anerkannt habe und deshalb dem Absender niederländischer Waren auch der Art. 10 des Deutsch-Belgischen Handelsvertrags vom 6. Dezember 1891/22. Juni 1904 (RGBl. 1892 S. 241, 1905 S. 599) zugute kommen müsse, der dahin lautet:

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des andern Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Sendungen weder in bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise

ungünstiger als die in dem betreffenden Gebiete nach einem inländischen Bestimmungsort oder nach dem Ausland abgehenden Sendungen behandelt werden, sofern sie auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung befördert werden."

Diese Bestimmung hat jedoch mit den Bedingungen und Durchgangsabgaben, von denen im Art. 25 des Deutsch-Niederländischen Handelsvertrags die Rede ist, nichts zu tun. Der Art. 25 regelt allein die Zollverhältnisse für Waren, die auf dem Wege von oder nach den Niederlanden durch das deutsche Zollgebiet hindurchgeführt werden. Das ergibt sich daraus, daß im Abs. 1 der Durchgangszoll hinsichtlich bestimmter deutscher Gebietsteile auf einen Höchstbetrag beschränkt wird, daß auch der Abs. 2, der einer Benachteiligung der aus oder nach den Niederlanden gehenden Waren gegenüber den aus oder nach Belgien gehenden vorbeugen soll, nur von lästigeren Bedingungen des Durchgangs und von Durchgangsabgaben spricht und daß schließlich der Abs. 3 für die Rheinschifffahrt die gleichzeitige Erhebung des Rheinzolls und der Durchgangsabgaben zuläßt. Keine dieser Bestimmungen geht über das Gebiet der Erhebung öffentlicher Abgaben irgendwie hinaus, und wenn am Schlusse des zweiten Absatzes der Transport auf der zwischen dem Zollverein und den Niederlanden zu errichtenden Eisenbahn erwähnt wird, so geschieht das nur in dem Sinne, daß auch bei dieser, bei Abschluß des Vertrags zwischen dem Zollgebiet und den Niederlanden noch nicht vorhandenen Beförderungsart die „Durchgangsabgaben“ nicht höher sein dürfen, als sie für die deutsch-belgischen Eisenbahnen festgesetzt sind. An die Höhe der Eisenbahnfrachtsätze, die rein privatrechtlicher Art sind, wird im Art. 25 überhaupt nicht gedacht. Deshalb erscheint es ausgeschlossen, diesen Artikel auf die jetzt geltenden Eisenbahntarife zu erstrecken und aus ihm in Verbindung mit Art. 10 des Deutsch-Belgischen Handelsvertrags für die Versender niederländischer Waren das Recht herzuleiten, daß ihnen auf dem Gebiete der Eisenbahntarife alle Vergünstigungen, die für die Versender deutscher Industrieerzeugnisse oder der Erträge deutscher Landwirtschaft bestehen, unbeschränkt zugebilligt werden. Damit entfällt der Anspruch des Klägers auf Anwendung des Ausnahmetarifs 14, ohne daß es noch des Eingehens auf die Frage bedarf, ob der Deutsch-Belgische Handelsvertrag nicht mit Ausbruch des Kriegs zwischen dem Deutschen Reich und Belgien im August 1914 aufgehoben worden ist (vgl. Liszt, Völkerrecht S. 22 V 3) und deshalb zur Zeit der in Rede stehenden Zuckersendungen (Februar bis April 1916) eine Wirkung bezüglich der im Art. 25 des Deutsch-Niederländischen Handelsvertrags geregelten Rechtsverhältnisse überhaupt nicht mehr äußern konnte. Ebensonenig braucht untersucht zu werden, inwieweit Handelsverträge, die unmittelbar nur zwischen den Staaten als völkerrechtlichen Rechts-

persönlichkeiten abgeschlossen werden, den einzelnen Staatsangehörigen ein klagbares Recht gegen den anderen Staat oder dessen Angehörige auf Erfüllung der in den Verträgen festgesetzten Verpflichtungen geben (vgl. Laband Staatsrecht des Deutschen Reichs Bd. 2 § 60, 5. Aufl. S. 126), worauf es übrigens im vorliegenden Falle um so weniger ankommen kann, als diejenigen zur Verfügung über das Frachtgut berechtigten Personen (Art. 26 IntZrllb.), deren Klagerecht jetzt die Klägerin ausübt, nicht Angehörige des vertragsgegnerischen Staates sind, sondern als Angehörige des Deutschen Reichs Ansprüche gegen einen Fiskus des eigenen Bundesstaats erheben. . . .