

60. 1. Unklarheiten in den Bestimmungen der Beförderungstarife.
2. Fallen Ansprüche auf Erstattung von zuviel erhobener Fracht unter Art. 27 Abs. 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890?

3. Zum Begriff der Umstationierung von Privatwagen.

4. Von wann ab tritt das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 in Kraft?

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (ZÜ.) Art. 11, Art. 12 Abs. 4, Art. 27 Abs. 3. Eisenbahn-Verkehrsordnung § 6. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 (RGBl. 1925 II S. 183), Schlußprotokoll zu I (RGBl. 1925 II S. 285).

I. Zivilsenat. Ur. v. 3. März 1928 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Deutsch-Russische L. und Sch. Ges., Akt.-Ges. (Rf.). I 264/27.

- I. Landgericht Oppeln.
 II. Oberlandesgericht Breslau.

Im Februar und März 1926 sandte die Speditionsfirma W. in Beuthen O./S. von dort 85 leere Privatwagen (Kesselwagen) an die Speditionsfirma Sch. in Sniatyn-Zalucze (Polen). Diese Privatwagen waren in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt und die Bahn hatte dem Einsteller, dessen Namen in den Instanzurteilen nicht angegeben wird (vermutlich die jetzige Klägerin), die Kündigung des Einstellungsvertrags angedroht, wenn nicht innerhalb gewisser Frist die Bremsen geändert würden. Daraufhin sollten die Wagen nach der Absicht des Einstellers in den Park der rumänischen Staatsbahn eingestellt werden. Ihrer Beförderung dorthin diente ihre Verjendung von Beuthen nach Sniatyn-Zalucze. Aufgegeben zur Beförderung waren die Wagen mittels internationaler Frachtbriefe. Als Zweck des Leerlaufs war in den Frachtbriefen angegeben „zur Umstationierung“; darunter war vermerkt „zu befördern gegen ermäßigte Fracht“. Die übrigen tarifmäßigen Angaben (Heimatsstation, Zeichen P usw.) waren ebenfalls in den Frachtbriefen gemacht.

Nach dem „Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der in Polen . . . verwalteten Eisenbahnen andererseits“, gültig vom 15. Juni 1925 an (Nr. 183 des deutschen Tarifverzeichnisses), werden leere Privatgüterwagen als Frachtgut gegen eine ermäßigte Fracht und zwar in Deutschland von 5 R.M für den Wagen, in Polen von 3 Groschen für den Wagen und das Tarifkilometer befördert, sofern die im Tarif angegebenen Bedingungen (Abteilung B, Abschnitt V Nr. 12 S. 18) erfüllt sind.

Die polnische Staatsbahnverwaltung hat vom Empfänger die vollen Frachtfäße mit 16447,95 Zloty erhoben. Die Klägerin, sich stützend auf Abtretung der Ansprüche des Absenders und des Empfängers, behauptet, daß 14764,95 Zloty Fracht zuviel erhoben worden seien. Der Empfänger hatte diesen Betrag von der polnischen Staatsbahn zurückverlangt, auch im Oktober 1926 1670,50 Zloty zurückerhalten, mußte das Geld jedoch auf Erfordern der polnischen Staatsbahn wieder zurückgeben. Die Klägerin verlangt mit der Klage von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Zahlung von 8120,72 RM nebst Zinsen, indem sie ihrer Berechnung den Bloth-Kurs vom Tage der Frachtbezahlung zugrundelegt.

Die Beklagte hat bestritten, daß die polnische Bahn die Fracht unrichtig berechnet habe. Sie hat ferner die Sachberechtigung der Klägerin bestritten, weil nach dem deutsch-polnischen Tarif Abtretungen nur zwischen Empfänger und Absender zugelassen seien. Bestritten hat sie endlich auch, die richtige Beklagte zu sein, weil derartige Ansprüche nur gegen diejenige Eisenbahn gerichtet werden könnten, welche die Fracht erhoben habe.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Auf die Revision der Beklagten wurde das erste Urteil wiederhergestellt.

Gründe:

1. Die Sachberechtigung der Klägerin ist gegeben. Die Beklagte hält der Klägerin den deutsch-polnischen Gütertarif entgegen. Dort heißt es in Abteilung A Abschnitt II § 7 Nr. 8 (S. 8): „In Polen sind Zessionen nur zwischen Absender und Empfänger zugelassen. Anderen Personen kann dieses Recht nicht abgetreten werden.“

Das Berufungsgericht hat diesen Einwand unter Bezugnahme auf seine in einer gleichartigen Sache ergangene Entscheidung als unbegründet bezeichnet. In letzterem Urteil werden dafür zwei Gründe angegeben. Einmal soll die Abtretungsbeschränkung gemäß Art. 4 ZU. nichtig sein. Außerdem aber lasse sich aus der Bestimmung nicht entnehmen, daß eine gleichwohl vorgenommene Abtretung gegenüber der deutschen Eisenbahn unwirksam sein solle. Der letztere Grund schlägt durch. Der Wortlaut der Bestimmung ist ungewöhnlich und gibt zu Zweifeln Anlaß. Wenn gesagt wird, „in Polen“ seien Abtretungen nur zwischen Absender und Empfänger „zugelassen“, so bleibt denkbarerweise zweifelhaft, ob sich diese Beschränkung allein auf polnische Gläubiger oder auf alle in Polen vorgenommenen Abtretungen beziehen soll. Es bleibt ferner fraglich, ob mit dem Vermerk nur auf ein allein für die polnischen Gerichte beachtliches Recht aufmerksam gemacht werden soll, oder ob der Sinn der sein soll, daß auch der deutsche Richter, je nachdem er deutsches oder polnisches Recht anzuwenden habe, die Abtretung zwischen anderen Personen als wirksam oder unwirksam zu behandeln hat. Der deutsch-polnische Eisenbahn-Gütertarif sollte aber gerade eine gemeinsame Rechtsgrundlage schaffen und die äußerst

zweifelhaften Fragen des zwischenstaatlichen Rechts beseitigen. Es bleiben hiernach erhebliche Zweifel über die Tragweite der Tarifbestimmung bestehen und diese Zweifel müssen, wie im Urteil des erkennenden Senats vom 17. Mai 1924 I 451/23 (abgedruckt in Egers eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 41 S. 155) ausgeführt ist, zur Auslegung gegen die Bahn führen. Dort wird gesagt: „Die Eisenbahn, welche gegenüber dem verkehrsbedürftigen Publikum eine unangreifbare Monopolstellung einnimmt, muß jede unklare und unvollständige Fassung der von ihr selbst bewirkten, oft in kurzen Zwischenträumen umredigierten, vielfach zerstreuten und sich gegenseitig teils ergänzenden, teils einschränkenden Tarifvorschriften gegen sich gelten lassen.“ Die Abtretungserklärung des Empfängers schafft somit der Klägerin ein wirksames Klagerrecht.

2. Zutreffend hat auch das Oberlandesgericht die Sachverpflichtung der Beklagten bejaht. Die abweichende Regelung im Internationalen Übereinkommen vom 23. Oktober 1924 (Art. 42 § 1) kommt nicht in Betracht. Im Schrifttum wird zwar von verschiedenen Seiten angenommen, das neue internationale Übereinkommen sei durch die Veröffentlichung des Textes im Reichsgesetzblatt 1925 (Teil II S. 183) schon jetzt in Kraft getreten (v. Gierke Handelsrecht und Schiffahrtsrecht im Grundriß 2. Aufl. S. 536; Voltermann in Egers eisenbahnrechtl. Entsch. und Abhdl. Bd. 42 S. 244, Bd. 43 S. 118; Senckpiel in Gesetzgebung und Rechtspraxis des Auslands Bd. 1 S. 114). Demgegenüber hat jedoch Loening (Komm. z. ZfL vom 23. Oktober 1924 S. 991 Num. 1 und Nachtrag dazu S. 997) mit Recht darauf hingewiesen, daß nach dem Berner Schlußprotokoll das Übereinkommen erst noch zu ratifizieren war und daß es zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, erst in Kraft tritt, sobald eine Vereinbarung hierüber zwischen den Regierungen dieser Staaten zustandegekommen sein wird. Eine solche Vereinbarung hat im Jahre 1926 noch nicht stattgefunden. Nach den letzten veröffentlichten Mitteilungen des Zentralamts (Ztschr. für den internationalen Eisenbahntransport Jahrgang 1927 S. 334) ist das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens zwischen den Staaten, die es ratifiziert haben, auf den 1. Oktober 1928 festgesetzt worden.¹⁾ Maßgebend für den Streitfall ist also das alte Übereinkommen.

¹⁾ Vgl. jetzt RGH. 1928 II S. 162.

Die Klägerin beruft sich für die Inanspruchnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf Art. 27 Abs. 3 ZU. Danach können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrag im Wege der Klage nur erhoben werden gegen die erste Bahn oder gegen die Bahn, die das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat. Es mag sein, daß hierbei in erster Linie an Erfasungsansprüche für Schäden gedacht ist, die das Frachtgut erlitten hat. Daraus läßt sich aber nicht zwingend herleiten, daß andere Ansprüche aus dem Frachtvertrag, insbesondere Frachterstattungsansprüche, nicht auch darunter fallen sollten. Wollte man überhaupt eine Gesamthaftung der an einer Beförderung beteiligten Bahnen festsetzen, so würde es an einem gerechtfertigten Anlaß dafür fehlen, diesen Grundsatz für die Frachterstattungsansprüche wieder zu durchbrechen. Das Oberlandesgericht hat in jenem früheren Urteil, auf das es auch hier Bezug nimmt, u. a. ausgeführt, durch Art. 12 ZU. werde dem Empfänger, der zuletzt Fracht gezahlt habe, das Recht eingeräumt, das zuletzt Erhobene erstattet zu verlangen, und damit werde dieser Erstattungsanspruch zu einem Anspruch aus dem Frachtvertrag gemacht. Dem ist beizustimmen (vgl. Kundnagel Beförderungsgeschäfte, in Ehrenbergs Handbuch Bd. V 2 S. 364; Blume-Weirauch Num. 1 zu § 70 GVerfO.). Allgemein steht das Schrifttum auf dem gleichen Standpunkt (vgl. außer den vorigen Angaben noch Blume ZU. S. 89, Anm. II 2b zu Art. 12; Eger ZU. 3. Aufl. S. 151, Anm. 84 zu Art. 12; ferner Doening ZU. (1924) S. 833, wo ebenfalls die Frachterstattungsansprüche zu den Ansprüchen aus dem Frachtvertrag gerechnet werden; auch Österr. Oberster OGH. vom 18. April 1904 in Egers eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 21 S. 67). Dem steht die Zusatzbestimmung 3 zu Art. 12 ZU. nicht entgegen. Sie besagt nur, daß die Frachterstattungsansprüche bei derjenigen Eisenbahn „einzubringen“, d. h. anzumelden sind, an welche die Zahlung geleistet wurde. Die Sachverpflichtung im Rechtsstreit wird dadurch nicht berührt.

3. Gleichwohl konnte der Klage nicht stattgegeben und mußte das erste Urteil wiederhergestellt werden. Zwar ist es richtig, daß die ermäßigte Fracht nach dem mehrfach erwähnten deutsch-polnischen Eisenbahn-Gütertarif (Abteilung B Abschnitt V) auch für die Um-

stationierung von Privatgüterwagen gilt. Denn die unter Nr. 12 zu b angegebenen Fälle werden ausdrücklich nur als Beispiele aufgeführt. Ferner heißt es in dem vom 1. August 1925 ab geltenden deutschen Eisenbahn-Gütertarif (Teil I Abt. B), der nach Art. 11 ZU. ergänzend heranzuziehen ist und inhaltlich der besonderen Tarifvereinbarung für den deutsch-polnischen Güterverkehr insoweit entspricht, in der Anmerkung zu § 53 Abt. 9 (S. 29):

Bei Leerläufen eingestellter Privatwagen wird bei Aufgabe als Frachtgut für jeden Lauf (z. B. zur Beladung, zum Zwecke der Umstationierung oder zur Wiederherstellung in Werkstätten) eine ermäßigte Fracht für den Wagen . . . erhoben.

Die Tarifiermäßigung kann aber hier aus anderen Gründen nicht Platz greifen. Die Klägerin oder derjenige, der die Expeditionsfirma W. beauftragte, wollte die Wagen aus dem Bereich des mit der Reichsbahn abgeschlossenen Einstellungsvertrags herausziehen, um sie in den Park der rumänischen Eisenbahnverwaltung einzustellen. Wenn man zunächst unterstellt, daß auch dieser Fall eine Umstationierung im Sinne des Tarifs wäre, so hätte der Einsteller die Herausziehung aus dem Verbandsbereich doch ordnungsmäßig nur nach dreimonatiger Kündigung bewirken können (Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen § 16). Solange das nicht geschah und die Frist noch nicht abgelaufen war, durfte also der Einsteller die Wagen überhaupt nicht herausziehen. Ein einseitiges, unbefugtes Vorgehen des Einstellers vermochte ihm keinesfalls die Vorteile des Tarifs zu verschaffen. Aber das Ergebnis wäre auch dann kein anderes, wenn die Bahn zugestimmt hätte, weil es sich in Wirklichkeit hier gar nicht um eine Umstationierung im Sinne des Tarifs handelt. Denn damit sind nur Verlegungen nach Stationen der Verbandsländer gemeint. Nach Abschnitt V Nr. 1 des deutsch-polnischen Tarifs sind Privatgüterwagen die in den Park „einer Eisenbahnverwaltung“ eingestellten Wagen. Welche Eisenbahnverwaltungen hierunter zu verstehen sind, geht aus dem hinter dem Vorwort des Tarifs abgedruckten „Verzeichnis der beteiligten Eisenbahnverwaltungen“ hervor. Es sind dies nur deutsche und polnische Eisenbahnverwaltungen. Eine Umstationierung im Sinne der Tarifiermäßigung kann also nur vorkommen, wenn die neue Heimatstation zu einer dieser Eisenbahnverwaltungen gehört. Andernfalls hören die Wagen auf, als Privatwagen ein-

gestellt zu sein, mag nun diese Beendigung einseitig vom Einsteller herbeigeführt sein oder auf Vereinbarung beruhen. Diese Auslegung entspricht auch allein dem mit der Tarifiermäßigung verfolgten wirtschaftlichen Zweck, den Verbandsbahnen durch Frachteinahmen aus regelmäßig wiederholten Fahrten der immer nach einer Heimatstation im Verbandsbezirk zurückkehrenden Privatwagen einen Ausgleich zu bieten. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob, wie lediglich von der Beklagten geltend gemacht worden ist, der Einsteller der Privatwagen deren Ausschneiden aus dem Direktionsbezirk beantragt hatte und ob diesem Antrag stattgegeben worden war.

Soweit der erkennende Senat in seinem Urteil vom 17. Mai 1924 einen anderen Standpunkt eingenommen hat, wird dieser nicht mehr aufrechterhalten.