

54. 1. Kann die Reichsbahn-Gesellschaft auch anderen Personen als denen, die mit ihr einen Vertrag über Einstellung von Privatgüterwagen abgeschlossen haben, dann, wenn jene eine Tarifvergünstigung für die Leerbeförderung solcher Wagen in Anspruch nehmen, entgegenhalten, daß gegen den Einstellungsvertrag verstößen worden sei?

2. Zum Begriff der Umstationierung von Privatgüterwagen.  
Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Art. 11, 12 Abs. 4.

I. Zivilsenat. Ur. v. 26. Februar 1930 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Deutsch-Russische L. und Sch. Ges. AG. (Kl.).  
I 204/29.

I. Landgericht Oppeln.

II. Oberlandesgericht Breslau.

Die Speditionsfirma W. in Beuthen O/S. hat in der Zeit von Mitte Februar 1926 bis Mitte Dezember 1926 121 leere Privat-Kesselwagen von Station Beuthen zur Beförderung nach Station Sniatyn-Balucze in Polen an die Speditionsfirma Sch. daselbst mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben. Diese Privatgüterwagen waren (bis auf 10 Stück) in den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt, sollten aber in den Park der rumänischen Staatsbahn eingestellt werden und der Leerlauf der Wagen sollte ihrer Überführung nach Rumänien dienen. In den Frachtbriefen war als Zweck des Leerlaufs angegeben „leer zur Umstationierung“ und ferner vermerkt „zu befördern gegen ermäßigte Fracht“. Die polnische Eisenbahnverwaltung hat jedoch die Fracht von der Grenze bis zur polnischen Bestimmungstation nicht nach dem ermäßigten Satz berechnet, sondern die gewöhnliche Fracht mit 23 289,30 Zloty erhoben. Der ermäßigte Satz für den Leerlauf eingestellter Privatwagen hätte nur 2395,30 Zloty betragen. Die Klägerin, der sowohl die Absende- wie die Empfangsfirma ihre Ansprüche abgetreten haben, fordert den Mehrbetrag von 20 893,50 Zloty, abzüglich eines von der polnischen Bahn später zurückgezahlten Betrags von 426,50 Zloty, somit 20 467 Zloty nebst Zinsen zurück oder, nach Wahl der Beklagten, den zur Anschaffung des Zlotybetrags am Zahlungstag nötigen Reichsmarkbetrag.

Die Beklagte behauptet, die von der polnischen Bahnverwaltung berechneten Frachtsätze entsprächen dem hier maßgeblichen deutsch-polnischen Eisenbahn-Güter- und Tier tariff, gültig gewesen vom 15. Juni 1925 ab (Nr. 183 des deutschen Tarifverzeichnisses). Die maßgebenden Bestimmungen dieses Tariffs lauten im Abschnitt V:

- Nr. 1. Privatgüterwagen sind die in den Park einer Eisenbahnverwaltung eingestellten Wagen, die dem Einsteller gehören oder die er von einem Dritten oder der Bahn auf längere Zeit zur ausschließlichen Benutzung gemietet hat . . . .
- Nr. 12. Die leeren Privatgüterwagen werden als Frachtgut gegen eine ermäßigte Fracht und zwar in Deutschland von 5 Reichsmark für den Wagen, in Polen von 3 Groschen für den Wagen und das Tariffkilometer, befördert, sofern der Absender im Frachtbrieft vor schreibt:
- a) in der Spalte „Zeichen und Nummer“ das Eigentumsmerkmal, die Heimatstation sowie die Gattung und Nummer des Wagens,
  - b) in der Spalte „Inhalt“ die Bezeichnung „Wagen leer“ und den Zweck des Leerlaufs, z. B. „zur Beladung“, „zurück nach Entladung“, „zur Wiederherstellung in Werkstätten“ und dergl.,
  - c) den Vermerk „zu befördern gegen ermäßigte Fracht“.

Das Landgericht wies die Klage ab, indem es sich dem inzwischen in einer gleichliegenden Sache ergangenen Reichsgerichts urteil vom 3. März 1928 (RGZ. Bd. 120 S. 268) anschloß.

Hiergegen legte die Klägerin Berufung ein. Das Oberlandesgericht trat der Klägerin bei und kürzte nur die von ihr geforderte Summe um 1965,40 Bloth; der Abstrich beruht darauf, daß bei 10 Kesselwagen die Einstellungsverträge bei Auslieferung der Wagen zur Beförderung nicht mehr in Kraft waren. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

#### Gründe:

Der hier zu entscheidende Fall entspricht dem im Urteil RGZ. Bd. 120 S. 268 entschiedenen. Dort waren zwei Gründe dafür angegeben worden, daß eingestellte Privatwagen, die auf Grund des deutsch-polnischen Güter tariffs (gültig gewesen vom 15. Juni 1925 ab) von Deutschland zur Einstellung in den Park der rumänischen

Eisenbahn nach Polen befördert wurden, für die Leerbeförderung nach Polen unter den gewöhnlichen Frachttarif fallen.

Bei dem ersten Grund ging der Senat gemäß dem damals festgestellten Sachverhalt von der Annahme aus, daß das Herausziehen der Privatwagen aus dem Bereich der Beklagten nicht im Einverständnis mit ihr, sondern einseitig und entgegen den Einstellungsverträgen erfolgt sei. Vorher durfte, so hieß es im früheren Reichsgerichtsurteil, „der Einsteller die Wagen überhaupt nicht herausziehen“. Das Urteil fährt dann fort: „Ein einseitiges, unbefugtes Vorgehen des Einstellers vermochte ihm keinesfalls die Vorteile des Tarifs zu verschaffen.“ Das bedeutete: Die Tarifvergünstigung für leer laufende Privatwagen kann nur in Anspruch genommen werden, wenn und solange die Privatwagen im Rahmen der Einstellungsverträge benutzt werden; nur eine solche Benutzung ist Leerlauf im Sinne der Tarifvergünstigung. Dies gilt auch für Dritte, welche eingestellte Privatwagen aufgeben; denn nach § 4 Nr. 1 der Einstellungsbedingungen sind sie der Bahn gegenüber als Bevollmächtigte des Einstellers anzusehen (entsprechend Abschnitt V Nr. 5 und 7 des deutsch-polnischen Tarifs). Diesen Grundsätzen, die von der Vorinstanz mit unzutreffenden Ausführungen bekämpft worden sind, ist aber durch neue tatsächliche Feststellungen des Berufungsgerichts die Grundlage entzogen worden. (Wird ausgeführt.) Jener erste Grund, einseitiges vertragswidriges Vorgehen der Einsteller, ist damit fortgefallen.

Der zweite Grund, aus dem damals die Anwendbarkeit der Tarifvergünstigung verneint worden ist, ging dahin: es handle sich bei der Fortschaffung der Privatwagen nach Rumänien gar nicht um eine Umstationierung im Sinne des maßgebenden deutsch-polnischen Tarifs. Denn damit seien nur Verlegungen nach Stationen der Eisenbahnverwaltungen des anzuwendenden Tarifs gemeint. Nach Abschnitt V Nr. 1 des deutsch-polnischen Tarifs seien Privatgüterwagen die in den Park „einer Eisenbahnverwaltung“ eingestellten Wagen. Welche Eisenbahnverwaltungen gemeint seien, gehe aus dem hinter dem Wortlaut des Tarifs abgedruckten Verzeichnis der beteiligten Eisenbahnverwaltungen hervor. Dies seien aber allein die dort genannten deutschen und polnischen Eisenbahnverwaltungen. Eine Umstationierung im Sinne der Tarif-Ermäßigung könne also nur vorkommen, wenn die neue Heimatstation zu einer dieser Eisenbahn-

verwaltungen gehöre. Andernfalls hörten die Wagen auf, als Privatwagen eingestellt zu sein, gleichviel wie der Einstellungsvertrag sein Ende erreicht habe. Eine solche Auslegung entspreche auch allein dem wirtschaftlichen Zweck der Tarifiermäßigung, den Verbandsbahnen durch Frachteinahmen aus regelmäßig wiederholten Fahrten der immer nach einer Heimatstation im Verbandsbezirk zurückkehrenden Privatwagen einen Ausgleich zu bieten.

An dieser Ansicht kann indes mit Rücksicht auf das im gegenwärtigen Rechtsstreit neu beigebrachte Auslegungsmaterial nicht festgehalten werden, wenngleich die Gründe, welche die Vorinstanz gegen das frühere Reichsgerichtsurteil vorgebracht hat, nicht stichhaltig sind. Unrichtig ist in letzterer Beziehung zunächst, daß die Heranziehung wirtschaftlicher Gesichtspunkte überhaupt unzulässig sei. Denn gerade da, wo die Auslegung des Tarifs Anlaß zu Zweifeln gibt, ist die Frage am Platze, welcher wirtschaftliche Zweck mit der Tarifbestimmung, hier der Tarifiermäßigung, verfolgt wird. Und es bleibt unwiderlegt, daß der im früheren reichsgerichtlichen Urteil hervorgekehrte Zweckgedanke für die dort vertretene Auffassung spricht. Zu Unrecht glaubt die Klägerin die Entscheidung in R.G.Z. Bd. 120 S. 101 (103 a. E.) entgegenhalten zu können. Es handelte sich dort um einen anderen chemischen Stoff als den im Tarif bezeichneten; der Fall hat mit der hier zu entscheidenden Frage nichts zu tun. Ebensovienig steht jenem Zweckgedanken das im Tarif angeführte Beerlaufbeispiel („zur Wiederherstellung in Werkstätten“) entgegen. Selbstverständlich müssen die Privatwagen von Zeit zu Zeit nachgesehen und ausgebessert werden, damit sie nachher wieder beladen über die Bezirksstrecken gehen können. Dies steht also mit dem dort angenommenen wirtschaftlichen Zweck nicht in Widerspruch. Ebensovienig läßt sich der früheren Auslegung der Umstand entgegenhalten, daß „bei der Versezung nach einem anderen Heimatorte desselben Landes nach dem eigenen Vortrag der Beklagten“ die Frachtermäßigung eintritt. Denn hiervon ist im früheren Urteil nicht nur ausgegangen, sondern es ist noch weiter angenommen worden, daß die Umstationierung von einem Tarifverbandsland zum anderen die Tarifverbünstigung genießt, wenn es sich eben um die im deutsch-polnischen Tarif aufgeführten Eisenbahnverwaltungen handelt. Endlich liegt zutage, daß aus der späteren ausdrücklichen Änderung der Tarife im Sinne der Auslegung des früheren Reichs-

gerichtsurteils nichts folgt, weil immer der Zweifel bleibt, ob dadurch nur der frühere Rechtszustand erläutert oder neues Recht geschaffen werden sollte.

Die Entscheidung hängt nach alledem von der Frage ab, was im Abschnitt V des deutsch-polnischen Gütertarifs (vom 15. Juni 1925) in Nr. 1 unter dem Satz zu verstehen ist:

„Privatgüterwagen sind die in den Park einer Eisenbahnverwaltung eingestellten Wagen“,  
ob damit nur die im Vorwort aufgeführten Verwaltungen zu verstehen sind oder jede Eisenbahnverwaltung eines dem Internationalen Übereinkommen (Z. U.) angehörenden Landes.

Nach den vorher in Geltung gewesenen deutschen Eisenbahn-Gütertarifen, Teil I Abt. B, gültig vom 1. April 1918 und gültig vom 1. Dezember 1920 ab, waren die leeren Privatwagen ganz frachtfrei; frachtpflichtig war dagegen die Beförderung der leeren Wagen zum Zwecke der Einstellung oder der Umstationierung. Nach dem vom 1. August 1925 ab geltenden deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B § 53 S. 27 werden leere Privatwagen gegen eine ermäßigte Fracht von 5 RM. für den Wagen als Frachtgut befördert und die Ausnahme für Umstationierungen ist dort fortgefallen. In den Tarifierklärungen auf S. 29 heißt es ferner zu § 53 Abs. 9:

„Es ist zu unterscheiden zwischen Privatwagen, die in den Park einer deutschen oder außerdeutschen Eisenbahn eingestellt sind . . . und nicht eingestellten Privatwagen. Nicht eingestellte leere Privatwagen sind nach dem Fahrzeugtarif abzufertigen. 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 (s. § 53 Abs. 9) erhoben . . .“

Hiernach unterscheidet dieser Tarif nicht danach, ob die Privatwagen in den Park einer deutschen Eisenbahn eingestellt sind oder in denjenigen einer außerdeutschen Eisenbahn. Es genügt ihm vielmehr, daß sie überhaupt eingestellt sind, sei es hier oder dort. Und ferner behandelt er den Leerlauf der solchermaßen eingestellten Wagen zur Umstationierung ohne Beschränkung auf Deutschland wie jeden anderen Leerlauf. Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif ist aber für die Auslegung der hier streitigen Bestimmung von wesentlicher Be-

deutung. Denn nach Art. 11 J. Ü. (1890) wird die Fracht „nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife“ berechnet, also vorbehaltlich besonderer Tarifübereinkommen von jedem Land nach seinem allgemeinen Tarif. Die besondere Tarifvereinbarung über den Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Polen ist in Nr. 183 des deutschen Tarifverzeichnisses niedergelegt und entspricht inhaltlich in Abschnitt V Nr. 12 den Bestimmungen in § 53 Abs. 9 des bezeichneten deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B. Das gleiche trifft aber zu für den polnischen Eisenbahn-Gütertarif, gültig vom 1. Jänner 1925, S. 34 und 35 der deutschen Übersetzung; auch dort finden sich keine Ausnahmebestimmungen von der Tarifvergünstigung für den Fall einer Umstationierung. Es heißt dort in Abschnitt XXI unter Nr. 1:

„Privatwagen sind solche, die auf Grund besonderer Vereinbarungen zum Wagenpark einer Eisenbahn gehören . . .“

Nach Nr. 87 zu b ist im Frachtbrief der Grund des Leerlaufs anzugeben, „z. B. ‚zur Verladung‘, ‚zurück nach der Verladung‘ und dgl.“ Auch hier wird also kein Unterschied in der Behandlung gemacht, bei welcher Eisenbahn der Privatwagen eingestellt ist; er muß nur äußerlich ebenso bezeichnet sein wie nach den Bestimmungen des deutschen Tarifs (Zeichen P; Firma des Privateigentümers; Angabe der Heimatstation; Bezeichnung der Güter, für die der Wagen bestimmt ist). Daneben sind noch, was indessen hier ohne Belang ist, polnische Privatwagen, die keine Spezialwagen sind, mit dem Zeichen W zugelassen. Wären also die streitigen Wagen gesondert über die deutsche und über die polnische Strecke befördert worden, so wäre in beiden Fällen nur der ermäßigte Frachtkurs zu berechnen gewesen.

Ein fernerer Umstand, der für die Auslegung der Klägerin spricht, ist die Tatsache, daß die Beklagte ihrerseits für die Beförderung der streitigen Privatwagen nur die ermäßigte Fracht eingezogen hat, was bei der großen Zahl von Wagen, um die es sich gehandelt hat, und der dadurch gegebenen Höhe des Frachtunterschieds stark ins Gewicht fällt.

Schon hiernach läßt sich nicht verkennen, daß die Beantwortung der vorher aufgeworfenen Frage zweifelhaft erscheinen muß. Dieser Zweifel ist aber durch das neu beigebrachte Material noch erheblich verstärkt worden. Hervorzuheben ist hier einmal das „Übereinkommen

für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RZB.)", das sich insoweit, als es hier in Frage kommt, mit dem Vereinswagenübereinkommen (WÜ.) deckt. Dort heißt es in § 18 S. 34:

„Die im internationalen Verkehr zugelassenen Privatwagen sind Wagen der nachstehend angegebenen besonderen Bauarten, die eine Eisenbahnverwaltung auf den Namen eines Privaten (Person oder Gesellschaft) einstellt und mit dem Unterscheidungszeichen P versehen“.

Man unterscheidet also auch hier wieder in keiner Weise nach dem Land, in dessen Park der Privatwagen eingestellt ist.

Ferner ist von Wichtigkeit der deutsch-rumänische Eisenbahn-Gütertarif, gültig vom 1. November 1925 an, der u. a. auch für den Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien über Polen gilt. Dort findet sich unter B („besondere Bestimmungen für Privatwagen“) die gleiche Begriffsbestimmung der Privatwagen wie in den vorher behandelten Tarifen („die in dem Park einer Verwaltung eingestellten Wagen“), ebenso die gleichen Voraussetzungen für Frachtermäßigung bei Beförderung von leer laufenden Privatwagen. Werden aber danach eingestellte Privatwagen, die von Deutschland unmittelbar nach Rumänien umstationiert werden sollen und über Polen geleitet werden, zu dem ermäßigten Satz befördert, so würde ein nicht erklärlicher Zwiespalt entstehen, wenn für solche Wagen, falls sie zunächst nur nach einer polnischen Station aufgegeben werden, die gewöhnliche Fracht berechnet werden könnte.

Überwiegende Gründe sprechen somit dafür, die Frachtermäßigung des deutsch-polnischen Gütertarifs, gültig vom 15. Juni 1925 an, auch auf solche in den Wagenpark der Beklagten eingestellten Privatwagen anzuwenden, die zum Zwecke der Umstationierung nach Rumänien nach einer polnischen Station aufgegeben werden. Zum mindesten bleiben so erhebliche Zweifel bestehen, daß nach anerkannten Grundsätzen (vgl. RZB. Bd. 120 S. 268 [271]) dieser Zweifel den Eisenbahnen, die den Tarif aufgestellt haben, zum Nachteil gereichen muß. Mit dieser Begründung ist dem Berufungsrichter im Ergebnis beizutreten. . . .