

10. 1. Ist ein Anspruch aus Verschulden bei Vertragsschluß ein solcher aus dem Frachtvertrage im Sinne des Art. 27 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890?

2. Sind Art. 437 und 439 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 und die Ausführungsbestimmung 2 zu Art. 437 dieses Abkommens Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.?

3. Zum Begriff des Klaggrundes und zur Frage der Klagänderung.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793) Art. 27. BPO. § 268. BGB. § 823 Abs. 2. Deutsch-polnisches Abkommen über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 (RGBl. II S. 238) Art. 437, 439 und Ausführungsbestimmung 2 zu Art. 437 (RGBl. II S. 464).

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. Dezember 1933 i. S. der Firma R. (R.) w. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) u. Polnische Staatsbahn (Streitgeh.). I 150/33.

I. Landgericht Stettin.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Jahre 1926 versandte die Firma R. in Kattowitz von ihren in Polnisch-Oberschlesien belegenen Gruben Kohlen an die Firma J. G. in Stettin. Die Sendungen wurden mit internationalen Frachtbriefen von der Polnischen Staatsbahn abgefertigt und gingen von Lubliniz in Polnisch-Oberschlesien bis Cziasnau durch polnisches Gebiet, von dort bis Costau-Leka durch deutsches Gebiet, von dort bis Dragigmühle wieder durch polnisches Gebiet und endlich durch Deutschland über Kreuz nach Stettin. Die polnische Staatsbahn berechnete die Frachtsätze für diese Sendungen für die polnischen Strecken nach dem Ausnahmetarif XIX, der für Kohlen billigere Frachtsätze vorsieht, und für die deutsche Strecke Cziasnau-Costau nach dem „Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr zwischen polnischen Stationen (einschließlich Stationen im Gebiete der Freien Stadt Danzig) über Lubliniec-Costau“, im folgenden „Tarif Polen-Polen“ genannt, und zwar nach dem hierin vorgesehenen Ausnahmetarif I für Brennstoffe. Die Beklagte berechnete die Frachten für die deutsche Strecke Kreuz-Stettin nach dem deutschen Binnentarif und erhob gleichzeitig für die Strecke Cziasnau-Costau den Unterschiedsbetrag nach, der zwischen den von der polnischen Staatsbahn zugrundegelegten Sätzen des Ausnahmetarifs I und den Normalsätzen des Tarifs Polen-Polen besteht. Dieser Unterschied betrug 6,75 Goldfranken für den 15 to-Wagen. Die Klägerin ist der Ansicht, daß die Versenderin so gestellt werden müsse, wie wenn sie vorgeschrieben hätte die Anwendung des „Eisenbahn-, Güter- und Tiertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der in Polen sowie auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen polnischen Staatsbahnen und den Stationen der durch die polnischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen andererseits“, im folgenden „Wechseltarif“ genannt. Dann hätten nämlich, wie sie annimmt, die deutschen Teilstrecken Cziasnau-Costau und Kreuz-Stettin zusammengestoßen werden müssen, und es wäre der Frachtsatz nach dieser Gesamtstrecke

zu berechnen gewesen. Der Unterschied gegenüber der tatsächlich gezahlten Fracht betrage 11,90 RM. für den 15 to-Wagen, mithin für die 67 Wagenladungen, deretwegen die Klage erhoben worden ist, 797,30 RM. Mindestens aber könne die Versenderin verlangen, so gestellt zu werden, wie wenn der Tarif Polen-Polen mit seinen Ausnahmesätzen zur Anwendung gekommen wäre. Dann würde sich ein Unterschied für den Wagen von 6,75 Goldfranken gleich 5,50 RM., mithin für 67 Wagen ein solcher von 368,50 RM. ergeben. Demgemäß hat die Klägerin gegen die Beklagte auf Zahlung von 797,30 RM. nebst Zinsen Klage erhoben mit folgender Begründung: Vor Abfertigung der Sendungen habe die Polnische Staatsbahn ihre Verfrachtstationen angewiesen, die Sendungen nur mit internationalen Frachtbriefen anzunehmen und nur, wenn in den Frachtbriefen die Strecke über Cziasnau-Costau und die Anwendung des Tarifs Polen-Polen vorgeschrieben sei. Sie habe auch in Nr. 16 des *Dziennik Handlowo Taryfowy* (d. h. des Tarif- und Verkehrsanzeigers der Staatsbahn) vom 10. Juni 1926 eine Anweisung veröffentlicht, der die Versenderin habe entnehmen müssen, daß die Staatsbahn mit der Beklagten eine Vereinbarung über die Anwendung des Tarifs Polen-Polen auch für Sendungen bis Stettin getroffen habe. In Wirklichkeit sei eine solche Vereinbarung aber nicht getroffen worden, weshalb die Beklagte die Anwendung des Tarifs Polen-Polen und insbesondere des Ausnahmetarifs I verweigert und lediglich aus Entgegenkommen den Normaltarif des Tarifs Polen-Polen angewendet habe. Damit habe die Polnische Staatsbahn schuldhaft die Pflichten verletzt, die ihr beim Vertragsschluß gegenüber der Absenderin obgelegen hätten. Für den daraus entstandenen Schaden hafte auch die Beklagte, die die Güter zuletzt mit den Frachtbriefen übernommen habe. Die Beklagte hafte aber auch aus eigenem Verschulden. Sie habe nämlich, nachdem die Sendungen anfänglich unbeanstandet den Weg über Cziasnau-Costau gegangen seien, der Versenderin diesen Weg mit dem Einwand abzuschneiden versucht, daß der Wechselltarif auf diese Strecke nicht anwendbar sei, und dadurch die Polnische Staatsbahn zu dem geschilderten Verhalten veranlaßt. Dadurch habe sie Art. 437 des Genfer Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 und Art. 1 und 11 (nebst den einheitlichen Zusatzbestimmungen 1 und 2 zu Art. 11) des Internationalen Übereinkommens über den Eisen-

bahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 verlegt, da der Wechseltarif habe angewendet werden müssen, die Beklagte ihn aber schuldhaft nicht habe anwenden wollen. Eine Verletzung der bezeichneten Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens liege auch darin, daß die Beklagte den Ausnahmetarif I für Brennstoffe des Tarifs Polen-Polen nur habe anwenden wollen, wenn die Sendungen mit polnischem Frachtbrief bis Drasigsmühle und von da unter Benutzung eines neuen Frachtbriefs bis Stettin aufgegeben würden. Die Absenderin Firma R. habe ihre Ansprüche gegen die Beklagte aus diesem Sachverhalt an die Empfängerin, die Firma G., abgetreten, die sie ihrerseits wieder an die Klägerin abgetreten habe. Die Firma G. sei Spediteurin der Firma E. F. in B. gewesen, für deren Rechnung die Sendungen nach Stettin gegangen seien, und habe daher die Befugnis gehabt, deren Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Diese Befugnis habe sie ebenfalls auf die Klägerin übertragen.

Im zweiten Rechtszug hat die Klägerin die Klage auch darauf gestützt, daß die Beklagte unter Verletzung des Art. 437 des Genfer Abkommens für die Sendungen aus Polnisch-Oberschlesien keinen Tarif mit gleichen Sätzen wie für die Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien erlassen habe. Hierdurch sei die Absenderin gezwungen gewesen, den Weg bis Kreuz über rein polnische Strecken zu wählen, um den höheren Sätzen zu entgehen, die enthalten seien im „Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehrsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Rattowitz einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgange durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln andererseits“, im folgenden „Verhandstarif“ genannt. Diese Strecken habe dann aber die Polnische Staatsbahn nicht zur Verfügung gestellt. Deshalb habe der Weg über Cziasnau-Goslaw-Bela-Drasigsmühle eingeschlagen werden müssen.

Diesem letzten Vorbringen gegenüber hat die Beklagte Klageänderung gerügt. Sie hat ferner schon im ersten Rechtszug Widerklage erhoben mit dem Antrage auf Anerkennung, daß der Klägerin aus den (im einzelnen aufgeführten) Abtretungen die darin genannten Ansprüche auf Rückzahlung von angeblich zubiel gezahlter Fracht, herrührend aus den Kohlenversendungen des Jahres 1926 von Pol-

nisch-Oberschlesien nach Stettin über Lublinitz-Costau-Kreuz, im Betrage von 10019,53 RM. nicht zuständen. Den Widerklageanspruch hat sie damit begründet, daß die Klägerin selbst in Höhe von mindestens 10019,53 RM. Beschwerden wegen angeblich zuviel erhobener Frachten aus dem Jahre 1926 für Sendungen von Polnisch-Oberschlesien nach Stettin über die genannten Stationen erhoben habe.

Die Klägerin hat die Unzulässigkeit der Widerklage gerügt und ihre Abweisung beantragt.

Die Polnische Staatsbahn ist der Beklagten als Streitgehilfin beigetreten und hat sich deren Anträgen angeschlossen.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen und nach dem Antrag der Widerklage erkannt. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

#### Gründe:

Die Klägerin hat den mit der Klage verfolgten Anspruch als Schadensersatzanspruch wegen unerlaubter Handlung und Verschuldens bei Vertragsschluß, überdies aber auch als Bereicherungsanspruch bezeichnet. Von diesen Rechtsgründen scheidet der letzte ohne weiteres aus. Denn als die Leistung, durch die die Beklagte bereichert sein soll, kommen nur die von ihr erhobenen Frachtbeträge in Betracht. Diese aber hat die Beklagte nicht ohne rechtlichen Grund erlangt, sondern nach den klaren Angaben der Klägerin selbst im zweiten Rechtszug auf Grund der zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarife, die zur Zeit der Beförderung für die beförderten Kohlen auf dem benutzten Wege anzuwenden waren und richtig angewendet worden sind. Es kann sich also nur darum handeln, ob die Klägerin wegen der von ihr der Beklagten und deren Streitgehilfin zur Last gelegten schuldhaften und unerlaubten Handlungen verlangen kann, so gestellt zu werden, wie sie gestanden hätte, wenn die Kohlen auf einem anderen Wege oder unter Anwendung ihr günstigerer Tarife befördert worden wären. Das ist aber ein Schadensersatzanspruch wegen Verschuldens bei Vertragsschluß und aus unerlaubter Handlung; ein anderer Rechtsgrund steht nicht in Frage.

Die Klägerin behauptet zunächst, daß die Streitgehilfin der Beklagten, die Polnische Staatsbahn, bei Abschluß der Frachtverträge schuldhaft gehandelt und sich einer unerlaubten Handlung schuldig gemacht habe. Das Oberlandesgericht hat die Klage insoweit deshalb abgewiesen, weil aus diesen Gründen nicht die Beklagte, sondern nur

die Polnische Staatsbahn im Prozeßwege in Anspruch genommen werden könne. Dem ist zuzustimmen. Maßgebend ist das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit seinen Änderungen und Ergänzungen (Z. U.) zufolge Beitritts der Republik Polen zu diesem Übereinkommen (Bekanntmachung vom 9. Februar 1922, RGBl. 1922 S. 210) und gemäß Art. 437 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 sowie der Ausführungsbestimmung 1 dazu. Nach Art. 27 Abs. 3 Z. U. können gegen die Beklagte als diejenige Bahn, welche die Güter zuletzt mit den Frachtbriefen übernommen hat, im Wege der Klage nur Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage gerichtet werden, insoweit allerdings auch, wenn sie nicht in ihrem Betriebe entstanden sind. Ein Anspruch, der aus einer unerlaubten Handlung hergeleitet wird, ist aber unzweifelhaft kein Anspruch aus einem Frachtvertrage. Eher ließe sich diese Ansicht für Ansprüche aus Verschulden bei Vertragschluß vertreten. Das ist der Standpunkt der Klägerin, die sich auf das zu den Akten eingereichte Gutachten von Dr. Otto Voening, auf das Schrifttum und die neuere Rechtsprechung des Reichsgerichts beruft. Die Frage kann indessen nicht auf Grund allgemeiner rechtsbegrifflicher Ermägungen darüber beantwortet werden, ob ein Anspruch wegen Verschuldens bei Abschluß eines Vertrages als vertraglich oder als außervertraglich zu gelten hat, sondern nur im Wege der Auslegung des Internationalen Übereinkommens. Dies hat Voening versucht; ihm kann darin aber nicht gefolgt werden. Er stützt sich vornehmlich auf Art. 30 Z. U., entnimmt ihm, daß Anweisungen der Eisenbahn oder des Absenders bei Vertragschluß unter Umständen eine vertragliche Haftung begründen, und zieht daraus den Schluß, daß im allgemeinen, falls nicht besondere Umstände vorlägen, in Art. 27 Abs. 3 Z. U. unter Ansprüchen aus dem Frachtvertrag auch solche wegen Verschuldens beim Vertragschluß zu verstehen seien. Ob er sich hierfür mit Recht auf Eger, Z. U. 3. Aufl. S. 316 mit S. 302 beruft, ist zum mindesten zweifelhaft. Denn dort ist S. 316 unter Nr. II in den letzten drei Sätzen nur von Ansprüchen die Rede, die nicht aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrag hervorgehen, und nur für solche soll, wie es scheint, die im letzten Satz dieses Absatzes enthaltene Bezugnahme auf die Erläuterungen bei Art. 25 (richtig 26) Ann. 144 S. 301—302 gelten. In Bezug genommen sind danach nur die Erläuterungen, die sich auf

§. 301 und 302 unter IV 1 finden, wo die Rechte aufgezählt werden, welche nicht aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrag im Sinne des Art. 26 Z. U. entspringen. Nicht in Bezug genommen sind dagegen die Erläuterungen unter Nr. 2 auf §. 302 und 303, die sich mit den aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage entspringenden Rechten beschäftigen. Unter dieser Nr. 2 steht aber gerade die Stelle, auf die sich Loening in seinem Gutachten beruft, indem dort zu den aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrag entspringenden Rechten im Sinne des Art. 26 auch gerechnet werden Rechte „aus der Auflage, gesetz- und reglementswidriger Transportbedingungen“. Sollten die Bemerkungen Egers aber die ihnen von Loening beigelegte Bedeutung haben, so könnte ihnen nicht zugestimmt werden. Denn was für die Auslegung einzelner anderer Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zutreffen mag, kann nicht ohne weiteres auf die Bestimmung in Art. 27 Abs. 3 übertragen werden. Art. 27 begründet eine Haftungsgemeinschaft aller an einer internationalen Eisenbahnbeförderung beteiligten Bahnen für die Ausführung der Beförderung nach Inhalt des Frachtbriefes, die entgegen der Regelung auf anderen Rechtsgebieten nur voraussetzt, daß eine Bahn, wie es in Abs. 2 heißt, das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt. Dadurch tritt sie lediglich „nach Maßgabe des letzteren“ in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, „den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen“. Hierauf beschränkt sich aber auch ihre aus der Übernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbrief entstehende Verpflichtung. Sie haftet also selbständig dafür, daß das Gut ohne Verlust, Beschädigung oder Verspätung in der aus dem Frachtbrief ersichtlichen Beschaffenheit und Menge nach Maßgabe des ursprünglichen Frachtvertrages befördert wird und in die Hände des Empfängers gelangt, auch wenn schädigende Ereignisse nicht bei ihr, sondern bei einer der anderen beteiligten Bahnen eingetreten sind. Diese Haftung kann im Einzelfall zu weitgehenden Folgen führen, ist aber noch erträglich, weil die übernehmende Bahn sich bei Übernahme des Guts von seinem Vorhandensein, seiner Menge und seiner Beschaffenheit überzeugen und aus den Angaben des Frachtbriefes ausreichend erkennen kann, welche Verpflichtungen sie eingeht. Daran aber würde es völlig fehlen, wenn man sie für alle Schäden verantwortlich machen wollte, die durch ein Verschulden bei Abschluß des Frachtvertrages ber-

jenigen Bahn entstanden sind, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Daß die am Internationalen Übereinkommen beteiligten Staaten die Haftung der Bahn, die das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, auf den Ersatz von Schäden hätten erstrecken wollen, die durch Verschulden einer vorangegangenen Bahn bei Abschluß des Frachtvertrags entstanden wären, kann deshalb nicht ohne weiteres angenommen werden. Eine solche Absicht wäre aller Wahrscheinlichkeit nach in der Fassung des Übereinkommens klar zum Ausdruck gebracht worden. Daran fehlt es aber. Aus den beiden ersten Absätzen des Art. 27 geht eine solche Absicht nicht, jedenfalls nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit hervor. Der dritte Absatz des Art. 27 erweitert aber die Haftung nicht, sondern verbietet vielmehr insofern eine Einschränkung des Grundsatzes der Gesamthaftung, als danach die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage im Wege der Klage nicht gegen alle an der Beförderung beteiligten Bahnen, sondern nur gegen bestimmte einzelne von ihnen erhoben werden können. Die Worte im Art. 27 Abs. 3 „Ansprüche aus dem Frachtvertrage“ sind daher nicht in dem weiten Sinne zu verstehen, den ihnen Voening beilegt. Es ist vielmehr der freilich nicht näher begründeten Ansicht von Seligsohn zuzustimmen, der in seinem Kommentar zu dem neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr A 3 zu Art. 42 Ansprüche wegen schuldhaften Verhaltens bei Abschluß des Vertrags von der Regelung des Art. 42 ausnimmt.

Das Ergebnis ist hiernach, daß die Klage sich als unbegründet erweist, soweit sie auf das Verhalten der Polnischen Staatsbahn gestützt ist.

Soweit der Klageanspruch aus unerlaubten Handlungen der Beklagten selbst hergeleitet worden ist, hat ihn die Klägerin in den beiden ersten Rechtszügen in verschiedener Weise begründet. Im zweiten Rechtszug hat sie geltend gemacht, daß die Beklagte unter Verletzung des Art. 437 des Genfer Abkommens und der Ausführungsbestimmung 2 dazu es unterlassen habe, für die Sendungen aus Polnisch-Oberschlesien einen Tarif mit gleichen Sätzen wie für die Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien zu erlassen. Dadurch will sie genötigt gewesen sein, den teureren Weg über Kreuz zu wählen. Die Beklagte hat diesem Vorbringen als einer unzulässigen Klageänderung alsbald widersprochen, und das Berufungs-



gericht hat sich dem angeschlossen und deshalb eine Prüfung der Klage aus diesem Gesichtspunkt unterlassen. Die Revision versucht, hiergegen anzukämpfen; sie kann indessen damit keinen Erfolg haben. Zu der in der Revisionsbegründung vertretenen Auffassung, daß Berufungsgericht gehe irrigerweise davon aus, daß die Klage unrichtige Nichtanwendung eines Tarifs rüge, bietet das angefochtene Urteil keinen Anlaß. Die Frage der Klageänderung ist darin vielmehr unter zutreffender Würdigung des Vortrags der Klägerin und von richtigen rechtlichen Gesichtspunkten aus geprüft worden. Allerdings ist es nach § 268 Nr. 1 ZPO. als eine Änderung der Klage nicht anzusehen, wenn die tatsächlichen oder rechtlichen Ausführungen ergänzt oder berichtigt werden, ohne daß der Klagegrund geändert wird. Den Klagegrund bilden aber nicht bloß allgemeine Angaben über das Rechtsverhältnis, aus dem der Klageanspruch hergeleitet wird, oder die Bezeichnung einer Gesetzesvorschrift, die der Beklagte verletzt haben soll, sondern die Summe derjenigen Tatsachen, die in Verbindung mit einem bestimmten Rechtsatz geeignet und erforderlich sind, den Anspruch als in der Person des Klägers entstanden und zugleich als durch den Beklagten verletzt erscheinen zu lassen. Deshalb ist es für die zur Entscheidung stehende Frage ganz ohne Belang, daß in der Klageschrift nach Erörterung verschiedener rechtlicher Gesichtspunkte gesagt ist, der Anspruch werde „auf alle sonstigen etwa in Betracht kommenden Rechtsgründe“ gestützt. Ebensowenig ist der Klagegrund schon damit hinreichend bezeichnet worden, daß in der Klage die Art. 436 flg. des Genfer Abkommens und in einem Schriftsatz Art. 437 dieses Abkommens als diejenigen Gesetzesvorschriften genannt worden sind, welche die Beklagte verletzt haben soll. Erforderlich war vielmehr die Angabe der Tatsachen, in denen die behauptete Gesetzesverletzung liegen soll. Was hierzu im ersten Rechtszug geltend gemacht worden ist, enthält aber nicht die in der Berufungsinstanz aufgestellte Behauptung, die Beklagte habe Art. 437 des Genfer Abkommens dadurch verletzt, daß sie es unterlassen habe, für die Sendungen aus Polnisch-Oberschlesien einen Tarif mit gleichen Sätzen wie für die Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien zu erlassen. Es handelt sich hierbei um die Einführung eines völlig neuen Klagegrundes, nicht nur um eine Ergänzung oder Berichtigung dessen, was im ersten Rechtszug zur Stütze desselben Klagegrundes bereits vorgetragen worden war, also um eine in der

Berufungsinstanz beim Widerspruch der Beklagten unzulässige Klageänderung.

Was die auf Verschulden der Beklagten gestützte Klagebegründung im übrigen, d. h. soweit ihr nicht die Einrede der Klageänderung entgegensteht, anlangt, so soll zur Klärung der in Betracht kommenden Verhältnisse zunächst folgendes bemerkt werden. Art. 435, 436 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 (RGBl. II S. 434) betreffen lediglich den obererschlesischen Wechselverkehr, d. h. den Eisenbahnverkehr zwischen den Stationen der Deutschen Reichsbahndirektion Oppeln und den Stationen der Polnischen Eisenbahndirektion Kattowitz, sei es daß er sich unmittelbar oder über Strecken des einen oder des anderen dieser Eisenbahnnetze vollzieht. Er kommt hier nicht in Betracht. Art. 437 des Abkommens bezieht sich auf den Eisenbahnverkehr zwischen dem Eisenbahnnetz der polnischen Eisenbahndirektion Kattowitz und den übrigen deutschen Eisenbahnen über das Eisenbahnnetz der Reichsbahndirektion Oppeln. Für diesen Verkehr ist der sog. „Verbandstarif“ erlassen worden. Ferner bestehen der sog. „Wechseltarif“ und der sog. „Tarif Polen-Polen“.

Die Klägerin hat nun den Klageanspruch damit begründet, daß die Beklagte zu Unrecht die Anwendung des Wechseltarifs — nicht etwa des Verbandstarifs — auf Sendungen von Kohlen, die auf dem Wege Lublinitz-Gziasnau-Costau-Beka-Drachmühle-Kreuz nach Stettin befördert würden, abgelehnt und dadurch die Polnische Staatsbahn veranlaßt habe, anzuordnen, daß dafür in den Frachtbriefen die Anwendung des Tarifs Polen-Polen vorgeschrieben werden müsse. Dieses Vorbringen ist nicht schlüssig. Der Wechseltarif ist nach Nr. 2 Abs. 2 der Eingangsbestimmungen auf solche Sendungen nur anwendbar, wenn seine Anwendung in dem Frachtbrief ausdrücklich vorgeschrieben ist. Das ist in den vorliegenden Fällen nicht geschehen. Ferner bezieht sich der Wechseltarif überhaupt nicht auf die Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn über die Strecke Costau-Beka-Drachmühle. Sie könnte, da der den Gegenstand der Klage bildende Verkehr bei mehrmaligem Grenzübergang zwischen Versand- und Empfangsland stattgefunden hat, nur eine Durchgangsstrecke im Sinne der Abteilung B Abschnitt I Nr. 7 des Tarifs sein. Das ist aber nicht der Fall, da sie in dem folgenden Abschnitt III als Durchgangsstrecke nicht genannt ist. Daß hier die Durchgangsstrecken

abgeschlossen und vollständig aufgeführt sind, kann nach der Fassung „Als Durchgangstrecken kommen in Betracht“ nicht zweifelhaft sein. Auf Grund des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien ist, wie das Oberlandesgericht zutreffend annimmt, dieser Wechseltarif nicht erlassen worden, weshalb das Abkommen nicht dadurch verletzt worden sein kann, daß die Beklagte die Anwendung des Wechseltarifs abgelehnt hat. Ebensovienig ist ersichtlich, inwiefern der Beklagten eine Verletzung der Art. 1 und 11 Z. U. und der einheitlichen Zusatzbestimmungen Nr. 1 und 2 zu dem letzten Artikel zur Last fallen soll. Der Tarif Polen-Polen war für die in Rede stehenden Sendungen ebenfalls nicht anzuwenden, da er nicht für den Verkehr zwischen Polen und Deutschland gilt. Außerdem ist dort im Teil I Abt. A Abschnitt II § 4 vorgeschrieben, daß an Stelle des internationalen Frachtbriefs der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenden ist, während in den vorliegenden Fällen internationale Frachtbriefe benutzt worden sind. Es ist daher der Standpunkt der Beklagten zutreffend, daß der Tarif Polen-Polen nur anzuwenden gewesen wäre, wenn die Sendungen bis Draisigmühle mit polnischen Frachtbriefen und von dort mit neuen Frachtbriefen aufgegeben worden wären.

Die Klage erweist sich hiernach in vollem Umfang als unbegründet, und die Revision, soweit sie den Klagenanspruch betrifft, unterliegt der Zurückweisung.

Dagegen beruht, wie der Revision zuzugeben ist, die Entscheidung des Berufungsgerichts über die Widerklage insofern auf Rechtsirrtum, als es abgelehnt worden ist zu prüfen, ob die neue Behauptung, die Beklagte habe es entgegen dem Art. 437 des Genfer Abkommens unterlassen, für Sendungen aus Polnisch-Oberschlesien einen Tarif mit den gleichen Sätzen wie für Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien aufzustellen, geeignet ist, die Ansprüche zu begründen, deren sich die Klägerin berühmt hat und die den Gegenstand der Widerklage bilden. Der Grund für die Erhebung der Widerklage, den das Berufungsgericht angibt, das Bestreben, eine Entscheidung des Reichsgerichts zu ermöglichen, ist für diese Frage ohne jede Bedeutung, und rechtsirrig ist die Annahme, daß sich der Antrag der Widerklage nur auf die Begründungen des geltend gemachten Anspruchs erstreckt, über die auf die Klage zu entscheiden sei, also nicht auf die im zweiten Rechtszug neu vorgebrachte Tatsache, die wegen Klagenänderung nicht berücksichtigt werden könne. Denn der Antrag

der Widerklage begehrt die Feststellung, daß der Klägerin die darin bezeichneten Ansprüche nicht zustehen, ohne Beschränkung auf einen bestimmten Klagegrund. Demgemäß hat das Landgericht auch erkannt. Würde dieses Urteil rechtskräftig, so würde die Klägerin gemäß § 322 Abs. 1 ZPO. die in der Widerklage bezeichneten Ansprüche überhaupt nicht mehr geltend machen können, auch nicht mit der Begründung als Schadenersatzansprüche, weil es die Beklagte entgegen dem Art. 437 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien unterlassen habe, für Kohlensendungen aus Polnisch-Oberschlesien einen Tarif mit den gleichen Sätzen wie für Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien aufzustellen.

Indessen erweist sich das Urteil des Berufungsgerichts im Ergebnis auch zur Widerklage als zutreffend. Es ist nämlich nicht anzuerkennen, daß die Bestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien, auf die sich die Klägerin beruft, die Schadenersatzansprüche, deren sie sich berühmt hat, zu begründen geeignet sind. Die Art. 435 und 436 des Abkommens betreffen nur den sog. obererschlesischen Wechselverkehr, der, wie bereits gesagt, hier nicht in Betracht kommt. In Art. 438 ist der Grundsatz der freien Ausübung des Hoheitsrechts jedes der beiden vertragsschließenden Staaten ausgesprochen, soweit nicht in demselben (VIII.) Titel („Eisenbahnen“ betreffend) ein anderes bestimmt worden ist. Nach Art. 439, auf den die Revision besonderes Gewicht gelegt hat, soll jeder Tarif, der im Abstimmungsgebiet Geltung haben wird, auf Waren gleicher Art angewandt werden, die aus Polen, Deutschland oder aus irgendeinem anderen Lande kommen oder dorthin bestimmt sind. Eine Verpflichtung der Beklagten, für Sendungen aus Polnisch-Oberschlesien einen Tarif mit den gleichen Sätzen wie für Sendungen aus Deutsch-Oberschlesien aufzustellen, ergibt sich daraus nicht. Das geht auch aus Art. 437 nicht hervor, in dem lediglich erklärt wird, daß im beiderseitigen Einvernehmen der Vertragsstaaten für den Verkehr auf den Normalspurbahnen zwischen dem Eisenbahnnetz der polnischen Direktion (Kattowitz) und den übrigen deutschen Eisenbahnen über das Eisenbahnnetz der deutschen Direktion (Oppeln) für die im Interesse des Wirtschaftslebens des Abstimmungsgebiets besonders wichtigen Verkehrsartikel direkte Tarife eingeführt werden sollen. Eher ließen sich zur Stütze der Ansprüche der Klägerin die Ausführungsbestimmung 2 zu Art. 437 heranziehen. Denn daraus ergibt sich

als Vereinbarung zwischen Deutschland und Polen, daß für gewisse Waren, darunter Steinkohlen, in demselben Umfang und unter denselben Bedingungen wie jeweils für den Verkehr zwischen dem Eisenbahneze der deutschen Direktion (Oppeln) und den übrigen deutschen Eisenbahnen direkte Tarife für den Verkehr zwischen dem Eisenbahneze der polnischen Direktion (Kattowitz) und den übrigen deutschen Eisenbahnen aufgestellt und gleichzeitig mit den Tarifen für den Wechselverkehr zwischen den beiden Eisenbahnezen eingeführt werden sollen. Aber diese Bestimmung kann nicht als ein Schutzgesetz im Sinn des § 823 Abs. 2 BGB. angesprochen werden. Denn es erhellt daraus nicht, daß ihre Bedeutung weiter gehen soll als eben die eines völkerrechtlichen Vertrags, bei dem, wie es sich von selbst versteht, sich jeder der beiden Staaten von dem Bestreben hat leiten lassen, einen Rechtszustand herbeizuführen zum Schutze der Gesamtheit seiner Angehörigen. Es ist nicht ersichtlich, daß daneben auch der einzelne Staatsbürger oder bestimmte Kreise der Bevölkerung dadurch unmittelbar geschützt werden sollen. Das Gleiche gilt übrigens auch für die Bestimmungen in den Art. 437 und 439 des Abkommens. Das in RGZ. Bd. 117 S. 280 flg. veröffentlichte Urteil des Senats bezieht sich auf § 18 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 435 des Abkommens, der wesentlich anders gefaßt ist und nicht nur eine Vertragsabrede über noch zu treffende Maßnahmen enthält, sondern unmittelbar anordnet, daß der Güterverkehr auf bestimmten Bahnstrecken für Kohlen und gewisse andere Güter grundsätzlich frei sei von allen Eisenbahngebühren für Zollabfertigung und von ähnlichen Abgaben.

Endlich ist auch die Ansicht der Revision abzulehnen, daß die Beklagte gemäß § 278 BGB. das Verschulden der Polnischen Staatsbahn zu vertreten habe. Dafür geben weder das deutsch-polnische Abkommen über Oberschlesien, insbesondere in den Art. 396 flg., noch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr einen Anhalt.