

21. Sind gerichtliche Arreste, welche vor dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 beschlossen und durch richterliche Verfügungen an eine innerhalb des Deutschen Reiches domizilierte Abrechnungsstelle zur Ausführung gebracht sind, auch in Bezug auf solche Forderungen an die Abrechnungsstelle wirksam, welche erst nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens (Ende 1892) entstanden sind?

I. Zivilsenat. Urf. v. 9. Januar 1895 i. S. der K. K. privilegierten Kaschau-Oberberger Eisenbahngesellschaft (Kl.) w. den preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. I. 389/94.

- I. Landgericht Breslau.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Jahre 1889 wurde durch verschiedene Beschlüsse deutscher Gerichte der dingliche Arrest in die der Kaschau-Oberberger Eisenbahn gegen den Königlich preussischen Eisenbahnfiskus zustehende Forderung aus dem gegenseitigen Fracht- und Personenverkehre, insbesondere aus den von der Kaschau-Oberberger Bahn den Drittschuldnern für ihre

Rechnung überwiesenen Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen und an Waggonleihgeldern, und zwar sowohl in das bereits vorhandene als auch in das bis zur Deckung der klägerischen Forderung auftommende Guthaben angeordnet und die bezeichnete Forderung gepfändet. Die Forderungen der betreffenden Gläubiger rühren aus Obligationen der Kaschau-Oberberger Eisenbahngesellschaft her. Die Schuldnerin wollte nur in Silber zahlen; die Gläubiger forderten Zahlung in Gold; dazu wurde die Schuldnerin von den deutschen Gerichten verurteilt.

Bei dem preussischen Amtsgerichte zu Breslau ist dieserhalb ein Verteilungsverfahren eröffnet, welches zu vollständiger Befriedigung der Gläubiger nicht geführt hat. Anfang April 1893 fand zwischen der Kaschau-Oberberger Eisenbahnaktiengesellschaft zu Budapest und der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau als Vertreterin des Königlich preussischen Eisenbahnfiskus und als Abrechnungsstelle für den internationalen Güterverkehr Abrechnung über die gegenseitigen Forderungen aus dem Gütertransportverkehre aus dem Monat Januar 1893 statt. Durch die Abrechnung ist ein Guthaben der Klägerin von 2000 *M* festgestellt. Beklagter hat sich geweigert, diesen Betrag der Klägerin zu zahlen, weil er sich durch jene Arrestbeschlüsse gebunden erachtet. Die Klägerin hat deshalb Klage auf Zahlung erhoben. Die Klage ist in beiden Instanzen abgewiesen, auf die Revision der Klägerin aber das Berufungsurteil aufgehoben und in der Sache selbst unter Abänderung des ersten Urteiles nach dem Klageantrage erkannt aus folgenden

Gründen:

„Mit Ablauf des Jahres 1892 ist das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 in Kraft getreten, nachdem die Ratifikationsurkunden am 30. September 1892 ausgewechselt sind. Bei demselben sind unter anderen beteiligt das Deutsche Reich und Osterreich-Ungarn. Dasselbe erstreckt sich auch auf die Kaschau-Oberberger Bahn österreichischer und ungarischer Strecke (R. G. Bl. 1892 S. 793 ff.).

Nach Art. 5 ist jede im Übereinkommen bezeichnete Eisenbahn verpflichtet, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehre, also solcher Güter, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das

Gebiet des anderen vertragschließenden Staates auf den im Übereinkommen bezeichneten Eisenbahnstrecken befördert werden, unter den im Übereinkommen näher bezeichneten Bestimmungen zu übernehmen. Nach Art. 23 ist jede Eisenbahn verpflichtet, nachdem sie bei der Aufnahme oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen. Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört. Ganz übereinstimmend lautet der französische Text: „Les créances d'un chemin de fer contre un autre qui résultent d'un transport international sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier...“

Die Tragweite dieser Bestimmung beschränkt sich nicht auf ein Verbot an die Gerichte oder anderen öffentlichen Behörden und Beamten, Arreste zu beschließen oder Pfändungen vorzunehmen, welche mit der Bestimmung in Widerspruch stehen. Es heißt nicht: „dürfen nicht mit Beschlagnahme belegt werden“, sondern die Bestimmung entzieht die im Art. 23 bezeichneten Forderungen der Wirksamkeit solcher Arreste oder Pfändungen. Dies hat, abgesehen von der Veranlassung, aus welcher diese Bestimmung vereinbart sein mag, einen guten inneren Grund. Die einzelne Eisenbahnverwaltung verdient ihre Frachten innerhalb des Staates, in welchem ihre Linien liegen. Dieses Vermögensstück giebt sie aus der Hand, wenn sie nicht in der Lage bleibt, an der Landesgrenze das Frachtgut bis zur Befriedigung wegen ihrer Frachtforderung zurückzuhalten, und sie bleibt wegen ihrer Frachtforderung an die Eisenbahn, von welcher sie die frankierten Güter übernimmt, verwiesen, wenn sie die Güter zur Weiterbeförderung ohne Einhängung ihrer Frachtquote übernimmt. Ein hiervon abweichendes Verfahren würde aber den Verkehr außerordentlich erschweren. Deshalb wurde davon schon vor dem internationalen Übereinkommen abgesehen. Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen hatten den durchgehenden Fracht-

verkehr durch untereinander abgeschlossene Verträge in ähnlicher Weise gefördert, wie solches durch das internationale Übereinkommen geschehen ist. Aber diese Privatverträge hatten keine Macht über die Gläubiger der einzelnen Eisenbahngesellschaften, auch nicht über die Jurisdiktionsverhältnisse der einzelnen Staaten. Die Eisenbahnverwaltungen mußten es also unter der Herrschaft des früheren Rechtszustandes dulden, daß das Vermögen, das sie innerhalb ihres Landes verdient hatten, soweit sich dasselbe bei durchgehenden Frachten in von den Destinataren des anderen Landes zu bezahlenden oder von den ausländischen Absendern im voraus bezahlten Frachtforderungen, beispielsweise in dem Guthaben an die Abrechnungsstelle des anderen Landes, darstellte, dem Zugriffe der Gläubiger nach Maßgabe der Jurisdiktionsverhältnisse dieses der Eisenbahnverwaltung fremden Landes offen gelegt wurde.

Erst in der Macht der Staaten, welche sich zugleich über die Ordnung der Jurisdiktionsverhältnisse, wie über die Ordnung des Güterverkehrs erstreckt, lag es, durch ineinandergreifende Bestimmungen zugleich den Eisenbahnen der einzelnen Länder Pflichten im Interesse des internationalen Güterverkehrs aufzuerlegen und sie vor den Nachteilen zu bewahren, welche sich aus der Zwangsvollstreckung wegen ihrer Schulverhältnisse für sie ergeben, wenn sie jene Pflichten erfüllen. Indem das internationale Übereinkommen den Eisenbahnen die gesetzliche Verpflichtung auferlegt, im durchgehenden Güterverkehr die von ihnen in ihrem Lande beförderten Frachtgüter über die Landesgrenze hinüberrollen zu lassen, um die von ihnen verbiente Fracht im anderen Lande erheben zu lassen, bewahrt es dieser Frachtforderung durch eine andere gesetzliche Bestimmung insoweit die Territorialität ihrer Entstehung, als es sie der ausschließlichen Pfändbarkeit auf Grund von Entscheidungen der heimischen Gerichte unterwirft.

Weil diese gesetzlichen Bestimmungen in sich zusammenhängen, darum darf man sie in der Rechtsanwendung nicht auseinanderreißen. Gerichtliche Urteile, welche vor dem Inkrafttreten des internationalen Übereinkommens beschlossen und durch entsprechende richterliche Verfügungen an eine innerhalb des Deutschen Reiches domizilierte Abrechnungsstelle zur Ausföhrung gebracht wurden, konnten nicht in Wirksamkeit treten, bevor solche Forderungen entstanden, deren Be-

schlagnahme sie bezweckten. Indem aber das internationale Übereinkommen den auf Grund der Entscheidungen deutscher Gerichte erkannten Arresten überhaupt die Wirksamkeit bezüglich solcher Forderungen ausländischer Eisenbahnen entzog, welche unter der Herrschaft des internationalen Übereinkommens aus einem internationalen Transporte verdient sind, hat es auch den vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens zur Ausführung gebrachten Beschlagnahmen die Wirksamkeit entzogen. Diese Beschlagnahmen sind insoweit gegenstandslos geworden, als das internationale Übereinkommen dazwischen getreten ist und den pfändungsfreien Erwerb derartiger Forderungen garantiert hat. Damit ist dem Gesetze nicht etwa eine rückwirkende Kraft beigelegt, sondern dem früheren Rechtszustande wird nur eine Wirkung abgesprochen, die ihm nicht zukommt. Auch wenn man die Pfändung von nur in Aussicht stehenden, aber zur Zeit der Pfändung noch nicht entstandenen und dem Schuldner nicht, auch nicht einmal bedingt erworbenen Forderungen nach der deutschen Zivilprozessordnung im weitesten Umfange und weit über den Rahmen des auf dieses Verhältnis nicht anwendbaren § 733 C.P.O. hinaus für angängig erachten wollte, so wird doch dadurch keine andere Wirkung erzielt als die, daß der Schuldner und die Person, die etwa später Drittschuldner wird, gebunden werden für den Fall, daß nicht bloß die in Aussicht stehende Forderung erworben wird, sondern daß auch der objektive Rechtszustand andauert, welcher derartige Forderungen von richterlichen Arresten und Pfändungen ergriffen werden läßt. Daß, wenn diese Voraussetzungen vorliegen, die Wirkung der früheren Beschlagnahme von selbst eintritt, sodaß es einer Wiederholung der Beschlagnahme nach dem Erwerbe der Forderung nicht bedarf, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß das eben eine Wirkung ist, welche von Rechts wegen, also kraft des unverändert fortbestehenden Rechtszustandes, eintritt, sodaß die Wirkung versagt, wenn der Rechtszustand, wie hier geschehen, durch die Gesetzgebung verändert wird, bevor die im voraus gepfändete Forderung entsteht.

Aus diesen Gründen erweist sich die Zurückhaltung des eingeklagten Guthabens seitens des beklagten Eisenbahnfiskus als unrechtmäßig. Das Berufungsurteil beruht auf Verletzung der gesetzlichen Bestimmungen des internationalen Übereinkommens.“ . . .