

43. 1. Treten nach dem vom 1. Juni 1929 ab gültigen deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif Tariserhöhungen erst in Kraft, wenn die dafür in § 6 Abs. 4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 und im belgischen Recht bestimmten Voraussetzungen — insbesondere hinsichtlich der Veröffentlichungsfrist — erfüllt sind?

2. Ist die Vorschrift in § 6 Abs. 4 Satz 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 zwingend, wonach bei Tariserhöhungen, wenn der Reichsverkehrsminister eine Abkürzung der Veröffentlichungsfrist von zwei Monaten genehmigt hat, diese Genehmigung aus der Veröffentlichung ersichtlich sein muß?

3. Über Sinn und Tragweite des § 33 des Reichsbahngesetzes 13. März 1930.

4. Sind Frachtbeträge zu erstatten, die überhoben sind, weil ihre Berechnung nach erhöhten Tariffäßen erfolgte, obgleich die

Vorschriften über Tarifierhöhungen in Art. 9 § 1 des Internationalen Übereinkommens vom 23. Oktober 1924 und in § 6 Abs. 4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 nicht beobachtet waren?

5. Über die Bedeutung der Ausführungsbestimmung zu § 95 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928.

6. Setzt die Hemmung der Verjährungsfrist durch Reklamation nach Art. 45 des Internationalen Übereinkommens vom 23. Oktober 1924 nur voraus, daß die in Art. 40 das. für die Reklamation gegebenen Vorschriften beobachtet sind? Kommen hierbei Bestimmungen des Landesrechts in Betracht?

Deutsch-belgischer Eisenbahngütertarif, gültig vom 1. Juni 1929 ab.¹⁾ Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 — ZfL. — (RWB. 1925 II S. 183) Art. 9, 40, 45, 61. Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 — EBD. — (RWB. II S. 401) §§ 1, 6, 70. Reichsbahngesetz vom 13. März 1930 (RWB. II S. 369) § 33. Ausführungsbestimmung zu § 95 EBD.²⁾

I. Zivilsenat. Ur. v. 11. November 1933 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. Firma R. u. Söhne (Kl.). I 113/33.

I. Landgericht Essen.

Im Juli 1930, nach dem zweiten Tage dieses Monats, wurden von belgischen Stationen 308 Wagenladungen Kartoffeln zur Beförderung nach Stationen der Reichsbahndirektion Essen mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben. Die Sendungen kamen an den Bestimmungsorten an. Die Frachten wurden von den Empfängern bezahlt. Sie wurden nach dem vom 1. Juni 1929 ab geltenden deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif berechnet, und zwar derart, daß für die deutschen Frachtberechnungsabschnitte der Ausnahmetarif 14/114 und für die belgischen Frachtberechnungsabschnitte der Ausnahmetarif 24a zugrundegelegt wurde. Letzteres geschah, weil die belgischen Eisenbahnen eine Änderung der Frachtsätze vorgenommen hatten. Nachdem von ihnen nämlich für eine vorübergehende Zeit eine Ermäßigung der Fracht für Kartoffelsendungen eingeführt worden war, wurde sie im Juni 1930 wieder aufgehoben

¹⁾ Nicht im Buchhandel.

²⁾ Abgedruckt bei Richter EBD. S. 596. D. R.

und diese Änderung in Deutschland im Tarif- und Verkehrsanzeiger für Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen vom 19. Juni 1930 mit der Tarifvorschrift 119 und in Belgien im Moniteur Belge in Brüssel vom 26. Juni 1930 Nr. 179 bekannt gemacht. Die Bekanntmachung der Reichsbahn hatte folgenden Wortlaut:

Im Ausnahmetarif 14/114 für Kartoffeln wird im Abschnitt C die Ziffer 1 wie folgt geändert: I. Für die belgischen Strecken: Es gelten: a) für Sendungen von 5000 kg die allgemeinen belgischen Frachtsätze des Heftes 2, b) für Sendungen von mindestens 10000 kg die belgischen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 24a. Diese Änderung tritt am 2. Juli 1930 in Kraft.

Die Klägerin, der die Empfänger ihre Ansprüche abgetreten haben, ist der Meinung, daß die Frachten für den belgischen Berechnungsabschnitt zu Unrecht nach dem Ausnahmetarif 24a statt nach den vorher gültigen niedrigeren Sätzen berechnet worden seien, und verlangt von der Beklagten Erstattung der danach zuviel gezahlten Beträge von zusammen 6184,65 RM. nebst Zinsen. Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die von der Beklagten unmittelbar eingelegte Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Beklagte hält die Frachtberechnung für die belgischen Frachtberechnungsabschnitte nach dem Ausnahmetarif 24a für zutreffend, weil dieser Tarif zur Zeit des Abschlusses der Frachtverträge bereits gegolten habe. Sie stützt sich hierfür auf das Vorwort zum deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif Heft 1, gültig vom 1. Juni 1929, in dem es heißt:

Für Erhöhungen und Erschwerungen sowie für die Aufhebung dieses Tarifs ist eine Veröffentlichungsfrist von 14 Tagen einzuhalten. In Belgien kann diese Frist auf 24 Stunden begrenzt werden.

Die Beklagte sieht hierin eine Zusatzbestimmung im Sinne des Art. 61 A., durch welche die Anwendung der Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 gemäß § 1 Abs. 2 das. ausgeschlossen werde. Diese Auffassung kann nicht gebilligt werden. Die Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen finden sich in dem genannten deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif, Heft 1, in dem

hinter dem Wortwort folgenden Abschnitt A und enthalten über Veröffentlichungsfristen nichts. Das läßt erkennen, daß die erwähnte Bestimmung im Wortwort zum Verbandstarif nicht als Zusatzbestimmung zum Internationalen Übereinkommen gedacht und vereinbart worden ist. Dazu kommt folgendes: nach Art. 61 § 2 ZU. dürfen Zusatzbestimmungen, die zur Ausführung des Übereinkommens von einzelnen beteiligten Eisenbahnen erlassen werden, die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern. Eine solche Abänderung würde aber die Bestimmung im Wortwort enthalten, wenn sie die ihr von der Beklagten zugeschriebene Bedeutung hätte. Denn Art. 9 § 1 ZU. schreibt vor:

Die Fracht und die Nebengebühren werden nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen berechnet.

Man hat also, von einzelnen Grundsätzen abgesehen, für die am Übereinkommen beteiligten Staaten kein einheitliches Tarifrecht geschaffen, sondern die Frachtberechnung soll nach den Tarifen der Vertragsparteien erfolgen. Daß diese Tarife zu Recht bestehen und gehörig veröffentlicht sein müssen, sagt Art. 9 § 1 ausdrücklich. Es entspricht das der Vorschrift in Art. 11 Abs. 1 Satz 1 des alten Internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793), die, soviel bekannt geworden, immer dahin verstanden worden ist, daß die Frage, ob ein Tarif zu Recht besteht, hinsichtlich aller ihrer Voraussetzungen nach den Vorschriften des betreffenden Staates zu beurteilen ist (vgl. Eger ZU. 3. Aufl. Erl. 75 Nr. 1 S. 134). Daß dies der Sinn des Art. 11 ZU. (alt) war, fand seine Bestätigung auch in Nr. III des Schlußprotokolls, wonach von den Vertragsstaaten anerkannt worden ist, daß durch das Übereinkommen die in jedem Staat in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt würden. In dem gleichen Sinne ist auch das jetzt geltende Internationale Übereinkommen auszulegen (ebenso Loening ZU. Art. 9 § 1 Bem. 3 S. 210 und Seligsohn ZU. Art. 9 Anm. 3). Hiernach ist das Landesrecht insbesondere für den Zeitpunkt maßgebend, von dem ab ein Tarif Rechtswirkung erlangt. Für Deutschland gilt § 6 Abs. 4 EVO. Der dort im letzten Satz vorgesehene Fall, daß ein Tarif nur für eine bestimmte Zeit eingeführt war, liegt nach dem Vortrag der Parteien hier nicht vor, da die Frachtermäßigung für

die belgischen Bahnstrecken zwar nur zeitweilig, aber für eine nicht bestimmte Zeit, nämlich „bis auf weiteres“, d. h., wie erläuternd bemerkt worden ist, für die Zeit der Kartoffelernte 1930, eintreten sollte. Der Fortfall dieser Vergünstigung bedeutete eine Tarifierhöhung, die nach Satz 2 a. a. O. nicht vor Ablauf von zwei Monaten nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten konnte, wenn nicht die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist vom Reichsverkehrsminister genehmigt war. Außerdem schreibt Satz 3 a. a. O. vor, daß diese Genehmigung aus der Veröffentlichung ersichtlich sein muß.

Wie nach den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils anzunehmen ist, ist es im ersten Rechtszug unstrittig gewesen, daß im vorliegenden Fall die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist nicht genehmigt worden ist. Fehlt es an der erforderlichen Genehmigung der Verkürzung der Veröffentlichungsfrist von zwei Monaten, so darf der neue Tarif erst nach Ablauf der Frist angewendet werden, und wenn, wie hier geschehen, vorher der Frachtberechnung die neuen erhöhten Sätze zugrundegelegt worden sind, so ist der überhöbete Betrag zu erstatten (§ 70 EBD.; Art. 18 ZU.). Daß dies die Bedeutung von § 6 EBD. mit Art. 9 ZU. ist, erscheint nach der Fassung der Bestimmungen nicht zweifelhaft. So sagen denn auch Blume-Weirauch EBD. 4. Aufl. § 6 Anm. 13 ausdrücklich: „Nicht gehörig veröffentlichte Tarife können einer Frachtberechnung nicht zugrundegelegt werden.“ Derselben Ansicht ist offenbar auch Richter EBD. § 6 Anm. 4a, wo es heißt: „Bei Tarifierhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen müssen weiter die in Abs. 4 vorgesehenen Fristen abgelaufen sein.“ § 6 Abs. 4 EBD. dient dem Schutz der am Eisenbahngüterverkehr beteiligten Personenkreise, auf deren Wunsch die früher vorgesehene sechswöchige Frist in eine solche von zwei Monaten geändert worden ist (Eger EBD. 3. Aufl. § 6 Bem. 27 Abs. 3 S. 25). Wenn sich die Ausführungen der Beklagten dahin, daß § 6 Abs. 4 EBD. keine zwingende Vorschrift sei, auf die hier erörterte Frage beziehen sollen, so kann ihnen demnach nicht zugestimmt werden. Die Vorschrift ergibt unmittelbar und unzweideutig, daß ein Tarif, der gegenüber dem bis dahin in Geltung befindlichen eine Erhöhung der Frachttäge verordnet, mangels einer Genehmigung der Verkürzung der Veröffentlichungsfrist durch den Reichsverkehrsminister nicht vor Ablauf von zwei Monaten nach der Veröffentlichung angewendet werden darf.

Die Beklagte hat sich für ihre abweichende Ansicht auf die Schrift von Adolph „Eisenbahn-Gütertarifwesen“ berufen. Dort wird allerdings auf S. 53 bis 55 der Standpunkt vertreten, daß im Internationalen Übereinkommen über den Beginn der Wirkung von Tariferschwernissen keine besonderen Bestimmungen getroffen seien und daß es daher keine unzulässige Abänderung, sondern nur eine nach Art. 61 zulässige Ergänzung des Internationalen Übereinkommens darstelle, wenn in zwischenstaatlichen Verbandsstarifen die Veröffentlichungsfrist anders als in § 6 Abs. 4 E.W.D. bestimmt werde. Mein der Ausgangspunkt dieser Erwägung kann nicht als zutreffend anerkannt werden. Wenn nämlich Art. 9 § 1 Z.N. vorschreibt, daß die Fracht nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden Tarifen berechnet werde, so werden damit auch diejenigen Bestimmungen der an dem Übereinkommen beteiligten Staaten für maßgebend erklärt, die Veröffentlichungsfristen festsetzen. Denn vor deren Ablauf bestehen Tarife eben nicht zu Recht. Es ist nicht angängig, diese Gesetzesworte dahin zu verstehen, daß damit nur die Genehmigung der Tarife durch die zuständigen Stellen und ihre vorschriftsmäßige Veröffentlichung gemeint sei. Die Notwendigkeit gehöriger Veröffentlichung wird in Art. 9 § 1 Z.N. besonders hervorgehoben („zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen“); und was die Genehmigung betrifft, so ist sie nur eine von mehreren Voraussetzungen für die Geltung eines Tarifs im Sinne seiner Anwendbarkeit im Eisenbahngüterverkehr. Auf letztere allein ist es aber offenbar den beteiligten Staaten bei Festsetzung der Bestimmung in Art. 9 § 1 Satz 1 Z.N. angekommen. Es bestand für sie kein Bedürfnis, die Genehmigung der Tarife durch die zuständige Stelle vorzuschreiben. Vielmehr genügte insoweit, wenn die Freiheit der Vertragsstaaten in der Regelung ihres Tarifwesens zum Ausdruck gebracht wurde, wie es durch die Worte „in jedem Staate“ geschehen ist. Dagegen waren für die Beförderungsbedingungen, insbesondere für die im zwischenstaatlichen Eisenbahngüterverkehr zu berechnenden Preise, die nötigen Grundsätze aufzustellen, und hierbei mußte auch die Frage geregelt werden, von wann ab Tarife, die Frachterhöhungen enthalten, der Frachtberechnung zugrundegelegt werden dürfen. Deshalb sind die Bestimmungen, die in den dem Übereinkommen beigetretenen Staaten bestehen, auch insoweit für anwendbar erklärt worden. Das ist auch die von Seligsohn Art. 9 Anm. 3 und von Voening Art. 9 § 1

Bem. 3a vertretene Ansicht. Die Vereinbarung in einem Verbands-tarif, welche die Veröffentlichungsfrist anders festsetzt, als es dem Recht der beteiligten Staaten entspricht, enthält daher eine unzulässige Abänderung des Internationalen Übereinkommens.

Die Abhandlung von Loggenburger über die sog. Zusatzbestimmungen zum zwischenstaatlichen Beförderungsvertrage in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Bd. 33 (1925) S. 107 flg., 134 flg., auf die sich die Revision ebenfalls beruft, sind nicht auf die hier zur Entscheidung stehende besondere Frage abgestellt, sondern allgemein gehalten. Dort wird (S. 135/6) geprüft, ob die Eisenbahnen durch Zusatzbestimmungen Verhältnisse ordnen dürfen, für welche die Übereinkommen zufolge ausdrücklicher Vorschrift die Regelung durch das Landesrecht vorbehalten haben. Dazu wird gesagt: „Aber auch, wo das Landesrecht für den Binnenverkehr über die fraglichen Verhältnisse eine ausdrückliche Regelung enthält, sind abweichende eisenbahnseitige Zusatzbestimmungen für den zwischenstaatlichen Verkehr als zulässig anzusehen, sobald diese in der vorgeschriebenen Form erlassen und von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt sind; sie werden dadurch ebenfalls Bestandteile des Landesrechts, das damit für den Binnenverkehr und den zwischenstaatlichen Verkehr verschiedene Vorschriften aufstellt.“ Dieser auch von Loening Art. 61 Bem. 3 S. 989 geteilten Ansicht stehen insoweit keine Bedenken entgegen, als anzuerkennen ist, daß Deutschland durch die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens nicht gehindert wird, die Bestimmungen in § 6 Abs. 4 EBD. über Veröffentlichungsfristen und die Form der Veröffentlichung mit Wirkung für den zwischenstaatlichen Verkehr zu ändern. Das ist aber nicht geschehen. Wenn der Reichsverkehrsminister, wie die Beklagte behauptet, den deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif einschließlich seines Vorworts genehmigt hat, so liegt darin weder die Genehmigung der Abkürzung der Veröffentlichungsfristen bei späteren Tarifierhöhungen für jeden einzelnen Fall noch eine Änderung des § 6 Abs. 4 EBD. für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Deutschland und Belgien. Die Fassung des Vorworts läßt deutlich erkennen, daß darin nur Vertragsvereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen beider Staaten niedergelegt sind. Die Eisenbahnverwaltungen sind danach gegeneinander verpflichtet, die vereinbarten Veröffentlichungsfristen einzuhalten, wozu die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Wege des § 6

Abf. 4 EBD. durch Einholung der Genehmigung des Reichsverkehrsministers zur Abkürzung der Veröffentlichungsfrist bei Tarifierhöhungen in der Lage ist. Und wenn der Reichsverkehrsminister den deutsch-belgischen Verbandsgütertarif mit seinem Vorwort genehmigt hat, so bedeutet das nur, daß er gegen die Übernahme der Vertragspflicht nichts einzuwenden gehabt hat. Damit erübrigt sich eine Prüfung der Frage, ob der Reichsverkehrsminister zur Abänderung der Vorschriften in § 6 Abf. 4 EBD. für den zwischenstaatlichen Verkehr befugt gewesen wäre (Art. 91 RVerf.; Verordnung, betreffend Ermächtigung des Reichsverkehrsministers zur selbständigen Ergänzung und Änderung der Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln, vom 29. Oktober 1920, RGBl. S. 1859).

Fritsch wendet sich in JW. 1932 S. 2562 gegen den vom Oberlandesgericht Frankfurt in dessen daselbst abgedrucktem Urteil ausgesprochenen Satz, daß unter „Bestimmungen“ im Sinne des § 1 Abf. 2 EBD. nur gesetzliche Bestimmungen zu verstehen seien. Auf diese Frage kommt es hier nicht entscheidend an. Wenn Fritsch aber weiter ausführt, daß für den Verkehr mit ausländischen Bahnen die Tarife den Vorrang vor der Eisenbahn-Verkehrsordnung hätten, daß das Vorwort zum deutsch-belgischen Eisenbahngütertarif vom 1. Juni 1929 eine das Veröffentlichungswesen regelnde besondere Bestimmung im Sinne des § 1 Abf. 2 EBD. enthalte und daher insoweit für die Anwendung des § 6 Abf. 4 das. kein Raum sei, so wird dabei der Sinn des § 1 Abf. 2 verkannt. Er soll offensichtlich nur das Geltungsgebiet der Eisenbahn-Verkehrsordnung abgrenzen, wie dies erforderlich war wegen des im ersten Absatz enthaltenen allgemeinen Ausspruchs, daß die Eisenbahn-Verkehrsordnung auf allen dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands gelte. Abf. 2 enthält eine Einschränkung dieses Satzes für den Verkehr mit ausländischen Bahnen, auf den die Eisenbahn-Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung finden soll, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Er besagt aber nicht, daß im Verkehr mit ausländischen Bahnen die Tarife den Vorrang vor der Eisenbahn-Verkehrsordnung haben sollen. Er enthält nichts darüber, welche Bestimmungen für den zwischenstaatlichen Eisenbahngüterverkehr maßgebend sein sollen, sondern setzt solche nur voraus. Die Frage aber, ob eine Bestimmung für diesen Verkehr gilt, kann allein nach

dem Internationalen Übereinkommen beantwortet werden. Das ist nur der Fall, wenn sie darin entweder selbst getroffen oder doch zugelassen ist, aber nicht, wenn sie mit dessen Vorschriften im Widerspruch steht. Besseres wäre, wie gezeigt wurde, hier der Fall, wenn man dem Vorwort des deutsch-belgischen Eisenbahngütertarifs vom 1. Juni 1929 die ihm von der Beklagten beigemessene Bedeutung geben wollte; er enthält daher insoweit keine besondere Bestimmung im Sinne des § 1 Abs. 2 EWG.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung hat, wie das Landgericht zutreffend annimmt, durch § 33 RBahnG. keine Abänderung erfahren. Was die Revision hiergegen vorbringt, ist rechtsirrig. Es wird dabei die Tragweite des § 33 verkannt, in dem nur die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber der Reichsregierung geregelt wird und nicht ihre hier allein in Betracht kommenden Beziehungen zu den am Eisenbahngüterverkehr beteiligten Personenkreisen. Wie sich aus der bei Carter-Kittel Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 3. Aufl. Anm. I zu § 33 mitgeteilten Begründung ergibt, sollte dadurch ein Interessenausgleich zwischen dem Reich und der Gesellschaft geschaffen werden, da für das Reich die Aufrechterhaltung der Tarifhoheit ebenso wichtig ist wie für die Gesellschaft eine gewisse Freiheit in der Tarifgestaltung. Darum wurde bestimmt, daß die Gesellschaft zunächst die im Zeitpunkt der Übernahme des Betriebs geltenden Tarife zu übernehmen hätte und daß zu jeder Änderung der Tarife die Mitwirkung der Reichsregierung und der Gesellschaft erforderlich sei. Um eine Erschwerung des Geschäftsgangs zu verhüten, wurde unter anderem ferner verordnet, daß die Genehmigung der Reichsregierung als erteilt gelten solle, wenn der Gesellschaft nicht innerhalb von 20 Tagen auf ihren Antrag von dem zuständigen Reichsminister Antwort zugehe. Eine Abänderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder der in Staatsverträgen enthaltenen Bestimmungen über Tarife war weder beabsichtigt noch ist sie in § 33 RBahnG. zum Ausdruck gekommen. Im Gegenteil heißt es in Abs. 1 daß, daß die Gesellschaft die geltenden Tarife anzuwenden und die in Staatsverträgen enthaltenen Bestimmungen über Tarife einzuhalten habe, und ferner werden in § 33 im Verhältnis zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft die Voraussetzungen späterer Tarifänderungen festgesetzt. Welche Folgen eintreten würden, wenn die Gesellschaft eigenmächtig ohne die hiernach erforderliche Ge-

nehmung der Reichsregierung eine Tarifänderung vornehmen sollte, braucht hier nicht erörtert zu werden; denn jedenfalls darf der Berechnung der Frachten nur ein solcher Tarif zugrundegelegt werden, der nach den maßgeblichen Vorschriften des Internationalen Abkommens und der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft getreten ist.

Ob auch § 471 HGB. der Ansicht der Beklagten entgegensteht, kann hiernach ebenfalls auf sich beruhen.

Die in § 6 Abs. 4 E.O. bestimmte Veröffentlichungsfrist von zwei Monaten ist, wie gesagt, im vorliegenden Fall nicht eingehalten worden. Eine Feststellung über die nach belgischem Recht einzuhaltenende Frist hat das Landgericht nicht getroffen. Letzteres war auch nicht erforderlich, da die Frachtenberechnung, wie sie erfolgt ist, auch dann unrichtig ist, wenn die Vorschriften des belgischen Rechts über Tarifierhöhungen beobachtet worden sein sollten. Allerdings sieht der Ausnahmetarif 14/114 Schnittfrachtsätze in dem Sinne vor, daß für die belgischen Strecken andere Sätze als für die deutschen gelten, sobald es an sich möglich gewesen wäre, die Frachten danach auch dann zu berechnen, wenn bei der angeordneten Tarifierhöhung, die nur die belgische Strecke betrifft, lediglich die belgische Veröffentlichungsfrist eingehalten gewesen wäre und eingehalten worden ist. Allein der deutsch-belgische Eisenbahngütertarif ist ein einheitlicher Verbands-gütertarif, der auch durchgerechnete Frachtsätze von dem Versandbis zum Bestimmungsbahnhof enthält und für diese Fälle in § 1 Abs. 3 Satz 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften Heft 1 S. 10 eine Frachtberechnung für die Gesamtstrecke nach diesen Frachtsätzen anordnet. Jedenfalls insoweit würde die Frachtberechnung, wie das Oberlandesgericht Frankfurt a. M. in JW. 1932 S. 2562 Nr. 13 zutreffend bemerkt, oft auf große Schwierigkeiten stoßen, ja mangels ausdrücklicher Regelung geradezu unmöglich sein, wenn man annehmen wollte, daß der Tarif in den beteiligten Ländern zu verschiedenen Zeitpunkten in Kraft treten könnte. Letzteres wäre auch mit der Natur des Verbands tariffs nicht vereinbar, der es entspricht, daß er in allen Teilen des Verbandsgebiets nur gleichzeitig Geltung erlangen kann. Daher muß angenommen werden, daß ein zwischen Eisenbahnen verschiedener Länder vereinbarter direkter Tarif, wie es der deutsch-belgische Eisenbahngütertarif ist, wenn in den Ländern verschiedene Veröffentlichungsfristen bestehen, erst nach Ablauf dieser sämtlichen Fristen in Kraft tritt. Diese Meinung wird auch von

Seligsohn Jll. Art. 9 Anm. 4 a. E. vertreten. Derselben Ansicht sind Gerstner Intern. Eisenbahn-Frachtrecht § 28 I 2 S. 202 und Rosenthal Intern. Eisenbahn-Frachtrecht § 13 S. 95 Fußnote 7. Die Entscheidung des Kassationshofs in Turin vom 13. Februar 1910 in Egers Eisenbahn- u. Verkehrsrechtl. Entsch. Bd. XXVIII S. 167 läßt den ihr zugrundeliegenden Sachverhalt nicht völlig klar erkennen, indem darin einmal von einem internationalen (italienisch-französischen) und an anderer Stelle von einem italienischen Tarif die Rede ist. Anscheinend ist allerdings der Kassationshof der Ansicht gewesen, daß in einem Fall wie dem vorliegenden, wo die höheren Frachtsätze nur für die belgischen Eisenbahnstrecken berechnet und die Güter in Belgien zur Beförderung aufgegeben und daher dort die Frachtverträge geschlossen worden sind, die Innehaltung der im belgischen Recht vorgeschriebenen Veröffentlichungsfrist hinreichend sei, die Frachtberechnung zu rechtfertigen. Dem könnte nicht zugestimmt werden. Die dafür gegebene Begründung ist auch nicht überzeugend. Insbesondere gilt dies von der Erwägung, daß, wenn die Sendungen freigemacht wären, sich der Absender bei Zahlung der Fracht in Paris, wo der Frachtvertrag abgeschlossen worden, „auf keine Weise der Anwendung jener in Frankreich ordnungsmäßig veröffentlichten Tarifänderung hätte entziehen . . . können“. Denn nach dem geltenden Internationalen Übereinkommen hat der Absender, der die Fracht im voraus bezahlt hat (Art. 17), ebenso einen Anspruch gegen die Eisenbahn auf Erstattung des zuviel erhobenen Betrags wie der Empfänger, der einen zu hohen Frachtbetrag entrichtet hat. Art. 18 § 1 schreibt allgemein und ohne jede Einschränkung für den Fall, daß der Tarif unrichtig angewendet worden ist oder bei Festsetzung der Fracht und der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen sind, Erstattung des Mehr- oder Minderbetrags vor, und Art. 41 § 1 erklärt ohne Einschränkung denjenigen, der die Zahlung geleistet hat, für befugt, Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen gerichtlich geltend zu machen, die auf Grund des Frachtvertrags geleistet worden sind. Das ist bei Freimachung der Absender. Ähnliche Vorschriften enthielt auch schon das alte Internationale Übereinkommen in Art. 12, 26. Es besteht also auch bei Freimachung ein Erstattungsanspruch, wenn zuviel Fracht erhoben worden ist, und die Frage ist eben die, ob die Berechnung der Frachten mit den geltenden Tarifen in Einklang steht.

Auch die weiteren Erwägungen, mit denen die Revision ihren von der hier vertretenen Ansicht abweichenden Standpunkt zu stützen sucht, greifen nicht durch. Allerdings mag es wünschenswert und zur Erleichterung des Verkehrs dienlich sein, wenn in allen am Internationalen Übereinkommen beteiligten Staaten für Tarifierhöhungen dieselbe Veröffentlichungsfrist gälte. Aber diese Einheitlichkeit hat das Internationale Übereinkommen nicht gebracht und offensichtlich auch nicht bringen wollen, weil in Art. 9 § 1 trotz bestehender Verschiedenheit der Veröffentlichungsfristen in den Staaten die Berechnung der Fracht nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen vorgeschrieben worden ist. Einen Weg, wie der damit verbundene Nachteil vermieden werden kann, bietet, wie schon erwähnt, für Deutschland § 6 Abs. 4 EVO., wonach mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers die gewöhnliche Veröffentlichungsfrist für Tarifierhöhungen von zwei Monaten abgekürzt werden kann. Dieser Weg ist hier nicht eingeschlagen worden.

Den vorstehenden Erörterungen liegt die Annahme zugrunde, daß die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist im vorliegenden Fall nicht genehmigt worden ist. Die Beklagte hat dies indessen in der mündlichen Verhandlung vor dem Revisionsgericht als nicht unstrittig bezeichnet. Sie will den Satz in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils: „Es ist unstrittig, daß diese Vorschrift für eine Abkürzung der Veröffentlichungsfrist von der Beklagten in vorliegendem Fall nicht eingehalten worden ist“ nur darauf beziehen, daß die Vorschrift in § 6 Abs. 4 Satz 3 EVO.: „Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung ersichtlich sein“ nicht beobachtet worden ist. Das würde aber zu keinem für die Beklagte günstigeren Ergebnis führen. Denn die Vorschrift, daß die Genehmigung aus der Veröffentlichung ersichtlich sein muß, ist, wie ihre Fassung erkennen läßt, zwingend. Es handelt sich dabei nicht um eine bloße, von dem Sprachgebrauch der neueren Gesetze und Verordnungen abweichende Ungenauigkeit der Ausdrucksweise. Denn die Vorschrift stammt aus neuester Zeit. Sie fand sich noch nicht in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (RGBl. 1909 S. 93), sondern ist erst in die neue vom 16. Mai 1928 aufgenommen worden. Und dies ist geschehen, nachdem das Reichsgericht in seinem Urteil vom 7. Juli 1920, RGZ. Bb. 99 S. 250 (253), die in engem Zusammenhang mit dem Tarifrecht stehende Vorschrift des § 2 Abs. 3 Satz 2 der damals

geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 als zwingend bezeichnet hatte unter Hinweis darauf, daß die Mußform in der neueren Gesetzgebung angewendet werde, um eine Vorschrift als zwingende, die Wichtigkeit des Rechtsgeschäfts bei Nichtbeachtung herbeiführende zu kennzeichnen. Unter solchen Umständen ist anzunehmen, daß das Wort „muß“ in § 6 Abs. 4 Satz 3 der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung absichtlich gewählt worden ist, um die zwingende Natur der Vorschrift anzuzeigen. Das hat auch einen guten Sinn, indem dadurch die am Eisenbahngüterverkehr beteiligten Personentreife der Notwendigkeit überhoben werden sollen zu prüfen, ob der Reichsverkehrsminister die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt hat. Hiernach hat die Beklagte der Frachtberechnung die höheren Frachtsätze auch deshalb zu Unrecht zugrundegelegt, weil die Genehmigung der Tarifierhöhung in der Veröffentlichung darüber nicht ersichtlich gemacht worden ist.

Die Klage ist sonach begründet, wenn ihr nicht die Verjährungseindebe entgegensteht und wenn ferner die Klägerin zur Geltendmachung des erhobenen Anspruchs berechtigt ist.

In letzterer Beziehung bemängelt die Beklagte, daß der Ausführungsbestimmung zu § 95 E. V. nicht genügt sei. Diese lautet:

Wird ein Anspruch aus dem Frachtvertrag auf einen Dritten übertragen, so muß für jede Frachtbriefsendung eine besondere Abtretungserklärung abgegeben werden.

Das Landgericht stellt zwar fest, daß entgegen dieser Bestimmung in den Abtretungsurkunden mehrere Ansprüche aus verschiedenen Frachtbriefsendungen abgetreten worden seien, hält aber dafür, daß die Beklagte daraus keine Rechte herleiten könne, weil sie damit gegen Treu und Glauben verstoßen würde, nachdem in anderen Verfahren die Abtretungserklärungen von ihr nicht bemängelt worden seien. Diese Begründung unterliegt, wie der Revision zuzugeben ist, rechtlichen Bedenken. Die Ausführungsbestimmung dient offensichtlich nur der Erleichterung des geschäftlichen Verkehrs. Deshalb muß dem Ermessen der Beklagten überlassen bleiben, ob sie im Einzelfall auf Innehaltung der Bestimmung bestehen will oder nicht. Ein Verstoß gegen Treu und Glauben könnte nur unter ganz besonderen, hier nicht festgestellten und nicht ersichtlichen Umständen in Frage kommen. Aber im Ergebnis ist dem Landgericht beizutreten. Daß die Empfänger der Sendungen der Klägerin ihre Ansprüche auf Fracht-

erstattung abgetreten haben, ist nach dem Sachbestand des angefochtenen Urteils unstreitig. Die Frachtbriefe sind vorgelegt worden; die Abtretungsurkunden befinden sich bei der Beklagten oder in den Akten. Im Laufe des über zwei Jahre schwebenden Streitverfahrens hat die Beklagte reichliche Gelegenheit zur Prüfung der Klageforderung gehabt. Die geschäftliche Behandlung, zu deren Erleichterung die Ausführungsbestimmung allein dienen soll, kann daher durch den rein äußerlichen Mangel besonderer Abtretungsurkunden für jede Frachtsendung nicht mehr nennenswert erschwert werden. Der Zweck der Ausführungsbestimmung ist ohnehin erreicht.

Was die Einrede der Verjährung anlangt, so streiten die Parteien lebiglich darum, ob die einjährige Verjährungsfrist des Art. 45 § 1 Abs. 1, § 2 c ZU. nach § 3 das. durch schriftliche Reklamation gemäß Art. 40 ZU. gehemmt worden ist. Daß eine Reklamation erfolgt ist, stellt die Beklagte nicht in Abrede. Sie macht nur geltend, daß die Reklamation nicht ordnungsmäßig gewesen sei, weil die Klägerin Sammel- und nicht Einzelabtretungserklärungen vorgelegt habe. Sie stützt sich also auch insoweit nur auf die Ausführungsbestimmung zu § 95 GBD. Allein, daß diese Bestimmung auch für das Reklamationsverfahren nach dem Internationalen Übereinkommen gelten soll, ist diesem nicht zu entnehmen. Der das Reklamationsverfahren regelnde Art. 40 erklärt in keiner Beziehung Vorschriften des Landesrechts für maßgebend. Eine solche Bezugnahme enthält nur die einheitliche Zusatzbestimmung 3 zu Art. 40.¹⁾ Hier ist vorgeschrieben, daß Ansprüche, die von anderen als den nach Art. 41 berechtigten Personen eingebracht werden, mit einer Bescheinigung zu belegen sind, daß der Berechtigte mit der Auszahlung des Betrags an den Fordernden einverstanden ist. Diese Bescheinigung hat den gesetzlichen Vorschriften des Staates zu entsprechen, dem die für die Behandlung zuständige Eisenbahn angehört. Sie deckt sich rechtlich nicht mit einer Abtretungserklärung nach der Ausführungsbestimmung zu § 95 GBD., sodaß letztere Vorschrift nicht anwendbar ist. Wollte man aber auch das Gegenteil annehmen, so hat doch ihre Nichtbeachtung nicht die Unwirksamkeit der Reklamation mit Beziehung auf die Hemmung der Verjährung zur Folge, sondern es muß hierfür die Beobachtung der in Art. 40 ZU. selbst gegebenen Vorschriften genügen. Diese Ansicht wird u. a. von Seligsohn a. a. O. Art. 40

¹⁾ Abgedruckt bei Seligsohn a. a. O. S. 519. D. R.

Ann. 3 a. E., Ann. 5 vertreten, ebenso von Loening a. a. D. Art. 40 §§ 3, 4 Bem. 3. Für ihre Richtigkeit spricht insbesondere die von Loening a. a. D. S. 815 wiedergegebene Entstehungsgeschichte, nach der es abgelehnt worden ist, in das Internationale Übereinkommen eine Bestimmung dahin aufzunehmen, daß den Frachtreklamationen Dritter eine Erklärung beizufügen sei, wonach der Berechtigte mit der Auszahlung an den Dritten einverstanden sei. Das Internationale Übereinkommen selbst regelt danach die an eine Reklamation zu stellenden Anforderungen vollständig, jedenfalls soweit sie die Verjährung hemmt. Daher ist auch für die Anwendung der Gesetze und Reglements, die für den inneren Verkehr jedes der an dem Übereinkommen beteiligten Staaten gelten, insoweit kein Raum (Art. 53 Fl.; Seligsohn a. a. D. Art. 45 Ann. 17 S. 582).