

72. 1. Zur Auslegung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.
2. Ist die Frist des Art. 12 Abs. 4 Satz 2 eine Verjährungs-, oder eine Ausschlussfrist? Replik der Arglist gegen die Einrede der Verjährung. Findet bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit des Schuldners eine Verlängerung der Frist statt? Welche Ansprüche unterliegen der Verjährung nach Art. 12 Abs. 4?
3. Folgen der Nichtbeobachtung der Vorschrift des Art. 7 Abs. 2, daß der Berechtigte einzuladen ist, bei der Prüfung des Inhaltes der Sendung durch die Bahn zugegen zu sein.

4. Inwieweit gilt die Verjährung nach Art. 12 Abs. 4 für die Rückforderung gezahlter Frachtzuschläge? Voraussetzungen der Anwendung des Art. 7 Abs. 4. Was sind „unrichtige Angaben“ im Sinne dieser Vorschrift? Wem fallen die Standgelde zur Last, wenn sie durch eine nur zum Teil berechnete Nachforderung der Bahn entstanden sind, und diese dabei der ihr nach Art. 24 Abs. 1 obliegenden Benachrichtigungspflicht nicht nachgekommen ist?

I. Zivilsenat. Ur. v. 28. Dezember 1907 i. S. L. & Co., jetzt F. M. (RL) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. I 90/07.

I. Landgericht Königsberg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die ursprünglich klagende Firma L. & Co., die inzwischen erloschen, und deren Rechtsnachfolger der jetzige Kläger auch bezüglich der hier streitigen Forderungen geworden war, hatte dem Beklagten auf seiner Station Gydtkuhnen im Mai und Juni 1898 zur Beförderung an die Société de Forges et Acieries du Donetz in Druschlowka (Rußland) folgende Sendungen übergeben:

- a) laut Frachtbriefs vom 12. Mai 1898 eine eiserne Sohlplatte im Bruttogewichte von 19810 kg, verladen im Wagen Nr. 35297, unter der Inhaltsangabe „eiserne Platte“,
- b) laut Frachtbriefs vom 31. Mai 1898 zwei Walzenständer und einen Zylinderdeckel im Bruttogewichte von 44730 kg, verladen im Wagen Nr. 37004, unter der Inhaltsangabe „ein Stück eiserner Ständer“, „ein Stück eiserner Ständer“ und „ein Stück eiserner Deckel“,
- c) laut Frachtbriefs vom 2. Juni 1898 einen Ständerdeckel, zwei Sohlplatten, vier Einbaustücke und einen Spindelfstuhl im Bruttogewichte von 30239 kg, verladen im Wagen Nr. 28714, unter der Inhaltsangabe „1 Stück eiserner Deckel“, „2 Stück eiserne Platten“, „4 Stück gußeiserne Konstruktionsteile“ und „1 Stück eiserne Maschinenteile“.

Angaben darüber, nach welchen Tariffäßen des maßgebenden deutsch-russischen Gütertariffes die Fracht zu berechnen sei, hatte die Firma nicht gemacht.

Die Station Gydikulnen erhob von ihr eine Fracht von insgesamt 2095,88 Rubel, indem sie die verfrachteten Gegenstände, welche sämtlich Maschinenteile darstellten, mit Ausnahme des letzten Stückes nach dem Satze der Gruppe 33 als „Eisen-, Stahl- und Gußeisenwaren“, nicht, wie es nach Behauptung des Beklagten hätte geschehen müssen, nach dem höheren Satze der Gruppe 61 als „nicht besonders benannte Maschinenteile“ tarifierte.

Die russische Eisenbahnverwaltung verlangte indessen Nachzahlung von im ganzen 4404,88 Rubel, wovon nach Feststellung des Berufungsgerichts entfallen

694,82 Rubel auf tarifmäßige Fracht, d. h. den Mehrbetrag, der bei Tarifierung nach Gruppe 61 gegenüber der erfolgten Tarifierung nach Gruppe 33 zu erheben gewesen wäre;

184,29 Rubel auf tarifwidrige Fracht, d. h. den Betrag, der bei Wagen Nr. 35297 irrtümlich auch bei Tarifierung nach Gruppe 61 zu viel berechnet ist;

1959,79 Rubel auf Frachtzuschläge gemäß Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890, und

1568,08 Rubel auf Stand- und Lagergelber und sonstige Gebühren, beruhend auf verspäteter Abnahme des Gutes.

Nachdem die Empfängerin und auch die Absenderin zunächst die Nachzahlung verweigert, und die Absenderin sich vergeblich bemüht hatte, durch Vorstellungen bei den russischen Behörden eine Ermäßigung der Forderung herbeizuführen, wurde der gesamte Betrag auf Anweisung der Firma L. & Co. am 21. Juli 1898 von der Empfängerin unter Vorbehalt bezahlt, und ihr dagegen das Gut ausgeliefert.

Der Kläger behauptete, daß die Tarifierung, soweit sie nach Gruppe 33 erfolgt sei, zu Recht geschehen sei, und verlangte Rückerstattung der nachgezahlten Summe, außerdem eines Betrages von 210,46 Rubel, der schon in Gydikulnen bei Wagen Nr. 28714 zuviel bezahlt worden sei. Jedenfalls sei die Erhebung der Frachtzuschläge ungerechtfertigt gewesen, weil bei der Zweifelhaftheit der Tarifbestimmungen von einer unrichtigen Angabe des Inhaltes der Sendungen im vorliegenden Falle nicht die Rede sein könne, aber auch deshalb, weil Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens nicht auf unverbapft aufgegebene Waren, wie sie hier vorlägen, bezogen werden könne. Wenn aber die Nachforderung unbegründet gewesen sei, so

könnten auch Stand- und Lagergelder nicht verlangt werden, weil die Verzögerung der Abnahme lediglich durch die dem Beklagten zur Last fallende ungerechtfertigte Nachforderung verursacht sei. Eventuell entfalle dieser Anspruch deshalb, weil die Ablieferungsstation nicht der ihr nach Art. 24 Abs. 1 des Übereinkommens obliegenden Pflicht, die Absenderin unverzüglich von der Ursache des Ablieferungshindernisses in Kenntnis zu setzen, nachgekommen sei. Endlich habe die Bahn jedes Recht auf Nachforderung dadurch verwirkt, daß die Absenderin zu der Prüfung des Inhaltes der Sendungen nicht, wie es Art. 7 Abs. 2 des Übereinkommens vorschreibe, gehörig eingeladen sei.

Der Beklagte führte zunächst aus, daß die Tarifierung nach Gruppe 61 die richtige gewesen sei, daß der Tarif in dieser Hinsicht eine Unklarheit nicht enthalte, und daß auch die Forderung der Frachzuschläge wegen unrichtiger Inhaltsangabe gerechtfertigt gewesen sei. Demzufolge hätte die Absenderin auch für die entstandenen Standgelder aufzukommen. Die Vorschrift des internationalen Übereinkommens, daß der Berechtigte zur Prüfung des Inhaltes der Sendung zuzuziehen sei, sei rein instruktionell; die Unterlassung habe Rechtsnachteile nicht zur Folge; jedenfalls stehe sie einem anderweiten Nachweise der Unrichtigkeit der Deklaration nicht entgegen. Die Unterlassung der unverzüglichen Benachrichtigung der Absenderin von der Ursache des Ablieferungshindernisses habe im vorliegenden Falle keinen Schaden verursacht, da die Absenderin sofort von der Empfängerin benachrichtigt worden sei und bei voller Kenntnis der Sachlage die Nachzahlung geweigert habe. Vor allem stehe der teils am 3. Oktober 1899, teils am 15. März 1900 erhobenen Klage der Einwand der Verjährung gemäß Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens entgegen.

Der Kläger erwiderte, der Einwand der Verjährung greife nicht Platz, da die erhobenen Ansprüche nicht auf unrichtiger Tarifierung, sondern, wie der Beklagte behaupte, auf unrichtiger Deklaration beruhten. Da sich ferner die russische Eisenbahnverwaltung bei der Behandlung der Sache einer groben Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe, so gelte gemäß Art. 45 und Art. 44 Abs. 2 Nr. 1 des Übereinkommens eventuell nicht die einjährige, sondern eine dreijährige Verjährung. Endlich aber stände der Einrede die Replik der Arglist entgegen, weil die Klägerin durch die inzwischen stattgehabten Verhandlungen,

sowie durch die Verzögerung der Erledigung ihrer Gesuche von seiten der russischen Behörden und durch die Zurückhaltung der Frachtbriefe und anderer Beweisurkunden an der früheren Erhebung der Klage gehindert worden sei.

Das Landgericht hatte der Klage zu einem erheblichen Betrage stattgegeben, indem es annahm, daß zwar die Tarifierung nach Gruppe 61 die richtige gewesen sei, daß indessen bei unverpackten Gütern Frachtzuschläge im Falle unrichtiger Angabe nicht erhoben werden könnten; daß folgeweise neben der zuviel gezahlten Fracht und den Frachtzuschlägen auch die Standgelder zurückzuerstatten seien, weil ihre Entstehung überwiegend auf der Zuvielforderung der Eisenbahn beruhe. Der Einwand der Verjährung sei nicht begründet, weil ihm die Replik der Arglist entgegenstehe, bezüglich der Frachtzuschläge auch um deswillen nicht, weil Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens darauf nicht anwendbar sei.

Dagegen hatte das Oberlandesgericht die Klage gänzlich abgewiesen, indem es in der Begründung im wesentlichen den Ausführungen des Beklagten folgte.

Das Berufungsurteil wurde auf die Revision des Klägers aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„Es empfiehlt sich, zunächst die Einrede der Verjährung zu prüfen, weil sie nach der vom Vorberrichter geteilten Ansicht des Beklagten die ganze Klage erledigen würde, und weil sich zeigen wird, daß sie in der Tat einen wesentlichen Klagegrund, der somit der Erörterung nicht bedarf, und damit zugleich einen Teil der Klageansprüche erledigt.

Der Beklagte stützt den Einwand der Verjährung auf Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890, wo gesagt ist:

„Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zuwenig Geforderte nachzuzahlen, das zuviel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.“ . . .

Der Kläger hat in der Revisionsinstanz darzulegen versucht, daß es sich hier gar nicht um eine Verjährungsfrist, sondern um eine Präklusivfrist handle, und daß unter dem „Geltendmachen“ auch eine

Reklamation bei der Eisenbahn zu verstehen sei. Er hat sich dafür bezogen auf die Entscheidung des erkennenden Senates vom 3. Februar 1906, Jurist. Wochenschr. S. 205 Nr. 29. Diese Auslegung erscheint indessen durch den dritten Satz des Abs. 4 Art. 12 ausgeschlossen. Danach soll nämlich Art. 45 Abs. 3 auf die fraglichen Forderungen Anwendung finden, und hier ist gesagt:

„Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.“

Da diese Bestimmung durch die Inbezugnahme zu einem Bestandteile des Art. 12 Abs. 4 gemacht ist, ist die hier bezeichnete Frist dadurch als eine Verjährungsfrist gekennzeichnet. Eine Unterbrechung der Frist durch bloße Reklamation findet nur statt, sofern dies in dem einschlägigen Landesgesetze angeordnet ist, was für den vorliegenden Fall unbestritten nicht zutrifft. Ebenso wenig greift nach der hier maßgebenden Fassung des Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 die in dem Zusatzabkommen vom 16. Juni 1898 angeordnete Hemmung der Verjährung durch schriftliche Reklamation bei der Eisenbahn (Art. 12 Abs. 4, Art. 45 Abs. 4 neuer Fassung) Platz. Der Art. 12 Abs. 4 Satz 1 und 2 hat gewissermaßen eine authentische Interpretation erfahren in § 470 Abs. 1 des neuen Deutschen Handelsgesetzbuchs, der dazu bestimmt war, die Norm des Übereinkommens allgemein auf den deutschen Eisenbahnverkehr zu übertragen.

Vgl. Denkschrift zu § 443 des Entwurfes, amtliche Ausgabe von 1896 S. 276.

In der Fassung des Handelsgesetzbuches aber lautet die Bestimmung:

„Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren, sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren verjähren in einem Jahre, sofern der Anspruch auf eine unrichtige Anwendung der Tarife oder auf Fehler bei der Berechnung gestützt wird. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist.“

Dies ist in der Tat nichts anderes als eine verbesserte Redigierung des Art. 12 Abs. 1 und 2, die dessen Sinn nur klarer zum Ausdruck bringt.

Die Entscheidung Jurist. Wochenschr. 1906 S. 205 Nr. 29 kann nicht zum Vergleiche dienen. Dort handelte es sich um eine

Konnoffementsklausel, welche lautete: „Ansprüche auf Grund dieses Konnoffements können nur innerhalb vier Monate vom Datum desselben berücksichtigt werden“. Danach konnte sehr wohl angenommen werden, daß die Kontrahenten eine Anmeldung der Ansprüche beim Verfrachter ins Auge gefaßt hätten. Von Verjährung konnte überhaupt keine Rede sein.

Die hiernach in Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vorgesehene einjährige Verjährung ist nach der tatsächlichen Gestaltung des vorliegenden Falles, soweit sie nach den rechtlichen Voraussetzungen der Ansprüche Platz greift, unbestritten eingetreten; denn die Klage hätte dann schon im Juli 1899 erhoben werden müssen, während sie erst teils im Oktober 1899, teils im März 1900 erhoben ist.

Der Kläger macht zwar geltend, daß der Einrede, soweit sie begründet wäre, die Replik der Arglist entgegenstehe. Indessen kann dem nicht beigetreten werden. Vielmehr ist diese Replik vom Vorderrichter zutreffend zurückgewiesen worden. Schon im Sommer 1898 hatte die frühere Klägerin Kenntnis davon, daß der Beklagte den jetzt erhobenen Rechtsanspruch bestreite und höchstens ein Entgegenkommen der russischen Eisenbahn aus Billigkeitsgründen für möglich erachte. Schon von dieser Zeit an lag Veranlassung für die Klägerin vor, mit Rücksicht auf die drohende Verjährung mit der Klage vorzugehen. Jede Veranlassung, hiermit zu zögern, entfiel aber, als die Klägerin durch das Schreiben des Beklagten vom 5. Juli 1899 die endgültige Ablehnung ihrer Reklamation von seiten der russischen Behörden erfuhr. Mit diesem Schreiben wurden ihr zugleich die Frachtbrieife und sonstigen Belege zurückgegeben, so daß sie auch nicht geltend machen kann, sie sei durch Vorenthaltung dieser Schriftstücke an der Erhebung der Klage gehindert worden; denn damals war die Verjährung jedenfalls noch nicht eingetreten. Übrigens kann auch nicht zugegeben werden, daß die Klägerin ohne den Besitz der betreffenden Schriftstücke die Klage nicht hätte erheben können.

Ebenso unbegründet ist der ferner gegen die Verjährungseinrede erhobene Einwand, daß in analoger Anwendung der Art. 45 und Art. 44 Nr. 1 des internationalen Übereinkommens die Verjährungsfrist auf drei Jahre zu berechnen sei. Art. 45 betrifft Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Ver-

spätung, für die im Falle des Art. 44 Nr. 1, d. h. wenn dem Ansprüche Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zugrunde liegt, die gewöhnliche Verjährungsfrist von einem Jahre auf drei Jahre verlängert wird. Dagegen betrifft Art. 12 Abs. 4, soweit er hier zur Anwendung kommen könnte, Ansprüche ganz anderer Art, nämlich auf Erstattung des zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifes zuviel Erhobenen. Für Ansprüche dieser Art ist eine Verlängerung der dafür normierten einjährigen Verjährungsfrist nicht vorgesehen, und es fehlt an jedem Anhalte dafür, daß die vertragschließenden Staaten diese Verlängerung trotzdem für den Fall hätten vereinbaren wollen, daß die unrichtige Anwendung des Tarifes von seiten der betreffenden Eisenbahn auf grober Fahrlässigkeit beruhe, oder gar für den Fall, daß bei Behandlung der betreffenden Waren die der Eisenbahn nach Art. 7 Abs. 2 obliegende Einladungspflicht oder die ihr nach Art. 24 Abs. 1 obliegende Benachrichtigungspflicht aus grober Fahrlässigkeit verabsäumt sein sollte.

Für die Verjährungseinrede kommt es daher darauf an, inwieweit die erhobenen Ansprüche auf Erstattung des zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifes zuviel Erhobenen gerichtet sind, mit anderen Worten, um die Voraussetzung noch mehr dem im konkreten Falle entscheidenden Momente anzupassen, inwieweit zum Klagegrunde die unrichtige Anwendung des Tarifes gehört. Soweit die Ansprüche notwendig auf diesem Klagegrunde beruhen, sind sie zur Abweisung reif; soweit sie wenigstens mit darauf gestützt werden, ist dieser Klagegrund auszuschreiben.

Ersteres trifft zu bezüglich der auf Rückerstattung einfacher Fracht gerichteten Ansprüche, sei es daß sie damit begründet sind, daß bei der Tarifierung die Güter nicht der Gruppe 61, sondern der Gruppe 33 hätten zugerechnet werden sollen, sei es damit, daß selbst bei Anerkennung der Tarifierung nach Gruppe 61 noch zuviel berechnet sei. Ein anderer Klagegrund, als Erhebung zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifes oder — was keinen Unterschied begründen würde — infolge von Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgelder, kommt bei diesen Ansprüchen wenigstens ernstlich nicht in Frage.

Es scheint freilich, als ob der Kläger jetzt aus der Nichtbeachtung des Art. 7 Abs. 2 Satzes 3 des internationalen Übereinkommens den Anspruch herleiten will, das etwaige Recht der Eisenbahn auf Nach-

zahlung von Fracht für verwirkt zu erklären. Für eine derartige Rechtsfolge der Versäumnis der Bahn fehlt es aber in dem Übereinkommen an jeder Grundlage, mag man nun die Vorschrift, daß der Berechtigte gehörig eingeladen werden soll, bei der Prüfung der Übereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zugegen zu sein, mit dem Vorberrichter für eine rein instruktionelle halten, deren Nichtbefolgung keine Rechtsfolgen hat, oder mag man ihre Beobachtung mit den vom Kläger für diese Auslegung angeführten Schriftstellern und Gutachtern für obligatorisch ansehen. Denn auch im letzteren Falle würde die Folge der Nichtbeobachtung, wie auch jene Schriftsteller¹ annehmen, doch nur die sein, daß sich die Bahn auf ihre Feststellung nicht berufen könnte, sondern die Nichtübereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes anderweit beweisen müßte. Dieser Rechtsnachteil wäre indes für den vorliegenden Fall, wo die tatsächlichen Unterlagen für die Anwendung des Tarifes unstreitig sind, insbesondere feststeht, daß Maschinenteile verfrachtet worden sind, unerheblich. Die Behauptung der Revision, daß in Ermangelung einer ordnungsmäßigen Feststellung des Inhaltes der Sendung von der Bahn überhaupt keine Ansprüche auf Nachzahlung von Fracht oder auf Frachtzuschläge erhoben werden könnten, ist unrichtig. Diese Feststellung ist der Bahn nur freigestellt; sie ist dazu nicht verpflichtet. Voraussetzung der Nachforderung von Fracht ist gemäß Art. 12 Abs. 4 lediglich die unrichtige Anwendung des Tarifes oder das Vorkommen von Rechnungsfehlern bei der Festsetzung der Frachtgelber zum Nachteile der Bahn, wie Voraussetzung der Forderung von Frachtzuschlägen gemäß Art. 7 Abs. 4 lediglich „unrichtige Angabe des Inhaltes einer Sendung“ ist, und es ist die Erhebung dieser Ansprüche nicht abhängig von der Erfüllung irgend welcher formeller Bedingungen. Es bedarf auch keiner Ausführung, daß der Bahn jene Ansprüche nicht dadurch entzogen werden könnten, daß sie zu einer Feststellung des Inhaltes der Sendung, etwa infolge der Ablieferung an den Empfänger, nicht mehr imstande wäre.

Hieraus ergibt sich, daß die Klage wegen 210,46 Rubel, die die

¹ Vgl. insbesondere Eger, Das internat. Übereink. zc 2. Aufl. S. 129; Rosenthal, Intern. Eisenbahnfrachtrecht S. 73. D. E.

ursprüngliche Klägerin schon in Eydtkuhnen zuviel bezahlt haben will, sowie wegen 694,82 Rubel, die der Vorderrichter als nachgezahlte tarifmäßige Fracht, und wegen 184,29 Rubel, die er als nachgezahlte tarifwidrige Fracht bezeichnet hat, mit Recht abgewiesen ist.

Die verbleibenden beiden Ansprüche, betreffend 1959,79 Rubel Frachtzuschläge und 1568,08 Rubel Stand- und Lagergelder, stützen sich nur zum Teil auf den Klagegrund der unrichtigen Anwendung des Tarifes.

Es wird geltend gemacht, daß sich, wenn die verfrachteten Waren der Gruppe 33 zuzuzählen seien, mit anderen Worten, wenn die Tarifierung nach Gruppe 61 eine unrichtige gewesen sei, damit zugleich die Deklaration in den Frachtbriefen als richtig herausstelle, so daß die Voraussetzung für die Forderung von Frachtzuschlägen entfalle; ferner daß, wenn aus diesem Grunde weder eine Nachforderung von Fracht, noch eine Forderung von Frachtzuschlägen berechtigt gewesen sei, die Waren auch dem Empfänger nicht hätten vorenthalten werden dürfen, und daß daher auch die Entstehung von Standgeldern auf unrichtiger Anwendung des Tarifes beruhe. Diese Argumentation ist zwar zutreffend; sie zeigt aber, daß bei ihr der Klagegrund der Ansprüche die Verpflichtung der Bahn zur Erstattung von infolge unrichtiger Anwendung des Tarifes zuviel erhobener Beträge ist, daß es sich somit um den in Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens der einjährigen Verjährung unterworfenen Anspruch handelt. Dieser Klagegrund ist daher nicht zu erörtern, weil ihm die Verjährungseinrede entgegensteht. Damit scheidet der Streitpunkt aus, ob der deutsch-russische Tarif von der russischen Eisenbahn richtig angewandt ist, oder nicht.

Die beiden erwähnten Ansprüche sind aber auch noch in anderer Weise begründet worden.

Es wird ausgeführt, daß, wenn man davon ausgehe, daß sämtliche verfrachtete Waren als nicht besonders benannte Maschinenteile zu tarifieren gewesen seien, dennoch die Forderung von Frachtzuschlägen nicht gerechtfertigt gewesen sei, weil Art. 7 Abs. 4 auf unverpackte Sendungen nicht anwendbar sei, und weil jedenfalls eine unrichtige Angabe des Inhaltes im Sinne dieser Bestimmung nicht vorliege. Danach beruhe aber auch die Zurückhaltung der Sendung und somit die Entstehung von Standgeld wenigstens überwiegend auf dem Ver-

halten der Bahn, nämlich auf der ungerechtfertigten Nachforderung von Frachtzuschlägen; ferner beruhe die Entstehung von Standgeld auf der Verabsäumung der der Bahn nach Art. 24 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens obliegenden Benachrichtigungspflicht.

Es ist klar, daß die Ansprüche mit dieser Begründung nicht der Verjährungsvorschrift des Art. 12 Abs. 4 unterliegen; denn es wird hierbei auf Geltendmachung des Umstandes, daß der Tarif unrichtig angewandt, und um deswillen zuviel erhoben sei, was eine notwendige Voraussetzung des in Art. 12 Abs. 4 behandelten Anspruches bildet, verzichtet. In dieser Begründung müssen die erwähnten Ansprüche daher materiell geprüft werden.

Es ist zunächst dem Vorberrichter darin beizutreten, daß die Anwendung des Art. 7 Abs. 4 nicht auf Güter beschränkt ist, die in einer Verpackung aufgegeben werden, sondern daß sie an sich auch auf unverpackte Güter zu erstrecken ist. Kein Gewicht ist freilich auf den vom Vorberrichter verwerteten Umstand zu legen, daß in Art. 6 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens unter d von der „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte“ gesprochen wird, und daß hier ohne Zweifel sowohl unverpackte, wie verpackte Sendungen ins Auge gefaßt sind. Denn in dem französischen Texte, der als dem deutschen gleichwertig zu gelten hat,

vgl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 22, steht hier: „La désignation de la nature de la marchandise“, während es in Art. 7 Abs. 4 heißt: „en cas de fausse déclaration du contenu“, und es erscheint danach die Annahme nicht ausgeschlossen, daß im deutschen Texte das Wort „Inhalte“ in der einen Bestimmung einen anderen Sinn hat, als in der anderen. Entscheidend ist aber, daß der Art. 7 ganz allgemein die Haftung des Absenders für die „Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen“ behandelt, ohne irgendwie zwischen verpackten und unverpackten Sendungen zu unterscheiden. Es ist ferner keineswegs ausgeschlossen, daß auch bei unverpackt aufgegebenen Sendungen die Eisenbahnverwaltung durch eine wissentlich oder fahrlässig falsche Deklaration geläuscht und in ihrem Frachtsprache verkürzt werden kann. Warum für derartige Fälle die Vereinbarung einer Vertragsstrafe in Gestalt von Frachtzuschlägen nicht gelten sollte, ist nicht einzusehen. Man braucht nur für den gegenwärtigen Fall zu

unterstellen, daß die verladenen Platten, Ständer und Deckel in dem Tarife ganz zweifelsfrei — etwa durch den Zusatz „außer wenn es sich dabei um Teile von Maschinen handelt“ — als solche gekennzeichnet wären, die nach Gruppe 61 zu tarifieren seien, und der Absender ihre Eigenschaft als Maschinenteile in der Deklaration ausdrücklich verneint hätte, um zu erkennen, daß es ungerechtfertigt wäre, unverpackte Sendungen allgemein von der Vorschrift des Art. 7 Abs. 4 auszunehmen.

Ebenso Eger, Internationales Übereinkommen 2. Aufl. S. 134; a. M. Entsch. des Zentralamtes vom 24. Oktober 1894 bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 11 S. 336.

Dagegen ist der Revision darin beizutreten, daß, wenn die verfrachteten Waren sämtlich bei richtiger Auslegung des maßgebenden deutsch-russischen Tarifes der Gruppe 61 zuzuzählen sein würden, eine „unrichtige Angabe“ des Inhaltes der Sendungen im Sinne des Art. 7 Abs. 4 nicht als vorliegend anzunehmen wäre.

Offenbar hat sich der Vorberrichter in dieser Hinsicht von den Ausführungen des Gutachters S. bestimmen lassen. Dieser sagt:

„Eine richtige Angabe des Inhaltes einer Sendung liegt erst vor, wenn die Angabe des Inhaltes der Sendung oder — wie der französische Text des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr richtiger sagt — der Natur des Gutes derart spezialisiert ist, daß außer Zweifel steht, zu welcher der nach den Tarifen oder sonstigen Vorschriften maßgebenden Kategorien von Gütern die Sendung gehört (vgl. Gerstner, Internationales Frachtrecht, Berlin 1893 S. 117; auch Eger, Komm. zum internationalen Übereinkommen 2. Aufl. S. 97). Alle Angaben, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, also unter Umständen auch ungenaue oder ungenügende Angaben, sind unrichtige Angaben im Sinne des Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens.“

Diese Begriffsbestimmung der „unrichtigen Angaben“ ist indessen viel zu weit. Das Zitat aus Gerstner betrifft die Auslegung des Art. 6 Abs. 1 d des internationalen Übereinkommens und bezweckt die Feststellung, zu welcher Art von Bezeichnung der Absender überhaupt verpflichtet ist, nicht aber des Begriffes der „unrichtigen Angaben“. Daß die Nichterfüllung jener Verpflichtung keineswegs identisch ist mit einer „unrichtigen Angabe“, ergibt schon die Vergleichung der

Abff. 1 und 4 des Art. 7, wo einerseits die Haftung des Absenders für die Folgen „unrichtiger, ungenauer oder ungenügender Erklärungen“ aufgestellt, andererseits an die „unrichtige Angabe des Inhaltes“ die Verpflichtung zur Zahlung von Frachtzuschlägen geknüpft wird. Daraus folgt, daß unterschieden werden muß zwischen „ungenauen oder ungenügenden Angaben“ und zwischen „unrichtigen Angaben“, sowie daß nur diese die Verpflichtung zur Zahlung von Zuschlägen zur Folge haben. Auch in der angeführten Stelle bei Eger findet die Behauptung des Gutachters keine Stütze. Schon die Anforderung, die Gerstner an den Absender hinsichtlich der „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte“ stellt, geht zu weit. In Nr. IV der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 51 der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung (Eger, 2. Aufl. S. 231) heißt es zur Erläuterung jenes Begriffes:

„Der Inhalt der Frachtstücke ist in dem Frachtbriefe genau zu benennen. Für die in den allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation aufgeführten Gegenstände sind die daselbst gebrauchten, für alle übrigen Güter die handelsgebräuchlichen Benennungen anzuwenden. Frachtbriefe mit nur allgemeinen Bezeichnungen, wie ätherische Öle, Chemikalien, Effekten, Kalisalze, Kaufmannsgut, künstliche Düngemittel, Meßgut, Steuergut, Tierabfälle etc. werden zurückgewiesen.“

Der Gütertarif für den deutsch-russischen Eisenbahnverband . . . enthält eine Erläuterung jenes Begriffes überhaupt nicht.

Hiernach wird jedenfalls nicht allgemein erwartet und verlangt werden können, daß der Absender von vornherein einen Frachtbrief vorlegt, woraus sich die Zugehörigkeit des Frachtstückes zu der für die Tarifierung maßgebenden Warenkategorie zweifellos ergibt. Die Gütertarife sind aber überhaupt derart kompliziert und geben selbst den gewiegtesten Sachverständigen so vielfach Anlaß zu Zweifeln, daß selbst bei den in der Güterklassifikation enthaltenen Gegenständen eine sofortige absolut einwandfreie, die Tarifierung außer Zweifel stellende Deklaration von dem absendenden Publikum nicht immer vorausgesetzt werden darf. Ferner ist die Eisenbahn zwar nur berechtigt, nicht verpflichtet, die Übereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen (Art. 7 Abs. 2). Was aber von ihr, als dem Vertragssteile, der den Tarif anzuwenden hat und

mit dessen Bestimmungen mutmaßlich weit vertrauter ist als der Gegenkontrahent, nach Treu und Glauben verlangt werden kann, ist die Prüfung der Deklaration selbst auf ihre Zulänglichkeit. Es kann daher nicht zugelassen werden, daß die Bahn den Absender nachträglich für eine Ungenauigkeit und Unvollständigkeit der Deklaration, die aus dem Frachtbriefe selbst ohne weiteres zu ersehen war, haftbar macht; vielmehr liegt es ihr ob, in derartigen Fällen eine Verbesserung oder Vervollständigung der Deklaration zu verlangen.

Hiernach ist davon auszugehen, daß eine Deklaration nicht schon deshalb als „unrichtig“ angesehen werden kann, weil sie mit Rücksicht auf die Anwendung des Tarifes — insbesondere wenn dessen wahre Bedeutung nicht ohne weiteres klar ist, sondern erst mit den technischen Mitteln der Auslegung festgestellt werden kann — unzutreffend erscheint, sondern daß das Merkmal der Unrichtigkeit der Regel nach nur dann vorliegt, wenn die Bezeichnung auch ohne Rücksicht auf den Tarif nach der allgemeinen Verkehrsauffassung als falsch erscheinen muß. Nur dann wird man die Beziehung auf den Tarif allein für entscheidend ansehen dürfen, wenn sich der Deklarant der wahren Bedeutung des Tarifes wohl bewußt war und die hiernach unzutreffende Bezeichnung zu dem Zwecke gewählt hatte, um eine Frachtberechnung nach einer in Wahrheit nicht anwendbaren, ihm günstigeren Tarifposition herbeizuführen.

Beides trifft im vorliegenden Falle auf die Bezeichnung der Frachtstücke als Platten, Ständer, gußeiserne Konstruktionsteile oder Deckel nicht zu.

Wenn auch die Auslegung des Tarifes von seiten des Beklagten hier nicht mehr in Frage gezogen werden darf, so ist es doch sicher, daß sie keineswegs auf der Hand lag, da, wie die vom Kläger vorgelegten Erklärungen von Sachverständigen und das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen G. dartun, die gegenteilige Auslegung vielfach in kompetenten Kreisen für die richtige gehalten wird. Es liegt nichts dafür vor, daß nicht auch die ursprüngliche Klägerin diese Auffassung, die in dem Wortlaute des deutsch-russischen Tarifes und anderen vom Kläger . . . hervorgehobenen Momenten eine wesentliche Stütze findet, geteilt hätte. Danach handelte sie aber von ihrem Standpunkte aus durchaus korrekt, wenn sie die betreffenden Frachtstücke nicht als „Sohlplatten“, „Zylinder-, bzw. Ständerdeckel,“ „Walzen-

ständer“ und „Einbaustücke“, sondern als „eiserne Platten, Ständer und Deckel“ oder als „gußeiserne Konstruktionsteile“, entsprechend der nach ihrer Ansicht zutreffenden Tarifposition, bezeichnete. Nach Lage der Sache kann dem Sachverständigen S. nicht beigegeben werden, daß damit die verkehrszübliche Bezeichnung „verstümmelt“ wurde. Da es allgemein bekannt ist, daß Platten, Ständer, Deckel und Konstruktionsteile auch Maschinenteile sein können, und das aufgegebene Gewicht jedenfalls darauf schließen ließ, daß es sich unter anderem nicht um gewöhnliche Geschirrdeckel handelte, so lag für die Empfangsstation, falls sie die jetzt für richtig erachtete Auslegung des Tarifes teilte, alle Veranlassung vor, den Absender näher zu befragen, sich die Frachtstücke anzusehen und auf eine zutreffende Deklaration zu dringen. Ein Verschulden des Absenders, seiner Leute oder seines Auftraggebers ist in keiner Weise ersichtlich, und auch das spricht dafür, daß eine „unrichtige Angabe“ im Sinne des Art. 7 Abs. 4 nicht vorliegt. Denn da die „unrichtige Angabe“ eine Vertragsstrafe nach sich ziehen soll, und zwar eine solche, die, weil sie neben der Forderung auf vollen Schadenersatz besteht, nur den Zweck haben kann, der betreffenden Handlungsweise entgegenzutreten und das Publikum zu einer den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Deklaration zu erziehen, so ist anzunehmen, daß die Vorschrift nicht für Fälle berechnet ist, wo jedes Verschulden der bei der Absendung beteiligten Personen ausgeschlossen ist. Die Nachforderung von Frachtzuschlägen war somit ungerechtfertigt, und es erscheint die Klage zu diesem Punkte begründet.

Die Entscheidung wegen der Frachtzuschläge ist präjudizierlich bezüglich der Standgelber. Diese sind verfallen sowohl wegen Nichtzahlung der nachgeforderten Fracht, als auch wegen Nichtzahlung der geforderten Frachtzuschläge. Jene Forderung muß als gerechtfertigt angenommen werden; diese war es nicht. Die Standgelber würden daher, wenn andere Umstände nicht in Betracht kämen, im Verhältnis der berechtigten Nachforderung zum vollen Betrage gefordert werden können, da sie sowohl auf das Verhalten des Absenders, als auch auf das Verhalten der Eisenbahn zurückzuführen wären, und dieses Verhalten auf beiden Seiten nach Maßgabe der Höhe der zuwenig gezahlten und der zuviel geforderten Beträge kausal erscheint.

Es kommt indessen weiter in Betracht, daß der Kläger die Verzögerung der schließlichen Zahlung auch darauf zurückgeführt hat, daß die Bahn der ihr nach Art. 24 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens obliegenden Benachrichtigungspflicht nicht nachgekommen ist. Daß die Erfüllung dieser Pflicht verabsäumt ist, steht fest. Anderseits steht aber auch fest, daß die ursprüngliche Klägerin sehr bald durch Nachricht der Empfängerin in den Stand gesetzt ist, die Nachzahlung zu bewirken. Es bleibt daher aufzuklären, ob und um wie viel die Nichterfüllung der Benachrichtigungspflicht der Bahn die Kenntnisnahme der Absenderin von dem Ablieferungshindernisse verzögert hat. Sodann kommt in Betracht, daß nach dem Schreiben der Klägerin vom 27. Juli 1898 die Annahme angezeigt ist, daß die Klägerin der Forderung der Frachtnachzahlung sofort nachzukommen bereit war, und daß daher die Standgelder lediglich durch die Forderung der Frachtzuschläge entstanden sind. In diesem Falle würden die Standgelder dem Kläger überhaupt nicht zur Last zu legen sein.“ . . .