

84. 1. Verjährung des Anspruchs auf Rückvergütung von Eisenbahnfracht.
2. Zum Begriffe „Frachtenanteil“ im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.
3. Welche Anforderungen sind an die Veröffentlichung von Ausnahmetarifen zu stellen?
4. Zur Vorschrift, daß die Tarife bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793) Art. 12 Abs. 4, 23, 6, 11; Eisenbahnverkehrsordnung §§ 6, 70, 71.

I. Zivilsenat. Urt. v. 10. Juli 1918 i. S. D. (Rl.) w. sächs. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. I. 20/18.

- I. Landgericht Dresden, Kammer für Handelsfachen.  
II. Oberlandesgericht daselbst.

Zur Verringerung des durch die Trockenheit des Jahres 1911 herbeigeführten Notstandes wurde von den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen und vielen deutschen Privatbahnen ein Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel aufgestellt. In dem Tarife heißt es unter der Überschrift „II. Anwendungsbedingungen“:

- „1. Der Ausnahmetarif wird nur gewährt für Sendungen, die als Futter- oder Streumittel . . . im Inlande verwendet und während seiner Gültigkeit im Inlande aufgegeben oder von einer deutschen Eisenbahnverwaltung aus dem Ausland übernommen werden.“ . . .
- „3. Die ermäßigte Fracht wird im Rückvergütungswege gewährt. . .
- c) bei Sendungen von oder nach Bahnen (auch von außerdeutschen), die dem Ausnahmetarife nicht . . . beigetreten sind . . . In diesen Fällen wird der Unterschied zwischen der gewöhnlichen und der nach diesem Tarif ermäßigten Fracht dem Empfänger der Sendung erstattet.“ . . .

Im Abschnitt „III. Frachtberechnung“ werden unter 1 und 2 Bestimmungen über die Frachtsätze und deren Berechnung getroffen, und es heißt dann unter 3: „Im Verkehr von oder nach Bahnen (auch von außerdeutschen), die dem Ausnahmetarife nicht . . . beigetreten sind, . . . werden die Frachtanteile für die im Geltungsbereiche des Ausnahmetarifs durchlaufenen Strecken nach den Bestimmungen unter 1 und 2 berechnet.“

Der Kläger und 15 Handelsfirmen, die ihre Ansprüche auf Frachvergütung an ihn abgetreten haben, versandten nach dem Inkrafttreten des Ausnahmetarifs von österreichischen Bahnstationen aus mit durchgehenden Frachtbriefen größere Mengen Gerste und Mais zu Futterzwecken nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahn. Die Sendungen wurden auf den Aufgabestationen unter Zugrundelegung des direkten Tarifs nach den Bestimmungsstationen abgefertigt und über Myslowitz befördert. Nach Aushändigung des Gutes wurden dem Kläger und den übrigen beteiligten Firmen auf Grund des Ausnahmetarifs vom Beklagten Rückvergütungen gezahlt. Der Kläger, der diese Vergütungen als zu niedrig bezeichnete, forderte Erstattung des Unterschiedes zwischen den regelmäßigen Tarifen von Myslowitz nach den Bestimmungsstationen einerseits, dem Ausnahmetarif andererseits im Gesamtbetrage von 27 031,05 M.

nebst Zinsen. Der verklagte Fiskus widersprach der vom Kläger vorgenommenen Berechnungsart der Frachtvergütung und erhob die Einrede der Verjährung.

Das Landgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Auf die Berufung des Beklagten wurde zunächst durch Zwischenurteil die Einrede der Verjährung verworfen und alsdann durch Endurteil die Klage abgewiesen. Die Revision des Klägers hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Dem Klagenanspruche, der auf Rückvergütung eines Teiles der für die Beförderung der Güter gezahlten, dem allgemeinen Tarif entsprechenden Fracht gerichtet ist und seine rechtliche Grundlage im Abschnitt II 3 des Ausnahmetarifs für Futter- und Streumittel vom Jahre 1911 findet, hat der Beklagte in erster Reihe die Einrede der Verjährung entgegengesetzt. Das Berufungsgericht hat die Einrede durch Zwischenurteil verworfen, also in diesem Punkte zugunsten des Klägers und Revisionsklägers entschieden. Da aber der Beklagte in der Revisionsinstanz um Nachprüfung dieser Entscheidung gebeten hat und die Einrede, falls sie begründet wäre, das Eingehen auf die sämtlichen übrigen Streitpunkte entbehrlich machen würde, so bedarf es vorweg der Untersuchung, ob der Beklagte sich mit Recht auf Verjährung der Klageforderung berufen kann.

Gestützt wird die Verjährungseinrede auf den mit den §§ 70, 71 E.O. im wesentlichen übereinstimmenden Art. 12 Abs. 4 Zinfachtlüb., wonach bei unrichtiger Anwendung des Tarifs oder bei fehlerhafter Berechnung der Frachtgelber und Gebühren der Anspruch auf Rückzahlung des zuviel erhobenen Betrags in einem Jahre vom Tage der Zahlung an verjährt. Diese Bestimmung erklärt das Berufungsgericht auf den vorliegenden Fall nicht für anwendbar, weil der Tatbestand, den sie zur Voraussetzung habe, sich mit dem vorliegenden nicht decke. Bei der ursprünglichen Frachtberechnung nach dem allgemeinen Tarife seien Unrichtigkeiten nicht vorgekommen; streitig sei nur die Berechnung der Rückvergütung. Auf diese aber passe nicht die Verjährungsbestimmung in der ihr vom Gesetze gegebenen Ausgestaltung, insbesondere nicht die Bestimmung des Anfangstermins der Verjährungsfrist. Denn mit der Zahlung der Fracht sei ein Anspruch, dessen Geltendmachung möglich wäre, nicht zur Entstehung gelangt, der Schuldner habe nur das gezahlt, was er zu zahlen gehabt habe, und der Anspruch auf Rückvergütung könne erst in Frage kommen, wenn deren Betrag dem Vergütungsberechtigten mitgeteilt worden sei. Dabei handle es sich um einen Zeitpunkt, der von dem der Frachterhebung weit entfernt sein könne und nicht selten bei hin und her gehenden Verhandlungen der Beteiligten der rechten Bestimmbarkeit entbehren werde. Diesen Ausführungen ist

durchweg beizupflichten. Der Beklagte macht demgegenüber geltend, daß das Bedürfnis nach einer kurzen Verjährung bei Ansprüchen auf Rückvergütung nicht minder bestehe als bei Ansprüchen auf Erstattung zuviel gezahlter Fracht, daß deshalb die gesetzliche Verjährungsvorschrift auch auf Rückvergütungsansprüche erstreckt und hier der Beginn der Frist auf den Tag bestimmt werden müsse, an dem die Zahlung des unrichtig berechneten Vergütungsbetrags erfolgt sei. Allein diese Bestimmung des Anfangstermins erscheint durchaus willkürlich; im Geseze selbst findet sie keine Stütze. Wollte das Gericht der Anregung des Beklagten folgen, so würde es sich nicht in den Grenzen der ihm zustehenden Gesezesauslegung halten, sondern eine neue Vorschrift in das Gesez einfügen, was nicht angängig ist. Zutreffend weist schon das Berufungsgericht darauf hin, daß die Bestimmung einer kurzen Verjährungsfrist eine so einschneidende und gefährliche Maßregel ist, daß deren Voraussetzungen den davon Betroffenen in klarer und unzweideutiger Weise bekannt gegeben werden müssen. Mit Recht hat es daher die kurze Verjährung aus Art. 12 Abs. 4 IntFrachtÜb. auf den vorliegenden Fall für unanwendbar erachtet.

Auch im übrigen erweist sich seine Entscheidung als richtig. Unstreitig ist die Beförderung der Güter, auf die sich der Klagenanspruch bezieht, von österreichischen nach sächsischen Stationen mit durchgehendem Frachtbrief und auf Grund eines direkten Tarifs, d. h. eines solchen erfolgt, der das Frachtgeld von der österreichischen Ausgangsstation bis zur sächsischen Bestimmungsstation in einem einheitlichen Betrage festsetzt. Bei Tarifen dieser Art für die österreichische und die deutsche Eisenbahngemeinschaft besteht zufolge eines Abkommens aus dem Jahre 1910 die Eigenheit, daß für die Berechnung des Frachtgeldes nicht die tatsächliche als Beförderungsweg benutzte Eisenbahnstrecke maßgebend ist, vielmehr der Frachtbetrag nach anderen, in der Klagebeantwortung näher dargelegten Grundsätzen ermittelt wird und nach solchen auch die Verteilung der Fracht zwischen den österreichischen und den deutschen Bahnen erfolgt. Dadurch kommt es vor, daß eine deutsche Eisenbahnverwaltung für Beförderung von Gütern, die sie von österreichischen Bahnen übernimmt, unter Umständen an Fracht bedeutend weniger erhält, als ihr zustehen würde, wenn der gesamte Frachtbetrag auf die beteiligten Bahnen nach der Zahl der durchfahrenen Kilometer verteilt oder wenn die Berechnung der Fracht für die Inlandsstrecke nach dem sonst für diese maßgeblichen Binnentarif erfolgen würde.

Auf diese Besonderheit hat das Berufungsgericht bei der Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifs von 1911 Rücksicht genommen. Die in II 3 des Tarifs enthaltene Vorschrift, daß bei der Rückvergütung der Unterschied zwischen der gewöhnlichen und der nach diesem Tarif ermäßigten Fracht dem Empfänger der Sendung

zu erstaten ist, faßt es dahin auf, daß als gewöhnliche Fracht diejenige gemeint sei, die für die ganze durchfahrene Auslands- und Inlandsstrecke bei Zugrundelegung des gewöhnlichen Tarifs, hier also des direkten Tarifs zwischen Ausgangs- und Bestimmungsstation, zu zahlen sei. Dieser „gewöhnlichen“ Fracht stellt das Berufungsgericht die nach dem Ausnahmetarif ermäßigte Fracht gegenüber, für deren Berechnung es die Tarifbestimmung III 3 berücksichtigt, nach welcher im Verkehr von Bahnen, die dem Ausnahmetarife nicht beigetreten sind (auch außerdeutschen), die Frachtanteile für die im Geltungsbereiche des Ausnahmetarifs durchlaufenen Strecken nach den Bestimmungen unter 1 und 2 (enthaltend die Ermäßigungsätze) berechnet werden. Unter „Frachtanteil“ versteht es denjenigen Betrag, der bei einer von mehreren Eisenbahnen gemeinschaftlich ausgeführten Güterbeförderung den beteiligten Bahnen im Verhältnis untereinander an der Fracht zusteht. Demgemäß vertritt es die Ansicht, daß jede deutsche Eisenbahnverwaltung bei Auslandsendungen mit direktem Tarif als Frachtanteil zufolge III 3 des Ausnahmetarifs nur soviel fordern könne, als sie für die im Inlande durchlaufene Strecke an Fracht nach III 1 und 2 des Ausnahmetarifs zu beanspruchen habe, mithin aus diesem Betrag und dem hinzuzurechnenden Frachtanteile der ausländischen Bahnen sich die ermäßigte Fracht im Sinne der vorerwähnten Bestimmung II 3 des Ausnahmetarifs zusammensetze. Der Unterschied zwischen dieser Summe und der gewöhnlichen Fracht sei dem Empfänger zu vergüten, woraus sich ergebe, daß die der Ermittlung der Rückvergütung vom Beklagten zugrunde gelegte Berechnungsart richtig, dagegen die mit der Klage geltend gemachte unzutreffend sei.

Diese Ausführungen werden von der Revision bekämpft; sie bieten aber keinen Anlaß zu rechtlichen Bedenken. Zweifelsfrei ist vor allem die Auslegung, die das Berufungsgericht dem Begriffe Frachtanteil gibt. Dafür, daß dieser Begriff, wie das Berufungsgericht annimmt, im Eisenbahnrecht ein feststehender ist und den Anteil bedeutet, der bei einem von mehreren Eisenbahnen gemeinschaftlich ausgeführten Transport den beteiligten Bahnen im Verhältnis unter einander an der Fracht zusteht, spricht schon der Art. 23 des für die rechtlichen Beziehungen der Parteien maßgeblichen Eisenbahnfracht-Übereinkommens. Dort wird der Eisenbahn, die im internationalen Verkehr die Gesamtfracht eingezogen hat, die Verpflichtung auferlegt, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden „Anteil an der Fracht“ zu bezahlen. In wie hohem Grade der Ausdruck „Frachtanteil“ demnächst in den bei der Handhabung oder Bearbeitung des Eisenbahnrechts beteiligten Kreisen zu einer feststehenden Begriffsbestimmung geworden ist, ist aus Eger, Int. FrachtÜb. 3. Aufl. S. 256 bis 268 zu ersehen, wo die gesamte Abhandlung über den Art. 23 die Seitenüberschrift „Verhältnis der Eisenbahnen

betreffs der Frachtanteile“ führt. Derselbe Schriftsteller hat denn auch in dem vom Kläger selbst zu den Akten überreichten Privatgutachten ausdrücklich anerkannt, daß in Ziff. III 3 des Ausnahmetarifs mit den nach den Bestimmungen unter 1 und 2 zu berechnenden Frachtanteilen die „Frachten gemeint sind, die die Eisenbahn auch für Auslandstransporte auf den von ihnen im Ausnahmetarifgebiete durchlaufenen Strecken berechnet wissen wollte“. Mit Recht weist das Berufungsurteil auch auf weitere namhafte Schriftsteller hin, beispielsweise Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 2. Aufl. Bd. 5 S. 117, Bd. 1 S. 189; Bauer, Lehrbuch des Eisenbahn-Tarifwesens S. 189 ff.; Ulrich, das Eisenbahntarifwesen der Gegenwart S. 33, wo überall der Ausdruck „Frachtanteil“ zur Bezeichnung desjenigen Gebührenanteils gebraucht wird, der von einem zwischen mehreren Bahnen einheitlich vereinbarten direkten Tarifsatz auf jede einzelne der beteiligten Bahnen entfällt. Als weitere Belegstelle hierfür kann noch Hiltscher, Österreichisch-ungarisches und internationales Eisenbahn-Transportrecht S. 238 angezogen werden. . .

Die Revision sucht nun weiter darzulegen, daß die Bestimmungen des Ausnahmetarifs unklar und mißverständlich gehalten seien, da die Ausdrücke „gewöhnliche Fracht“ und „Frachtanteil“ nur auf denjenigen Anteil an der Fracht bezogen werden könnten, welcher den deutschen Eisenbahnverwaltungen nach den allgemein geltenden Grundsätzen über die Teilung der Fracht zwischen mehreren am Transport beteiligten Eisenbahnverwaltungen zustände, wogegen das der Öffentlichkeit nicht bekannt gegebene Sonderabkommen zwischen den österreichischen und den deutschen Eisenbahnverwaltungen außer Betracht bleiben müsse. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß der Ausnahmetarif selbst in unzweideutiger Weise ausspricht, daß die Frachtanteile, von denen er in Ziff. III 3 handelt, etwas anderes sind als Anteile an der nach dem regelmäßigen Binnentarife zu berechnenden Fracht. Denn wenn dort bestimmt wird, daß die Frachtanteile für die im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs durchlaufenen Strecken nach den Bestimmungen unter 1 und 2 berechnet werden, so geht daraus zwingend hervor, daß sie den Sätzen des Ausnahmetarifs für die betreffenden Inlandsstrecken gleich sein sollen. Zugugeben ist der Revision allerdings, daß der Begriff Frachtanteile für den Laien nicht recht verständlich ist. Hieraus folgt aber nicht, daß die Eisenbahnverwaltung sich des Ausdrucks im Tarife nicht bedienen durfte. Wenn der Tarif sich auch an das Publikum wendet und diesem die Möglichkeit bieten soll, sich über die Tarifsätze zu unterrichten, so erscheint doch der Gebrauch üblicher Fachausdrücke nicht ausgeschlossen. Notwendige Vorbedingung hierfür ist nur, daß die Fachausdrücke nicht zur Irreführung des Publikums geeignet und daß sie als solche erkennbar sind. Es bleibt dann Sache der beteiligten Laien, über die Bedeutung der Fachausdrücke nötigenfalls bei den zuständigen

Eisenbahnbehörden oder in sonst geeigneter Weise Erkundigungen einzuziehen. Dies trifft auf den vorliegenden Fall zu. Wer mit einiger Aufmerksamkeit die Ziffer III 3 des Ausnahmetarifs liest, kann darüber nicht im Zweifel sein, daß der Ausdruck „Frachtanteile“ auf einem sachmännischen Sprachgebrauche beruht, und es war daher Aufgabe jedes Geschäftsmanns, der an der Anwendung des Tarifs Interesse hatte, sich über die Bedeutung des Ausdrucks Gewißheit zu verschaffen. Eine derartige Zumutung übersteigt nicht das Maß der bei jedem Geschäftsmanne vorauszusetzenden Überlegung und der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt.

Geht man aber davon aus, daß unter Frachtanteilen diejenigen Gebührenteilbeträge zu verstehen sind, die von einem einheitlichen direkten Tariffuß auf die einzelnen beteiligten Bahnverwaltungen entfallen, so ist damit jede Schwierigkeit für das Verständnis des Ausnahmetarifs beseitigt. Die Ziffer III 3 besagt dann für den Verkehr vom Auslande her in nicht mißverständlicher Weise, daß die dem Tarif angeschlossenen Bahnen als ihre „Frachtanteile“ diejenigen Beträge erhalten sollen, die nach den vorangegangenen Tariffüßen — Nr. 1 und 2 desselben Abschnitts — auf ihre durchlaufenen Inlandsstrecken entfallen. Daraus ergibt sich, daß bei Anwendung des Ausnahmetarifs die zu entrichtende Fracht sich zusammensetzt aus den dem Ausnahmetarif entsprechenden Frachtbeträgen für die Inlandsstrecke und dem der Auslandsbahn gebührenden Anteil am ursprünglichen Frachtsaße. Die Summe dieser Beträge stellt im Sinne der Ziffer II 3 des Ausnahmetarifs „die nach diesem Tarif ermäßigte Fracht“ dar, die zur Ermittlung des Rückvergütungsbetrags der gewöhnlichen Fracht gegenüberzustellen ist. Daß hierunter nur diejenige Fracht verstanden werden kann, die für die betreffende Sendung ohne das Bestehen des Ausnahmetarifs zu bezahlen wäre, ist vom Berufungsgerichte mit Recht angenommen worden. Jede andere Auslegung des Ausdrucks „gewöhnliche Fracht“ erscheint gekünstelt und findet in den Bestimmungen des Tarifs keine Stütze. Danach erweist sich die vom Beklagten angewendete und auch vom Berufungsgerichte gebilligte Berechnungsart als die den Tarifbestimmungen entsprechende. . . .

Eine weitere Rüge der Revision betrifft die Veröffentlichung des Ausnahmetarifs. Sie verweist auf *RDG. Bd. 20 S. 373* und macht Verletzung des dort ausgesprochenen Rechtsgrundsatzes geltend, daß die Eisenbahnen den Frachtgebern für allen unmittelbar oder mittelbar aus unrichtiger oder mangelhafter Veröffentlichung der Tarife entstehenden Schaden verantwortlich seien. Das Berufungsgericht hat zu diesem Punkte folgendes ausgeführt. Der Ausnahmetarif verstoße insofern gegen § 6 Abs. 1 Satz 2 *GB.*, als die Frachtanteile wenigstens in bezug auf die von deutschen und österreichischen Bahnen gemeinsam be-

wirkten Transporte unstreitig nicht veröffentlicht worden seien. Daraus sei jedoch nichts zugunsten des Klägers zu folgern, da die unvollständige Veröffentlichung des Tarifs seine Ungültigkeit zur Folge habe und der Kläger bei Ungültigkeit des Tarifs auch nicht die darin vorgesehenen Frachtermäßigungen beanspruchen könne. Ob diesem Satze ohne Einschränkung zuzustimmen ist, kann dahingestellt bleiben. Denn die Bekanntmachung des Ausnahmetarifs muß so, wie sie erfolgt ist, als ausreichend angesehen werden. Der Tarif bezog sich nur auf Frachtsätze für Beförderung des Gutes auf inländischen Bahnen. Er genügte daher den im § 6 E.B. für seine Veröffentlichung und seinen Inhalt aufgestellten Erfordernissen, wenn sich aus der Veröffentlichung ergab, welche Bestimmungen für die Beförderung des Gutes auf inländischen Bahnstrecken maßgebend sein sollten, wie sich hier die Beförderungspreise gestalteten und ob etwa noch Nebengebühren zu entrichten waren. Alles das geht für den regelmäßigen Binnenverkehr aus dem öffentlich bekannt gegebenen Ausnahmetarife hinlänglich hervor. Weitere Voraussetzungen für die Wirksamkeit der Tarife werden auch durch den Art. 11 IntFrachtÜb. nicht aufgestellt. Wenn hier bestimmt wird, daß die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife erfolgt, so sind als zu Recht bestehend alle diejenigen Tarife anzusehen, die den gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Staates über die Ausgabe von Tarifen, insbesondere in bezug auf Form, Feststellung, Genehmigung und dgl., entsprechen (Eger, IntFrachtÜb. S. 134).

Gegen die Gültigkeit des in Rede stehenden Ausnahmetarifs ist von der Revision geltend gemacht worden, daß durch die darin enthaltene Bezugnahme auf nicht veröffentlichte Frachtanteile eine Unklarheit geschaffen werde, die den Absendern des Gutes die Möglichkeit zur Berechnung der von ihnen zu entrichtenden Fracht entziehe. Dieser Vorwurf ist insofern berechtigt, als tatsächlich eine Ungewißheit über die Höhe der Fracht eintritt, wenn die Beförderung der Güter auf Grund eines direkten Tarifs und unter Beteiligung von Bahnen, inländischen oder ausländischen, die dem Ausnahmetarife nicht beigetreten sind, erfolgt und das Frachtgeld zwischen den beteiligten Bahnen nicht nach dem Längenverhältnis der durchfahrenen Strecken, sondern nach anderen, der Öffentlichkeit nicht bekannt gegebenen Grundsätzen verteilt wird. In solchen Fällen führt die Bestimmung III 3 des Ausnahmetarifs zu dem Ergebnis, daß die Fracht nicht endgültig berechnet werden kann, ehe die Frachtanteile der beteiligten Bahnen ermittelt worden sind. Hierdurch entsteht für den Absender die Notwendigkeit besonderer Nachfrage, die aber unter den eigenartigen Verhältnissen eines solchen Falles durch Tarifbestimmungen überhaupt nicht zu vermeiden sein dürfte. Denn bei einem Ausnahmetarife, der, wie der vorliegende, einem bringenden



Kostfände abhelfen soll und mit besonderer Beschleunigung eingeführt werden muß, ist es in Anbetracht der ungeheuren Anzahl der durch direkte Spezialtarife verbundenen in- und ausländischen Eisenbahnstationen nicht angängig, die Frachtsätze für alle denkbaren Kombinationen des Güterverkehrs zwischen diesen Stationen zu veröffentlichen. Hierzu wäre eine Arbeit erforderlich, die bis zur Einführung eines Ausnahmetarifs schlechterdings nicht geleistet werden könnte. Auf diese Schwierigkeit muß bei Bemessung der Anforderungen, die an die Ausführlichkeit des Tarifs zu stellen sind, Rücksicht genommen werden. Deshalb erscheint es unter den besonderen Verhältnissen des vorliegenden Falles nicht als unzulässig, daß der Ausnahmetarif im Abschnitte III 3 für den dort behandelten Sonderfall nur die Grundsätze der Frachtberechnung mitteilte und es stillschweigend den Beteiligten überließ, wegen der Höhe der Frachtanteile bei den zuständigen Eisenbahnbehörden anzufragen. Daß von diesen bei ausreichender Begründung des Gesuchs die Auskunft verweigert worden wäre, ist nicht anzunehmen. . . . Muß hiernach die Veröffentlichung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs als den Anforderungen des Gesetzes genügend angesehen werden, so scheidet damit auch der Versuch des Klägers, den Plagenspruch aus dem rechtlichen Gesichtspunkt einer Schadenersatzforderung wegen ungenügender und irreführender Veröffentlichung des Tarifs zu begründen.

Unberechtigt ist endlich auch die Rüge der Revision, daß der Ausnahmetarif gegen den § 6 Abs. 1 E. O. verstoße, da die darin enthaltenen Frachtsätze nicht jedermann in gleicher Weise zugute kämen. Im einzelnen wird diese Rüge damit begründet, daß in den Abmachungen der deutschen und der österreichischen Eisenbahngemeinschaft für die Wahl des Beförderungsweges und die Verteilung der Frachtsätze unter ihnen eine von Bodenbach nach Hannover verlaufende Scheidelinie festgesetzt sei und die östlich dieser Linie wohnhaften Empfänger bei der Frachtervergütung nach dem Ausnahmetarife besser daständen als die westlich wohnenden. Wie hierin eine Verletzung des § 6 Abs. 1 liegen soll, ist unerfindlich. Die Vorschrift, daß die Tarife bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind, besagt nach ihrem klaren Wortlaute nichts weiter, als daß niemandem höhere oder geringere Sätze als die im Tarif angegebenen berechnet werden dürfen. Jedem Absender also, der das Gut in gleicher Menge, in gleicher Verpackung, auf gleicher Strecke, überhaupt unter gleichen Bedingungen aufgibt, soll auch der gleiche Frachtsatz berechnet werden. Dagegen ist es der Bahn nicht verwehrt, die Fracht nach bestimmten Orten höher oder Niedriger festzusetzen als nach anderen ebensoweit entfernten (vgl. Eger, E. O. 3. Aufl. S. 23). Diesen Grundsätzen widerspricht der in Rede stehende Ausnahmetarif durchaus nicht. . . .