

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen

Sammlung der noch wichtigen Entscheidungen
nach Fachgebieten geordnet

Herausgegeben

von

Professor Dr. **L. Auerbach**, Berlin;
Präsident des Reichspatentamtes a. D. **Johannes Eylau**, München;
Rechtsanwältin **Charlotte Graf**, Berlin; Ministerialdirektor z. Wv. Senats-
präsident Dr. **Ernst Knoll**, Berlin; Rechtsanwalt **Erich Kummerow**, Berlin;
Rechtsanwalt **Hermann Reuß**, Berlin; Rechtsanwalt Dr. **Walter
Schmidt**, Düsseldorf; Landgerichtsdirektor **Alexander Swarzenski**, Berlin;
Rechtsanwalt Dr. **Werner Vahldiek**, Berlin.

Gruppe III Handelsrecht

Eisenbahnrecht



Berlin 1953

Walter de Gruyter & Co.

vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung / J. Guttentag, Verlags-
buchhandlung / Georg Reimer / Karl J. Trübner / Veit & Comp.

Eisenbahnrecht

Bearbeitet

von

Dr. Werner Vahldiek

Rechtsanwalt in Berlin



Berlin 1953

Walter de Gruyter & Co.

vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung / J. Guttentag, Verlags-
buchhandlung / Georg Reimer / Karl J. Trübner / Veit & Comp.

Archiv Nr. 28 17 53

Satz und Druck: Berliner Buchdruckerei Union GmbH., Berlin SW 29
Alle Rechte, einschließlich des Rechts der Herstellung von Photokopien
und Mikrofilmen, vorbehalten

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der aufgenommenen Entscheidungen	VII
Eisenbahnrecht	1
Sachregister	316

Verzeichnis

der aufgenommenen Entscheidungen

RGZ.	Seite	RGZ.	Seite
10, 105	1	108, 341	148
20, 118	5	108, 408	152
67, 276	10	109, 16	154
70, 174	23	109, 150	160
75, 190	26	109, 164	163
84, 237	34	109, 306	164
89, 338	38	110, 43	167
92, 8	42	110, 199	169
98, 95	47	110, 209	172
99, 245	51	110, 324	177
99, 250	54	111, 72	180
100, 50	58	111, 335	183
100, 110	64	112, 88	186
100, 162	66	112, 229	192
102, 92	69	112, 284	196
102, 96	72	112, 341	201
102, 206	75	113, 250	205
102, 257	77	113, 274	209
103, 146	83	114, 308	213
103, 184	88	114, 387	221
104, 6	91	115, 192	225
104, 47	100	116, 113	227
104, 97	103	116, 289	229
104, 150	105	117, 131	232
104, 344	107	119, 146	236
104, 415	110	120, 101	242
105, 70	112	120, 268	244
105, 283	113	120, 313	250
105, 312	116	124, 95	253
105, 343	117	127, 289	258
105, 347	121	130, 76	264
106, 101	124	135, 188	269
106, 194	127	137, 123	273
106, 369	131	142, 241	283
107, 26	135	143, 57+	296
107, 272	138	150, 308	302
108, 50+	140	155, 193	309
108, 276	145		

VIII

Die Entscheidungen sind grundsätzlich ungekürzt gebracht worden. Ausnahmsweise gekürzte Entscheidungen sind mit einem † gekennzeichnet.

Soweit eine Entscheidung mehrere Fachgebiete betrifft, ist sie nur in einem Fachgebiet aufgenommen worden. Die anderen Gebiete enthalten nur den Leitsatz der betreffenden Entscheidung mit einem Hinweis, wo der vollständige Abdruck erfolgt ist.

Um das Auffinden der Entscheidungen zu erleichtern, wird am Schluß der Gruppe ein Gesamt-Fundstellenregister erscheinen, in dem alle aufgenommenen Entscheidungen verzeichnet und nach der Fundstelle der alten und der neuen Sammlung zitiert sind.

Eisenbahnrecht

RGZ. 10, 105.

Haftung der Eisenbahn für den beim Transport auf unbedeckten Wagen entstehenden Schaden. Was ist unter einem „unbedeckten Wagen“ zu verstehen? Gegenbeweis gegen die in Art. 424 HGB. aufgestellte Vermutung, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

III. Zivilsenat. Urt. v. 11. Januar 1884.

I. Landgericht Hannover. — II. Oberlandesgericht Celle.

Am 14. November 1881 wurden von dem Spediteur N. zu Bremerhaven bei der dortigen Eisenbahn-Güterexpedition mittels Frachtbriefes von demselben Tage 101 Ballen Baumwolle zur Beförderung an das Fabriketablisement der klagenden Firma in Zawiercie aufgegeben. In dem Frachtbriefe war eine Verladung der Baumwolle in bedeckten Wagen nicht verlangt. Die Baumwolle wurde auf zwei offenen Eisenbahnwaggons von Arbeitern der Eisenbahnverwaltung verladen und mit von dieser hergegebenen Regendecken bedeckt. Die Baumwolle auf einem der Wagen ist während des Transportes in Brand geraten; das Feuer wurde am 18. November 1881 auf der Station Sosnowice entdeckt. Der Inhalt von 39 Ballen ist durch das Feuer zerstört. Die Klägerin, als Zessionarin des Spediteurs N., fordert Entschädigung im Betrage von 10 000 M. Die Eisenbahnverwaltung hat die Zahlung einer Entschädigung verweigert, indem sie ihre Haftpflicht auf Grund der Bestimmungen in Art. 424 Ziff. 1, 2, 4 HGB. und § 67 Ziff. 1, 2, 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen bestreitet.

Das Landgericht hat die aus Art. 424 Ziff. 2 und 4 entnommenen Einwendungen verworfen, dagegen Art. 424 Ziff. 1 für zutreffend erachtet und die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat diese letztere Annahme gebilligt und über die anderen Punkte nicht erkannt. Auf Revision der Klägerin ist das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen aus folgenden

Gründen:

. . . „Das Berufungsgericht hat den von der Klägerin wegen Beschädigung der von dem Spediteur N. zu Bremerhaven am 14. November 1881 bei der Eisenbahn-Güterexpedition zu Bremerhaven zur Beförderung an das Fabriketablisement der klagenden Firma zu Zawiercie aufgegebenen Baumwolle erhobenen Entschädigungsanspruch abgewiesen, weil es die Haftbarkeit des Beklagten auf Grund der Bestimmungen in Art. 424 Ziff. 1 HGB. für ausgeschlossen erachtet, und ist daher auf die Frage, ob die Haftbarkeit des Beklagten auch in Gemäßheit der Vorschriften in Art. 424 Ziff. 2, 4 HGB., auf welche der Beklagte sich ebenfalls berufen hat, ausgeschlossen werde, nicht eingegangen. Mit Recht hat zunächst der Berufsrichter in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, daß, da in dem Frachtbrief vom 14. November 1881 eine Beförderung der zur Versendung aufgegebenen Baumwolle in bedeckten Wagen nicht verlangt worden, in Gemäßheit der Bestimmungen in § 67 Ziff. 2 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 und der allgemeinen Tarifvorschriften S. 53 III, die in Art. 424 Ziff. 1 HGB. enthaltene Beschränkung der Haft der Eisenbahn für den hier in Rede stehenden Transport als bedungen galt. Es ist auch den Ausführungen des Berufsrichters beizustimmen, daß unter einem „unbedeckten Wagen“ im Sinne des Gesetzes ein solcher zu verstehen sei, welcher seiner Konstruktion und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung von oben nicht versehen ist, und daß ein solcher „unbedeckter“ (offener) Wagen dadurch nicht zu einem „bedeckten“ wird, daß derselbe mit Regendecken usw. überdeckt wird¹⁾, sowie darin, daß die Zulässigkeit der Berufung auf die Bestimmung in Art. 424 Ziff. 1 HGB. dadurch nicht ausgeschlossen, die Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltung für den an dem beförderten Frachtgute eingetretenen Schaden dadurch nicht verändert und erweitert wird, daß sie einen unbedeckten Wagen, auf welchem nach Lage der Sache der Transport vereinbarungsmäßig erfolgen durfte, freiwillig mit einer Wagendecke überdeckt hat²⁾.

Wenn sodann das Berufungsgericht den Einwand der Klägerin, der Beklagte könne auf die Vorschrift in § 424 Ziff. 1 HGB. im vorliegenden Falle sich nicht berufen, weil durch die Bestimmung in den allgemeinen Tarifvorschriften, S. 53 III, die Eisenbahnverwaltung die ver-

¹⁾ Vgl. v. Hahn, HGB. Bd. 2 S. 726 zu Art. 424 § 4; Eger, Das deutsche Frachtrecht Bd. 3 S. 223 und die dort Zitierten; Entsch. des ROHG.s Bd. 12 S. 120. Bd. 13 S. 430, Bd. 14 S. 219.

²⁾ Entsch. des RG.s in Zivils. Bd. 1 S. 15.

bindliche Zusage gemacht habe, Baumwolle ohne Erhöhung der Fracht in bedeckten Wagen zu befördern, sofern solche auf der Absendestation verfügbar seien, diese Voraussetzung im vorliegenden Falle gegeben und die Eisenbahnverwaltung in Bremerhaven daher nicht befugt gewesen sei, die hier fragliche Baumwolle in unbedeckten Wagen zu befördern, verwirft, weil sich nicht annehmen lasse, daß durch diese Bestimmung eine von dem Vorrat gedeckter Wagen abhängige Pflicht seitens der Eisenbahn habe übernommen werden sollen, so beruht diese Entscheidung auf einer Auslegung der betreffenden Bestimmung der Tarifvorschriften, bei welcher die Verletzung einer Rechtsnorm, insbesondere der von der Revisionsklägerin hervorgehobenen, nicht erkennbar ist. Die Auslegung würde aber nur dann mit der Revision anfechtbar sein, wenn bei derselben eine Rechtsnorm verletzt wäre, da es sich nicht um die Auslegung eines Gesetzes, sondern einer Vertragsbestimmung handelt. Daß der Berufungsrichter bei seiner Auslegung der fraglichen Bestimmung einen Teil des Vertragsinhalts übersehen habe, insbesondere, daß die Beförderung der bezeichneten Waren in bedeckten Wagen „ohne Erhöhung der Frachtpreise“ zugesichert sei, ist nicht anzunehmen, um so weniger, da der Berufungsrichter die Worte „ohne Erhöhung des Tarifs“ ausdrücklich erwähnt. Ebenso wenig liegt ein Verstoß gegen die Bestimmung in Art. 278 HGB.s vor. Der Berufungsrichter haftet bei seiner Auslegung keineswegs an dem buchstäblichen Sinne des gebrauchten Ausdrucks, legt auch nicht einseitig Gewicht darauf, was die Eisenbahnverwaltung bei der fraglichen Vertragsklausel gewollt habe, sondern gelangt zu der gedachten Auffassung durch die Erwägung, daß der Zusammenhang dieser Bestimmung mit den vorhergehenden in Abs. 1 und 2, sowie die eine feste Zusicherung keineswegs ausdrückende Wortfassung selbst und der sonstige Sprachgebrauch des Reglements und der Tarifvorschriften in Fällen, wo bindende Verpflichtungen haben übernommen werden sollen, deutlich erkennen lasse, daß das bedingungsweise Erbieten zur Stellung gedeckter Wagen nur als eine dem freien Willen der Bahn anheimgegebene, außerhalb des Vertragsnexus liegende Inaussichtstellung zu betrachten sei.

Dagegen erscheint die Beschwerde der Revisionsklägerin über die Ablehnung der Aufnahme des von ihr in zweiter Instanz angebotenen Gegenbeweises begründet. Die Entscheidung des Berufungsgerichts beruht auf einer unrichtigen Auffassung der Vorschriften des vorletzten Absatzes des Art. 424 HGB., insbesondere der Voraussetzungen des dem Absender gegen die hier aufgestellte Präsumption, daß ein ein-

getretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden sei, nachgelassenen Nachweises des Gegenteils. Nach Inhalt der bei der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Berufungsanträge hat die Klägerin in der Berufungsinstanz, unter Bezugnahme auf die von ihr vorgelegten Urkunden und unter Benennung von Zeugen und Sachverständigen, behauptet, daß das Feuer, durch welches die fragliche Baumwolle beschädigt worden, nicht durch die Transportart, also nicht durch den Transport auf unbedeckten Wagen entstanden sei, daß die Bedeckung mit Regendecken, wie sie im vorliegenden Falle stattgefunden habe, die Feuersgefahr von außen her ebenso gut abhalte, wie feste Decken der Wagen, und daß der Schade nicht auf die hier stattgehabte Transportart und die damit verbundene Gefahr zurückgeführt werden könne. Es muß dabei davon ausgegangen werden, daß die in den Urkunden über den stattgehabten Brand, die Art der Bedeckung und der Beschaffenheit des Wagens, sowie der beschädigten Baumwolle enthaltenen Tatsachen vorgetragen und unter Beweis der als Zeugen benannten Personen gestellt sind, welche bei der Entdeckung des Feuers gegenwärtig, bei der Abräumung des Wagens und dem Löschen des Feuers tätig gewesen sind. Wenn der Berufsrichter diese Beweisantretung zunächst deshalb für unerheblich erachtet, weil dieselbe viel zu allgemein gehalten und zu wenig substantiiert sei, so beruht diese Erwägung offenbar auf der rechtlichen Auffassung über die Voraussetzungen und den Gegenstand des nach der angeführten Gesetzesvorschrift nachgelassenen Gegenbeweises, da die unter Beweis gestellten Tatsachen nicht von vornherein für unerheblich und die Beweisantretung für ungenügend substantiiert angesehen werden können, wenn man von der für richtig zu erachtenden Auffassung jener Gesetzesvorschrift ausgeht. Die weiteren Erwägungen des Berufungsgerichts ergeben, daß dasselbe zur Beseitigung der in Art. 424 HGB. aufgestellten Vermutung den Nachweis einer bestimmten anderen Entstehungsursache des eingetretenen Schadens, hier also den positiven Nachweis, durch welche Ursache das Feuer in dem Wagen, auf welchem die Baumwolle verladen gewesen, entstanden ist, für erforderlich erachtet. Diese Auffassung des Gesetzes kann aber nicht für zutreffend erkannt werden. Das Gesetz sieht, indem es die erwähnte Bestimmung trifft, von dem Nachweis des Kausalzusammenhanges zwischen dem eingetretenen Schaden und der von der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr ab, nimmt vielmehr, sofern nur der eingetretene Schaden aus der betreffenden Gefahr entstehen konnte, diesen

Kausalzusammenhang bis zum Beweise des Gegenteils als gegeben an. Diese Annahme wird aber nicht allein dadurch beseitigt, daß der positive Beweis geführt wird, der Schaden sei durch eine bestimmte andere Ursache herbeigeführt, sondern auch durch den Nachweis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, daß der gefährliche Umstand, für welchen die Haft ausgeschlossen ist, nach den konkreten Verhältnissen, die Ursache des Unfalls nicht gewesen sein kann. Denn auch in diesem Falle ist, ohne daß es möglich ist, positiv die Ursache des Schadens dazutun, bewiesen, daß nach Lage des konkreten Falles, die Vermutung, daß die Wirklichkeit der Möglichkeit entspreche, nicht zutrifft. Die Vermutung, daß ein Schade, welcher beim Transport von Waren auf ungedeckten Wagen eingetreten ist, aus dieser Art des Transports wirklich entstanden sei, sofern er aus derselben entstehen konnte, kann daher nicht bloß durch den Nachweis widerlegt werden, daß der Schade aus einer bestimmten anderen Ursache entstanden sei, sondern bei einem durch Feuer entstandenen Schaden auch durch den Nachweis, daß durch die konkreten Umstände die Feuergefährlichkeit des Transports auf unbedeckten Wagen in der Art ausgeschlossen sei, daß das eingetretene Feuer aus dieser Art des Transports nicht habe entstehen können, wenn es auch nicht möglich ist, positiv festzustellen, auf welche Weise das Feuer entstanden ist. Geht man hiervon aus, so können die von der Klägerin unter Beweis gestellten Tatsachen nicht als völlig unerheblich bezeichnet werden. Ist dieses aber nicht der Fall, so kann die Beweisaufnahme nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Beweisergebnis nur zu einem höheren oder geringeren Grade von Wahrscheinlichkeit führen werde. Wenn auch, wie bereits oben bemerkt, dem Berufungsrichter darin beizupflichten war, daß dem Umstande, daß die unbedeckten Wagen, auf denen der Transport der fraglichen Baumwolle erfolgte, von der Eisenbahnverwaltung mit Decken versehen waren, für den Umfang ihrer Haftpflicht Bedeutung nicht beizulegen sei, so folgt daraus doch nicht, daß die Frage, ob die Gefahr in concreto bei der Transportart in mit Decken versehenen Wagen ausgeschlossen war, von vornherein unerheblich sei; dieselbe ist vielmehr für den der Klägerin nachgelassenen Gegenbeweis nicht ohne Bedeutung.“ . . .

RGZ. 20, 118.

Haftet die Eisenbahn für unterlassenen Schutz gegen Feuersgefahr bei Beförderung in offenen Wagen?

I. Zivilsenat. Urt. v. 22. Februar 1888.

I. Landgericht Breslau. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Mit Frachtbrief vom 7. Mai 1886 wurden der Eisenbahn in Hamburg zum Transport an den Kläger in Brieg 6233 kg „Korkholz“ aufgegeben. Das Gut wurde in offenen (unbedeckten) Wagen und ungedeckt befördert. Nachdem in Breslau der Güterzug neu rangiert worden und der fragliche Wagen als dritter hinter der Lokomotive eingestellt worden war, fing nahe vor Brieg das Gut Feuer, welches auf dem Bahnhof Brieg gelöscht wurde. Der Kläger als Empfänger nahm unter Vorbehalt seiner Rechte den unverbrannten Teil (2046 kg) ab und klagt nun als Entschädigung für die verbrannten 4187 kg verschiedener Sorten den Preis von 2745,15 M ein.

Der beklagte Eisenbahnfiskus bestreitet seine Verpflichtung zu dieser Entschädigung.

In erster Instanz wurde der Beklagte klagegemäß verurteilt und in zweiter Instanz die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung zurückgewiesen. Die gegen dieses Urteil vom Beklagten eingelegte Revision ist vom Reichsgericht zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„1. Während im Art. 423 HGB. die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen in betreff der Verpflichtung zum Schadensersatz dem Prinzip nach ausgeschlossen wird, berechtigt Art. 424 Abs. 1 Nr. 1 HGB. die Eisenbahnen, zu vereinbaren, daß in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportiert werden, für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Nach Abs. 2 aber gilt, wenn eine solche Vereinbarung getroffen ist, zugleich als bedungen, daß bis zum Nachweis des Gegenteils vermutet werden solle, daß ein eingetretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands § 67 Abs. 1 Nr. 2, 6 enthält die in Art. 424 HGB. für zulässig erklärten Bestimmungen und bestimmt weiter,

a) daß im Tarif bestimmt werde, welche Güter die Eisenbahnen bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportieren befugt seien;

b) daß betreffs solcher Güter das Einverständnis des Absenders mit dieser Beförderungsart angenommen wird, wenn derselbe nicht auf dem Frachtbriefe eine andere Erklärung abgibt.

Nachdem „Deutschen Eisenbahngütertarif Tl. I Nachtrag IX B III (S. 30) Ziff. 1 gilt als vereinbart, daß die Eisenbahnverwaltung die Güter der Spezialtarife mit Ausnahme der in Ziff. 2 aufgeführten, in unbedeckten Wagen zu befördern befugt sein soll“. Unter den in Ziff. 2 aufgeführten Gütern findet sich „Korkholz“ nicht, wohl aber unter Nr. 10 „Borken, gemahlene (Gerberlohe)“ und unter Nr. 50 „Korkwaren“.

Nach einem Gutachten der Breslauer Handelskammer ist das fragliche Gut „als rohes Korkholz anzusehen, und nicht als Korkwaren im Sinne der Nr. 50 B III 2 des Nachtrags IX zum Deutschen Eisenbahntarif vom 1. Februar 1883“.

Der Frachtbrief enthält die Bemerkung: „In 1 großen offenen Wagen ohne Decke“. Nach den Entscheidungsgründen des ersten Urteils rührt dieser Vermerk vom Versender her.

Da nun das Inbrandgeraten ganz unzweifelhaft aus der mit der Beförderungsart in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr entstehen konnte, so hatte die Eisenbahn die Haftung für den durch Verbrennen des Gutes auf dem Transport entstandenen Schaden vertragsmäßig abgelehnt, und diese Ablehnung ist rechtlich zulässig, soweit nicht die Voraussetzung des Art. 424 Abs. 3 HGB. vorliegt.

2. Die beiden vorigen Richter sehen als bewiesen an, daß das Korkholz durch die von der den Zug führenden Lokomotive ausgeworfenen Funken entzündet worden sei. In diesem Aussprüchen an sich finden sie aber kein Verschulden der Eisenbahn. Auch darin wird kein Verschulden gefunden, daß die Vorschrift in Nr. XXXV der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements nicht beachtet sei. Nach dieser „werden Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden, wie Heu, Stroh, Borke, Torf usw., in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt . . . zum Transport zugelassen“. Mit Recht führt der Berufungsrichter aus, jene Vorschrift „begründe nur ein Recht der Bahn, solche Gegenstände in unbedecktem Zustande vom Transport auszuschließen, keine Pflicht, für Befolgung jener Vorsichtsmaßregel besondere Fürsorge zu treffen“. Das Verschulden wird darin erblickt, daß der Wagen an dritter Stelle im Zuge eingestellt und dadurch der Einwirkung des Funkenflugs ausgesetzt worden sei.

Es könnte nun allerdings die Frage aufgeworfen werden, ob die Eisenbahn, wenn sie, um dem Publikum den Transport gegen geringere Fracht zu ermöglichen, sich ausbedingt, daß sie die mit dieser wohlfeileren Transportart verbundene Gefahr nicht zu tragen habe, damit

nicht auch von der Verpflichtung zu derjenigen Sorgfalt entbunden ist, deren Anwendung erst infolge dieser besonderen Transportart ihre Voraussetzungen erhält.

Allein diese Auffassung würde nicht nur den Worten des Gesetzes, welches in Art. 424 Abs. 3 HGB. allgemein von Verschulden spricht, sondern auch dem Geiste der betreffenden Bestimmungen zuwiderlaufen. Die von dem in Art. 424 aufgestellten Prinzip des Ausschlusses der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen betreffs Umfangs der Haftpflicht und der Beweislast in Art. 424 Abs. 1 Nr. 1 zugelassene Ausnahme beruht auf der Erwägung, daß, sollte dem Publikum die Möglichkeit einer wohlfeileren Beförderungsart gewährt werden, den Eisenbahnen nach der betreffenden Richtung hin die Vertragsfreiheit gewährt werden mußte; denn nur unter dieser Voraussetzung war es den Eisenbahnen möglich, eine Beförderungsart auszuführen, durch welche die Gefahr des Transports wesentlich vergrößert wurde. Allein auch nur soweit diese Vergrößerung eintritt, war die Gewährung der Vertragsfreiheit erforderlich, und es ist nicht anzunehmen, daß der Gesetzgeber vom aufgestellten Prinzip weitere Ausnahmen hat machen wollen, als durch die Erwägung, welcher der Art. 424 sein Dasein verdankt, notwendig geworden war. Dem entspricht nun aber auch die Fassung des Gesetzes vollständig. Nicht übernommen wird die mit der betreffenden Transportart verbundene besondere Gefahr, und die Vermutung spricht für die Entstehung des eingetretenen Schadens aus dieser Gefahr. Die gesetzgeberische Erwägung aber führt nicht dazu, daß an der Bestimmung über die der Eisenbahn obliegenden Verpflichtung zur Sorgfalt etwas geändert worden. Die Eisenbahn haftet, gleichviel welche Transportart sie ausführt, für das eigene Verschulden wie für das ihrer Leute. Aus der Aufstellung der Präsomtion für die Entstehung des Schadens folgt nur, daß das Verschulden vom Absender nachgewiesen werden muß. In dieser Weise ist der Satz in Abs. 3 des Art. 424 formuliert.

Daraus folgt aber nicht, daß bei Beurteilung der Frage, ob im einzelnen Falle die erforderliche Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet worden sei, jede Berücksichtigung der mit der Besonderheit der Transportart zusammenhängenden Momente ausgeschlossen wäre, und daß jede Nichtvornahme von solchen Handlungen, welche erst infolge der Besonderheit der Transportart zur Sicherung des Gutes als zweckmäßig erscheinen, ohne weiteres als ein Verschulden zu erachten ist. Es ist vielmehr im einzelnen Falle nach der Gesamtheit

der Umstände und unter Berücksichtigung der ratio der Ausnahmebestimmung des Art. 424 die Prüfung anzustellen.

Was nun aber die Frage nach der bei Einstellung eines offenen Wagens in einen Zug zu beobachtenden Sorgfalt betrifft, so ist zwar dem Kläger der Beweis seiner Behauptung, daß eine Instruktion bestehe, wonach offene mit leicht brennbaren Gegenständen beladene Wagen in einer bestimmten Entfernung von der Lokomotive einzustellen seien, nicht gelungen, es wird aber von zwei Zeugen, deren einer Lokomotivführer, der andere Stationsassistent ist, dies Verfahren als üblich bezeichnet, und letzterer Zeuge sagt weiter aus, daß ihm von dem Beamten, welchem er früher zur Instruktion überwiesen gewesen, mitgeteilt worden sei, daß in dieser Weise zu verfahren sei, und daß er den von ihm zu instruierenden jungen Beamten die gleiche Mitteilung gemacht habe.

Aus dem Bestehen einer solchen Übung kann nun zwar nicht eine die Eisenbahn dem Absender verpflichtende Erklärung entnommen werden; sie gibt aber Zeugnis von der im Eisenbahnverkehr herrschenden Auffassung, und der Kläger kann sich insofern auf dieselbe berufen, als er geltend macht, er habe annehmen dürfen, daß das sonst übliche Verfahren auch betreffs der von ihm aufgegebenen Güter eingehalten werde.

Vgl. Entsch. des ROHG.'s Bd. 9 Nr. 100 S. 338, Bd. 15 Nr. 32 S. 90.

Unter diesen Umständen und da vom Beklagten nicht geltend gemacht ist, daß die Einstellung des Wagens an dritter Stelle durch irgend einen besonderen Umstand geboten oder indiziert war, kann dem Berufungsrichter daraus kein Vorwurf gemacht werden, daß er in dem Einstellen des Wagens in der Nähe der Lokomotive ein Verschulden der Leute der Eisenbahn findet und folgeweise den Art. 414 Abs. 3 HGB. seiner Entscheidung zu Grunde legt.

3. Der Angriff gegen die Verurteilung des Beklagten zu Zinsen von der Entschädigungssumme vom Tage der eingetretenen Beschädigung an ist unbegründet, weil beide Parteien Kaufleute sind, das Frachtgeschäft, aus welchem der Entschädigungsanspruch entstanden ist, mithin ein beiderseitiges Handelsgeschäft ist und daher Art. 289 HGB. zur Anwendung kommt.“

RGZ. 67, 276.

1. Zur Auslegung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

2. Ist die Frist des Art. 12 Abs. 4 Satzes 2 eine Verjährungs-, oder eine Ausschußfrist? 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 Standgelder zur Last, wenn sie durch eine nur zum Teil berechnigte Nachforderung der Bahn entstanden sind, und diese dabei der ihr nach Art. 24 Abs. 1 obliegenden Benachrichtigungspflicht nicht nachgekommen ist?

I. Zivilsenat. Urt. v. 28. Dezember 1907.

I. Landgericht Königsberg, Kammer für Handelssachen. —

II. Oberlandesgericht daselbst.

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

- a) laut Frachtbriefs vom 12. Mai 1898 eine eiserne Sohlplatte im Bruttogewichte von 19 810 kg, verladen im Wagen Nr. 35 297, unter der Inhaltsangabe „eiserne Platte“,
- b) laut Frachtbriefs vom 31. Mai 1898 zwei Walzenständer und einen Zylinderdeckel im Bruttogewichte von 44 730 kg, verladen im Wagen Nr. 37 004, 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 Spindelstuhl im Bruttogewichte von 30 239 kg, verladen im Wagen Nr. 28 714, unter

der Inhaltsangabe „1 Stück eiserner Deckel“, „2 Stück eiserne Platten“, „4 Stück gußeiserne Konstruktionsteile“ und „1 Stück eiserne Maschinenteile“.

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

Die Station Eydtkuhnen erhob von ihr eine Fracht von insgesamt 2095,36 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 4404,98 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. 35 297 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 Lagergelder 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 T. & 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 nachgezählten Summe, außerdem eines Betrages von 210,46 Rubel, der schon in Eydtkuhnen bei Wagen Nr. 28 714 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 unverpackt 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 Frachtzuschläge 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 dessen willen 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 Vorderrichter 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 Klagansprüche 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 Senats 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 zuwenig erhobener Fracht oder Gebühren, sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zuviel 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 Konnossementsklausel, welche lautete: „Ansprüche auf Grund dieses Konnossements 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 machte 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 Frachtbriefe 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 Verspätung, 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 auszuschneiden.

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 Nachzahlung 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 Vorderrichter 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

¹⁾ Vgl. insbesondere Eger, Das internat. Übereink. usw. 2. Aufl. S. 129; Rosenthal, Intern. Eisenbahnfrachtrecht S. 73.

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 Frachtgelder 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 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 Verhalten 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 Vorderrichter 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 Vorderrichter 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 „Inhalt“ 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 getäuscht und in ihrem Frachtansprüche verkürzt werden kann. Warum für derartige Fälle die Vereinbarung einer Vertragsstrafe in Gestalt von Frachtzuschlägen nicht gelten solle, 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 Vorderrichter 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 Übereinkom-

men 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 Abs. 1 und 4 des Art. 7, wo einerseits die Haftung des Absenders für die Folgen „unrichtiger, ungenauer oder ungenügender Erklärungen“ aufgestellt, anderseits 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 usw., 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 zweifelfrei 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 einwandsfreie, 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 Vertragsteile, 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“, „Walzenständer“ 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 verkehrsbliche 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 Schadensersatz 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 Standgelder. 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 Standgelder 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. Andererseits 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.“ . . .

RGZ. 70, 174.

1. Was ist unter „Verlust ganzer Stücke“ (§ 77 Nr. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung) zu verstehen?

2. Kann der Eigentümer einer auf der Eisenbahn beförderten Sache entgegen den Bestimmungen des von einem anderen, aber mit seinem Wissen und Willen abgeschlossenen Frachtvertrags Rechte aus dem § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 herleiten?

I. Zivilsenat. Urt. v. 4. Januar 1909.

I. Landgericht I Berlin. — II. Kammergericht daselbst.

Der Spediteur R. in K. übergab am 14. September 1905 zwei Patentmöbelwagen mit Umzugsgut der verklagten Eisenbahn zur Beförderung nach Berlin. Die Beförderung erfolgte entsprechend den Tarifbestimmungen auf offen gebauten Wagen. Einer der Möbelwagen geriet unterwegs in Brand, wurde nach dem Bahnhofe Tempelhof gefahren und brannte dort ganz nieder. Die Klägerin, bei der das Umzugsgut versichert war, zahlte dem Besitzer des Umzugsguts, L., 16 000 M Entschädigung. R. und der Besitzer des Gutes traten ihre durch den Brand erwachsenen Schadensersatzansprüche an die Klägerin ab. Ferner ermächtigte der Eigentümer des verbrannten Möbelwagens (Sch.) die Klägerin, einen ihm angeblich entgangenen Gewinn von 300 M gegen den Beklagten geltend zu machen. Der Klagantrag ging dahin, den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin zu zahlen: 1. . . ., 2. den Betrag

der Entschädigung mit 16 000 M, 3. . . . 4. den erwähnten entgangenen Gewinn mit 300 M. Beide Instanzen wiesen die Klägerin mit ihren Ansprüchen ab. Die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen :

„1. . . .

2. Weder vom ersten noch vom zweiten Richter ist die Frage erörtert worden, ob etwa die Bestimmung des § 77 Nr. 1 EisenbVerk-Ord. in Betracht zu ziehen sei, welche den Ausschluß der Haftung der Eisenbahn dann nicht eintreten läßt, wenn es sich um den „Verlust ganzer Stücke“ handelt. Die Revision rügt die Nichtanwendung dieser Bestimmung; sie geht davon aus, daß ein solcher Verlust vorliege, wenn der Frachtführer außerstande sei, das Frachtgut auszuliefern, ohne Unterschied, worin dieses Unvermögen seine Ursache habe. Die Rüge geht fehl. Es wäre kein vernünftiger Grund für eine Vorschrift des Inhalts aufzufinden, daß die Eisenbahn nicht ersatzpflichtig sei, wenn die Schadensursache (z. B. Feuer) zur teilweisen Vernichtung des zur Beförderung angenommenen Gutes führt, daß sie dagegen ersatzpflichtig werde, sobald die vollständige Vernichtung eintritt. Der Grund für die Haftung oder Nichthaftung der Eisenbahn kann verständigerweise nicht in dem Umfange des entstandenen Schadens gefunden werden; er ist vielmehr aus den Umständen, unter denen der Schade erwächst, herzuleiten. In der Gesetzessprache werden die Ausdrücke „Verlust“ und „verlieren“ in verschiedenem Sinne gebraucht. Gewöhnlich bezeichnet „Verlust“ im Gegensatz zur bloßen „Beschädigung“ den gänzlichen Abgang einer Sache durch eine beliebige Ursache, umfaßt also auch die gänzliche Zerstörung. In diesem Sinne ist z. B. von „Verlust“ die Rede in den §§ 255, 701, 804 BGB., §§ 390, 414, 429 (vgl. 457), 606, 609, 610, 673 Abs. 2 HGB., §§ 58, 77 BinnSchiffGes. und § 6 Reichspostges. „Verlieren“ und „Verlust“ wird aber auch in einem engeren Sinne gebraucht. Dieser engere Begriff trifft nicht die völlige Vernichtung einer Sache; er wird vielmehr angewandt, wo der Verbleib einer Sache unbekannt ist, wo eine Sache „gestohlen worden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen“ ist (s. §§ 935, 1006, 1007 BGB., vgl. auch §§ 799, 804, 808 Abs. 2, 1162 BGB.). Man darf annehmen, daß gerade im Hinblick auf Fälle dieser Art die den „Verlust ganzer Stücke“ betreffende Vorschrift — welche sich in ähnlicher Fassung bereits im § 67 des Eisenbahnbetriebsreglements findet — aufgestellt worden ist. Wenn die Eisenbahnverkehrsordnung in § 77 Nr. 1 dem „Verluste ganzer Stücke“ den „auffallenden Gewichtsabgang“ gleichstellt, so wird

auch hier auf Fälle des „Abhandenkommens“ hingedeutet, dessen Ursache unaufgeklärt ist, und der Fall einer (teilweisen) Vernichtung durch eine bekannte Ursache offensichtlich ausgeschieden; in erster Linie wird an Diebstahl zu denken sein. Die gleiche Auffassung wird vertreten von R u n d n a g e l, Die Haftung der Eisenbahn S. 166, der unter „Verlust“ nur „das eigentliche Abhandenkommen des Gutes“ verstehen will. Die Zerstörung des Möbelwagens durch Feuer darf hiernach nicht als „Verlust“ eines ganzen Stückes im Sinne des § 77 Nr. 1 EisenbVerkOrdn. angesehen werden.“

3. . . . (Es wird ausgeführt, daß ein Verschulden der Eisenbahn [§ 459 Abs. 3 HGB.] nicht vorliegt).

„4. Endlich rügt die Revision, daß die Gründe, aus denen der Berufsrichter die Anwendbarkeit des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ablehne, nicht haltbar seien. Nach dem angeführten § 25 ist eine Eisenbahngesellschaft — und ebenso die Staatsbahn (vgl. Entsch. ds RG.s in Zivils. Bd. 23 S. 221) — zum Ersatze für allen Schaden verpflichtet, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den beförderten Gütern entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Das Berufungsgericht sagt zutreffend, daß die Gesetzesvorschrift nach Art. 105 EinfGes. zum BGB. an sich noch anwendbar sei, aber nur für außervertragliche Sachbeschädigung Geltung habe. Allein gerade als außervertragliche Beschädigung stellt sich das Verbrennen der Sachen für die Eigentümer dar, und der Schadensanspruch ist auch als außervertraglicher unter Berufung auf den angeführten § 25 von der Klägerin, als Zessionarin des L. und Bevollmächtigter von Sch., erhoben worden; im Tatbestande des angefochtenen Urteils wird dies ausdrücklich hervorgehoben. Es läßt sich damit schwer vereinigen, wenn im Eingange der Entscheidungsgründe bemerkt wird, daß die Klägerin „offenbar aus der Abtretung des L. selbständige Ansprüche gar nicht herleiten wolle“. Da jedoch eine prozessuale Beschwerde in dieser Richtung nicht geltend gemacht wird, so fragt es sich, ob der genannte nicht bemängelte Entscheidungsgrund, der wenigstens den Anspruch von L. auszuräumen an sich geeignet ist, die Anwendung des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes ausschließe. Diese Frage kann indes auf sich beruhen bleiben, weil unter den obwaltenden Umständen die Klägerin auch von dem Gesichtspunkte des § 25 aus mit ihren Ansprüchen nach materiellrechtlichen Grundsätzen nicht durchdringen kann.

Freilich ist anzuerkennen, daß die Eisenbahn den Eigentümern, die zu ihr in keinem Vertragsverhältnisse stehen, nicht unmittelbar die den Frachtvertrags regelnden Vorschriften der § 459 HGB. und § 77 Eisenb.-VerkOrdn. entgegenhalten kann. Für die gegen die Eisenbahn erhobenen Ansprüche der Eigentümer erheischt aber der Umstand Beachtung, daß diese darüber nicht im Ungewissen sein konnten, der Spediteur werde ihre Sachen auf der Eisenbahn versenden. Damit war in Ansehung des Frachtvertrages eine beschränkte Haftung der Eisenbahn nach Maßgabe der angezogenen Vorschriften mit Notwendigkeit gegeben; eine Vereinbarung, die mit diesen Vorschriften in Widerspruch gestanden hätte, wäre gemäß § 471 HGB. nichtig gewesen. Bei einer solchen Sachlage verstößt der Eigentümer gegen Treu und Glauben, wenn er entgegen den Bestimmungen des mit seinem Wissen und Willen über seine Sachen abgeschlossenen Frachtvertrages Rechte aus dem § 25 des Eisenbahngesetzes herzuleiten versucht. (Die Entscheidung des erkennenden Senats vom 16. Mai 1906, Bd. 63 S. 308, beruht auf einem abweichenden Tatbestande.)“

RGZ. 75, 190.

Fallen Zobelpelzmäntel unter den Begriff der „Kostbarkeiten“ im Sinne des Art. 3 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen in der durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 ergänzten Fassung?

I. Zivilsenat. Urt. v. 18. Januar 1911.

I. Landgericht Danzig. — II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Aus den Gründen :

„Es handelt sich in der Revisionsinstanz nur um die Frage, ob der verbrannte Zobelpelzmantel eine „Kostbarkeit“ im Sinne des internationalen Eisenbahnfrachtrechts gewesen ist, oder nicht. Darüber, daß bei Bejahung der Frage eine Haftung des Beklagten nicht besteht, weil die für Kostbarkeiten geltenden Tarifvorschriften nicht beachtet worden sind, und darüber, daß bei Verneinung der Frage die Entschädigungsforderung auch in dem bisher nicht zugesprochenen Betrage begründet ist, herrscht Einverständnis der Parteien.

Für den im September 1905 in Paris zum Eisenbahntransporte nach Moskau aufgegebenen Koffer kommen der Art. 3 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen in der durch