

74. 1. Zum Begriff „Kostbarkeit“ im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.
2. Zur Vorschrift, daß Kostbarkeiten im Frachtbrief ausdrücklich als solche zu bezeichnen sind.
3. Rechtliche Bedeutung der zu § 62 der Eisenbahnverkehrsordnung erlassenen Ausführungsbestimmung über die Verpackung gewisser Arten von Fellen.

I. Zivilsenat. Ur. v. 8. Juni 1921 i. S. R. (R.) w. säch. Staat (Wefl.). I 409/20.

I. Landgericht Dresden, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger übergab der Eisenbahn am 7. September 1918 eine Kiste mit Rauchwaren zur Beförderung als Eilgut von Leipzig nach Wien. Die Kiste hatte einen Umfang von  $100 \times 75 \times 60$  cm und wog mit Inhalt 82 kg. Der Inhalt war im Frachtbrief auf 290 gefärbte Kaninfelle, 50 zubereitete Schirafelle, 362 zubereitete Zitisfelle, 64 gefärbte Fuchsfelle und 6 gefärbte Fuchsschweife angegeben. Belastet war das Gut im Frachtbriefe mit einer Nachnahme von 22245 *M.* Diese Kiste lagerte nach ihrem Eintreffen in Wien dort kurze Zeit und wurde dann im Auftrage des Klägers nach Leipzig zurückgeschickt. Hier wurde festgestellt, daß sie erbrochen und eines Teils ihres Inhalts beraubt war. Die verlorengegangenen Waren hat der Kläger auf 24 blaugefärbte Fuchsfelle im Werte von 5760 *M.*, 20 alaskagefärbte nordische Fuchsfelle, wert 9200 *M.*, 10 silbergefärbte Fuchsfelle, wert 2375 *M.*, 153 zugerichte Zitischwarten, wert 826,20 *M.*, 23 Schirafelle, wert 115 *M.*, 53 gefärbte Kaninfelle, wert 106 *M.*, und 5 gefärbte Fuchsschweife, wert 50 *M.*, angegeben. In Höhe des Gesamtwerts und der Frachtkosten von zusammen 18665 *M.* nebst Zinsen nahm er den Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch. Der Beklagte vergütete ihm den Wert der Zitischwarten, der Schirafelle und der Kaninfelle mit 1047,20 *M.* nebst Zinsen. Im übrigen beantragte er Klageabweisung und wendete ein, daß die in Frage stehenden Waren Kostbarkeiten im frachtrechtlichen Sinne gewesen seien und für ihren Verlust von der Bahn nicht gehaftet werde, da bei ihrer Absendung die für die Kostbarkeiten geltenden gesetzlichen und tarifarischen Vorschriften nicht beobachtet worden seien.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung des Klägers wurde zurückgewiesen. Auch die Revision hatte keinen Erfolg.

#### Gründe:

Auf das streitige Rechtsverhältnis finden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGVL 1892 S. 793) Anwendung, da das Gut aus dem Gebiete des Deutschen Reichs in das Gebiet Österreich-Ungarns mit durchgehendem Frachtbrief auf Verbandseisenbahnstrecken versandt worden ist. Im Art. 3 des Übereinkommens ist den Ausführungsbestimmungen die Bezeichnung derjenigen Güter vorbehalten, die wegen ihres großen Wertes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen Gefährdung der Betriebssicherheit und -ordnung vom zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr ausgeschlossen oder dazu nur bedingungsweise zugelassen sind. Als Güter der letzteren Art werden im § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Ausführungsbestimmungen Gold- und Silberwaren, Platina, Gold, goldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und „andere Kostbarkeiten“ genannt, mit dem Hinzufügen, daß diese Gegenstände entweder nach Maßgabe von Ver-

einbarungen zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten oder von Tarifbestimmungen zugelassen werden, welche von den dazu ermächtigten Bahnverwaltungen aufgestellt und von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt sind. Hinsichtlich Eisenbahnverbindungen aus dem Deutschen Reiche nach Österreich-Ungarn war die Beförderung von Kostbarkeiten zu der hier in Rede stehenden Zeit durch den Eisenbahngütertarif Teil I Abt. A für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits (gültig vom 1. September 1914), geregelt. Dieser Tarif enthält in Zusatzbestimmung 1 zu Art. 3 des Übereinkommens mit Beschränkung auf den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen andererseits, folgende besondere Vorschrift: „Gold- und Silberwaren, Platina, Geld und geldwerte Münzen aus edlen Metallen sowie geldwerte Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten sind als solche im Frachtbrief ausdrücklich zu bezeichnen und werden nur als Eilgut zur Beförderung angenommen. Sie müssen in fest verschlossenen Fässern oder Kisten, die einzeln nicht unter 25 kg wiegen dürfen, gut verpackt sein. Das Verladen liegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger ob. Die Beförderung findet nur in besonderen Wagen, in die andere Güter nicht verladen werden dürfen, mit den von der Eisenbahn zu bestimmenden Zügen, in Österreich und Ungarn nur mit Personenzügen statt. Die Beförderung in Sonderzügen unterliegt besonderer Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn. Für jeden Wagen muß vom Absender ein Begleiter gestellt werden, der das tarifmäßige Fahrgeld zu entrichten hat“.

Diese Bestimmungen erachtet das Berufungsgericht hinsichtlich der in Rede stehenden Sendung nicht für gewahrt. Es erwägt, daß die noch nicht ersetzten Felle bei ihrem außergewöhnlich hohen Werte im Vergleich mit ihrem Umfang und Gewicht als Kostbarkeiten im verkehrsrechtlichen Sinne anzusehen seien, und gelangt, übereinstimmend mit dem Landgericht, zu dem Ergebnis, daß der Kläger durch Nichtbeachtung der Versendungsbedingungen seine Ersatzansprüche an die Bahn verwirkt habe.

Siergegen erhebt die Revision die Rüge, daß der Vorderrichter den Begriff „Kostbarkeit“ nicht allein unter Berücksichtigung der deutschen und österreichischen Verhältnisse habe bestimmen dürfen, vielmehr auch die Verhältnisse sämtlicher dem Übereinkommen angehöriger Länder hätte mit in Betracht ziehen müssen. Das müsse dazu führen, den Begriff „Kostbarkeit“ für die fraglichen Felle auszuschließen, die, wie der Vorderrichter selbst annehme, auch in Deutschland und Österreich

erst durch die Preisentwicklung des Kriegs zu Kostbarkeiten geworden seien.

Dieser Angriff ist nicht begründet. Bei der Bestimmung des Kostbarkeitsbegriffs ist das Berufungsgericht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts gefolgt, die den Begriff ganz allgemein, auch für den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr, auf solche Frachtgüter anwendet, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Gewichte und Umfang ungewöhnlich hoch ist (RGZ. Bd. 101 S. 87 Ur. vom 12. Juni 1920 I 86/20). In tatsächlicher Beziehung hat es festgestellt, daß der Wert der verloren gegangenen Felle 614 *M* auf das Kilogramm bei Einrechnung der bereits ersetzten weniger wertvollen Stücke, und 1114 *M* auf das Kilogramm bei Ausschluß der letzteren ausmacht, auch der Umfang der Kiste im Vergleich mit dem Werte des Inhalts gering war, und die Preissteigerung bei Fellen während des Kriegs in höherem Maße hervorgetreten ist, als sie sonst infolge der Gelbentwertung bei anderen Waren Platz gegriffen hat. Diese Feststellungen reichen aus, um die Anwendung des Kostbarkeitsbegriffs auf das streitige Frachtgut zu rechtfertigen. Zur Prüfung der Frage, ob nicht nur in den beteiligten Staaten Deutschland und Österreich, sondern auch in allen übrigen Verbandsstaaten die fraglichen Felle als Kostbarkeit angesehen würden, hatte das Berufungsgericht keine Veranlassung. Aus § 1 Abs. 2 Nr. 2 (Abs. 2) der Ausführungsbestimmungen, woselbst die Regelung der Beförderung von Kostbarkeiten den Vereinbarungen der Regierungen der beteiligten Staaten vorbehalten worden ist, folgt ohne weiteres, daß in dieser Beziehung keineswegs innerhalb der Gesamtheit der Verbandsstaaten vollkommen gleiche Grundsätze zur Durchführung gebracht werden sollen, vielmehr dem freien Ermessen der einzelnen Staaten und den Sonderabmachungen unter ihnen der weiteste Spielraum gelassen worden ist. Im Sinne der Ausführungsbestimmungen liegt es daher, wenn die Frage, ob ein Gegenstand, der nicht zu den im § 1 Abs. 2 Nr. 2 ausdrücklich genannten gehört, im einzelnen Falle als Kostbarkeit zu gelten hat, nur nach den wirtschaftlichen Verhältnissen der bei der Beförderung jeweilig beteiligten Staaten entschieden wird. Daß die streitigen Felle bei Berücksichtigung der damaligen deutschen und österreichischen Verhältnisse die in der Rechtsprechung des Reichsgerichts erforderlichen Merkmale von Kostbarkeiten besaßen, wird von der Revision selbst nicht in Zweifel gezogen. Unter diesen Umständen kann es dahingestellt bleiben, ob nicht für die Bestimmung der Kostbarkeitseigenschaft im zwischenstaatlichen Eisenbahnfrachtverkehr sogar lediglich die wirtschaftlichen Verhältnisse am Versandorte maßgebend sind. Einen Anhalt für eine solche Annahme könnte der Art. 34 des Übereinkommens bieten, nach welchem für den Wertesatz der Handelswert oder der gemeine Wert am Versandorte maßgebend ist. . .

Die im Tarif angeordnete besondere Bezeichnung der Kostbarkeiten als solche wurde nicht dadurch entbehrlich, daß der Frachtbrief den Inhalt der Sendung genau angab und auch den Nachnahmebetrag nannte. Die oben mitgeteilte Tarifbestimmung schreibt unzweideutig vor, daß Kostbarkeiten als solche im Frachtbrief ausdrücklich zu bezeichnen sind. Der Grund für diese strenge Bestimmung ist darin zu finden, daß bei der Güterabfertigung meist untergeordnete Beamte beschäftigt werden, denen schwierigere Überlegungen nicht zuzumuten sind, sondern die nach festen, klaren Richtlinien zu verfahren haben. Für sie bedeutet daher erst die klare Bezeichnung einer Sache als „Kostbarkeit“ einen genügenden Hinweis darauf, wie sie das Gut bei der Beförderung zu behandeln haben. Hierbei kann es dahingestellt bleiben, ob in jedem Falle gerade der Ausdruck „Kostbarkeit“ gebraucht werden muß, oder ob es unter Umständen auch genügen könnte, wenn die Kostbarkeits Eigenschaft auf andere Weise im Frachtbrief für jedermann außer Zweifel gestellt würde. An einer solchen klaren Bezeichnung fehlt es aber im vorliegenden Falle unbedenklich. Der Eisenbahn kann deshalb der Vorwurf einer Verletzung von Treu und Glauben nicht gemacht werden, wenn sie sich auf das Fehlen der Bezeichnung des Guts als Kostbarkeit beruft, mag auch bereits bei genauer Durchsicht des Frachtbriefs aus dessen übrigen Angaben, insbesondere nach Aufstellung einer rechnerischen Ermittlung, der hohe Wert des Guts feststellbar gewesen sein. Es kommt noch hinzu, daß es der im Art. 30 der Eisenbahn aufgebürdeten strengen Haftpflicht durchaus entspricht, wenn auch dem Absender eine genaue Befolgung der zugunsten der Eisenbahn getroffenen, zur Schadensverhütung bestimmten Vorschriften zugemutet wird. Deshalb ergibt sich aus der Unterlassung der vorgeschriebenen Angabe im Frachtbriefe die Anwendung des Art. 43 IntStAb., wonach jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen ist, wenn Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter ungenauer oder unrichtiger Deklaration zur Beförderung aufgegeben werden, oder wenn die für sie vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer acht gelassen werden. . . .

Weiter erörtert die Revision die Anwendbarkeit der Anlage II Biff. 6 zum deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung A (S. 99). Hier ist bestimmt, das folgende Zelle: Biber, Biberseehund (Seal), Blausuchs, Chinchilla, Hermelin, Marber, Nerz, Otter, Persianer, Seeotter, Silberfuchs, Skunks und Zobel, bei Aufgabe als Stückgut in fest verschlossenen hölzernen Kisten oder Fässern verpackt sein müssen. Die Revision vertritt die Ansicht, daß hierdurch für die genannten Zellarten, zu denen auch die noch streitigen gehörten, die Beförderungsweise abschließend geregelt worden sei und nicht daneben auch noch die Kostbarkeitsvorschriften in Betracht kommen könnten. Diese Ansicht erscheint

nicht zutreffend. Die Anlage II enthält lediglich eine Ausführungsbestimmung zu dem die Verpackung des Guts regelnden § 62 E.O., ist also für die Frage, wie Kostbarkeiten zu versenden sind, ohne jede Bedeutung. Sie kommt auch, wie die Eisenbahnverkehrsordnung selbst, für den internationalen Verkehr nur soweit in Betracht, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist (§ 1 E.O.). Über die Verpackung und Versendung von Kostbarkeiten sind aber, wie oben dargelegt worden ist, in den zum Internationalen Frachtübereinkommen ergangenen Ausführungsbestimmungen und in dem für den vorliegenden Fall maßgeblichen zwischenstaatlichen Tarif eingehende Bestimmungen getroffen worden. Nach diesen allein ist daher zu entscheiden, ob die streitigen Felle als Kostbarkeiten anzusehen und welche Bedingungen bei ihrer Versendung zu beachten waren.

Der Revision kann endlich auch nicht darin beigepröchtet werden, daß es den Grundsätzen von Treu und Glauben und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit widerspreche, wenn Waren, die vor dem Kriege nicht als Kostbarkeiten gegolten hätten, nunmehr infolge der Kriegs- und Valutaverhältnisse als Kostbarkeiten behandelt würden. Es ist bereits in zahlreichen Entscheidungen des Reichsgerichts ausgesprochen worden, daß sich bei vielen Waren, die früher gewöhnliches Handelsgut waren, infolge der Kriegsverhältnisse eine solche Werterhöhung herausgebildet hat, daß sie selbst bei Berücksichtigung der allgemeinen Preisverschiebung den Charakter des Außergewöhnlichen trägt und die Einordnung der Waren in die Reihe der Kostbarkeiten notwendig macht (RGZ, Bd. 101 S. 166). Eine derartige, nicht allein auf die allgemeine Gelbentwertung zurückzuföhrnde Wertsteigerung hat das Berufungsgericht hinsichtlich der in Rede stehenden Felle bedenkenfrei festgestellt, indem es noch näher ausgeführt hat, daß diese auch bereits lange vorher nahe an der Grenze der Kostbarkeiten gestanden hätten. Von einem Verstoß gegen Treu und Glauben kann nicht die Rede sein, wenn die Eisenbahn jetzt die Kostbarkeitsvorschriften auf solche im Preise ungewöhnlich gestiegenen Waren anwenden will. Die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse, auf deren Entwicklung die Eisenbahn einen Einfluß nicht ausüben konnte, rechtfertigen ohne weiteres die Anwendung der nunmehr auf das Rechtsverhältnis passenden gesetzlichen Bestimmungen. Eine vorherige entsprechende Belehrung der beteiligten Kreise konnte der Eisenbahn nicht zugemutet werden (Urt. vom 12. Juni 1920 I 86/20).