

4. 1. Wie ist der gemeine Handelswert des Guts im Sinne des Art. 34 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IIL) zu bestimmen, insbesondere bei Berücksichtigung der Entwertung des deutschen Geldes? In welcher Währung sind Frachtkosten zu erstatten (Art. 34 Satz 2 IIL)?
2. Zur Verpflichtung der Eisenbahn, bei grober Fahrlässigkeit den vollen Schaden zu vergüten (Art. 41, 42 IIL).
3. Zahlungsverzug der Bahn infolge verzögerter Behandlung des Erstattungsgesuchs. Schadenersatzpflicht der Bahn als Folge des Zahlungsverzugs im internationalen Frachtverkehr.

I. Zivilsenat. Urte. v. 24. September 1924 i. S. Sch. & Co. (Kl.)  
w. Deutsche Reichsbahn (Bekl.). I 586/23.

I. Landgericht München I. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Mit internationalem Frachtbrief übergab am 18. Februar 1921 die Klägerin der Eisenbahngüterabfertigung zu Furth in Bayern eine Ladung Hohlglas zur Beförderung nach Triest. Die Beförderung geschah in demselben offenen Eisenbahnwagen, in welchem die Ware von der Glasfabrik in Tepliz an die Klägerin nach Furth gesandt war. Das Gut ist am Bestimmungsort nicht angelangt. Mit Schreiben vom 26. November 1921 teilte die Klägerin dem Tarifamt der bayerischen Staatsbahn in München den Sachverhalt mit und bat, da das Frachtgut als verloren zu betrachten sei, um Erstattung des Fakturenbetrags nebst Frachtkosten und Spesen im Gesamtbetrage von 1695,50 M und 70325,40 tschechoslowakischen Kronen. Nach längerem Schriftwechsel übersandte das Tarifamt der Klägerin 30888,80 M. Dabei legte es der Berechnung zwar die von der Klägerin in Ansatz gebrachten Beträge zugrunde, rechnete aber die tschechoslowakischen Kronen nach dem Kurse desjenigen Tages, an dem laut Frachtbriefstempel das Gut in Furth zur Beförderung angenommen war, in Mark um. Hiermit gab die Klägerin sich nicht

zufrieden. Mit der Behauptung, daß der gezahlte Betrag am Zahlungstage nur den Wert von 188,77 Kronen gehabt habe, erhob sie Klage auf Zahlung von 38421,80 Kronen oder des am Zahlungstage dieser Summe entsprechenden Betrags in Reichsmark nebst 6% Zinsen seit dem 26. November 1921 gegen Rückvergütung von 30851,50 M. Die Beklagte bat um Abweisung der Klage. Das Landgericht gab der Klage statt. Die Beklagte legte Berufung ein und behauptete unter Vorlegung der Abschrift eines Schreibens des Vorstandes der Delegation in Trient vom Mai 1923, das Frachtgut sei am 1. März 1921 auf der Fahrt zwischen Salurn und San Michele verbrannt. Deshalb stellte sie nunmehr jede Haftung der Bahn für den Schaden in Abrede. Die Klägerin bestritt den Brand. Das Oberlandesgericht wies die Klage ab. Die Revision der Klägerin hatte Erfolg.

#### Gründe:

... Es kann nicht anerkannt werden, daß Art. 34 ZU. verletzt ist, wenn man davon ausgeht, daß das Frachtgut am Ort und zur Zeit der Absendung einen in deutscher Währung ausgedrückten Wert gehabt hat. Denn alsdann stellt diesen Wert derjenige Betrag in Mark dar, den das Gut zu jener Zeit, nicht zur Zeit der Zahlung hatte. Aus der Verpflichtung zum Ersatz des Wertes folgt nicht, daß der Wert nach dem Währungsstande der Zahlung zu erstatten ist. Denn die Mark hatte jedenfalls zur Zeit der Versendung Anfang 1921 ihre Eigenschaft als Wertmesser in Deutschland noch nicht verloren. Derjenige Markbetrag, der den Wert zur Zeit der Versendung darstellte, blieb auch weiterhin der gemeine Wert im Sinne des Art. 34 ZU. Durch die spätere Geldentwertung allein, ohne den Zutritt besonderer Umstände, konnte daran im vorliegenden Falle nichts geändert werden, da der Geldwert zwischen der Auflieferung des Gutes und dem Zeitpunkt der Fälligkeit des Ersatzanspruchs nicht in einem eine Aufwertung rechtfertigenden Maße gesunken ist. Anders würde die Sache allerdings liegen, wenn das in Frage kommende böhmische Hohlglas in jener Zeit durchweg auch in Deutschland im Zwischenhandel nur in tschechoslowakischen Kronen gehandelt worden wäre. Denn alsdann würde der gemeine Handelswert auch nur in solchen Kronen bestehen. Gerade diese — allerdings wenig wahrscheinliche — Behauptung hat die Klägerin aber

in der Klage ausdrücklich aufgestellt, nachdem sie auch bereits in ihrem Schreiben vom 26. November 1921 dies behauptet hatte. Das Berufungsgericht hat diese Behauptung völlig übergangen. Es wird also deren Nachprüfung geboten sein. Ebenso ist nicht aufgeklärt, für welche Beförderungstrecken die unstreitigen Frachten und Expeditionskosten von 2916,80 Kronen entstanden sind. Das ist aber von Bedeutung für die Frage, ob die Klägerin diesen Betrag in Kronen beanspruchen kann. Nach Art. 34 Satz 2 Zl. hat die Bahn neben dem Wert das zu erstatten, was „an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist“. Da der gemeine Wert am Ort und zur Zeit der Aufgabe zu erstatten ist, in dem die etwa für die Beförderung bis zum Aufgabort entstandenen Fracht- usw. Ausgaben ja bereits enthalten sind, so folgt daraus, daß das Übereinkommen bei der Bestimmung des Satzes 2 nur diejenigen Ausgaben im Auge gehabt hat, die durch die Aufgabe am Versendungsort oder nachher entstanden sind. Soweit daher die 2916,80 Kronen nur für die Beförderung bis Furth verausgabt sind, würden sie nur als werterhöhend zu dem in Teplitz berechneten Fakturenwert hinzutreten und daher — abgesehen von dem behaupteten und noch nicht festgestellten Ausnahmefalle — nur als Wert in Reichsmark nach der Währung des Aufgabedags in Betracht kommen. Sind sie aber, wenigstens zum Teil, für die Aufgabe in Furth und die Weiterbeförderung entstanden, so sind sie auch in Kronen oder deren Wert zu erstatten. Denn die Erstattung besteht begrifflich in der Verschaffung dessen, was der Ersatzberechtigte hingegeben hat.

Mit Unrecht rügt die Revision ferner eine Verletzung des Art. 33 Zl. Nach dieser Bestimmung kann der zur Klage Berechtigte das Frachtgut ohne weiteren Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert. Daß diese Voraussetzung hier gegeben ist, hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Es geht davon aus, daß das Gut verloren ist, und vermißt nur auf Grund der Darlegungen der Beklagten im zweiten Rechtszuge den Nachweis, daß das Gut unaufgeklärt völlig verschwunden sei. Deshalb kommt es zu dem Schluß, der vom Landgericht angenommene Sachverhalt, aus dem dieses das grobe Verschulden der Beklagten folgerte, sei

nicht erwiesen und mit den Ausführungen der Klägerin nicht nachzuweisen. Das widerspricht nicht dem Art. 33. Er besagt nur, daß das Gut unter den angegebenen Voraussetzungen als verloren gilt. Aber daraus allein folgt noch keineswegs ohne weiteres, daß der Verlust nur auf Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Beklagten zurückzuführen ist, was nach Art. 41 die Voraussetzung für die Verpflichtung der Beklagten zum vollen Schadensersatz ist. Ob diese Voraussetzung hier vorliegt, ist von entscheidender Bedeutung. Denn wenn die Beklagte den vollen Schaden ersetzen muß, so hat die Klägerin Anspruch auf den eingeklagten Kronenbetrag oder dessen vollen Wert zur Zeit der Zahlung. Dazu aber muß die Klägerin im einzelnen die Tatsachen darlegen, aus denen ein solches Verschulden der Beklagten sich ergibt. Dieser Pflicht kann sie wohl, falls nicht andere Tatsachen hervortreten, durch die Darlegung genügen, daß der ganze Waggon oder die ganze Ladung spurlos verschwunden sei, da dieses Verschwinden zum mindesten nicht ohne grobe Vernachlässigung der der Beklagten und ihren Beamten obliegenden Aufsichts- und Prüfungspflichten erfolgen konnte. Sie kann sich aber nicht dafür einfach auf die Annahme des Art. 33 stützen und darauf berufen, daß der Beklagten unter keinen Umständen gestattet sei, auch noch nach einem erheblichen Zeitraum die Aufklärung für das Verschwinden zu geben. In dieser Beziehung ergibt sich aus Art. 33 nichts.

Wohl aber hat das Berufungsgericht bei seiner Ausführung, daß die Klägerin den Tatbestand des Art. 41 nicht dargelegt habe, an diese Darlegungen nach Lage der Umstände zu strenge Anforderungen gestellt und damit diese Bestimmungen verletzt. Seine Ausführungen gehen dahin: Durch die Darlegung der Art und Weise des Verlustes und die Beibringung der Abschrift eines dies bestätigenden Schreibens der Delegation in Trient habe die Beklagte ihrer Aufklärungspflicht genügt. Die Art des Verlustes lasse nicht ohne weiteres auf ein grobes Verschulden der Beklagten schließen. Die Klägerin müsse daher im einzelnen das grobe Verschulden der Beklagten darlegen und beweisen. Lediglich durch den Nachweis, der Eisenbahnwagen habe bei der Rückkunft nach Teplitz keine Brandschäden aufgewiesen, sei dieser Beweis nicht zu erbringen.

Damit wird das Berufungsgericht der besonderen Lage des

Falles nicht gerecht. 2 $\frac{1}{2}$  Jahre hindurch hatte die Beklagte gar nichts für die Aufklärung des Verschwindens des Gutes heibringen können. Es lag danach, wie bereits dargelegt, ein Sachverhalt vor, aus dem sich ohne weiteres eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten ergab. Nach so langer Zeit kann die ganz allgemeine Angabe, das Gut sei verbrannt, ohne nähere Darlegung der Umstände nicht genügen, um die Klägerin zu nötigen, daß sie nunmehr die Umstände des Abhandenkommens darlege, aus denen sich die grobe Fahrlässigkeit der Beklagten ergibt. Um so weniger ist es der Fall, als die italienische Bahn nach Art. 25 Zl. verpflichtet war, sofort nach dem angeblichen Brand eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis schriftlich festzustellen und es der Verladestation mitzuteilen. Eine solche Feststellung hat die Beklagte nicht behauptet, geschweige denn vorgelegt. Sie hat sich vielmehr damit begnügt, eine Abschrift eines Schreibens der italienischen Bahn, die ganz allgemein das Verbrennen des Gutes auf einer bestimmten Strecke meldet, vorzulegen. Ein solcher Brand schließt keineswegs aus, daß er und damit die Vernichtung des Gutes auf eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn zurückzuführen ist. Es wäre daher Aufgabe des Berufungsgerichts gewesen, den Fall näher aufzuklären, um so mehr als die Klägerin unter Beweis gestellt hat, daß der Waggon ohne jede Brandbeschädigung nach Tepliz zurückgekommen ist.

Zu Bedenken geben weiterhin die Ausführungen des Berufungsgerichts über den Verzug der Beklagten Anlaß. Allerdings würde aus dem Verzug der Beklagten nicht folgen, daß die Klägerin ohne weiteres den vollen geforderten Kronenbetrag oder einen entsprechenden Marktbetrag beanspruchen kann. Aber immerhin würde sie der Verzug gemäß § 288 BGB. verpflichten, den dadurch der Klägerin auch über den Zinsanspruch hinaus entstandenen Schaden zu ersetzen. Die Folgen eines Zahlungsverzugs sind in dem Internationalen Übereinkommen nicht geregelt. Art. 42 bestimmt nur, daß von der Entschädigungsforderung seit dem Tage der Anmeldung des Schadens 6% Zinsen zu entrichten sind. Es sollte damit nur, wie die Verhandlungen zu diesem Artikel ergeben, die Höhe des Zinsfußes einheitlich geregelt werden, nicht aber bezweckt die Bestimmung etwa eine Festsetzung der Folgen des Verzugs. Die Zinsen sind ja auch dann zu entrichten, wenn Verzug gar nicht vorliegt. Es greifen hier

also ergänzend die Bestimmungen der einzelnen an dem Übereinkommen beteiligten Länder ein, vorliegend die des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Zu dem Schaden, welcher der Klägerin durch einen Verzug der Beklagten entstanden ist, würde aber auch die während der Zeit des Verzuges eingetretene Entwertung der deutschen Währung insoweit gehören, als die Klägerin bei rechtzeitiger Zahlung den Marktbetrag wertbeständig, sei es in ausländischer Währung, sei es in ihrem Geschäft, angelegt hätte, und es würde auch, falls die Klägerin den Betrag alsbald an ihre Auftraggeberin gezahlt hätte, in Betracht zu ziehen sein, wie letztere den Betrag angelegt hätte. Denn bei der Eigenart des Expeditions- und Frachtvertrags würde Klägerin auch zur Geltendmachung des dieser eigentlichen Interessentin entstandenen Schadens befugt sein. An der außerordentlich starken Verzögerung der Auszahlung des Schadensbetrags trifft die Beklagte aber auch in mehrfacher Beziehung ein Verschulden. Die dies verneinenden Ausführungen des Berufungsrichters beruhen auf einer Verkennung der Pflichten der Beklagten und der Ausklärungspflicht der Klägerin. Einmal kann als Zeitpunkt des Erstattungsantrags nicht erst der 24. März 1922 in Frage kommen. Allerdings wurde damals erst der Antrag an das für die Bearbeitung zuständige Reklamationsamt von dem Tarifamt abgegeben. Aber es wäre Pflicht des Tarifamts gewesen, diese Abgabe alsbald oder wenigstens in angemessener Frist vorzunehmen, nicht erst nach 4 Monaten. Damit konnte die Klägerin rechnen, besonders da sie um schnelle Erledigung gebeten hatte und die deutsche Währung vom Februar ab stark fiel. Weiter wäre es aber auch aus denselben Gründen Sache des Reklamationsamts gewesen, die Sache schneller zu erledigen. Es hat dazu  $6\frac{1}{2}$  Monate gebraucht. Hätte die italienische Bahnerwaltung ihre bereits oben erörterte Pflicht aus Art. 25 erfüllt und alsbald die Feststellung über die Vernichtung des Gutes getroffen, sie auch der Abgangstation mitgeteilt, dann wäre das ganze Entschädigungsverfahren weit früher in Gang gekommen, und es hätte auch die Klägerin nicht solange auf Nachricht über den Verbleib des Gutes gewartet, sondern ihren Entschädigungsanspruch früher gestellt. Zum mindesten hätten die späteren Ermittlungen der Beklagten nach dem Verbleib des Gutes sich erübrigt. Allerdings trifft auch die Klägerin ein Mitverschulden, da sie die Einreichung der zutreffenden

Faktura der Fabrik, aus der das Glas stammte, verzögerte und zunächst eine viel zu hohe Forderung stellte. Aber nachdem sie die Fabrikfaktura eingereicht hatte, mußte sich die Beklagte mit diesem Nachweis begnügen, da es sich dabei um den Verkaufspreis des Erzeugers handelte und ohne weiteres anzunehmen war, daß der Preis dieser Ware in Furth kein niedrigerer war als derjenige der Fabrik zugänglich der Frachtkosten bis Furth. Der Verzug der Beklagten entfällt auch dann nicht, wenn der Anspruch der Klägerin auf Erstattung des berechneten Kronenbetrags nicht gerechtfertigt war, vielmehr nur in Höhe des gezahlten Markbetrags bestand. Denn auch wenn die Klägerin nur diesen Betrag verlangt hätte, hätte nach Lage der Sache die Beklagte nicht früher gezahlt, und andererseits hätte die Klägerin, wie ihr Verhalten zeigt, auch diesen Betrag nicht als Teilzahlung abgelehnt, sondern angenommen. Unter solchen Umständen aber verhindert eine Zuvielforderung nicht die Wirksamkeit der in dem Erstattungsantrag und dem späteren Schreiben liegenden Mahnung. Sache des Berufungsgerichts wird es sein, unter Berücksichtigung aller Umstände festzustellen, inwieweit die Verzögerung auf das Verschulden der Beklagten und inwieweit sie auf das Verhalten der Klägerin zurückzuführen ist, und in welchem Umfang die Beklagte daher zum Ersatz von Verzugschaden verpflichtet ist. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, daß gerade in den Monaten Juli bis Oktober 1922 die deutsche Währung stark gefallen ist.