

21. 1. Erfordert die Ausführungsbestimmung 2 zu § 30 der Eisenbahnverkehrsordnung, wonach statt der Wertangabe die Erklärung genügt, daß die Gepäckstücke Kostbarkeiten enthalten, für diesen Fall unter allen Umständen den Gebrauch des Ausdrucks „Kostbarkeiten“ oder reicht es aus, wenn dem Bahnbeamten aus den Erklärungen des Reisenden klar erkennbar wird, daß Kostbarkeiten im bahntechnischen Sinne gemeint sind?
2. Sind die durch Tarife für die Haftung der Eisenbahn bei Verlust von Kostbarkeiten in Papiermark festgesetzten Höchstbeträge der Aufwertung nach allgemeinen Grundsätzen zugänglich?
3. Was ist für den Begriff der Kostbarkeit im Reisegepäck Vergleichsgegenstand: anderes Reisegepäck oder allgemein anderes Frachtgut?

§OB. § 465 Abs. 2. BOB. § 242.

Eisenbahnverkehrsordnung §§ 30 Abs. 5, 35 Abs. 2.

I. Zivilsenat. Urt. v. 11. November 1925 i. S. Deutsche Reichsbahngesellschaft (Bekl.) w. G. (KL). I 40/25.

I. Landgericht München I.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Klägerin ist in der Nacht vom 26. zum 27. März 1923 auf der Strecke Berlin—Wien vor Passau ein als Reisegepäck ausgegebener Koffer abhanden gekommen. Sie benutzte mit ihrem Ehemann den Schlafwagen und führte mehrere Koffer als Handgepäck mit sich. Die Zugbeamten beanstandeten das Handgepäck als übermäßig und verlangten, daß einer der beiden größeren Koffer als Reisegepäck aufgegeben werde. Der Ehemann der Klägerin, der für diese die Verhandlung führte, fügte sich schließlich dem Verlangen der Beamten und gab während der Fahrt den später abhanden gekommenen Koffer als Reisegepäck auf. Als der Zug in Passau eintraf, fehlte der Koffer. In ihm befanden sich nach Angabe der Klägerin eine Chinchillapelerine und ein Blausuchsstragen, ferner Damenkleidung und Damentwäsche sowie kleinere Bedarfsgegenstände. Der Wert der Sachen am 26. März 1923 wird von der Klägerin auf 216³/₄ Millionen österreichischer Kronen beziffert und Erstattung dieses Betrags nebst Zinsen begehrt.

Die Beklagte hält sich hierzu nicht für verpflichtet, weil es sich danach um Kostbarkeiten gehandelt haben würde, die nicht ordnungsmäßig deklarieren worden seien.

Während das Landgericht diesen Einwand für durchgreifend erachtete und die Klage abwies, erkannte das Oberlandesgericht den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt an. Die Revision führte zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz.

Gründe:

Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob der abhanden gekommene Koffer als Kostbarkeit zu gelten hat, weil nach seiner Ansicht auf alle Fälle die Deklaration als solche ordnungsmäßig war. Auch die weitere Frage, die nach dem Vorbringen der Klägerin in Betracht kam, ob es nämlich der Eisenbahn wegen eigenen Verschuldens (Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit) nach § 35 Abs. 2 Schlußsatz EWD. verwehrt ist, sich auf die Beschränkung ihrer Haftung

nach der Ausführungsbestimmung zu § 35 E.O. zu berufen, entscheidet der Vorberrichter nicht. Hierzu hatte die Klägerin behauptet, daß der Koffer unter Mitwirkung von Bahnangestellten gestohlen worden sei, und ferner, daß mindestens die Bahn durch Unterlassung der nötigen Aufsicht ein grobes Verschulden treffe. Das Berufungsgericht geht hierauf nicht ein, weil es annimmt, daß bei der ungeheuren Entwertung der Papiermar! ein Festhalten an den Haftungsgrenzen von 150 *M* für das Kilo und von 2000 *M* für die ganze Sendung gegen Treu und Glauben verstoßen würde und daher die vertragsrechtliche Beschränkung der Ausführungsbestimmungen „als stillschweigend aufgehoben“ zu erachten sei.

Gegen beide Annahmen des Vorberrichters, ordnungsmäßige Deklaration und stillschweigende Aufhebung der Haftungsbefchränkungen, wendet sich die Revision.

1. Nach der Beweisannahme des zweiten Richters haben sich die Vorgänge bei Aufgabe des Koffers als Reisegepäck folgendermaßen abgespielt: Der Zugrevisor S. und der Schaffner P. forderten die Klägerin auf, den Koffer als Reisegepäck aufzugeben. Der Ehemann H. lehnte dies zunächst mit der Begründung ab, der Koffer enthalte „wertvolle Gegenstände“. Man verlangte dann von ihm, daß er andernfalls eine Fahrkarte II. Klasse nachlöse. Daraufhin erklärte sich H. bereit, den Koffer aufzugeben. Während der Fahrt holte der Wagenaufseher G. den Koffer aus dem Abteil und übergab ihn in Gegenwart des von S. über die Sachlage unterrichteten Zugführers G. dem Packmeister zur Nachbehandlung als Reisegepäck. Später händigte G. dem Ehemann der Klägerin den Gepäckschein aus. Darin fehlte die Angabe, daß der Koffer Kostbarkeiten enthalte.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß die Angaben des Ehemanns der Klägerin als genügende Deklaration anzusehen seien. Wenn S. es unterlassen habe, den Packmeister auf den wertvollen Inhalt des Koffers hinzuweisen, so müsse die Bahn dafür einstehen. Den Beamten P. und S. sei nach der Sachlage klar gewesen, daß H. nur wegen des kostbaren Kofferinhalts den Koffer nicht als Reisegepäck habe aufgeben wollen und nicht etwa aus dem Grunde, um sich die Frachtkosten zu ersparen. Belanglos sei es, daß er nur von „wertvollen Gegenständen“ gesprochen und den Sachausdruck „Kostbarkeiten“ nicht gebraucht habe. Ebenjowenig könne es der Klägerin

zum Nachteil gereichen, daß der Kostbarkeitsvermerk auf dem Gepäckschein gefehlt habe, weil die Klägerin und ihr Ehemann im fahrenden Zug bei der Übergabe des Gepäckstücks nicht hätten zugegen sein können, zumal da die Vorschrift der Ausführungsbestimmung Nr. 2 Schlußabsatz zu § 30 E. V. über das Vermerken des Kostbarkeitsinhalts im Gepäckschein nur eine Anweisung für die Bahnangestellten sei. Hilfsweise erwägt das Berufungsgericht, daß, falls der Koffer nicht der Weisung des Reisenden gemäß abgefertigt worden sei, ein Verschulden der Bahnangestellten bei Eingehung des Frachtvertrags vorliegen würde, für das die Bahn einzustehen habe.

Hiergegen lassen sich durchgreifende Bedenken nicht erheben. Insbesondere genügt nach der Ausführungsbestimmung 2c zu § 30 E. V. an Stelle der Wertangabe auch die Erklärung, daß die Gepäckstücke Kostbarkeiten enthalten. Damit ist aber nicht gesagt, daß der Ausdruck „Kostbarkeiten“ unbedingt und unter allen Umständen angewendet werden müsse. Zwar wird es im allgemeinen nicht ausreichen, wenn der Reisende bei Aufgabe des Gepäckstücks lediglich bemerkt, der Koffer habe einen wertvollen Inhalt. Dazu wäre der Ausdruck viel zu unbestimmt und jede Grenzziehung unmöglich gemacht. Aber die Sachlage kann doch so sein, daß dem Bahnbeamten aus den Erklärungen des Reisenden klar erkennbar wird, daß Kostbarkeiten im bahntechnischen Sinne gemeint sind. So liegt nach der Annahme des Berufungsgerichts der Fall hier. Nach diesen Feststellungen des Tatrichters, gegen die die Revision vergeblich anzukämpfen sucht, waren die beiden Bahnbeamten S. und P. „ausdrücklich über das Vorhandensein wertvoller Gegenstände aufgeklärt“ worden und sie wußten, daß die Eheleute H. „nicht etwa aus Sparsamkeit, sondern nur des wertvollen Inhalts wegen“ den Koffer nicht aus der Hand geben wollten. Allerdings hat der das Gepäckstück abfertigende Beamte, der Packmeister, hiervon nichts gewußt. Allein es handelte sich um eine Gepäckaufgabe im fahrenden Zuge. Zu dem Packwagen hatte H. keinen Zutritt. Unter diesen Umständen muß aber die Erklärung gegenüber den beiden Beamten S. und P. genügen. Der Kostbarkeitsvermerk im Gepäckschein hat nur Beweiswert. Vorliegend ist der Beweis ordnungsmäßiger Deklaration nach Annahme des Tatrichters in anderer Weise geführt worden.

2. Als begründet erweist sich dagegen der zweite Revisionsangriff. Für die Annahme einer stillschweigenden Aufhebung der Haftungsbeschränkung bei Kostbarkeiten vermag das Oberlandesgericht nur anzuführen, daß andernfalls die Bahn gegen Treu und Glauben handeln würde. Diese Begründung ist nicht überzeugend. Der Eisenbahnfrachtvertrag wird abgeschlossen auf Grund gehörig veröffentlichter Tarife (RGZ. Bd. 99 S. 250). Änderungen werden in gleicher Weise bekannt gemacht. Dazu gehören auch die Ausführungsbestimmungen. Die Annahme stillschweigender Änderungen ist mit dem Wesen des Eisenbahnverkehrsrechts schlechthin unverträglich. Der Massenverkehr der Eisenbahn erfordert einen typischen Inhalt der Verträge. Dieser muß in seinen Grundzügen im voraus und allgemein erkennbar feststehen und das läßt sich nur durch die Veröffentlichung der Tarife und Beförderungsbedingungen erreichen. Für die Annahme stillschweigender Änderungen ist dann kein Raum. Um so weniger läßt sich hier eine solche Annahme halten, als auch die Eisenbahn ihrerseits damals in ihren Tarifen noch an den Papiermarkfrägen festgehalten hat und erst im Herbst 1923 zu Messzahlen und zu Goldmarkfrägen übergegangen ist (zu vgl. insbesondere Dtsch. Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I vom 1. Oktober 1922 mit Nachtrag XII vom 1. September 1923 und Nachtrag XIX vom 1. November 1923). Daß die Eisenbahn gerade zu jener Zeit, als sie selber mit Verlust arbeitete und Eisenbahndiebstähle an der Tagesordnung waren, auf die Haftungsbeschränkungen bei Kostbarkeiten „stillschweigend“ verzichtet haben sollte, ist also auch deshalb eine Unterstellung, für die es an jeglichem Grunde fehlt. . . .

3. Die Klägerin hat versucht, in den nach der reichsgerichtlichen Rechtsprechung feststehenden Kostbarkeitsbegriff noch für Reisegepäck weitere Unterscheidungen hineinzubringen, und zwar will sie als Vergleichsgegenstände nicht nur ausschließlich Reisegepäck, im Gegensatz zu anderen Frachtsendungen, gelten lassen, sondern bei dem Reisegepäck wieder unterscheiden, welche Wagenklasse der Reisende, der das Gepäck aufgab, benutzte.

Hieran ist nur richtig, daß der Tarif die Haftungsbeschränkung für Kostbarkeiten im Reisegepäck und in gewöhnlichem Frachtgut zeitlich und inhaltlich verschieden geregelt hat. Während der Gütertarif für gewöhnliche Kostbarkeiten eine Höchstsumme für alle in einer Sendung

enthaltenen Kostbarkeiten niemals festgesetzt hat, sondern immer nur für den Kilowert, und diese Höchstsumme beträgt:

seit dem 10. August 1919 150 Papiermark (Nachtrag V zum Gütertarif vom 1. Mai 1917),

seit dem 1. September 1923 50000 Papiermark (Nachtrag VIII zum Gütertarif vom 1. Februar 1922),

seit dem 1. November 1923 150 Goldmark (Nachtrag IX dazu),

seit dem 20. April 1925 150 Reichsmark (Nachtrag III zum Gütertarif vom 15. April 1924),

führte der Nachtrag II vom 1. März 1920 zum Personen- und Gepäcktarif vom 15. Juli 1919 die Grenzen von 150 Papiermark für das Kilo und von 2000 Papiermark für alle in der Sendung enthaltenen Kostbarkeiten ein. Hierbei blieb es bis zur Einführung von Grundbeträgen und Schlüsselzahlen durch Nachtrag XII vom 1. September 1923 zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. Oktober 1922. Diese Grundbeträge wurden damals auf 30 *M* für das Kilo und auf 300 *M* für alle in der Sendung enthaltenen Kostbarkeiten festgesetzt. Am 1. November 1923 traten an die Stelle dieser Grundbeträge gleichhohe Goldmarkbeträge (Nachtrag XIX zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. Oktober 1922) und seit dem 6. April 1925 (Nachtrag IV zum Personen- und Gepäcktarif vom 15. April 1924) ebensolche Reichsmarkbeträge.

Daraus folgt, daß für den Kostbarkeitsbegriff bei Reisegepäck als Vergleichsgegenstand nur anderes Reisegepäck, nicht gewöhnliches Frachtgut, in Frage kommen kann. Dagegen fehlt es an jedem sachlichen Grunde, noch die weiter von der Klägerin gewünschte Unterscheidung nach der von den Auflieferern benutzten Wagenklasse zu machen.

4. Sollte sich ergeben, daß es sich um Kostbarkeiten handelt und ein Wegfall der Haftungsbeschränkung nach § 35 Abs. 2 Schlusssatz EW. nicht in Betracht kommt, so würde damit noch keineswegs gesagt sein, daß es bei dem damals geltenden Höchstbetrag von 2000 Papiermark sein Bewenden behalten müßte. Die Beklagte weist selbst in der Revisionsbegründung darauf hin, daß eine Aufwertung dieser — heute überhaupt nicht mehr darstellbaren — Summe zu erwägen sei, falls sie geschuldet werde. Hierher gehört auch, daß die Bahn vergleichsweise der Klägerin am 2. Mai 1923 5 Millionen,

am 23. Juni 1923 10 Millionen Mark angeboten hat. Bereits in dem Urteil vom 10. Dezember 1924 I 583/23 (in dem hier einschlagenden Teil in RGR. Bd. 109 S. 299 nicht mit abgedruckt) hat der Senat für einen ähnlich liegenden Fall sich für die Zulässigkeit der Aufwertung ausgesprochen. Nach den dort in Frage kommenden allgemeinen Expeditionsbedingungen war die Haftpflicht auf den Höchstbetrag von 1 M für das Kilo Rohgewicht beschränkt. Nachdem zunächst dargelegt worden war, daß diese Bestimmung an sich keinen Verstoß gegen die guten Sitten enthalte, fährt das Urteil fort: „Wohl aber würde sich der Kläger mit Recht darüber beschweren, daß die Aufwertung unterblieben sei. Die zuerkannten 1900 Papiermark bedeuteten zur Zeit der letzten mündlichen Verhandlung und des Urteils im zweiten Rechtszuge (23./30. Oktober 1923) keinen wirtschaftlich zu beachtenden Wert mehr. Ein solcher Schadensersatz würde mit den Anforderungen von Treu und Glauben nicht im Einklang stehen. Er müßte unter billiger Berücksichtigung der Belange beider Teile aufgewertet werden.“ Die gleichen Erwägungen sind gegebenenfalls auf den vorliegenden Fall anzuwenden. Das Flüssigwerden des allgemeinen Wertmessers mußte ein Flüssigwerden der in Zahlengrößen eben dieses Wertmessers ausgedrückten Haftungsgrenzen zur Folge haben. Allerdings darf nicht außer acht gelassen werden, daß — bei Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen — die Selbstwertung billigerweise (§ 242 BGB.) nicht dazu führen kann, der Klägerin eine günstigere Stellung einzuräumen, als sie bei einer Geltung wertbeständiger Haftungsgrenzen bestenfalls eingenommen haben würde. Ohne weiteres erhellt hiernach, daß — bei Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen — die Haftsumme 2000 Reichsmark keinesfalls überschreiten könnte. Aber auch dieser Betrag würde nicht unerheblich zu hoch sein. Die Haftungshöchstsumme muß vielmehr, entsprechend dem Billigkeitsgrundsatz des § 242 BGB., in einem gewissen Verhältnis bleiben zu dem Betrage, der sich ergibt, wenn man die seit März 1920 gültige Haftungshöchstsumme für Reisegepäck nach allgemeinen Grundsätzen aufwertet, und zu der heute geltenden Haftungshöchstsumme für Kostbarkeiten im Reisegepäck. Letztere beträgt, wie erwähnt, seit dem 1. November 1923 30 Goldmark für das Kilo und 300 Goldmark für die ganze Sendung und seit dem 6. April 1925 ebensoviel Reichsmark. Die 2000-Papiermark-Grenze

ferner führt nach dem Stande der Goldmark zur Zeit ihrer Festsetzung, dem 1. März 1920, zu einem Betrag von rund 85 Goldmark und nach Zeiler („Vergleichungstabellen“) zu einer Summe von 264 Goldmark. Dabei darf indessen nicht außer acht gelassen werden, daß der Verkehr zu Anfang des Jahres 1920 noch weit davon entfernt war, mit Goldmark zu rechnen, daß außerdem die Bewertung der Mark nach Goldmark zu jener Zeit verschiedentlich eine weitgehende Besserung aufwies (günstigster Stand vom 25. Mai 1920 — 8,27), und vor allem, daß überhaupt der Inlandswert der Mark gerade im Jahre 1920 noch ganz erheblich höher war, als es nach dem Dollarstand erschien. Somit wird — gegebenenfalls — unter Berücksichtigung aller dieser Umstände bei Vornahme der Aufwertung ein billiger Ausgleich der beiderseitigen Belange zu suchen und für den Fall der Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen eine wesentlich niedrigere Aufwertung zuzubilligen sein, als sie das Berufungsgericht der Klägerin zuerkannt hat.