

seiner Handlung nicht erhöht habe, ist dies unrichtig. Bei der Prüfung der Frage, ob § 196 Abs. 3 StGB erfüllt ist oder ob unter Beachtung des § 62 Abs. 3 StGB die vorgenannte strafverschärfende Bestimmung keine Anwendung zu finden hat, sind nur tatbezogene Umstände zu würdigen.

Das Verhalten des Angeklagten vor und nach Begehung seiner Straftat muß jedoch gemäß § 61 StGB bei der Strafzumessung mit berücksichtigt werden (*wird ausgeführt*).

## Zivil- und Familienrecht

§ 14 der VO über die Aufgaben und die Arbeitsweise des Staatlichen Vertragsgerichts vom 18. April 1963 (GBl. II S. 293) in der Neufassung vom 12. März 1970 (GBl. II S. 209); Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) vom 1. November 1956 in der Fassung vom 1. Juli 1966.

1. Für die Geltendmachung von Ansprüchen aus Frachtverträgen, die nach den Bestimmungen des Abkommens über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) abgeschlossen werden, ist der Rechtsweg zulässig.

2. Da das SMGS nur nach den Vorschriften seines Art. 36 geändert werden kann, ist durch die im nicht veröffentlichten „Magdeburger Protokoll“ enthaltenen Vereinbarungen keine rechtswirksame Änderung des SMGS eingetreten.

3. Die von der Deutschen Reichsbahn bei Transportgutverlusten gefertigten Tatbestandsaufnahmen dienen der Beweissicherung und sind daher Beweismittel. Erfolgen diese (hier: bei Nadelschnittholz) nicht auf Raummeterbasis, sondern mittels Gewichtsermittlung, so bildet die festgestellte Gewichts Differenz die Grundlage für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus den abgeschlossenen Frachtverträgen.

4. Die mit dem zulässigen Transport in offenen Wagen verbundene Gefahr (O-Wagen-Gefahr) führt dann zur Haftungsbe freiung der Deutschen Reichsbahn, wenn die Verluste den Umständen nach dadurch entstanden sein können (Art. 22 § 2 Ziff. 5, § 7 SMGS).

5. Die Deutsche Reichsbahn haftet für Verlust oder Gewichts minderung des zur Beförderung angenommenen Gutes auch über die in Art. 23 SMGS festgelegten Schwundsätze hinaus nicht, wenn diese den Umständen nach durch Austrocknen während der Beförderung oder durch andere Gewichtsverluste infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden sein können (Art. 22 § 2 Ziff. 10, § 7 SMGS).

Die Vermutungen des Art. 22 § 2 Ziff. 5 und 10, § 7 SMGS sind widerlegbar.

OG, Urt. vom 29. Mai 1970 - 2 Uz 10/68.

Der Kläger bezieht jährlich erhebliche Mengen Schnittholz aus der Sowjetunion. Die jeweiligen Sendungen werden vom Absender in Breitspurwagen verladen. Beim Eintreffen an der Grenzübergangsstelle der sowjetisch-polnischen Staatsgrenze werden sie durch die polnische Staatsbahn (PKP) gewogen. Nach Umladen in Normalspurwaggons werden sie auf der polnischen Umschlagstation erneut gewogen. Die beanstandeten Transporte wurden ferner auf Antrag des Klägers außerdem auf dem Bestimmungsbahnhof W. in der DDR gewogen. Dabei traten jedesmal erhebliche Abweichungen untereinander und zu den Angaben des Absenders auf. Bei Aufgabe der Sendungen wird das Gewicht an Hand der verladenen Kubikmeter nach einem bestimmten spezifischen Umrechnungsfaktor festgesetzt.

Der Kläger hat behauptet, die Differenzen zwischen dem jeweiligen im Bereich der PKP festgestellten Eingangsgewicht und dem Eingangsgewicht im Handelslager W. seien Gewichts- und damit gleichzeitig Warenverluste. Außerdem sei in Höhe der Gewichts differenzen keine Rechtsgrundlage für die erhobene Fracht gegeben. Soweit sich die Verklagte darauf berufe, daß aus dem Gewicht der beladenen Waggons keine Rückschlüsse auf die erfolgten Lieferungen gezogen werden könnten, sei von ihr andererseits nicht nachgewiesen, daß sie die gesamte zur Beförderung übernommene Menge tatsächlich ausgeliefert habe.

Der Kläger hat beantragt, die Verklagte zur Zahlung von 2 172,13 Rubel und 277,05 M zu verurteilen.

Die Verklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat erwidert, daß die Ladungen in W. ordnungsgemäß vernagelt und verdrahtet eingegangen seien und somit beim Transport in den Normalspurwagen von der sowjetisch-polnischen Staatsgrenze bis in die DDR keine Warenverluste eingetreten sein könnten. Bei den Differenzen könne es sich nur um Ungenauigkeiten bei der Gewichtsermittlung handeln. Zu beachten sei bei diesem Gut der natürliche Schwund; auch werde das Gewicht insbesondere durch in den Wagen verbliebene Rückstände früherer Transporte beeinflusst. Vor allem aber werde die Gewichtsermittlung durch die Eisenbahn im allgemeinen nur zum Zwecke der Frachtberechnung vorgenommen, weil bestimmte Ungenauigkeiten eine Heranziehung dieses Gewichts als Grundlage für Verkauf usw. als äußerst fragwürdig erscheinen ließen.

Das Stadtgericht hat die Klage abgewiesen. Es hat den Rechtsweg für zulässig erklärt, dem Klagantrag jedoch deshalb nicht entsprochen, weil es dem Kläger obliege, die Unvollständigkeit der Auslieferung zu beweisen, was ihm nicht gelungen sei.

Gegen dieses Urteil hat der Kläger Berufung eingelegt. Er hat betont, daß Gewichtsverluste gleichzeitig Warenverluste seien. Da eine die Verklagte bindende Bescheinigung des Absenders mit den Folgen einer Haftung gemäß Art. 22 § 5 SMGS nicht vorliege, sei eine Haftung der Verklagten aus Art. 21 § 2 in Verbindung mit Art. 22 und 23 SMGS gegeben. Folge man dem Urteil erster Instanz, so bestehe für den Empfänger keine Möglichkeit, eine Entschädigung von der Eisenbahn zu erhalten, die zwar der Frachtberechnung das Gewicht zugrunde lege, sich aber im übrigen auf Wiegeungenauigkeiten berufe, andererseits jedoch bisher eine Tatbestandsaufnahme auf der Basis der Berechnung nach Kubikmetern abgelehnt habe. Daß die Sendungen vernagelt und verdrahtet, also äußerlich unbeschädigt, eingegangen seien, sei angesichts der Gewichtsunterschiede kein Beweis für eine unveränderte Ladung.

Der Kläger hat beantragt, das Urteil des Stadtgerichts aufzuheben und die Verklagte zu verurteilen, an den Kläger eine Schadenssumme von insgesamt 10 438 M zu zahlen.

Die Verklagte hat beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Sie hat bestritten, daß Gewichtsverluste gleichzeitig Warenverluste seien. Vielmehr sei der Kläger verpflichtet, die behauptete Fehlmenge in Kubikmetern nachzuweisen. Die Unterschiede bei den einzelnen Gewichtsfeststellungen könnten kein Beweis für das tatsächliche Fehlen von Holz sein, zumal keine Veränderung der Ladung erfolgt sei. Auf Grund der Wiegeverhältnisse seien Abweichungen von 2% plus bzw. minus möglich. Hinzu trete gemäß Art. 23 § 1 Ziff. 2 und 5 SMGS bei Holz ein Schwundgewicht von 1,5% plus 0,3%, insgesamt also 1,8%. Im übrigen sei auf den Tatbestandsaufnahmen ausdrücklich vermerkt, daß die Ladungen oben geschlossen und mit Latten vernagelt sowie verdrahtet waren. Zur Frachtberechnung sei zu betonen, daß diese nicht nach den Angaben des Absenders erfolgte, sondern zugunsten des Klägers nach den Gewichtsfeststellungen der PKP. Schließlich hat die Verklagte auch auf den Haftungsbe freiungsgrund des Art. 22 § 2 Ziff. 10 SMGS verwiesen.

Die Berufung führte zur Abänderung des erstinstanzlichen Urteils.