

Aus den Gründen:

Zutreffend hat das Stadtgericht für die Klage den Rechtsweg für zulässig erklärt. Zwar ist das Staatliche Vertragsgericht nach der VO über die Aufgaben und die Arbeitsweise des Staatlichen Vertragsgerichts vom 18. April 1963 (GBl. II S. 293) auch für alle Streitigkeiten, denen transport- und frachtrechtliche Bestimmungen zugrunde liegen, zuständig. Jedoch ist gemäß § 14 dieser VO seine Zuständigkeit nur dann gegeben, soweit nicht die gesetzlichen Bestimmungen etwas anderes enthalten. An dieser Rechtslage ändert auch die inzwischen in Kraft getretene Neufassung der VO vom 12. März 1970 (GBl. II S. 209) nichts. Das trifft auf Streitigkeiten, die sich aus internationalen Eisenbahn-Frachtverträgen ergeben, zu.

Im vorliegenden Fall ist das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) vom 1. November 1951 in der Fassung vom 1. Juli 1966 anzuwenden, das gemäß seinen Art. 1 und 2 § 1 für die Eisenbahnen, Absender und Empfänger der am Abkommen beteiligten Länder verbindlich ist, zu denen auch die UdSSR, die VR Polen und die DDR gehören. Der Rechtsweg und die gerichtliche Zuständigkeit sind speziell in Art. 29 §§ 1 bis 3 SMGS geregelt, wonach eine Klage bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen nur vor dem zuständigen Gericht des Landes erhoben werden kann, bei dessen Eisenbahn der Anspruch geltend gemacht wurde. Ferner geht Art. 32 § 4 für das Rüdegriffsverfahren zwischen den Eisenbahnen von der gerichtlichen Entscheidung und der Möglichkeit der Streitverkündung an beteiligte fremde Eisenbahnen aus. Letzteres ließe das Verfahren vor dem Staatlichen Vertragsgericht, das kein Gericht i. S. des § 3 GVG, sondern juristisches Organ des Ministerrats ist, und für dessen Entscheidungen das SMGS eine Anerkennung nicht vorsieht, nicht zu. Damit ist eine Zuständigkeit des Staatlichen Vertragsgerichts für den geltend gemachten Anspruch nicht gegeben, so daß die Entscheidung derartiger Streitfälle den Gerichten obliegt (§ 3 GVG).

Richtig erkannt hat das Stadtgericht ferner, daß die Verklagte nach Art. 21 §§ 1 und 2 SMGS für die Auslieferung der Beförderung des im Rahmen dieses Abkommens übernommenen Frachtgutes des Klägers auf der gesamten Strecke bis zur Ablieferung im Bestimmungsbahnhof haftet. Grundsätzlich haftet sie daher gemäß Art. 22 § 1 Abs. 1 SMGS unter anderem für Schäden, die durch den teilweisen Verlust des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen. Hierbei handelt es sich um eine Gefährdungshaftung — sie tritt also unabhängig von einem Verschulden der Verklagten ein —, wobei allerdings der Umfang der Haftung bestimmten Einschränkungen unterliegt, auf die noch einzugehen sein wird. Hauptstreitpunkt des Rechtsstreits ist die Frage, ob die in den Tatbestandsaufnahmen zweifelsfrei festgestellten Gewichtsabweichungen auch gleichzeitig Warenverluste sind.

In diesem Zusammenhang ist zunächst zu beachten, daß eine Haftung der Verklagten nur auf den Frachtverträgen beruhen kann und der Kläger seine Ansprüche ausdrücklich aus diesen geltend macht, wozu er gemäß Art. 28 § 1 SMGS als Empfänger berechtigt ist. Die Verklagte beruft sich jedoch in Übereinstimmung mit der Stellungnahme des stellvertretenden Direktors der PKP — Zentrales Auslandsabrechnungsbüro — auf das Protokoll über die vom 20. bis 27. Januar 1967 in Magdeburg durchgeführte Konferenz zwischen den Vertretern der Ministerien für Verkehrswesen und der Ministerien für Außenhandel der DDR, der VR Polen und der UdSSR zur Abstimmung der Umfänge der Transporte von Außenhandelsgütern mit

der Eisenbahn zwischen der UdSSR und der DDR im Transit über die Eisenbahnen der VR Polen im Jahre 1967, insbesondere auf dessen Anlage 6, Abschn. VI, Ziff. 3. Dort haben die beteiligten Seiten bestimmte Vereinbarungen über das Verfahren zur Gewichtsbestimmung bei Holzsendungen geschlossen. Über die Regelung, wo und in welcher Weise das Gewicht des Holzes festzustellen ist, hinaus wurde unter Buchst. c auch festgelegt, daß bei Gewichtsabweichungen keine Tatbestandsaufnahmen ausgefertigt werden, „weil die Abrechnung zwischen Versender und Empfänger nach der Anzahl der Kubikmeter erfolgt und nicht nach dem Gewicht des Holzes“. Selbst für den Fall der Feststellung von Diebstahlsspuren, Beschädigung der Stapel oder der Verpackung besagt Buchst. d, daß mögliche Ansprüche unmittelbar zwischen Empfänger und Versender des Holzes auf Grund der Angaben der Vermessung geregelt werden.

Diese Regelung könnte tatsächlich die Aufhebung der Haftung der Eisenbahnen aus Frachtverträgen mit sich bringen und den Empfänger allein auf die Geltendmachung seiner Ansprüche gegenüber dem Lieferer aus dem Liefervertrag verweisen. Das setzt aber voraus, daß durch diese Vereinbarung zumindest bezüglich der drei beteiligten Länder das SMGS rechtswirksam geändert oder außer Kraft gesetzt wurde. Die Bestimmungen des SMGS können jedoch nur nach den Vorschriften seines Art. 36 §§ 1 bis 8 geändert werden. Abgesehen davon, daß Änderungen oder Ergänzungen des SMGS durch Abschluß internationaler Vereinbarungen über das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD) oder dessen entsprechende Kommission zu erfolgen haben, müssen sie ebenso wie das SMGS selbst nach den innerstaatlichen Bestimmungen der am Abkommen beteiligten Eisenbahnen veröffentlicht werden. Eine Veröffentlichung des Magdeburger Protokolls wie auch der genannten Anlage 6 ist jedoch im Streitig weder im „Tarif- und Verkehrsanzeiger“ noch anderswo erfolgt.

Somit steht fest, daß eine Änderung des SMGS durch die Magdeburger Vereinbarungen nicht eingetreten ist. Die letztgenannten Vereinbarungen dienen vielmehr, wie es sich sowohl aus der Überschrift des Protokolls als auch aus dem Anliegen der Konferenz und dem Inhalt der Regelungen ergibt, der technischen Abwicklung des Güter-Transitverkehrs zwischen den beteiligten Ländern, Die Frage, inwieweit sich die in Anlage 6 Ziff. 3 getroffenen Regelungen auf das Innenverhältnis der beteiligten Eisenbahnen untereinander auswirken, war vom Senat nicht zu prüfen. Ob der Kläger an diese Vereinbarungen gebunden sein würde, wenn er dem am Abkommen beteiligten Ministerium für Verkehrswesen der DDR oder dem Ministerium für Außenwirtschaft der DDR unterstellt sein würde, ist nicht zu prüfen, da keine solche Unterstellung besteht. Damit steht fest, daß die Verklagte gegenüber dem Kläger aus den Frachtverträgen gemäß den Bestimmungen des Abschn. V SMGS haftet.

Wenn sich die Verklagte darauf beruft, daß die Lieferungen zwischen Lieferer und Empfänger auf Raummeterbasis abgerechnet werden, so ist das zwar richtig; jedoch übersieht sie dabei, daß sich die Rechtsbeziehungen zwischen diesen Beteiligten aus den von ihnen abgeschlossenen Lieferverträgen ergeben, während die Haftung der Verklagten aus den abgeschlossenen Frachtverträgen resultiert. Beides ist voneinander zu unterscheiden. Nicht gefolgt werden kann weiter der Auffassung der Verklagten, daß die Gewichtsermittlung durch die Eisenbahnen im allgemeinen nur zu Zwecken der Frachtberechnung vorgenommen würde. Zweifellos dient die Verwiegung des Frachtgutes zunächst stets der Frachtberechnung (Art. 8