

§ 7 SMGS). Des weiteren ergibt sich aber aus Art. 22 und 23 SMGS, daß das Gewicht als Berechnungsgrundlage bei teilweisem Verlust des zur Beförderung angenommenen Gutes zugrunde zu legen ist. Anderenfalls würde insbesondere die in Art. 23 § 1 SMGS geregelte Haftungseinschränkung, die sich in Ziff. 2 ausdrücklich auch auf Brennholz und Nutzholz erstreckt und hier 1,5 % des Gewichts beträgt, keinen Sinn haben. Daraus ergibt sich, daß die in den Frachtbriefen vermerkten und sich aus den Tatbestandsaufnahmen ergebenden Gewichte die Grundlage für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus den Frachtverträgen bilden.

Unstreitig hat die Verklagte hinsichtlich der beanstandeten Transporte Tatbestandsaufnahmen nach Gewicht durchgeführt und den Vorgefundenen Zustand der einzelnen Transporte vermerkt. Ziel der Tatbestandsaufnahme ist die Beweissicherung. Mithin dienen die gefertigten Tatbestandsaufnahmen dem Kläger als Beweismittel. Die Verklagte selbst hat vorgetragen: „Nach den geltenden Bestimmungen ist die Eisenbahn verpflichtet, die Art und den Umfang des Schadens festzustellen und in der Tatbestandsaufnahme festzuhalten. Wenn also an Hand der Gewichte kein Schaden festgestellt werden kann, muß das auf anderem Wege erfolgen.“ Ausweislich der vorliegenden Tatbestandsaufnahmen hatte es aber die Verklagte zweifellos für durchaus zutreffend und ausreichend erachtet, in den strittigen Fällen Gewichtsermittlungen durchzuführen. Das muß sie gegen sich gelten lassen. Wenn sie später bessere Einsichten gewonnen hat und meint, daß genaue Feststellungen über Transportgutverlust bei Holz nur durch Ermittlung nach Kubikmetern möglich seien (vgl. auch Anweisung des Ministeriums für Verkehrswesen vom 28. Oktober 1968), so kann das nur für die Zukunft gelten, nicht aber nachträglich den auf der Grundlage des Gewichts durchgeführten Tatbestandsaufnahmen die Beweiskraft nehmen, denn dann würde dem Kläger jede Möglichkeit des Schadensbeweises entzogen.

Es erübrigt sich schon aus diesen Gründen, auf die Argumente der Verklagten einzugehen, die sich auf Unzulänglichkeiten bei der Gewichtsermittlung beziehen. Es sei nur soviel gesagt, daß von der Richtigkeit des an den Breit- und Normalspurwagen vermerkten Taragewichts ausgegangen werden muß, solange nicht im Einzelfall seine Unrichtigkeit von der Verklagten bewiesen wird. Das ist nicht geschehen. Sofern Breitspurwagen durch Rückstände von früher beförderten Gütern (Erz, Schotter, Kohlenstaub usw.) verunreinigt gewesen sein sollten, sind dafür die Eisenbahnen verantwortlich, nicht aber der Empfänger (vgl. Ziff. 46, 51 Abs. 11 und Ziff. 161 des Eisenbahnstatuts der UdSSR vom 6. April 1964). Im übrigen unterliegen auch Gleiswagen der Eichpflicht, so daß bei ordnungsgemäßer Durchführung des Wiege Vorganges, wofür die Eisenbahnen verantwortlich sind, nur geringfügige Gewichtsabweichungen — etwa zwischen plus 1 % und minus 1 % — auftreten können.

Mithin haftet die Verklagte im Rahmen der Art. 22 und 23 SMGS grundsätzlich für die Verluste, die sich aus den in den 22 Tatbestandsaufnahmen festgestellten Gewichtsabweichungen ergeben. Dabei sei nochmals darauf hingewiesen, daß es sich hierbei um eine Gefährdungshaftung, also — entgegen der Auffassung der Verklagten — um eine Haftung ohne Verschulden handelt. Eines Nachweises der Ursache des Verlustes bedarf es daher nicht. Auch der in allen Tatbestandsaufnahmen enthaltene Vermerk, daß die Ladung oben abgeschlossen, vernagelt und verdrahtet sei, befreit grundsätzlich von dieser Haftung nicht. Unabhängig von alledem liegt es jedoch nahe, daß Gefahren für

eine Beeinflussung der Ladungen vor allem für den Zeitraum der Umladung des Holzes aus den Breitspurwagen in die Normalspurwagen und deren Befestigung gegeben sind.

Für die Feststellung des Umfangs der Haftung der Verklagten ist folgendes zu beachten:

Eine die Verklagte bindende Bescheinigung des Absenders im Frachtbrief mit den Folgen einer Haftung im Rahmen des Art. 22 § 5 SMGS liegt, wie bereits das Stadtgericht zutreffend festgestellt hat, nicht vor. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß Holz infolge seiner natürlichen Beschaffenheit während der Beförderung einen Gewichtsverlust erleiden kann, so daß die Verklagte ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke gemäß Art. 23 § 1 Ziff. 2 SMGS nur für den Teil des Gewichtsverlustes haftet, der 1,5 % des Ladegewichtes übersteigt. Ferner stimmen die Auffassungen der Parteien nunmehr dahin überein, daß es sich bei dem Schnittholz um lose verladenes Gut handelt, so daß sich in diesen Fällen nach Art. 23 § 1 Ziff. 5 SMGS im Verkehr mit Umladung die Gewichtsverlustnormen um 0,3 % für jede Umladung erhöhen. Somit haftet die Verklagte zunächst kraft Gesetzes für Gewichtsverluste bei Holz im Umfange von 1,8 % nicht. Darüber hinaus hat sich jedoch die Verklagte auf die Haftungsbefreiungsgründe aus Art. 22 § 2 Ziff. 5 und 10 SMGS berufen. Im ersten Falle (Ziff. 5) handelt es sich um die mit dem Transport in offenen Wagen verbundene Gefahr (O-Wagen-Gefahr). Unstreitig ist das Schnittholz in offenen Wagen befördert worden. Die Verklagte haftet daher unter anderem nicht bei teilweisem Verlust des zur Beförderung angenommenen Gutes, wenn dieser aus der Beförderung in offenen Wagen bei Gütern entstanden ist, die nach den Bestimmungen der betreffenden Eisenbahnen in offenen Wagen befördert werden dürfen. Zweifelsfrei ist die Beförderung der Holzlieferungen an den Kläger zulässigerweise in offenen Wagen erfolgt. Das bringt selbstverständlich verschiedene Auswirkungen mit sich. Zunächst sind dabei die „Vorschriften für das Verladen und Befestigen von Gütern auf offenen Wagen“ — Anlage 6 des SMGS — in ihrer seit 1. Juli 1966 gültigen Fassung zu beachten. Diese enthalten in Abschn. II Kapitel 1 spezielle Bestimmungen für die Verladung von Schnittholz. Abgesehen davon, daß die Ladungen, wie sich aus dem Akteninhalt ergibt, mit Holzpfosten abgestützt worden sind, werden sie oben vernagelt und verdrahtet. Damit wird vor allem der Gefahr des Herabfallens von Ladegut während des Transports, aber auch der Möglichkeit eines Diebstahls aus offenen Wagen entgegengewirkt. Darüber hinaus ist von Bedeutung, daß „Güter in offenen Wagen äußeren Einwirkungen in stärkerem Maße ausgesetzt sind als in gedeckten Wagen. Das betrifft, insbesondere Funkenflug und Witterungseinflüsse.

Für teilweisen Verlust oder Beschädigungen des Holzes durch Funkenflug ergeben sich aus dem gesamten Vorbringen der Parteien keinerlei Anhaltspunkte. Diese Möglichkeit scheidet daher aus. Ebenso ergeben sich keinerlei konkrete Anhaltspunkte dafür, daß aus den Waggons Ladegut herausgefallen oder entwendet worden sein könnte. Im Gegenteil. Mit Schriftsatz vom

6. Mai 1968 hat die Verklagte als Anlage 1 die Übersetzung des Antwortschreibens der PKP zu den Schadensfällen überreicht. Dort heißt es in Abs. 2: „Die genannten Sendungen wurden auf dem Bahnhof G. direkt aus den Wagen der UdSSR in die im Transit in die DDR gehenden Normalspurwagen umgeladen. Die Sendungen wurden im Ganzen umgeladen. Spuren der Entnahme wurden bei unserer Bahn nicht festgestellt.“ Es muß also davon ausgegangen werden, daß bis zum Umschlagbahnhof aus dem Transport in