

O-Wagen den Umständen nach keine Verluste durch Herabfallen oder Diebstahl entstanden sein können. Ferner sind die Lieferungen ausweislich der Tatbestandsaufnahmen im Bestimmungsbahnhof W. ebenfalls ordnungsgemäß gesichert eingegangen, worauf sich auch die Verklagte ausdrücklich beruft. Diese Umstände sprechen also gerade nicht für die Entstehung des geltend gemachten Verlustes durch die Beförderung in O-Wagen. Sieht man ab von den möglichen Wirkungen der Witterungseinflüsse, die insbesondere bei der Erörterung des Haftungsbefreiungsgrundes aus Art. 22 § 2 Ziff. 10 SMGS noch zu untersuchen sind, so sprechen keinerlei Umstände dafür, daß die teilweisen Holzverluste aus der Beförderung in offenen Wagen entstanden sein könnten. Damit entfällt insoweit die Vermutung des Art. 22 § 7 SMGS, so daß es hierfür keines Gegenbeweises des Klägers bedurfte.

Gemäß Art. 22 § 2 Ziff. 10 SMGS haftet die Verklagte bei teilweisem Verlust oder Gewichtsminderung des zur Beförderung angenommenen Gutes auch über die festgelegte Norm von 1,8 % hinaus nicht, wenn diese durch Austrocknen während der Beförderung oder durch andere Gewichtsverluste infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden sein können. In diesem Zusammenhang sind gleichzeitig die Witterungseinflüsse, wie Temperatur, Regen, Wind, auf das in offenen Wagen transportierte Holz beachtlich. Die Verklagte hat eine Reihe von Umständen vorgetragen, nämlich insbesondere Verladung des Schnittholzes in frischem Zustand sowie erhebliche Benässung des Gutes während des langen Transportweges, andererseits aber auch Austrocknung des Holzes auf dem Transportweg und zwischen den einzelnen Verwiegunen. Damit wirkt die Vermutung des Art. 22 § 7 SMGS, daß die Schäden den Umständen nach aus den Gründen des Art. 22 § 2 Ziff. 10 SMGS entstanden sind, zugunsten der Verklagten. Den nach diesen Vorschriften zulässigen Gegenbeweis hat der Kläger angetreten, jedoch nur zum Teil erbracht.

Aus dem Gutachten der Holz Sachverständigen Dr. F. und Dr. B. über den möglichen Umfang natürlicher Gewichtsverluste beim Transport von Import-Schnittholz ergibt sich, daß der Behauptung des Klägers, Gewichtsverluste seien gleichzeitig Warenverluste, in dieser allgemeinen Form nicht zugestimmt werden kann. Es ist nämlich zu beachten, daß Holz ein hygroskopischer Stoff ist. Das bedeutet, die Feuchtigkeitsaufnahme bzw. -abgabe entsprechend der Temperatur und der relativen Luftfeuchtigkeit der Umgebung ist mit Gewichts- und in bestimmten Feuchtebereichen außerdem mit Volumenänderungen des Holzes verbunden. Daher können Gewichtsunterschiede bei Holz nur dann als eindeutiger Beweis für die Vollständigkeit oder Unvollständigkeit einer Lieferung angesehen werden, wenn gleichzeitig mit den jeweiligen Gewichten auch die durchschnittlichen Feuchten der Ladungen bestimmt würden. Das ist jedoch nicht geschehen und außerdem technisch schwierig durchzuführen, so daß insoweit von durchschnittlichen Erfahrungswerten ausgegangen werden muß.

Auf der Grundlage wissenschaftlich gesicherter Durchschnittswerte und in ausreichender Beachtung des vom Kläger beigebrachten Gutachtens des Hauptamtes für Klimatologie sind die Sachverständigen zu dem Ergebnis gekommen, daß unter Berücksichtigung aller Umstände, wie Temperatur, relative Luftfeuchtigkeit, Luftgeschwindigkeit, Feuchtegehalt des Holzes, Transportdauer und anderes mehr, wenn sie auch teilweise einer Schätzung unterliegen mußten, ein Gewichtsverlust durch Austrocknung von mehr als etwa einer Tonne je Waggon mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

Die Parteien haben gegen dieses Gutachten in verschiedener Hinsicht Einwendungen erhoben. Insbesondere hält der Kläger diesen Wert für zu hoch, während die Verklagte ihn für zu niedrig erachtet und den Gegenbeweis zu der für sie sprechenden Vermutung für nicht erbracht ansieht. Ihnen kann jedoch nicht gefolgt werden.

In der mündlichen Verhandlung haben die Sachverständigen eingehend und überzeugend zu den Einwendungen der Parteien Stellung genommen und dargelegt, daß es in Ermangelung wesentlicher konkreter Unterlagen darauf angekommen sei, einen gewissen Grenzwert zu ermitteln, der unter Auswertung des vorliegenden Materials den Schluß zuläßt, daß die Gewichtsunterschiede, die über diesen Grenzwert hinausgehen, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht auf Verluste durch Austrocknung zurückgeführt werden können. Wenn sie dabei für die Austrocknung des Holzes in Ermangelung konkreter Unterlagen verhältnismäßig günstige Werte, angenommen haben, so rechtfertigt das die Rechtslage, wonach die gesetzliche Vermutung für die Verklagte spricht. Die Abweichung des von ihnen zugrunde gelegten Wertes der relativen Luftfeuchte gegenüber dem im meteorologischen Gutachten ermittelten ist so gering, daß er auf das Gesamtergebnis kaum Einfluß haben kann. Was die Berücksichtigung der Regentage betrifft, so ist es nach Aussage der Sachverständigen außerordentlich schwer einzuschätzen, in welchem Umfang sich das auswirken würde. Dagegen ist die Transportdauer des Gutes von entscheidender Bedeutung. Da den Sachverständigen insoweit nur der Wert zwischen PKP Ausgang und Eingang Bestimmungsbahnhof W. zur Verfügung stand, haben sie diesen der Berechnung zugrunde gelegt. In der mündlichen Verhandlung ergab sich, daß dem eine durchschnittliche Umschlagsfrist von 48 Stunden zuzurechnen wäre. Aber auch mit Rücksicht darauf und bei Zugrundelegung der Gewichte PKP Eingang würde sich an der grundsätzlichen Aussage des Gutachtens nichts ändern. Soweit vom Kläger der von den Sachverständigen angenommene Wert für die Temperatur angegriffen wurde, ergab sich, daß dieser zumindest in dem interessierenden Bereich den geringsten Einfluß auf die Menge des verdunstenden Wassers hat.

Nach alledem folgt der Senat dem im Gutachten der Sachverständigen ermittelten Grenzwert, wonach Gewichtsverluste zufolge Austrocknung von mehr als etwa einer Tonne je Waggon mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Da das Gutachten die Zeitdauer zwischen den Wägungen PKP Ausgang und Eingang Bestimmungsbahnhof W. zugrunde legt, bezieht sich dieser Wert zweifellos auf Normalspurwaggons. Das bestätigt ein Vergleich der Angaben in den Tatbestandsaufnahmen (Anzahl der Wagen) mit dem Ergebnis des Sachverständigengutachtens, wonach die festgestellten Gewichtsunterschiede lediglich aus den unter K[r. 2, 3, 6 und 13 der Tabelle genannten Frachtverträgen nicht in dieser Höhe als durch Austrocknung bedingt angesehen werden können. Dagegen kann nicht ausgeschlossen werden, daß die bei den 18 weiteren Frachtverträgen festgestellten Gewichtsunterschiede auf Austrocknung zurückzuführen sind. Insoweit ist dem Kläger der Gegenbeweis also nicht gelungen. Soweit die Verklagte bezüglich der verbleibenden vier Haftungsfälle sich noch auf die Haftungsbefreiungsvermutung aus der O-Wagen-Gefahr — bezogen auf die Witterungseinflüsse — beruft, ist auch diese Vermutung gleichzeitig durch das Gutachten widerlegt, da der für den Austrocknungsgrad ermittelte Grenzwert gerade wesentlich auf der Wirkung der Witterungseinflüsse beruht.