

fehlten in den Frachtbriefen die Transportnummern, die zur Identifizierung der Sendungen erforderlich seien.

Das Kreisgericht hat die Verklagte antragsgemäß verurteilt und zur Begründung ausgeführt: Nach Art. 21 SMGS hafte die Verklagte für die Ausführung der Beförderung auf der gesamten Strecke bis zur Ablieferung des Gutes im Bestimmungsbahnhof. Sie hafte für den teilweisen Verlust oder die Beschädigung des Gutes, es sei denn, sie könne sich auf Haftungsbefreiungsgründe stützen. Derartige Gründe seien hier nicht gegeben. Aus dem Frachtbrief und der Spezifikation, die eine Einheit bildeten, sei ersichtlich, welche Sendung zum Versand gelangt sei. Zwar sei die Nummer des Frachtbriefes in der Spezifikation nicht aufgeführt, jedoch könne daraus nicht abgeleitet werden, daß die Spezifikation nicht zum Frachtbrief gehöre. In der von der Verklagten vorgenommenen Tatbestandsaufnahme sei vermerkt gewesen, daß die Paketnummern nicht lesbar waren. Die Unlesbarkeit der Nummern lasse aber nicht den Schluß zu, daß der Absender überhaupt keine Kennzeichnung angebracht habe.

Das Bezirksgericht hat die Berufung der Verklagten abgewiesen. Gegen diese Entscheidung richtet sich der Kassationsantrag des Präsidenten des Obersten Gerichts, der Erfolg hatte.

Aus der Begründung:

Wie die Instanzgerichte zutreffend erkannt haben, sind die strittigen Rechtsbeziehungen der Prozeßparteien auf der Grundlage des Abkommens über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS), gültig vom 1. November 1951 an, in seiner Fassung nach dem Stand vom 1. Juli 1974 zu beurteilen. Die Instanzgerichte haben dieses Abkommen aber unrichtig angewandt.

Ihnen ist zunächst darin zu folgen, daß die Verklagte grundsätzlich nach Art. 21 § 1 und 2 SMGS für die Ausführung der Beförderung des im Rahmen dieses Abkommens übernommenen Frachtgutes des Klägers auf der gesamten Strecke bis zur Ablieferung im Bestimmungsbahnhof haftet. Sie haftet daher gemäß Art. 22 § 1 Abs. 1 SMGS u. a. für Schäden, die durch den teilweisen Verlust des Gutes im Zeitraum von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen.

Hauptstreitpunkt des Rechtsstreites ist die Frage, ob die in den Tatbestandsaufnahmen zweifelsfrei festgestellten Mengendifferenzen auch gleichzeitig Warenverluste sind und ob hierfür die Verklagte oder der Absender verantwortlich ist.

Wenn sich also die in Art. 21 SMGS zunächst allgemein begründete Haftung der Verklagten in den vorliegenden Fällen auch konkret gemäß Art. 22 § 1 SMGS für die vom Kläger behaupteten Mengendifferenzen ergeben soll, so ist nachzuweisen, daß ihm weniger Gut abgeliefert worden ist, als die Versandbahn vom Absender zum Transport angenommen hat.

Die Versandbahn ist nicht verpflichtet, die diesbezüglichen Frachtbriefangaben des Absenders auf ihre Richtigkeit und Übereinstimmung mit dem von ihr übernommenen Gut zu prüfen; jedoch ist sie hierzu berechtigt (Art. 12 § 2 SMGS i. V. m. anderen Vorschriften dieses Artikels, z. B. mit § 4). In den vorliegenden Fällen hat sie hiervon keinen Gebrauch gemacht. Die rechtlichen Konsequenzen dieser technologisch bedingten spezifischen Annahme des Gutes sind vor allem in Art. 12 §§ 1 und 4 sowie Art. 22 § 5 SMGS enthalten.

Die Urteile der Instanzgerichte gehen ohne weiteres davon aus, daß in den vorliegenden Fällen das Gut der Versandbahn in den Mengen übergeben wurde, die der Absender in die Frachtbriefe eingetragen hatte. Das steht im Widerspruch zu Art. 22 § 5 SMGS. Da danach die Angaben des Absenders über Gewicht und Zahl der Versandstücke nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn gelten, wenn sie Gewicht und Stückzahl festgestellt und im Frachtbrief bestätigt hat — gleiches muß gelten, wenn der Absender statt des Gewichts kubische Mengen angibt —, liegt somit kein Nachweis über die von der Versandbahn übernommene Gutmenge vor. Damit läßt sich eine Haftung der Verklagten für einen Transportverlust gemäß den SMGS-Bestimmungen nicht ohne das Hinzutreten weiterer Umstände begründen.

Von wesentlicher Bedeutung sind die vom Absender einzuhaltenden Anforderungen für die Versendung von paketierten Gütern, die in den Urteilen der Instanzgerichte in ihrer sachlichen und rechtlichen Funktion ungenügend bzw. un-

zutreffend gewertet worden sind. Zunächst steht fest, daß dann, wenn — wie hier — Schnittholz in der Form zur Versendung gebracht wird, daß jeweils eine gewisse Menge an Brettern, Kanthölzern, Leisten o. ä. durch Verwendung von Bandeisen fest zusammengefügt sind, es sich um eine Versendung in Transportpaketen gemäß § 2 der Anlage 15 zum SMGS handelt. Für die Beförderung dieser Transportpakete gelten demnach alle Vorschriften der Anlage 15 (vgl. auch Art. 7 § 11 SMGS). Insbesondere besteht die Verpflichtung des Absenders, die Pakete gemäß § 7 der Anlage 15 i. V. m. Art. 8 § 3 SMGS übereinstimmend mit seinen entsprechenden Frachtbriefangaben zu kennzeichnen. Damit soll zunächst gewährleistet werden, daß die Sendung als Einheit von Gut und Frachtbrief der Eisenbahn übergeben wird. Dadurch, daß die gleichen Angaben in den Frachtbrief einzutragen und auf den Paketen anzubringen sind, wird dem Absender die notwendige Kontrolle erleichtert, ob das im Frachtbrief angegebene Gut auch tatsächlich vorhanden und zur Übergabe an die Eisenbahn bereitgestellt worden ist. Diese Kontrollenerleichterung wirkt ebenso für die Eisenbahn, falls sie von ihrem Nachprüfungsrecht Gebrauch macht, wie vor allem für den Empfänger sowohl bei seiner frachtrechtlichen wie auch bei seiner liefervertraglichen Annahme der Sendung.

In der von der Verklagten angefertigten Tatbestandsaufnahme, die die Sendung Schnittholz „Fichte“ betrifft, wird zu dieser zwingenden Kennzeichnung festgestellt: „Paketnummern vorhanden, aber nicht lesbar.“ Das bedeutet, daß der Absender seiner sich aus Art. 8 § 3 SMGS ergebenden Pflicht, derartige Angaben deutlich und unauslöschar anzubringen, nicht nachgekommen ist und daher die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu tragen hat. Im Rahmen dieses Verfahrens ist der Kläger auf Grund dieser Pflichtverletzung des Absenders nicht in der Lage, für die von ihm gegen die Verklagte geltend gemachten Schadenersatzansprüche den notwendigen Nachweis zu führen, daß die an ihn abgelieferten Pakete nicht identisch mit den im Frachtbrief genannten sind. Auch insofern ist folglich der behauptete Transportverlust nicht nachgewiesen worden, zumal davon auszugehen ist, daß es sich um die unversehrten, vom Absender zusammengestellten Transportpakete handelte. Es gibt weder in der Tatbestandsaufnahme Aussagen, die auf Veränderungen oder Eingriffe schließen lassen können, noch entsprechende Behauptungen des Klägers.

Hinsichtlich der Sendung Nadelschnittholz „Kiefer“ gilt folgendes:

Es ist ebenfalls nicht bewiesen, daß die vom Kläger behaupteten Mengendifferenzen auf teilweise Verluste während des Transports zurückzuführen sind. In diesem Zusammenhang ist ergänzend auf Art. 7 § 6 SMGS hinzuweisen, woraus sich ergibt, daß mit der Annahme der Sendung durch die Versandbahn nicht auch der Frachtbriefinhalt, d. h. vor allem seine volle Ordnungsmäßigkeit und Übereinstimmung mit dem Gut, eisenbahnseitig anerkannt wird, (wird ausgeführt)

Anhaltspunkte für einen während des Transports eingetretenen Warenverlust liegen damit nicht vor. Jedenfalls fehlt es an einem Nachweis, so daß die Verklagte insoweit auch nicht zu haften hat.

Das Urteil des Bezirksgerichts war daher aufzuheben und die Klage als unbegründet abzuweisen.

Strafrecht

§§ 44 Abs. 1, 115 Abs. 1, 116 Abs. 1 StGB.

Zur Bewertung einer im Rückfall begangenen schweren Körperverletzung als Verbrechen.

OG, Urteil vom 5. März 1987 - 5 OSK 2/87.

Der Angeklagte ist zweimal wegen vorsätzlicher Straftaten, darunter wegen Rowdytums, mit Freiheitsstrafe vorbestraft. Am 29. November 1985 trank er zunächst von 18 bis 21 Uhr etwa zehn Glas Bier und vier bis fünf Glas Weinbrand. Anschließend ging er in eine Gaststätte und nahm dort weitere alkoholische Getränke zu sich. Als er gegen 1 Uhr die Gaststätte verließ, kam es zu einer Auseinandersetzung über die Eigentumsverhältnisse an einer Jacke. Der vorbeikommende