

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Intern. Übereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr
(CIM) v. 25. Februar 1961, BGBl 1964 II 1520, Art. 9
§ 3 Art. 27, 28, 33, 34

a) Zur Frage der Zulässigkeit von Sonderabmachungen:
Beförderung als Eilgut zu Frachtguttarifen.

b) Zur Berechnung des Schadens wegen Beschädigung
des Gutes infolge von der Eisenbahn zu vertreten-
der Überschreitung der Lieferfrist.

BGH, Urt. v. 14. April 1976 - I ZR 42/75 - OLG Düsseldorf
LG Wuppertal

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 42/75

URTEIL

Verkündet am
14. April 1976
Schnurr

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Firma Heinrich G [REDACTED], D [REDACTED], R [REDACTED] Straße 23,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion K [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 14. April 1976
durch die Richter Alff, Dr. Schönberg, Dr. Frhr.
v. Gamm, Schwerdtfeger und Dr. Windisch

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlan-
desgerichts Düsseldorf vom 16. Januar 1975
aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung, auch über
die Kosten des Revisionsverfahrens, an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin verlangt Schadensersatz in Höhe
von DM 42.933,-- für den Verderb von 322 geschlach-
teten Lämmern, der auf dem Bahntransport von Düs-
seldorf nach Jeumont/Frankreich eingetreten sei und
den die Beklagte zu vertreten habe.

Im einzelnen wurde der Transport wie folgt ab-
gewickelt: Am Vormittag des 23. Dezember 1967, einem
Samstag, wurden die tags zuvor geschlachteten Lämmer
im Schlachthof Düsseldorf-Derendorf von der Kläge-
rin in einen "Interfrigo-Waggon" verladen; die Kläge-



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

rin übergab den Frachtbrief (für Frachtgut), eine Abschrift der Warenrechnung sowie ein tierärztliches Attest in deutscher und französischer Sprache. Auf dem Frachtbrief befand sich der Vermerk "Interfrigo" und eine weiße Marke mit roten Streifen. Diese Marke wurde von der Beklagten auf den Frachtpapieren solcher Sendungen angebracht, die als Eilgut befördert und als Frachtgut abgerechnet wurden.

Bei der Abfertigung des Waggon auf dem Bahnhof Düsseldorf-Derendorf wurden Waggon und Begleitpapiere getrennt; der Waggon wurde deshalb wegen Fehlens der Begleitpapiere in Aachen-West nach seiner Ankunft am 24. Dezember 1967 gegen 1 Uhr zollamtlich nicht abgefertigt, sondern vom Zug abgekoppelt und abgestellt. Am 27. Dezember 1967 begann die Beklagte nach den Begleitpapieren zu forschen. Da diese zunächst nicht auffindbar waren, stellte die Zollverwaltung Ersatzpapiere aus; der Waggon traf am 28. Dezember 1967 gegen 15 Uhr in Jeumont ein. Der französische Veterinär bezeichnete das Fleisch als "consommable".

Die französische Bahnverwaltung benachrichtigte die als Empfänger angegebene Speditionsfirma L. [REDACTED] vom Eintreffen des Waggon. Diese erklärte mit Schreiben vom 28. Dezember 1967, daß sie die Annahme verweigere. In der Tatbestandsaufnahme des Bahnhofs Jeumont vom 29. Dezember 1967 wird als Grund für die Weigerung des Empfängers verspätete Ankunft genannt; denselben Grund erwähnt die Zollagentur des Bahnhofs Jeumont in einem Schreiben vom 26. Februar 1968 an die Güterabfertigung Düsseldorf-Derendorf.

Ein von den französischen Staatsbahnen ermittelter Interessent erschien am 29. Dezember 1967 im Bahnhof Jeumont. Da die Originalpapiere der Sendung noch nicht eingegangen waren, verweigerte die Zollverwaltung die Verkaufsgenehmigung.

Am 30. Dezember 1967 wurde der Waggon im Bahnhof Jeumont neu beeist und um 1.45 Uhr nach Düsseldorf abgefertigt. Die Papiere kamen gegen 9.30 Uhr in Jeumont an. Der Waggon traf am 31. Dezember 1967 in Düsseldorf ein. Die Sendung war nach der Behauptung der Klägerin verdorben, das Fleisch habe auch nicht als Tierfutter verwendet werden können und deshalb vernichtet werden müssen.

Die Klägerin trägt weiter vor, der von der Beklagten im Schlachthof eingesetzte Beamte habe ihr zugesichert, die Sendung werde am 26. Dezember 1967 in Jeumont eintreffen; dieser Beamte habe mit ihr, der Klägerin, einen Fahrplan abgesprochen und diesen mit dem leitenden Beamten des Bahnhofs abgestimmt. Als der Waggon am 26. Dezember 1967 noch nicht in Jeumont eingetroffen sei, habe sie erfolglos nach dem Verbleib des Waggons geforscht. Erst am 28. Dezember habe sie erfahren, daß der Waggon auf einem Abstellgleis in Aachen gestanden habe. Die Beklagte sei drei Tage untätig geblieben, obwohl die Eilbedürftigkeit des Transports ersichtlich gewesen sei. Das Fleisch sei bei seiner Ankunft am 28. Dezember nicht mehr verwertbar gewesen. Die Beklagte habe zudem die Lieferfrist überschritten.

Die Beklagte bestreitet eine Zusage des Beamten

in Düsseldorf-Derendorf, der Waggon werde am 26. Dezember 1967 in Jeumont sein.

Die Ware sei sowohl am 28. Dezember in Jeumont als auch zur Zeit der Rücksendung am 30. Dezember 1967 noch einwandfrei gewesen.

Der Schaden sei dadurch entstanden, daß die Firma Lecat die Annahme der Sendung verweigert habe. Die Klägerin habe trotz mehrfacher Aufforderung keine Weisung erteilt, was mit der Ware geschehen solle.

Die Lieferfrist sei nicht überschritten worden.

Das Landgericht hat die Klage bis auf einen Betrag von DM 99,44 (= 2/10 der Fracht wegen Überschreitung der Lieferfrist) abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung (gerichtet auf Zahlung von DM 42.933,-- abzüglich DM 99,44 = DM 42.833,56) zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Zahlungsantrag aus der Berufungsinstanz weiter; die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht verneint sowohl Ansprüche aus dem "Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" (CIM) als auch aus dem Gesichtspunkt eines Verschuldens bei Vertragsabschluß,

Maßgeblich ist für das Berufungsgericht, dem Interfrigo-Vermerk und der weißen Marke mit roten Streifen (Bedeutung: Beförderung als Eilgut zu Frachtgutsätzen) komme keine rechtliche Bedeutung zu, denn eine solche Sondervereinbarung sei (nach Art. 9 § 3 CIM) unzulässig.

Es seien demnach die Vorschriften der CIM über die Beförderung von Frachtgut anzuwenden. Danach ende die Lieferfrist unter Berücksichtigung der Ruhetage am 30. Dezember 1967 zwei Stunden nach Beginn der Dienstzeit der Güterabfertigung des Empfangsbahnhofs Jeumont; zu diesem Zeitpunkt hätten auch die Begleitpapiere (Art. 11 § 9 CIM) in Jeumont vorgelegen.

Ein Schadensersatzanspruch nach Art. 27 CIM komme daher mangels Überschreitung der Lieferfrist nicht in Betracht; der Verderb beruhe aber auch nicht auf einer fehlerhaften Behandlung der Sendung. Die Klägerin könne sich nicht darauf berufen, daß der Waggon mangels Begleitpapiere drei Tage in Aachen-West abgestellt gewesen sei, denn die Beklagte habe insgesamt die Lieferfrist nicht überschritten. Auch aus der von der Klägerin behaupteten Zusage des Beamten der Beklagten auf dem Schlachthof könne kein Anspruch hergeleitet werden, da Sondervereinbarungen nach der CIM unzulässig und deshalb nichtig seien.

II. Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg.

1. Die Beurteilung der rechtlichen Beziehungen

der Parteien richtet sich nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 25. Februar 1961 (BGBI 1964 II S. 1520). Diese Regelung ist an die Stelle des Übereinkommens vom 25. Oktober 1952 (BGBI 1956 II, 33) getreten und am 1. Januar 1965 in Kraft getreten. Es handelt sich im Streitfall um eine Sendung von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben worden sind, der die Gebiete von mindestens zwei Vertragsstaaten berührt (Art. 1 § 1 CIM).

2. Die Beklagte haftet nach Art. 27 § 1 CIM für Sachschaden, der in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Dem kann die Beklagte entgegenhalten, der Schaden sei dadurch entstanden, daß es sich hier um leicht verderbliche Ware gehandelt habe und sie daher nach Art. 27 § 3 Buchstabe e) CIM von der Haftung befreit sei, wenn nach den Umständen des Falles der Sachschaden aus dem inneren Verderb habe entstehen können (Art. 27 § 3 Buchstabe e) in Verbindung mit Art. 28 § 2 CIM). Die Klägerin kann demgegenüber nachweisen (Art. 28 § 2 Satz 2 CIM), daß der Schaden nicht aus dieser Gefahr entstanden **ist**.

Das Berufungsgericht hat die danach erforderlichen Erörterungen dahin zusammengefaßt, der Klägerin stehe nur dann ein Schadensersatzanspruch wegen des Verderbs der Ware zu, wenn die Beklagte die Lieferfrist überschritten habe oder wenn der Verderb auf einer fehlerhaften Behandlung der Sendung beruhe. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts endet die Lieferfrist am 30. Dezember 1967 zwei Stunden nach Beginn der Dienstzeit der Güterabfertigung des Empfangsbahnhofs Jeumont. Zu diesem Zeitpunkt seien Gut und

Begleitpapiere zur Verfügung gewesen; daß das Gut schon wieder zur Rücksendung gebracht worden sei, könne angesichts der Annahmeweigerung des Empfängers nicht der Beklagten zur Last gelegt werden. Ein Schadensersatzanspruch stehe demnach der Klägerin nicht zu.

Das Berufungsgericht hat zu Unrecht eine Überschreitung der Lieferzeit verneint.

Zunächst wirft das Berufungsgericht zutreffend die Frage auf, ob der Interfrigo-Vermerk mit Anheftung des weißen Zettels mit roten Streifen auf den Frachtbrief für Frachtgut auf eine Sonderabmachung der Parteien hinweise, nach der die Beförderung als Eilgut zu Frachtgutsätzen erfolgen werde. Das Berufungsgericht lehnt dies als unzulässig ab, weil eine solche Vereinbarung gegen Art. 9 § 3 CIM verstoße, wonach jede Sonderabmachung, durch die eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt würde, verboten und nichtig ist. Diese Auffassung entspricht der Regelung in der CIM 1952. Nach der im Streitfall anzuwendenden CIM 1961 sind gemäß Art. 9 § 3 Abs. 2 Sonderabmachungen zulässig, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Kunden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden; diese Vergünstigungen stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung der nationalen Regierung, brauchen aber nicht veröffentlicht zu werden (Art. 9 § 3 Abs. 4 CIM). Dadurch ist der Grundsatz des Tarifzwangs und der Unabdingbarkeit der Tarife wesentlich gelockert. Der Grund für diese Änderung waren die Schwierigkeiten, in die die Eisenbahnen inzwischen durch andere Verkehrsträger (ins-

besondere den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen) gekommen waren (vgl. Nanassy-Wick zu CIM 1961 Anm. 24 zu Art. 9 § 3). Im Streitfall ist eine solche Sonderabmachung anzunehmen, d. h. die Verpflichtung der Beklagten, die Sendung als Eilgut zu Frachtgutsätzen zu befördern. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts handelt es sich nicht um eine interne Dienstweisung, sondern um eine im Frachtbrief festgelegte Vereinbarung mit Außenwirkung. Dafür, daß es sich hier um eine allgemeine Vergünstigung für bestimmte Beförderungen handelt, spricht auch, daß die Beklagte entsprechende Aufkleber bereithält; nach dem bisherigen Sachstand ist auch nicht anzunehmen, daß die Bundesregierung Sonderabmachungen dieses Inhalts nicht zugestimmt hätte.

Da demnach eine Beförderung als Eilgut vereinbart war, ist auch die Lieferfrist danach zu berechnen. Die Entfernung vom Güterbahnhof Düsseldorf-Derendorf nach Jeumont beträgt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts 269 Tarifkilometer; die Sendung wurde am Vormittag des 23. Dezember 1967 - einem Sonnabend - verladen. Nach Art. 11 § 2 Buchst. a) CIM beträgt die Abfertigungsfrist 12 Stunden, die Beförderungsfrist für jede angefangene 300 Tarifkilometer 24 Stunden. Die Lieferfrist beginnt gemäß Art. 11 § 6 CIM mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgenden Mitternacht, d. i. im Streitfall am 24. Dezember 1967 0.00 Uhr; falls der Bahnhof Düsseldorf-Derendorf am Sonntag, dem 24. Dezember 1967 für den Eilgutverkehr nicht geöffnet sein sollte, beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später (Art. 11 § 6 Satz 2 CIM), also am 25. Dezember 0.00 Uhr. Danach endet die Lieferfrist am 25. Dezember 1967 12.00 Uhr oder am 26. De-

zember 1967 12.00 Uhr. Ein Ruhen der Lieferfrist nach Art. 11 § 7 CIM kommt nach dem bisherigen Sachstand nicht in Betracht; für eine Anwendung der Art. 11 § 7 Buchst. c), § 8 Abs. 2 CIM bestehen, soweit ersichtlich, keine entsprechenden innerstaatlichen Vorschriften (vgl. Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr 2. Aufl. 1965 Anm. 9 zu Art. 11 CIM).

Die Sendung ist am 28. Dezember 1967 gegen 15 Uhr in Jeumont eingetroffen, die Begleitpapiere am 30. Dezember 1967 gegen 9.30 Uhr.

Die Lieferfrist ist nach allem für die Zeitdauer ab 25. oder 26. Dezember 1967 überschritten.

Die Beklagte hat die Überschreitung der Lieferfrist auch zu vertreten. Unstreitig ist der Waggon mit der Sendung in Aachen-West am 24. Dezember 1967 1.00 Uhr zollamtlich nicht abgefertigt und weitergeleitet worden, weil die Begleitpapiere nicht vorlagen, obwohl sie - auch das ist unstreitig - der Beklagten ordnungsgemäß und vollständig übergeben worden waren.

Der Schadensersatzanspruch der Klägerin entfällt nach allem nicht deshalb, weil die Beklagte die Lieferfrist eingehalten habe (vgl. zu der Frage, ob die Eisenbahn bei Einhaltung der Lieferfrist nach dem internationalen Übereinkommen haftet RGZ 89, 338; 100, 50, 55).

Das Berufungsurteil kann deshalb mit der gegebenen Begründung nicht aufrechterhalten werden.

III. Der Schadensersatzanspruch entfällt auch nicht ohne weiteres gemäß Art. 27 § 3 Buchst. e) CIM in Verbindung mit Art. 28 § 2 CIM; danach wird bei Gütern, die zufolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem

inneren Verderb ausgesetzt sind, vermutet, daß der Schaden aus dieser Beschaffenheit entstanden ist, wenn die Eisenbahn darlegt, daß nach den Umständen des Falles die Beschädigung des Gutes aus dieser Beschaffenheit entstehen konnte; die Eisenbahn ist in einem solchen Falle von ihrer Haftung befreit. Dem Berechtigten bleibt die Möglichkeit, den Nachweis zu erbringen, daß der Schaden nicht aus dieser Gefahr entstanden ist. Diese Haftungsbefreiung findet sich auch in § 83 Abs. 1 Buchstabe d, Abs. 2 EVO und § 34 Buchstabe k und 1 KVO.

Ob ein Schaden durch "inneren Verderb" entstanden ist, bestimmt sich zunächst danach, ob die nächste Ursache für den Schaden die natürliche Beschaffenheit des beförderten Gutes ist; die natürliche Beschaffenheit braucht allerdings nicht die einzige Ursache zu sein; in der Regel werden mehrere Ursachen wirken, doch muß die natürliche Beschaffenheit durch einen von ihr selbst ausgehenden Antrieb bei der Entstehung des Schadens mitwirken (vgl. zu § 34 Buchstabe k und e) KVO das Senatsurteil vom 28. Mai 1965 - I b ZR 131/63 - BGH NJW 1965, 1593, 1594 m.w.N.). Ferner muß der Verderb unter Verhältnissen eintreten, denen ein Gut dieser Art bei den vereinbarten Beförderungsbedingungen gewöhnlich ausgesetzt ist; maßgeblich ist demnach der für ein Gut der beförderten Art nach dem Inhalt des Beförderungsvertrags zu erwartende gewöhnliche Ablauf des Transports. Führen Umstände, die danach nicht zu erwarten waren, zu einem Wirksamwerden der in dem beförderten Gut ruhenden Anlagen und diese wieder zu einem inneren Verderb, dann wird die Haftungsbefreiung nicht wirksam (vgl. für § 34 Buchst. k KVO: Senats-

urteil vom 10. Januar 1968 - Ib ZR 136/66 - VR 1968, 291; Guelde/Willenberg, KVO, 2. Aufl. Rdn. 41 zu § 34).

Die Lieferfristen sind das Maß, mit denen der Absender rechnen und auf die er seine vorsorglichen Maßnahmen abstellen muß. Legt die Klägerin dar, daß bei Einhaltung der Lieferfrist ein innerer Verderb des Fleisches nicht wirksam geworden wäre, sondern erst durch die Überschreitung der Lieferfrist, dann entfällt damit die Haftungsbefreiung der Beklagten nach Art. 27 § 3 CIM und sie haftet für den Sachschaden nach § 27 § 1 CIM (vgl. bei verspäteter Benachrichtigung RGEE XXVI, 24: Haftung für Teilverderb von frischen Weintrauben infolge schuldhafter Lieferfristüberschreitung: KG vom 13. Juni 1940 - Zeitschrift f. d. internationalen Eisenbahnverkehr 1941, 187).

IV. Das Berufungsurteil kann demnach keinen Bestand haben.

Mangels der zur Begründung des Anspruchs erforderlichen Feststellungen konnte das Revisionsgericht nicht selbst entscheiden; das Berufungsurteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu übertragen war.

V. Soweit das Berufungsgericht in der erneuten Verhandlung über die Höhe des Ersatzanspruchs zu entscheiden hat, ist auf folgende Gesichtspunkte hinzuweisen.

Die Höhe des zu ersetzenden Schadens richtet sich nach Art. 33 CIM, wonach bei Güterschäden die Eisenbahn den Betrag der Wertminderung der Güter zu zahlen hat.

Dem steht nicht die Berechnung nach Art. 34 CIM - Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist - entgegen. Eine im Schrifttum vertretene Auffassung (vgl. Nanassy/Wick aaO, Anm. 14 zu Art. 34 § 3; Favre-Mátgássy: Haftung der Eisenbahn bei Beschädigung eines "verderblichen" Gutes infolge Lieferfristüberschreitung (gem. CIM) in Zs. f. d. internationalen Eisenbahnverkehr 1973, 43 ff) geht dahin, daß bei Güterschäden durch Verderb infolge von Lieferfristüberschreitungen die Höhe des Schadensersatzes regelmäßig nach Art. 34 § 2 CIM auf das Doppelte der Fracht beschränkt sei. Dem kann nicht gefolgt werden: Nach Art. 34 § 3 werden die Entschädigungen nach §§ 1 und 2 nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung gewährt; bei teilweisem Verlust sind sie "gegebenenfalls" für den nicht verlorenen Teil der Sendung zu entrichten; bei Beschädigung treten sie "gegebenenfalls" neben die in Art. 33 vorgesehene Entschädigung. Da nicht angenommen werden kann, der Gesetzgeber habe Verlust und Beschädigung verschieden behandeln wollen, ist die Folgerung zulässig, es sollte damit nur der Fall erfaßt werden, daß neben dem Verlust- und Beschädigungsschaden ein unabhängiger Verspätungsschaden entstanden ist (vgl. Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern 1966 S. 50). Dabei darf der Ersatzanspruch insgesamt nicht die Werte nach Art. 31 und 33 CIM überschreiten (Art. 34 § 3 CIM).

Es kann auch nicht der Gedanke durchdringen, bei Beschädigung empfindlicher Güter wegen zu langer Be-

förderungsdauer könne der Ersatzberechtigte gegen die Bahn Ansprüche wegen Beschädigung des Gutes nur insoweit erheben, als die Bahn für die Beschädigung auch ohne Vorliegen einer Lieferfristüberschreitung haftbar wäre; andernfalls könne er Entschädigung lediglich im Rahmen des Art. 34 §§ 1 und 2 CIM beanspruchen (so unter Bezugnahme auf RG 100, 50; 89, 338 Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr, 2. Aufl. 1965 Anm. 3 c zu Art. 34 CIM) Den o.a. Entscheidungen kann ein solcher Grundsatz nicht entnommen werden: sie besagen nur, selbst auf eine grobfahrlässige Transportverzögerung könne eine Schadensersatzklage wegen Verderbs von Fleisch nicht gestützt werden, wenn die Lieferfrist eingehalten sei. Der weitergehende Gedanke, alle Ereignisse oder Ursachen nach Ablauf der Lieferfrist seien nur, - also ohne Rücksicht, ob Güterschaden oder echter Verspätungsschaden, - als Verspätungsschaden zu behandeln und unterlägen damit der Begrenzung der Höhe nach, ist vom Reichsgericht nicht ausgesprochen.

Es ist auch nicht einzusehen, warum die Eisenbahn bei vollem oder teilweisem Verlust, auch wenn dieser nach Ablauf der Lieferfrist eingetreten ist, nach Art. 31 CIM haftet, aber nicht bei einer Beschädigung durch Verderb nach Ablauf der Lieferfrist nach Art. 33 CIM. Ein allgemeiner Gedanke des Inhalts, daß bei Schäden, die nach Überschreitung der Lieferfrist eintreten, die Eisenbahn nur im Rahmen der Beschränkungen des Art. 34 CIM hafte, ist nicht ersichtlich; er läßt sich auch nicht der Haftungsfreiheit bei innerem Verderb entnehmen, denn wie bereits dargelegt, kommt eine Berücksichtigung des inneren Verderbs als Haftungsbefreiungsgrund, gleich zu welchem Zeitpunkt er eintritt, nur in Betracht, wenn er

unter Verhältnissen auftritt, denen ein Gut dieser Art bei den vereinbarten Beförderungsbedingungen gewöhnlich ausgesetzt ist, nicht aber bei ungewöhnlichen Ereignissen, zu denen auch eine von der Eisenbahn zu vertretende Überschreitung der Lieferfrist rechnet.

Alff

Schönberg

v. Gamm

Schwerdtfeger

Windisch