

Nachschlagewerk: ja

2340 044

Amtliche Sammlung: ja

BGB § 990 Abs. 1 Satz 1, § 989

Der berechnigte Fremdbesitzer, der unberechnigten Eigenbesitz an der Sache ergreift, ist nicht in gutem Glauben im Sinne des § 990 Abs. 1 Satz 1 BGB, wenn er infolge grober Fahrlässigkeit nicht weiss, daß er dem Eigentümer gegenüber zur Umwandlung des Fremdbesitzes in Eigenbesitz nicht befugt ist.

BGH, Urt. v. 29. Oktober 1959 - VII ZR 197/58 - OLG Hamm

VII ZR 197/58

Verkündet
am 29. Oktober 1959
Woitscheck, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Tiefbauunternehmers Emil D. in Do., Me-
straße ,

Klägers, Berufungsklägers, Revisions-
klägers und Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

g e g e n

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Präsidenten
der Bundesbahndirektionen E. und M.,

Beklagte, Berufungsbeklagte, Revisions-
beklagte und Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der VII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. Oktober 1959 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Glanzmann und der Bundes-
richter Rietschel, Dr. Heimann-Trosien, Dr. Winkelmann
und Erbel

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers und die Anschluß-
revision der Beklagten wird das Urteil des 5. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 8. Januar
1958 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Ent-
scheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfah-
rens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger war Eigentümer von sieben Feldbahnlokomotiven (Nr. 1813, 1839, 1870, 2016, 2020, 13356 und 13357), die sich im Jahre 1944 im Raume von Wilna befanden. Beim Herannahen der Russen wurden sie verladen und sollten nach Falkenburg in Pommern geschickt werden. Der Zug gelangte jedoch nach Bad Charlottenbrunn in Schlesien. Dort wurde er entladen; die dem Kläger gehörigen Lokomotiven wurden auf einem sog. "Gerätefriedhof" in Erlensbusch abgestellt.

Damals führte die Arbeitsgemeinschaft Dü[REDACTED]/Tr[REDACTED]/U[REDACTED] (im folgenden Argem.) Arbeiten in diesem Raume aus. Sie nahm neben anderen Materialien auch die Lokomotiven des Klägers an sich und ließ sie am 12. März 1945 durch die Bahnmeisterei in Charlottenbrunn als "Dienstgut" verladen. In dem Dienstgutfrachtbrief wurde als Empfänger die Reichsbahndirektion E[REDACTED] und als Bestimmungsbahnhof E[REDACTED]-Ost angegeben. Außerdem wurde an diesem Tage eine von der Argem., der Organisation T[REDACTED] und der Bahnmeisterei in Charlottenbrunn unterzeichnete Versandanzeige gefertigt, in der der Kläger als Eigentümer der Lokomotiven 1813, 1839, 1870, 13356 und 13357 bezeichnet war; als Eigentümerin der Lokomotiven 2016 und 2020 war die Organisation T[REDACTED] angegeben. Wann diese Versandanzeige bei der Reichsbahndirektion E[REDACTED] eingegangen ist, ist streitig.

Ein Teil des Zuges mit den Lokomotiven 1813, 13356 und 13357 kam im August 1945 in E[REDACTED]-Ost an. Die Reichsbahn veräußerte sie in diesem und im nächsten Monat, und zwar die Maschine 1813 an die Baufirma Mü[REDACTED] & Co., die sie jetzt noch besitzt, und die beiden anderen an die Firma



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

G[REDACTED] & N[REDACTED]; diese wurde rechtskräftig zur Herausgabe an den Kläger und zum Ersatz der Nutzungen in Höhe von rund 9.100,— DM verurteilt.

Der andere Teil des Zuges mit den übrigen vier Lokomotiven des Klägers gelangte nach O[REDACTED]. Dort verkaufte sie die Reichsbahn im Oktober 1945 an die K[REDACTED]werke, die sie an die Firma August P[REDACTED] in B[REDACTED] weiter veräußerte; P[REDACTED] verkaufte eine davon an die Firma Te[REDACTED] in O[REDACTED]. Diese Firmen mussten die Lokomotiven in den Jahren 1949 und 1950 entschädigungslos an die Tschechoslowakei herausgeben, da sie in den Jahren 1939 - 1941 in Prag hergestellt worden waren.

Der Kläger verlangt von der Beklagten den Ersatz seines Schadens, der ihm nach seinen Behauptungen durch den Verkauf der Maschinen entstanden ist. Für den Eigentumsverlust hinsichtlich der Lokomotiven 1813, 1839, 1870, 2016 und 2020 begehrt er einen Teilbetrag von 5 mal 1.220.— = 6.100,— DM, für den ihm entgangenen Gewinn einen weiteren Teilbetrag von 6.100,— DM, insgesamt also 12.200,— DM nebst Zinsen seit dem 1. Januar 1947. Er stützt die Klage auch auf die Behauptung, daß er mit den sieben Maschinen in der Lage gewesen wäre, seinen Betrieb wieder zu eröffnen.

Die beklagte Bundesbahn beantragt Abweisung der Klage. Sie bestreitet ihre Ersatzpflicht und erhebt, soweit der Anspruch auf unerlaubte Handlung gestützt wird, die Einrede der Verjährung. Vorsorglich macht sie geltend, daß dem Kläger, soweit es sich um die Prager Lokomotiven handle, kein Schaden entstanden sei; denn er hätte sie ebenfalls herausgeben müssen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht die Beklagte zur Zahlung von 1.220,-- DM nebst 4 % Zinsen seit dem 5. Mai 1955 an einen Zessionar des Klägers Zug um Zug gegen Abtretung der Eigentumsansprüche an der Lokomotive 1813 verurteilt und die Entscheidung des Landgerichts im übrigen bestätigt.

Der Kläger verfolgt mit der Revision seinen Klageanspruch weiter, soweit er unterlegen ist. Die beklagte Bundesbahn hat Anschlußrevision eingelegt, mit der sie die vollständige Abweisung der Klage erstrebt. Die Parteien beantragen ferner, das Rechtsmittel des Gegners zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A. Die Vorschriften des Allgemeinen Kriegsfolgengesetzes vom 5. November 1957 (BGBl I, 1747) stehen den Ansprüchen des Klägers nicht entgegen.

Nach § 1 Abs. 2 AKG bleiben Gesetze der Bundesrepublik unberührt, in denen u. a. Ansprüche gegen die Deutsche Reichsbahn geregelt sind. Eine solche Regelung findet sich in § 3 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes vom 15. Dezember 1951 (BGBl I, 955). Danach gelten als Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn auch solche, die nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen gehören. "Eingegangen" i. S. dieser Vorschrift sind diejenigen Verbindlichkeiten, die nach dem angeführten Zeitpunkt entstanden sind (BGHZ 14, 282).

Diese Voraussetzungen sind hier, wenn man von den Behauptungen des Klägers ausgeht, gegeben. Das Sondervermögen "Deutsche Reichsbahn" ist nach § 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2. März 1951 (BGBl I, 155) als Sondervermögen "Deutsche Bundesbahn" auf den Bund übergegangen. Der Kläger leitet seine Ansprüche in erster Linie aus Handlungen der Deutschen Reichsbahn in der Zeit nach dem 8. Mai 1945 her.

Zweifel in dieser Richtung könnten allerdings hinsichtlich der Forderungen bestehen, die der Kläger in der Revisionsinstanz wegen Verletzung des über den Transport von Wilna nach Falkenburg im Sommer 1944 abgeschlossenen Frachtvertrags geltend macht. Mit diesem in den Tatsacheninstanzen nicht erhobenen Anspruch kann er aber gemäß § 561 ZPO bereits aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht gehört werden.

B. Lokomotive 1813:

I. Zum Grund des Anspruchs:

Der Kläger stützt seine Forderung auf

- 1.) Geschäftsführung ohne Auftrag;
- 2.) unerlaubte Handlung;
- 3.) die §§ 987 ff BGB;
- 4.) die Abtretung von vertraglichen Ansprüchen der Argem. (Schriftsatz vom 23. November 1957)

1.) Das Oberlandesgericht hat dem Kläger wegen der Entziehung der Lokomotive 1813 einen Ersatzanspruch für den

Eigentumsverlust nach den Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag zugebilligt. Die Beamten der Reichsbahn hätten, so legt es dar, die Maschine nach der eigenen Darstellung der Beklagten als Reichseigentum angesehen. Sie hätten also gewußt, daß sie beim Verkauf über eine "fremde Sache" verfügten. Deswegen habe die Beklagte gem. dem § 678 BGB für den dem Kläger entstandenen Schaden einzustehen; denn die Vertreter der Beklagten hätten grob fahrlässig gehandelt, "als sie das gerade erst angekommene Gerät ohne nähere Prüfung als im Eigentum des Reichs stehend betrachteten".

Diesen Ausführungen kann, wie die Anschlußrevision zutreffend geltend macht, nicht gefolgt werden.

Das Oberlandesgericht übersieht, daß die Deutsche Reichsbahn auf Grund der Gesetze vom 10. Februar 1937 (RGBl II, 47) und 4. Juli 1939 (RGBl I, 1205) nicht mehr eine eigene juristische Person war. Sie behielt zwar ihre rechnungsmässige Selbstständigkeit in der Form eines Sondervermögens, war aber rechtlich nichts anderes als eine Reichsbehörde; ihr Vermögen wurde ein Teil des Reichsvermögens (vgl. BChZ 1, 34; 13, 67). Mangels abweichender Feststellungen muß für diesen Rechtszug davon ausgegangen werden, daß die Rechtslage den Beamten der Reichsbahn, die den Verkauf veranlaßt haben, auch bekannt gewesen ist. Dann haben sie aber die Lokomotive nicht für fremdes, sondern für "eigenes Gut" gehalten, als sie davon ausgingen, daß sie dem Reich gehörte, und demgemäß auch nur ein eigenes Geschäft führen wollen.

In einem solchen Falle sind die Bestimmungen über die Geschäftsführung ohne Auftrag nach § 687 Abs. 1 BGB nicht anwendbar.

2.) Mit den anderen Klagegründen befaßt sich das Oberlandesgericht nicht. Insoweit ist zunächst eine etwaige vertragliche Haftung der Beklagten zu prüfen.

Nach den bisherigen Feststellungen kann sie nicht bejaht werden.

a) Zwischen den Parteien haben unstreitig keine unmittelbaren vertraglichen Beziehungen bestanden. Die Revision des Klägers macht aber geltend, daß er aus einem Abkommen, das die Argem. mit der Reichsbahn geschlossen habe, gemäß § 328 BGB Rechte erworben habe.

Dieser Vortrag ist neu und kann von dem Revisionsgericht gemäß § 561 ZPO nicht mehr beachtet werden. Denn es handelt sich nicht nur um eine andere rechtliche Würdigung des festgestellten Sachverhalts; vielmehr behauptet der Kläger insoweit neue Tatsachen mindestens hinsichtlich der Willensrichtung der Vertragschließenden. Das ist in diesem Rechtszuge nicht mehr zulässig.

Es braucht also nicht auf die von der Beklagten aufgeworfene Frage eingegangen zu werden, ob die Bundesbahn überhaupt für einen solchen von der Reichsbahn im März 1945 abgeschlossenen Vertrag einzustehen hätte.

b) Der Kläger kann sich auch nicht auf eine Abtretung der Ansprüche berufen, die der Argem. etwa gegen die Beklagte zugestanden haben.

Im Schriftsatz vom 27. Juli 1954 hatte die Beklagte behauptet, der Kläger sei nicht sachberechtigt, weil er seine Forderungen hinsichtlich der Lokomotive 1813 der Argem. übertragen habe. Das bestritt der Kläger im Schrift-

satz vom 1. Februar 1955 und legte eine Rückabtretungserklärung der Argem. vom 25. April 1954 vor. Die Beklagte bestritt die Rechtswirksamkeit dieser Abtretung (Schriftsatz vom 16. Februar 1955).

Die Parteien sind im weiteren Verlaufe des Rechtsstreits hierauf nicht mehr zurückgekommen bis auf die bereits erwähnte Bemerkung des Klägers in dem Schriftsatz vom 23. November 1957.

Unter diesen Umständen ist der Senat nicht in der Lage, sich mit den aus einer etwaigen Abtretung ergebenden vertraglichen Ansprüchen zu befassen. Feststellungen des Oberlandesgerichts hierzu fehlen; auch die Revision ist nicht mehr darauf eingegangen. Hinzu kommt, daß der Wortlaut der Urkunde nicht eindeutig ist, und daß der Kläger sie gar nicht zu dem Zwecke überreicht hat, um eine Übertragung der ursprünglich nur der Argem. zustehenden Forderungen auf ihn darzutun.

Sollte der Kläger sein Vorbringen insoweit vervollständigen, so könnte es erheblich sein; die Urteile des Bundesgerichtshofs vom 13. Mai 1954 IV ZR 192/53 (Dü■■■■, Tr■■■■ und U■■■■ gegen Mü■■■■ & Cie) sowie vom 16. Dezember 1954 IV ZR 118/54 (Tr■■■■, Dü■■■■ und U■■■■ gegen Deutsche Bundesbahn) befassten sich mit solchen vertraglichen Beziehungen zwischen der Argem. und der Reichsbahn.

3.) Der Kläger kann sich aber nach den bisherigen Feststellungen des Oberlandesgerichts auf den § 990 Abs. 1 S. 1 i. V. mit § 989 BGB berufen.

a) Die Reichsbahn hatte den Besitz an der Maschine durch die Übergabe seitens der Argem. in Charlottenbrunn

erworben. Zu dieser Übergabe war die Argem. als Geschäftsführerin ohne Auftrag befugt; denn es ist als selbstverständlich anzunehmen, daß der Kläger mit dem Abtransport einverstanden war, ohne den er sein Eigentum infolge des Vorrückens der sowjetischen Truppen mit Sicherheit verloren hätte. Somit war die Reichsbahn zunächst berechtigte Besitzerin. Ihre Beamten wussten auch, daß sie die Lokomotive 1813 in Fremdbesitz übernahmen; das folgt schon aus dem Inhalt der von ihnen unterzeichneten Versandanzeige, in der der Kläger als Eigentümer bezeichnet war.

Auf einen solchen rechtmässigen Fremdbesitz sind die §§ 987 ff BGB nicht anwendbar (BGHZ 27, 317, 320; Wolff-Raiser, Sachenrecht, 10. Bearb. S. 329; Westermann, Sachenrecht, § 32 Nr. I). Deswegen kann sich auch nicht die Frage erheben, ob die Reichsbahn damals böse oder gutgläubig i. S. dieser Vorschriften war.

Diese Lage änderte sich jedoch, als die Lokomotive 1813 in E. eintraf. Zwar erwarb die Reichsbahn dort kein neues tatsächliches Herrschaftsverhältnis daran (vgl. Urteil des Bundesgerichtshofs vom 13. Mai 1954 IV ZR 192/53 S. 21). Sie übte den Besitz jetzt aber nicht mehr für den Kläger, sondern für sich selbst aus, weil sie das Reich für den Eigentümer hielt. Der Eigenbesitz, den sie auf diese Weise ergriff, und die anschließende Veräußerung waren unrechtmässig.

b) In derartigen Fällen, in denen der berechtigte Fremdbesitzer das ihm zustehende Besitzrecht überschreitet (sog. Exzess des Fremdbesitzers), hat die Rechtsprechung die Haftung des Besitzers regelmäßig dem § 823 BGB entnommen (u. a. RGZ 101, 307; 157, 132, 135; BGH JZ 1951

716 und IM § 985 Nr. 8). Ein solches Vorgehen scheitert hier aber, weil das Revisionsgericht davon ausgehen muß, daß ein dahingehender Anspruch gemäß dem § 852 BGB verjährt ist. Der Kläger hat nach den Angaben in seinem Schriftsatz vom 29. März 1956 die zur Begründung der Forderung notwendigen Einzelheiten bereits im Jahre 1948 erfahren. Die Klage ist erst am 9. Oktober 1953 bei Gericht eingegangen und auch dort vorerst nur als Armenrechtsgesuch behandelt worden.

Nun ist es zwar denkbar, daß die Verjährungsfrist nach 1948 begonnen hat, weil es sich um verwickelte und zweifelhafte Rechtsfragen handelte, die erst später durch die in gleichliegenden Prozessen ergangenen Urteile geklärt worden sind (vgl. hierzu BGH MDR 1958, 752). Zu einer solchen Annahme bedürfte es aber weiterer Feststellungen und der tatrichterlichen Würdigung. Jedenfalls muß der Senat diese Möglichkeit bei seiner Entscheidung außer acht lassen.

c) Deswegen erhebt sich die Frage, ob der Kläger als Eigentümer auf die Ansprüche aus § 990 BGB, die in 30 Jahren verjähren, zurückgreifen kann, obwohl ihm nach der erwähnten Rechtsprechung Forderungen aus dem § 823 BGB zugestanden haben.

Das Reichsgericht und der Bundesgerichtshof haben, soweit ersichtlich, eine solche Möglichkeit bisher nicht ausdrücklich verneint. Andererseits hat sie der Bundesgerichtshof in den Urteilen IM § 688 BGB Nr. 2 und § 989 BGB Nr. 2 bejaht und den § 989 BGB entsprechend angewandt, ohne sich allerdings mit der sonst üblichen Behandlung nach dem § 823 BGB auseinanderzusetzen.

Es bedarf keiner Entscheidung, ob den beiden letztgenannten Urteilen, die im Schrifttum auf Widerspruch gestossen sind (RGRK, 11. Aufl., § 989 Anm. 20; Staudinger, 11. Aufl., § 989 Bem. 2 und § 993 Bem. 3), im einzelnen gefolgt werden kann. Jedenfalls gelangt der Senat unter den hier gegebenen Voraussetzungen auf anderem Wege zu demselben Ergebnis.

Nach § 990 Abs. 1 S. 1 BGB haftet der Besitzer, der beim Erwerb des Besitzes nicht in gutem Glauben war, dem Eigentümer nach den §§ 987, 989 BGB. Es ist streitig, ob unter dem Besitzerwerb in diesem Sinne nur die erstmalige Ergreifung der Sachherrschaft zu verstehen ist, oder auch die Umwandlung berechtigten Fremdbesitzes in unberechtigten Eigenbesitz, wie sie hier in Betracht kommt. Der Bundesgerichtshof hat die Frage in dem Urteil JZ 1951, 716 berührt, ohne sie zu entscheiden. Im Schrifttum wird sie zum Teil verneint (u.a. Dietz, Anspruchskonkurrenz bei Vertragsverletzungen und Delikten S. 191 ff), oder es wird angenommen, daß für eine derartige Ausweitung kein Bedürfnis bestehe (Wolff-Raiser aaO S. 329 Note 2). Andere bejahen sie (Wolff, Sachenrecht 1932 S. 290 und 294 Note 20; Soergel § 990 BGB Anm. 1; Landgericht Hof in BayerJMBL 1952, 14). In der gleichen Richtung liegt die Entscheidung des Reichsgerichts JW 1924, 1715.

Der Senat schließt sich der zweiten Auffassung an, nach der in einem solchen Falle die Bösgläubigkeit i. S. des § 990 Abs. 1 S. 1 BGB nach dem Zeitpunkt zu ermitteln ist, in dem der Verpflichtete den (berechtigten) Fremdbesitz in (unberechtigten) Eigenbesitz umwandelt.

Das Gesetz spricht zwar in dem § 990 Abs. 1 S. 1 BGB vom "Erwerb des Besitzes" schlechthin. Das könnte darauf hin-

deuten, daß damit die Erlangung der tatsächlichen Gewalt gemeint ist, wie sie im § 854 BGB als Kennzeichen des Besitzerwerbs angegeben ist. Andererseits darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß das Gesetz zwei Arten des Besitzes kennt, den Fremd- und den Eigenbesitz i. S. des § 872 BGB, die sich ihrem Wesen nach grundsätzlich voneinander unterscheiden. Auch bei der Auslegung des § 990 BGB können sie nicht ohne weiteres gleichgesetzt werden; das folgt schon aus dem Grundgedanken, auf den die in dem § 990 BGB getroffene Regelung zurückzuführen ist.

Die Haftung des Besitzers wegen Eigentumsverletzung hätte auch den Bestimmungen über die unerlaubte Handlung entnommen werden können. Die sich daraus ergebende Verantwortlichkeit des redlichen Besitzers auch für leichte Fahrlässigkeit hätte aber zu unbefriedigenden Ergebnissen geführt. Denn wenn dieser an sein Eigentum glaubt, dann hält er sich für berechtigt, mit der Sache nach Belieben zu verfahren; vernachlässigt oder verschleudert er sie unter solchen Umständen, dann trifft ihn nur ein "Verschulden gegen sich selbst". Dem hat das Gesetz durch eine Sonderregelung Rechnung getragen. Es sieht vor, daß ein solcher Besitzer dem Eigentümer nur haftet, wenn der Glaube an sein Recht beim Erwerbe des Besitzes mindestens auf grober Fahrlässigkeit beruht; ist dies nicht der Fall, so kann ihm später lediglich die positive Kenntnis seiner Nichtberechtigung zum Schaden gereichen (vgl. hierzu Planck § 990 BGB Anm. 2 a ~~§~~ Wolff-Raiser aaO S. 334).

Diesen Erwägungen liegt also das Verhältnis des Eigenbesitzers zum Eigentümer zugrunde; denn nur der Eigenbesitzer kann sich für befugt halten, mit der Sache nach Belieben zu verfahren. Das besagt zwar nicht, daß sich die gesetzliche Regelung nur auf ihn bezieht; vielmehr haftet

unter Umständen auch der dem Eigentümer gegenüber nichtberechtigten Fremdbesitzer nach den §§ 987 ff BGB (RGZ 101, 307, 310). In jedem Falle ist aber davon auszugehen, daß die erstmalige Erlangung der Stellung des Eigenbesitzers als "Erwerb des Besitzes" im Sinne des § 990 Abs. 1 BGB anzusehen ist.

Es ist auch nicht richtig, daß für eine solche Auslegung kein Bedürfnis bestehe, weil durch die unberechtigte Umwandlung von Fremd- und Eigenbesitz immer vertragliche Schadensersatzansprüche entstünden. Der hier zu entscheidende Fall erweist das Gegenteil; denn der Kläger hatte mit der Reichsbahn keinen Vertrag geschlossen, und Forderungen aus Geschäftsführung ohne Auftrag kann er nach den bisherigen Feststellungen des Oberlandesgerichts aus den bereits angeführten Gründen nicht erheben.

d) Somit hängt die Ersatzpflicht der Beklagten für die Lokomotive 1813 gemäß dem § 990 Abs. 1 S. 1 BGB davon ab, ob die Bediensteten der Reichsbahn bei der Umwandlung des Fremdbesitzes in Eigenbesitz, also bei oder nach der Ankunft des Zuges in Essen, gewußt oder doch nur infolge grober Fahrlässigkeit nicht gewußt haben, daß sie den Besitz nicht für das Reich ausüben durften.

Das Oberlandesgericht hat diese Frage, wenn auch in anderem Zusammenhange, entschieden. Es gelangt zu dem Ergebnis, daß "die Reichsbahn grob fahrlässig gehandelt (hat), als sie das gerade erst angekommene Gerät ohne nähere Prüfung als im Eigentum des Reiches stehend betrachtete" (S. 15 d. Urt.). Daraus folgt, daß die Beamten der Reichsbahn, als sie den Eigenbesitz ergriffen, nicht im guten Glauben waren, und daß die Beklagte daher gemäß § 990 i. V. mit § 989 BGB dem Kläger den Schaden zu ersetzen hat, der

ihm dadurch entstanden ist, daß sie ihm die Lokomotive infolge ihres Verschuldens nicht mehr herausgeben kann.

Allerdings hat die Beklagte die dahingehende Feststellung des Oberlandesgerichts angegriffen. Es ist auch nicht zu verkennen, daß es mindestens angebracht gewesen wäre, wenn sich das Oberlandesgericht in diesem Zusammenhange mit den Erwägungen S. 10/11 des Urteils auseinandergesetzt hätte, die auf eine andere Beurteilung hindeuten könnten. Eines näheren Eingehens hierauf bedarf es aber nicht, weil das Urteil, wie noch darzulegen ist, in jedem Falle aus anderen Gründen auf die Anschlußrevision aufzuheben ist, soweit es der Klage entsprochen hat.

II. Zur Entstehung und Höhe des Schadens:

Die Lokomotive 1813 - und ebenso die nach O [REDACTED] gelangten und dort veräußerten Lokomotiven 1839, 1870, 2016 und 2020 - waren in Prag hergestellt worden. Für die vier letztgenannten verneint das Berufungsgericht jegliche Schadensersatzforderung des Klägers. Es legt dar, daß diese Maschinen an die Tschechoslowakei herausgegeben werden mußten. Die Reichsbahn wäre verpflichtet gewesen, sie sofort sicherzustellen; deswegen hätte sie sie dem Kläger nicht überlassen dürfen und dieser hätte sie also auch nicht nutzen können. Durch die unberechtigte Veräußerung an K [REDACTED] sowie die Firmen P [REDACTED] und Te [REDACTED] habe der Kläger keinen Schaden erlitten, weil sowohl er wie auch die Reichsbahn die Lokomotiven ebenfalls hätten abliefern müssen.

Dagegen bejaht das Oberlandesgericht einen Ersatzanspruch des Klägers für die Lokomotive 1813. Es stellt zwar fest, daß auch diese in Prag hergestellt worden war und

deshalb hätte sichergestellt und abgeliefert werden müssen. Das sei aber unterblieben, weil die Firma Mü[REDACTED] sie einer unzuständigen Stelle gemeldet habe. Mit Aufhebung des Besatzungsstatus durch die Pariser Verträge sei die Ablieferungspflicht seit dem 5. Mai 1955 entfallen. Die Beklagte hafte also von diesem Tage an für den Wert der Maschine, der mit mindestens 1.220,— DM anzunehmen sei; von da ab habe sie auch Zinsen zu zahlen.

1.) Die Anschlußrevision rügt mit Recht, daß diese Ausführungen des Berufungsgerichts widerspruchsvoll sind.

Es ist nicht einzusehen, warum die Verhältnisse hinsichtlich der Lokomotive 1813 anders zu beurteilen sein sollen als bei den übrigen. Sie ist zwar nicht abgeliefert worden und noch greifbar. Diese Lage wäre aber, wenn die Auffassung des Berufungsgerichts über die grundsätzlich unvermeidbare Ablieferung des in den Händen der Reichsbahn befindlichen Geräts zutreffen sollte, nur durch den Verkauf, also die zum Ersatz verpflichtende Handlung, entstanden. Diese hätte danach nicht zu einem Schaden, sondern im Gegenteil zu einem Vorteil für den Kläger geführt. Denn ohne die Veräußerung wäre nach Ansicht des Oberlandesgerichts auch die Lokomotive 1813 für den Kläger verloren gegangen, während er sie infolge des Verkaufs möglicherweise von Mü[REDACTED] & Co noch herausverlangen kann.

Wie der Senat in dem Urteil vom 13. Februar 1958 (IM § 249 BGB, Ba 12) dargelegt hat, muß in Fällen dieser Art der gesamte gedachte Ursachenverlauf berücksichtigt werden. Diese umfassende Beurteilung hätte - bei Zugrundelegung der Auffassung des Oberlandesgerichts - nach dem Gesagten auch zur Ablehnung eines Ersatzanspruchs des Klägers für die Lokomotive 1813 führen müssen:

2.) Der Senat ist trotzdem nicht in der Lage, wegen dieser Lokomotive in der Sache zu entscheiden. Denn auch die Revision des Klägers macht zutreffend geltend, daß die ihm insoweit nachteiligen Ausführungen des Berufungsgerichts rechtlich nicht haltbar sind.

Das Oberlandesgericht hat, wie bereits erwähnt, bei seiner Entscheidung einen Tatsachenverlauf berücksichtigt, der sich in dieser Form nicht ereignet hat, nach seiner Ansicht aber eingetreten wäre, wenn sich der zum Schadensersatz verpflichtende Umstand nicht ereignet hätte.

a) Eine solche Betrachtungsweise war unter den obwaltenden Umständen zulässig.

Zwar beziehen sich die von dem Berufungsgericht angeführten Entscheidungen RGZ 143, 267, 274 f und 165, 260, 270 nicht ganz auf den vorliegenden Fall; denn sie betreffen eine wahrscheinliche Entwicklung zu Gunsten des den Schadensersatz Verlangenden. Dagegen sind die Urteile des Bundesgerichtshofs BGHZ 10, 6; 20, 275 und 29, 207, 215 f einschlägig; dort handelte es sich, ebenso wie hier, darum, ob der Berechtigte Schadensersatz beanspruchen kann, wenn anzunehmen ist, daß andere Ursachen den gleichen Verlust herbeigeführt hätten.

Der Bundesgerichtshof hat in den soeben angeführten Entscheidungen den Standpunkt vertreten, daß ein solcher gedachter Ursachenverlauf zu berücksichtigen ist, wenn feststeht, daß die Sache im Zeitpunkt des unberechtigten Eingriffs bereits mit einer "Schadensanlage" behaftet war, die in jedem Falle zu ihrem Verlust für den Eigentümer geführt hätte. Diese Grundsätze sind hier im Ausgangspunkt anwendbar. Denn den Lokomotiven, die im Kriege in Prag hergestellt

worden waren, haftete als "Schadensanlage" die dringende Gefahr der entschädigungslosen Ablieferungspflicht an.

Die Revision bekämpft diese von dem Oberlandesgericht vertretene Auffassung zu Unrecht. Bereits in der Alliierten Erklärung vom 5. Januar 1943 (ABl d. KontrRts. S 3) heißt es, daß sich die Alliierten (einschl. der Tschechoslowakei) das Recht vorbehalten, jede Veräußerung von Eigentum für nichtig zu erklären, das sich in den von Deutschland besetzten Gebieten befunden habe; das gelte auch bei Veräußerungen ohne jeden Zwang. Ferner behandelte das vor April 1945 ergangene MRG 52 Vermögen, das "Gegenstand von Besitzentziehung in Gebieten außerhalb Deutschlands gewesen ist, gleichgültig ob dies auf Grund von Verfahren, die rechtliche Formen zu beachten vorgaben oder auf andere Weise geschehen ist", und ordnete dessen Beschlagnahme und Sicherstellung an (Art. I Abs. 2 Art. III 4 a i und 4 b i). Schließlich bestimmte die Kontrollratsproklamation 2 Nr. 19 b und c vom 20. September 1945 (ABl S 14), daß jedermann, insbesondere die deutschen Behörden, "Eigentum, das irgend einem Angehörigen der Vereinten Nationen zu irgend einem Zeitpunkt gehört hat", anzumelden und sicherzustellen hatten.

Diese Anordnungen liessen die kommende Entwicklung dahin, daß die Lokomotiven, deren Herkunft schon aus den an ihnen angebrachten Firmenschildern und ihrer Bauart ersichtlich war, entschädigungslos herausgegeben werden mußten, mit hinreichender Sicherheit erkennen. Ob die Reichsbahn die fraglichen Bestimmungen im Herbst 1945 gekannt hat und ob sie überhaupt schon veröffentlicht waren, ist in diesem Zusammenhange unerheblich. Maßgebend ist vielmehr, ob die Lokomotiven, sei es auch nur bei nachträgli-

cher Schau, tatsächlich mit jener Schadensanlage behaftet waren, die zu ihrem späteren Verlust führen mußte und damit ihren Verkehrs- und Nutzungswert beeinträchtigte. Das muß mit dem Oberlandesgericht bejaht werden.

b) Eine andere Frage ist aber, wie hoch diese Beeinträchtigung zu bewerten ist.

Das Oberlandesgericht nimmt an, sie sei so entscheidend ins Gewicht gefallen, daß dem Kläger jeder Anspruch hinsichtlich der Lokomotiven 1839, 1870, 2016 und 2020 zu versagen sei. Die Beklagte hätte sie nämlich nur mit Zustimmung der Militärregierung an den Kläger herausgeben dürfen. Eine solche Einwilligung hätte die Militärregierung von dem Einverständnis des betroffenen Staates abhängig gemacht. Der Kläger hätte ein derartiges Einverständnis nicht erreicht; das ergebe sich schon daraus, daß seine Verhandlungen mit den tschechischen Stellen gescheitert seien, obgleich ihm die zur Auslösung erforderlichen Mittel zur Verfügung gestanden hätten.

Diese Erörterungen sind, wie der Revision zuzugeben ist, unvollständig und halten der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Oberlandesgericht war zwar gem. § 287 ZPO bei seiner Würdigung nicht streng an die Beweisantritte des Klägers gebunden. Den Ausführungen des Berufungsgerichts muß aber entnommen werden, daß es sich zum Teil von unrichtigen rechtlichen Erwägungen hat leiten lassen.

aa) Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs ist es in solchen Fällen Sache des Beklagten, zu behaupten und zu beweisen, daß andere Ereignisse zu dem gleichen Schaden geführt hätten, den der Täter mit seiner Handlung verursacht hat. An diese Darlegungs-

und Beweispflicht müssen strenge Anforderungen gestellt werden; denn sonst würde man sich "zugunsten der Beachtung irrealer Umstände zu weit von dem Boden wirklicher Gegebenheiten entfernen" (BGH JR 1952, 70, 71; vgl. ferner Urteil des Senats IM § 249 BGB Ba Nr. 12). Diesen Grundsatz hat das Berufungsgericht nicht hinreichend beachtet, wie sich aus den folgenden Erörterungen ergibt.

bb) Der Kläger hatte im Schriftsatz vom 29. November 1957 vorgetragen, daß die Militärregierung dem Eigentümer beim Nachweis eines ordnungsmässigen Einkaufs die betreffenden Güter sofort zur Nutzung zur Verfügung gestellt haben würde. Insbesondere hätte er, der Kläger, aus besonderen Gründen eine bevorzugte Behandlung erwarten können.

Diese Möglichkeiten hätte die Beklagte ausräumen, und das Oberlandesgericht hätte sich damit befassen müssen. Das gilt umsomehr, als die Maschinen den Firmen P und Te immerhin mehrere Jahre belassen worden sind und die Lokomotive 1813 trotz ihrer Prager Herkunft überhaupt nicht in Anspruch genommen worden ist. Danach lag die Annahme nahe, daß auch dem Kläger eine Nutzung mindestens bis 1949/1950 gestattet worden wäre. Unter diesen besonderen Umständen hätte das Oberlandesgericht auch den von dem Kläger S. 6 und 9 seines Schriftsatzes vom 29. November 1957 angetretenen Gegenbeweis nicht außer acht lassen dürfen.

cc) Das Berufungsgericht nimmt an, der Kläger habe bei seinen Verhandlungen mit den tschechischen Behörden deren Bedingungen nicht erfüllen wollen oder können; das schließt es daraus, daß er sich sonst mit ihnen geeinigt hätte. Eine nähere Begründung für dieses Verhalten des Klä-

gers fehlt in dem Urteil. Ebenso wird nicht gesagt, was man von ihm verlangt hat. Trotzdem glaubt das Oberlandesgericht aus diesen Vorgängen entnehmen zu können, daß der Kläger die Lokomotiven auch verloren hätte, wenn er sie in Besitz gehabt hätte.

Diese Erörterungen sind unvollständig und nicht schlüssig. Insbesondere hat das Oberlandesgericht wesentliche Gesichtspunkte außer acht gelassen, die eine andere Beurteilung nahegelegt hätten.

Es mag zwar sein, daß es den tschechischen Stellen gleichgültig sein konnte, ob der Kläger im Besitz der Maschinen war oder nicht; denn ihnen wird es nur auf eine angemessene Zahlung angekommen sein. Das Oberlandesgericht übersieht aber, daß sich der Kläger in einer anderen Lage befand. Ihm wurde angesonnen, für die Lokomotiven Auslösungsbeträge zu entrichten, obgleich er sie nicht im Besitz hatte und ihm sogar das Eigentum daran streitig gemacht wurde. Dabei war die Rechtslage damals noch ungeklärt, so daß er berechtigte Zweifel haben konnte, ob es ihm gelingen werde, die Firmen P., Te. und Mü. im Prozeß zur Herausgabe zu zwingen. Hätte er unter solchen Umständen Zahlungen an die tschechischen Behörden geleistet, so hätte er keine Gewähr gehabt, daß er damit irgend einen greifbaren Erfolg erzielte; vielmehr hätte er befürchten müssen, auch diese Gelder vergeblich aufgewendet zu haben. Es liegt auf der Hand, daß er aus diesen Gründen nicht gezahlt hat und daß deswegen auch seine Bank nicht bereit war, ihm einen Kredit zu gewähren.

In diese Lage ist der Kläger nur dadurch geraten, daß die Reichsbahn die Lokomotiven an dritte Personen verkauft hatte. Sie unterschied sich grundsätzlich von der, die sich

ergeben hätte, wenn sich der Kläger oder die Reichsbahn in deren Besitz befunden hätten.

Der Umstand, daß die Verhandlungen des Klägers mit den tschechischen Stellen gescheitert sind, läßt also, entgegen der Annahme des Oberlandesgerichts, keinen Schluß darauf zu, daß sie sich ebenso gestaltet hätte, wenn das zum Schadensersatz verpflichtende Ereignis nicht eingetreten wäre.

Damit entfällt ein wesentlicher Gesichtspunkt für die dem Kläger nachteilige Entscheidung des Berufungsgerichts.

c) Daraus folgt: Es ist zwar nicht gerechtfertigt, die Lokomotive 1813 anders zu behandeln, als die Maschinen 1839, 1870, 2016 und 2020. Die Urteilsgründe genügen aber nicht, um darzutun, daß dem Kläger durch die Veräußerung seitens der Reichsbahn kein Schaden entstanden ist.

Dem Senat ist insoweit noch keine abschließende Beurteilung möglich. Der Tatrichter wird daher hierzu nochmals unter Berücksichtigung des Gesagten Stellung zu nehmen haben.

Das Urteil muß hinsichtlich der Lokomotive 1813 sowohl auf die Anschlußrevision als auch auf die Revision aufgehoben werden. Denn auch der Kläger ist durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts zu dieser Lokomotive beschwert, weil es ihm mit rechtlich nicht haltbarer Begründung den entgangenen Gewinn abgesprochen und Zinsen erst seit dem 5. Mai 1955 zugbilligt hat (vgl. hierzu § 990 Abs. 2 BGB).

C. Lokomotiven 1839, 1870, 2016 und 2020:

Das Oberlandesgericht hat sich hinsichtlich dieser Lokomotiven mit der Rechtsgrundlage der von dem Kläger erhobenen Ansprüche nicht befaßt. Es verneint die Ersatzpflicht der Beklagten allein mit der Begründung, daß dem Kläger durch den Verkauf in keinem Falle ein Schaden entstanden sei, weil er die Maschinen ebenfalls hätte abliefern müssen und vorher auch nicht hätte nutzen können.

Es ist bereits dargelegt worden, daß diese Ausführungen des Berufungsgerichts nicht geeignet sind, die dem Kläger nachteilige Entscheidung insoweit zu rechtfertigen. Das Urteil muß daher auf dessen Revision auch in diesem Umfange aufgehoben werden.

Bei der neuen Prüfung wird das Berufungsgericht darauf einzugehen haben, ob die rechtlichen Verhältnisse in allen Fällen gleichliegen. Das ist nicht ohne weiteres sicher. Denn es steht bisher nicht fest, daß die Beamten der Reichsbahn die Lokomotiven in O [REDACTED] unter gleichen Umständen verkauft haben wie in E [REDACTED]. Ferner kann wesentlich sein, daß die Lokomotiven 2016 und 2020 in der Versendungsanzeige als im Eigentum der OT stehend bezeichnet worden sind; sie wären, wenn diese Angaben zutreffend gewesen wären, Eigentum des Reiches gewesen (OGHZ 4, 121, 127 f). Das könnte für die Frage von Bedeutung sein, ob die Beamten der Reichsbahn in Charlottenbrunn Eigen- oder Fremdbesitz erwerben wollten, und ob sie im ersteren Falle damals gutgläubig waren.

D. Der Kläger hat seinen Anspruch auf Ersatz des entgangenen Gewinns auch darauf gestützt, daß er durch die

Vorenthaltung der Lokomotiven gehindert worden sei, seinen Betrieb wieder in Gang zu setzen. Insoweit beruft er sich auch auf den Verlust der Maschinen 13356 und 13357, die ihm die Firma G. & N. nebst den gezogenen Nutzungen herausgegeben hat.

Das Oberlandesgericht hat diese Forderung aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Es führt aus: Die fünf Prager Lokomotiven hätten dem Kläger ohnehin nicht zur Verfügung gestanden. Alle Maschinen seien stark beschädigt gewesen, und der Kläger habe keine Möglichkeit gehabt, sie reparieren zu lassen. Er hätte sich auch neue kaufen können, zumal ihm nach seinen Behauptungen Bankkredit in Aussicht gestellt worden sei. In keinem Falle sei anzunehmen, daß seine Einnahmen aus einem wieder eröffneten Betriebe höher gewesen wären als der reine Nutzungsverlust.

Ein Teil dieser Erwägungen kann nicht zur Stütze des von dem Oberlandesgericht gefundenen Ergebnisses herangezogen werden. Aus den bereits erwähnten Gründen kann nämlich nach den bisherigen Feststellungen nicht davon ausgegangen werden, daß dem Kläger die fünf Prager Lokomotiven vorenthalten worden wären. Ferner bestehen gegen die Annahme Bedenken, der Kläger hätte sich neues Gerät kaufen können; das Oberlandesgericht weist selbst darauf hin, daß es schwer oder gar nicht zu erhalten war. Die übrigen Erörterungen wären aber grundsätzlich geeignet, die Entscheidung des Berufungsgerichts gemäß § 287 ZPO insoweit zu rechtfertigen.

Es kann jedoch dahingestellt bleiben, inwieweit die nicht durchgreifenden Gründe das Ergebnis beeinflußt haben. Denn es handelt sich insoweit nicht um einen selbstän-

digen Anspruch, sondern nur um eine weitere Begründung für dieselbe Forderung. Das Oberlandesgericht wird also auch hierüber erneut zu befinden haben.

E. Zusammenfassung:

I. Das Urteil wird also auf die Revision des Klägers aufgehoben, soweit ihm das Oberlandesgericht Schadensersatz für den Eigentumsverlust an den Lokomotiven 1837, 1870, 2016 und 2020 sowie den entgangenen Gewinn dafür abgesprochen hat. Es wird ferner aufgehoben, soweit ihm das Berufungsgericht für die Lokomotive 1813 einen entgangenen Gewinn sowie Zinsen für die Zeit vor dem 5. Mai 1955 versagt hat.

II. Auf die Anschlußrevision wird das Urteil aufgehoben, soweit es der Klage stattgegeben hat.

III. Eines Eingehens auf die weiteren Rügen der Revision und der Anschlußrevision bedarf es nicht. Den Parteien bleibt es unbenommen, darauf im Verfahren vor dem Oberlandesgericht zurückzukommen.

Diesem wird empfohlen, den Parteien den zusammenfassenden Vortrag in einem Schriftsatz ohne Bezugnahmen aufzugeben.

Glanzmann

Rietschel

Heimann-Trosia

Dr. Winkelmann

Erbel