

58. Ist die Eisenbahn von der Haftung für den Verlust von Kostbarkeiten, bezüglich deren die vorgeschriebenen Versendungsförmlichkeiten nicht beobachtet worden sind, auch dann befreit, wenn sie am Bestimmungsorte über das Frachtgut willkürlich verfügt hat?

I. Zivilsenat. Ur. v. 9. November 1921 i. S. R. (Rl.) w. die L.-B. Eisenbahnges. (Bekl.). I 157/21.

I. Landgericht Lübeck. — II. Oberlandesgericht Hamburg.

Die Klägerin sandte Ende November 1917 durch die Beklagte einen Ballen Seide von Teterow nach Hamburg. Die Ware war für die Firma B. & K. in Hamburg bestimmt. Der Ballen kam bei der Güterabfertigungsstelle in Hamburg an; es fand sich aber der Frachtbrief nicht vor. Der Ballen trug auf seiner Außenseite keine Angabe des Namens der Empfängerin; er war vielmehr nur mit der Marke G. R. 725 bezeichnet. Nach seiner Öffnung wurde festgestellt, daß auf der Umhüllung der Ware sowohl der Name der Klägerin als auch der einer Firma C. K. in Köln verzeichnet stand. Bei beiden wurde angefragt, was mit der Sendung geschehen sollte. Die Firma C. K. ersuchte um Zusendung des Ballens. Dagegen überwies die Klägerin die an sie gerichtete Anfrage der Empfängerin B. & K. zur Erledigung, und diese schickte einen Angestellten mit einem schriftlichen Auslieferungsersuchen zur Bahn. Die Auslieferung erfolgte jedoch nicht, trotzdem der Ballen damals noch zur Stelle war; vielmehr wurde der Ballen an die Firma C. K. nach Köln gefandt. Dort ist er vor seiner Ablieferung verloren gegangen. Wegen des ihr hierdurch entstandenen Schadens nimmt die Klägerin die Beklagte in Anspruch.

Das Landgericht gab der Klage statt, das Oberlandesgericht wies sie ab. Der Revision wurde stattgegeben.

Aus den Gründen:

... Das Verufungsgericht geht davon aus, daß eine Haftung aus dem Frachtvertrage nicht in Frage komme, weil die Sendung eine Kostbarkeit im Sinne des Frachtrechts gewesen sei und die Klägerin die für die Versendung von Kostbarkeiten gegebenen Vorschriften nicht beobachtet habe. Die Annahme, daß es sich um eine Kostbarkeit im frachtrechtlichen Sinne handelte, ist nicht zu beanstanden; denn die Ware überschritt das bei Warensendungen der Regel nach vorkommende Verhältnis von Gewicht und Umfang zum Wert in erheblicher Weise, wie das Verufungsgericht mit Recht festgestellt hat.

Für solchen Fall bestimmt § 467 HGB., daß die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift will nicht etwa sagen, daß der Frachtvertrag nichtig sei. Der Vertrag ist vielmehr voll gültig und wirksam, so daß z. B. die Ablieferungspflicht der Eisenbahn bestehen bleibt; nur die Haftpflicht ist ausgeschlossen. Einige wenige Ausnahmen von der Regel des Ausschlusses der Haftpflicht werden im Schrifttum gemacht. Staub (HGB. § 467 Anm. 1) läßt die Haftung eintreten, wenn die Eisenbahn die unrichtige Bezeichnung selbst verschuldet hat, weil sonst der ohnehin schon sehr schweren Vorschrift ein allzu formeller Charakter beigelegt würde. Aus der gleichen Erwägung heraus wird angenommen, daß die Befreiung auch dann nicht eintritt, wenn die Eisenbahn die unrichtigen Angaben gefannt hat (Eger, C.D. § 96 Anm. 504 Abs. 1 a. E.), wogegen das Reichsgericht allerdings auf dem Standpunkte steht, daß jedenfalls die Kenntnis untergeordneter Organe der Eisenbahn ohne Bedeutung ist.

Vorliegendenfalls handelt es sich darum, wie die Befreiung von der Haftpflicht mit der Verpflichtung zur Ablieferung in Einklang zu bringen ist. Daß eine solche Verpflichtung besteht, wird allgemein mit Recht angenommen (Staub, § 467 Anm. 4; Eger, Anm. 504 Abs. 2). Die Sachlage war so, daß, nachdem die Eisenbahn dem Absender schriftlich mitgeteilt hatte, daß „ein Paßen überzählig lagere“, und um Verfügung ersucht hatte, die Firma B. & R. sich unter Vorzeigung jener schriftlichen Mitteilung, die ihr von der Absenderin (der Klägerin) eingeschickt war, als Empfängerin meldete und um Aushändigung bat. Troßdem hat die Eisenbahn den Paßen nicht ausgehändigt, sondern nach Köln an eine Firma weitergesandt, die zu ihrer Legitimation nichts beigebracht hatte. Der aufgetragene Transport war also beendigt; das Transportgut war vorhanden. Die Eisenbahn hatte sich dem Verfügungsberechtigten gegenüber erboten, mit dem Gut nach seiner Verfügung zu verfahren; sie hat das troß-

dem nicht getan, sondern eigenmächtig anderweitig verfügt. Es fragt sich, ob auch für solchen Fall der Ausschluß der Haftpflicht gilt. Das mußte nach dem Sinne der gesetzlichen Bestimmung verneint werden. Das Gesetz will verhindern, daß die Eisenbahn infolge der bei Ausführung des aufgetragenen Transports vorkommenden und nicht zu vermeidenden Zufälligkeiten, zu denen auch Verschulden der Bahnbeamten gehört, für Schadensforderungen in ungemessener Höhe aufkommen muß. Allerdings ist dabei nicht nur an Zufälligkeiten zu denken, die mit der Ausführung des Transports regelmäßig oder häufig verknüpft sind; in Frage kommen vielmehr grundsätzlich auch Vorkommnisse seltener und nicht voraussehender Art. Aber es muß doch verlangt werden, daß das Vorkommnis mit dem aufgetragenen Transport und dessen Risiken in Verbindung steht. In einer solchen Verbindung fehlt es hier in zureichender Weise. Statt zur Ablieferung zu schreiten, hat die Eisenbahn das Frachtgut ohne Grund eine neue Transportreise mit neuen Gefahren unternehmen lassen. Das war eine neue selbständige Handlung, die mit dem aufgetragenen Transport nichts mehr zu tun hatte. Es ist nicht angängig, die gesetzliche Befreiung von der Haftpflicht, trotzdem der Empfänger die Ware abforderte, auch auf solche Maßnahmen der Eisenbahn auszu dehnen, die derart willkürlicher Art sind, daß sie mit den Gefahren, die der aufgetragene Transport mit sich bringt, nicht mehr im Zusammenhange stehen.

An diesem Ergebnis wird nichts geändert, wenn etwa die Legitimation des Boten der Firma W. & R., der die Ware abholen sollte, als noch nicht voll genügend anzusehen sein sollte. Denn das Fehlende hätte auf Verlangen der Bahn leicht nachgeholt werden können; und jedenfalls war die Firma C. N. in Köln in gar keiner Weise als verfügungsberechtigt anzusehen.

Ein Mitverschulden der Klägerin ist nicht darin zu erblicken, daß sie den Packen nicht mit der Adresse der Empfängerin, sondern mit der Marke G. R. 725 bezeichnet hat. Diese Bezeichnung war zulässig. Ebenso wenig liegt ein urjährliches Verschulden der Klägerin darin, daß sie auf die Anfrage der Eisenbahn nicht sofort geantwortet hat; denn die Empfängerin hat sich, wie erwähnt, gemeldet, als der Packen noch vorhanden war. Danach ergeben die erwähnten Tatsachen, aus denen die Beklagte ein Mitverschulden der Klägerin herleitet, den Beweis eines solchen nicht.

Die Beklagte hat ein weiteres Mitverschulden der Klägerin darin erblickt, daß sie die Ware nicht in der für Kostbarkeiten vorgeschriebenen Weise behandelt hat. Insofern ist die Sache noch nicht entscheidungsreif. Es ist nicht ausgeschlossen, daß ein Mitverschulden gemäß § 254 BGB. in dieser Unterlassung zu finden ist. Dafür wird ins-

besondere in Betracht kommen, ob die Verfehdung nach Köln unterblieben wäre, wenn die Klägerin die gebotenen Förmlichkeiten beobachtet hätte. . . .