

16. Zur Haftung der Eisenbahn bei Entwendung von Umzugsgut aus geschlossenen Möbelwagen.

I. Zivilsenat. Urf. v. 11. Februar 1922 i. S. Providentia, Frankf. Verj.-Akt.-Ges. (Rl.) m. Reichseisenbahnfiskus (Bekl.). I 375/21.

I. Landgericht Duisburg. — II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die Expeditionsfirma W. zu S. versandte im Auftrage des Kaufmanns M. zu D. dessen Umzugsgut von S. nach D. in einem von ihr gestellten geschlossenem Möbelwagen, der auf einen offenen Eisenbahnwagen gesetzt wurde. Während der Beförderung wurde der Möbelwagen aufgebrochen, beschädigt und beraubt. Mit der Klage wird der Beklagte für den Schaden in Anspruch genommen. Das Landgericht erklärte den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt.

Das Oberlandesgericht wies die Klage ab. Die Revision der Klägerin hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat den Einwand des Beklagten, daß die Haftung der Eisenbahn nach § 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB. entfallende, für unbegründet erklärt. Denn abgesehen davon, daß Diebstahl nicht ohne weiteres eine mit der Beförderung auf offenen Eisenbahnwagen verbundene Gefahr darstelle, müsse sie hier durch die Verpackung des Umzugsguts in den mit festen Wänden versehenen und verschlossenen Möbelwagen als beseitigt angesehen werden. Das Oberlandesgericht geht im Gegensatz hierzu davon aus, daß Diebstahl grundsätzlich als eine mit der Beförderung in offen gebauten Wagen verbundene Gefahr anzusehen sei. Es hält diese im vorliegenden Falle auch nicht für beseitigt; denn die nach dem Aussehen des Möbelwagens offenkundige Tatsache, daß hier Umzugsgut befördert werde, mithin Gegenstände des täglichen Bedarfs, die im Vergleich zur Friedenszeit außerordentlich im Werte gestiegen seien, gebe für Diebe einen ganz besonderen Anreiz zum Diebstahl. Es sei aber auch die Ausführung des Diebstahls erleichtert worden, weil der Verschuß des Möbelwagens an der Stirnseite eine weniger gute Überwachung ermögliche. Da hiernach der Schaden der Beraubung aus den besonderen in § 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB. bezeichneten Gefahren entstehen konnte, sei nach Abs. 2 das, bis zum Beweis des Gegenteils durch den Kläger zu vermuten, daß er aus dieser Gefahr entstanden sei.

Diesen Erwägungen kann nicht beigetreten werden. Wie das Reichsgericht schon mehrfach ausgesprochen hat — vgl. R.G. Bd. 34 S. 42, Bd. 70 S. 174 — wird allerdings dadurch, daß das Gut in einem verschlossenen Möbelwagen auf offen gebauten Eisenbahnwagen verladen ist, die Verladung nicht derjenigen in bedeckten Eisenbahnwagen gleichgestellt. Es handelt sich somit im vorwürfigen Fall um die Beförderung eines Guts in offen gebauten Wagen im Sinne des § 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB. Auch gehört der Diebstahl zu den mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahren. Das darf aber nicht dahin verstanden werden, daß allgemein jeder Diebstahl ohne weiteres eine Beförderungsgefahr darstelle. Vielmehr muß stets im einzelnen Fall geprüft werden, ob nach den jeweiligen Umständen der Diebstahlschaden aus der genannten besonderen Beförderungsart entstanden ist oder im Sinne des Abs. 2 des § 459 HGB. daraus entstehen konnte. Der Eisenbahn obliegt es daher, darzulegen, daß die Möglichkeit besteht, daß der Diebstahl aus der besonderen Gefahr entstanden ist; diese Möglichkeit muß aber immer nach der Lage des Einzelfalls festgestellt werden. Dabei ist zunächst gleichgültig, ob die Gefahr als die alleinige oder nur als die mitwirkende Ursache in Betracht kommt. Letzteren

Fall hat offenbar das Oberlandesgericht im Auge, wenn es von dem durch den Anblick des Möbelwagens gegebenen Anreize und der Verschlußart des Wagens spricht. Diese Auffassung erscheint aber als zu allgemein gehalten; sie geht auch auf die Zweckbestimmung des § 459 nicht genügend ein. Wie das Reichsgericht in RGZ. Bd. 98 S. 339 für den Fall des § 459 Abs. 1 Nr. 4 HGB. ausgeführt hat, will der § 459 im Gegensatz zu § 456 nur solche Fälle treffen, in denen wirklich eine besondere Gefahr gegeben ist. Diese Erwägung trifft auch auf den § 459 Abs. 1 Nr. 1 zu. Mit anderen Worten, es muß sich bei der Verfrachtung in offenen Wagen um eine Gefahrerhöhung gegenüber der Beförderung in geschlossenen Eisenbahnwagen handeln. Diese Gefahrerhöhung muß sich aber nach verständiger Auffassung und den Anschauungen des Verkehrs als eine wirklich beachtliche, nicht bloß als eine unwesentliche darstellen. Nur ganz entfernte Möglichkeiten können nicht ohne weiteres in Rücksicht gezogen werden. Hiernach kann aber nicht gesagt werden, daß der Gedanke, in einem Möbelwagen befinde sich Umzugsgut, mithin Dinge, die im Vergleiche zur Vorkriegszeit außerordentlich im Werte gestiegen sind, für Diebe stets einen ganz besonderen Anreiz zum Stehlen biete. Für die Fälle, in denen der Möbelwagen leer läuft, trifft er an sich nicht zu. Wenn man aber hiervon auch ganz absehen will, dann trifft die Wertsteigerung nicht für Umzugsgut allein, sondern für sehr viele, ja die meisten Güter zu. Endlich darf aber nicht unbeachtet bleiben, daß der Anreizgedanke allein nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist. Mag er auch zur Entstehung kommen, so ist doch andererseits nicht zu übersehen, daß die gewöhnliche Art der Beladung von Möbelwagen in dichtem An- und Aufstapeln der einzelnen Behältnisse und besonders die Zustellung des Zugangs mit größeren Möbelstücken, wie sie von den Ladefundigen Möbelladern regelmäßig vorgenommen wird, erhebliche Erschwerungen der Diebstahlsausführung mit sich bringen wird, die dem bloßen Anreizgedanken sich wieder entgegenstellen. Der Anreiz kann als Beweggrund für sich allein nicht losgelöst werden von den weiteren mit der Diebstahlsausführung verbundenen Umständen, namentlich dem des Verschlusses der Wagen und der dabei vom Diebe zu beseitigenden Hindernisse. Diese liegen aber nach der Erfahrung des Lebens beim geschlossenen Möbelwagen keineswegs für den Dieb günstiger, sondern vielfach ungünstiger als beim gewöhnlichen Eisenbahnwagen. Hierher gehört beim Möbelwagen neben der ange deuteten Verladungsart die meist übliche Verwendung besonderer, guter Schlösser. Daß aber endlich der Verschluß der Möbelwagen an der Stirnseite ihre Beaufsichtigung erschweren sollte, kann nicht zugegeben werden. Wenn überhaupt eine einigermaßen genügende Bewachung des Zugs, wie sie die Eisenbahn nicht verabsäumen darf, stattfindet, muß die Entdeckung von

Dieben bei der Arbeit in beiden Fällen gleich gut möglich sein, gerade wenn, wie der Beklagte vortragen läßt, die Beraubung hier, wie auch sonst regelmäßig, nicht auf dem rollenden Zug, sondern gelegentlich des Aufenthalts auf den Stationen vorgenommen wurde. Es hat die Eisenbahn auch keinerlei Anhaltspunkte dafür gegeben, daß bei dem starken Anschwellen der Eisenbahndiebstähle das Stehlen aus Möbelwagen irgendwie besonders hervortrete. Wägt man all diese Umstände gegeneinander, so kann man in Fällen, wie dem vorliegenden, nicht sagen, daß eine beachtliche Gefahrerhöhung für Diebstähle aus Möbelwagen gegenüber denen aus geschlossenen Eisenbahnwagen bestehe. Man kann daher auch nicht davon sprechen, daß nach den Umständen des Falls die Gefahr des Diebstahls aus der besonderen Beförderungsart entstehen konnte. Die Unwendbarkeit des § 459 Abs. 1 Nr. 1 SGB. entfällt mithin. . . .