

119. 1. Zur Haftung mehrerer, an einer Beförderung beteiligter Eisenbahnen nach dem Intern. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und nach dem internationalen Handelsrecht.

2. Haftet das Deutsche Reich für Verluste, die auf einer Militärbahn in Serbien während der Besetzung durch die deutsche Seeresmacht eingetreten sind?

I. Zivilsenat. Ur. v. 1. Juni 1922 i. S. Deutsche Verf.-Ges. (Rl.)
w. Reichseisenbahnfiskus (Bekl.). I 447/21.

I. Landgericht Dresden, Kammer f. Handelsachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Die bulgarische Transportstelle Mariša sandte am 16. und 20. Juli 1918 je einen Eisenbahnwagen Tabakblätter in Ballen mit durchgehendem Frachtbrief von Sofia an die Verteilungsstelle der Sammelstation Dresden-Friedrichstadt. Die Klägerin, der die Schadensersatzansprüche gegen die Eisenbahn vom Verfügungsberechtigten abgetreten worden sind, behauptet, daß in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger elf Ballen abhanden gekommen seien. Dafür verlangt sie vom Beklagten 11 141,40 M nebst Zinsen als Schadensersatz.

Beide Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision der Klägerin blieb erfolglos.

Gründe:

Das Berufungsgericht stellt an die Spitze seiner Ausführungen den Satz, es bedürfe des Nachweises eines Gesamtfrachtführerverhältnisses, an dem die sächsische Staatsbahn beteiligt gewesen sei, wenn die Haftung des sächsischen Staats für Bahnschäden außerhalb des früher sächsischen Bahnnetzes begründet werden solle. Eine Gesamtfrachtführerhaftung sei sowohl nach Art. 27 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Zü.) wie nach § 100 EWD. und §§ 432, 469 HGB. an die Voraussetzung geknüpft, daß die mehreren aufeinander folgenden Bahnen, von denen jede dem Absender und dem Empfänger hafte, auch ein Rückgriffsrecht untereinander besäßen. Deshalb seien die Bestimmungen über die Gesamtfrachtführerhaftung nicht anwendbar, wenn auch nur eine der beteiligten Bahnverwaltungen für ihre Strecke die Haftung ausdrücklich ablehne. Dies habe die deutsche Militäreisenbahnverwaltung hinsichtlich der damals von ihr betriebenen Bahnstrecke Belgrad—Niš, über welche die Sendungen geleitet worden seien, ausdrücklich getan, und daraus folge ohne weiteres die Nichtanwendbarkeit des Zü. und die Abweisung der Klage.

Diesen Ausführungen tritt die Revision entgegen, indem sie geltend macht, daß der Rückgriff der mehreren Frachtführer untereinander lediglich deren Innenverhältnis betreffe, daß aber die Schadensersatzansprüche des Absenders und des Empfängers gegen die Bahn selbständig beständen und durch Abmachungen, die von den Bahnen unter sich getroffen würden, nicht geschmälert werden könnten.

Dieser Angriff vermag nicht durchzugreifen. Als gesetzliche Unterlagen, auf die die Klägerin gegenüber dem Beklagten ihren Schadens-

ersatzanspruch zu stützen sucht, kommen vier verschiedene Rechtsnormen in Betracht: Art. 27 ZÜ., § 394 des bulgarischen Handelsgesetzbuchs, §§ 432, 469 HGB. in Verbindung mit § 100 EBD. und das internationale Privatrecht, soweit es Grundsätze für die Haftung mehrerer an einer Güterbeförderung beteiligter Frachtführer geschaffen hat.

Von diesen Rechtsvorschriften kann zunächst das ZÜ. auf den vorliegenden Fall deshalb nicht angewendet werden, weil dem Art. 1 desselben insofern nicht genügt ist, als das Gut nicht auf der ganzen Beförderungstrecke aus dem Gebiet eines der vertragsschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragsschließenden Staats mittels einer Verbandsbahn übergeleitet worden ist. Denn die mitdurchlaufene Bahnstrecke Nisch—Belgrad stand damals, wenn sie auch dem Gebiet des Vertragsstaats Serbien angehörte, doch infolge der Kriegsverhältnisse unter der Verwaltung des deutschen Heeres, und für Militärbahnen, die von der Heeresverwaltung in besetzten feindlichen Gebieten betrieben werden, ist das Deutsche Reich dem ZÜ. niemals beigetreten. Die Beförderung auf der Bahnstrecke Nisch—Belgrad entsprach daher nicht den Voraussetzungen, die für die Anwendbarkeit des ZÜ. maßgebend sind, und da jede Unterbrechung der Reihe der bei der Beförderung beteiligten Verbandsbahnen durch eine Nichtverbandsbahn mit der zwingenden Vorschrift des Art. 1 ZÜ. unvereinbar ist, so kann die Klägerin sich auf dieses Übereinkommen nicht berufen (RGZ. Bb. 89 S. 344). Daran ändert auch nichts der Umstand, daß für die ganze Beförderung von Sofia bis Dresden ein durchgehender Frachtbrief nach dem vom ZÜ. vorgeschriebenen Muster verwendet worden ist. Dieser Umstand genügt für sich allein nicht zur Annahme, daß die Absenderin und die bei der Beförderung beteiligten Bahnen, insbesondere die sächsische Staatsbahn, den übereinstimmenden Willen gehabt haben, ihre rechtlichen Beziehungen den Vorschriften des ZÜ. auch dann zu unterwerfen, wenn dessen Anwendbarkeit sich nicht schon aus den näheren Umständen der Beförderung ergeben sollte. Der durchgehende Frachtbrief nach dem Verbandsvordruck ist vielmehr deshalb gewählt worden, weil seine Benutzung in Teil I § 2 des Tarifs der Militäreisenbahndirektion in Nisch für den Privatgüter- und Tierverkehr ausdrücklich vorgeschrieben war. Allerdings heißt es im Frachtbriefe: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.“ Diesem Vermerk kommt aber nicht die Bedeutung zu, daß dadurch die Bestimmungen des ZÜ. als vertragsmäßig eingeführt gelten sollten. Denn im § 3 Teil I des vorgenannten Tarifs der Militäreisenbahndirektion ist besonders bestimmt worden, daß auf den Strecken der

Militäreisenbahndirektion nur dieser Tarif und die öffentlichen Bekanntmachungen gelten sollten, nicht aber die in den Frachtbriefvordrucken angeführten Bestimmungen. Eine Haftung des Beklagten auf Grund des ZU. ist daher nicht begründet.

Seine Haftung auf Grund des bulgarischen Handelsgesetzbuchs ist vom Berufungsgericht abgelehnt worden, weil die auch für dieses Recht erforderliche Voraussetzung einer Gesamtfrachtführerhaftung aller beteiligten Frachtführer nicht erfüllt sei. Eine Nachprüfung dieser Begründung steht dem Revisionsgericht nicht zu, da bulgarisches Recht nicht zu denjenigen Rechtsnormen gehört, auf welche nach § 549 BPD. die Revision gestützt werden kann.

Das deutsche Handelsgesetzbuch aber, auf dessen §§ 432, 469 die Klägerin weiter hingewiesen hat, kann im vorliegenden Falle nicht zur Anwendung kommen, da der Frachtvertrag in Bulgarien von einer bulgarischen Absenderin mit einer bulgarischen Bahnverwaltung abgeschlossen worden ist und deshalb kein Anhalt dafür besteht, daß das Frachtgeschäft nach dem Willen der Beteiligten dem innerdeutschen Handelsrecht unterworfen werden sollte. Ebenso muß die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung ausscheiden, da ihr Anwendungsgebiet auf die innerdeutschen Haupt- und Nebeneisenbahnen beschränkt und von der Klägerin selbst nicht behauptet worden ist, daß der Verlust des Guts auf einer deutschen Bahnstrecke eingetreten sei.

Was endlich das internationale Handelsrecht anlangt, so geht die allgemeine Rechtsansicht dahin, daß, auch soweit das ZU. nicht Platz greift, jeder folgende Frachtführer durch Annahme des Frachtbriefs und des Frachtguts in den Vertrag des ersten Frachtführers eintrete und dessen Verpflichtung mit übernehme, wie andererseits der erste Frachtführer nach Maßgabe seines Vertrags für die Tätigkeit jedes folgenden Frachtführers gesamtschuldnerisch hafte (v. Bar in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. 1 S. 410 flg.). Diese Gesamthaftung der sämtlichen beteiligten Frachtführer hat aber, wenn sie sich aus allgemeinen Rechtsanschauungen und Billigkeitserwägungen rechtfertigen lassen soll, wie der Berufungsrichter zutreffend hervorhebt, zur selbstverständlichen Voraussetzung, daß die sämtlichen Frachtführer bürgerlich-rechtlich die gleiche Stellung einnehmen und nicht auf Seiten eines Beteiligten jede Haftpflicht überhaupt ausgeschlossen ist. An dieser Voraussetzung fehlt es aber im vorliegenden Falle. Das Deutsche Reich betrieb die serbischen Bahnen infolge der Eroberung und Besetzung des Landes in erster Reihe für öffentliche Zwecke, vornehmlich für die Heranschaffung des Heeresbedarfs und die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen der Heimat und dem kämpfenden Heere. Wenn es daneben auch noch die Beförderung von Privatgut auf der Bahn zuließ, so wollte es, wie aus der ganzen Sachlage erhellt, sich

nicht in allem den bürgerlichrechtlichen Verpflichtungen eines Frachtführers unterwerfen, sondern sich mit der Beförderung nur soweit befassen, als dadurch die militärischen Rücksichten nicht beeinträchtigt und ihm Pflichten, die während des Kriegs in Feindesland nur schwer zu erfüllen waren, nicht auferlegt wurden. Es war daher natürlich, daß es kraft seines militärischen Hoheitsrechts jede Haftung für Verlust des Guts auf den Bahnen des besetzten Gebiets ausschloß (RGZ. Bd. 93 S. 178). Die Klägerin hat denn auch in den Vorinstanzen die Behauptung des Beklagten, daß die Militäreisenbahnverwaltung jede Haftung für die Strecke Niš—Belgrad ausdrücklich ausgeschlossen habe, niemals in Abrede gestellt, und die Tatsache der Haftauschließung, die sich aus dem oben erwähnten Tarif der Militäreisenbahndirektion in Niš klar ergibt, ist vom Berufungsgericht noch besonders festgestellt worden. In welcher Form die Ausschließung veröffentlicht worden ist, ist im Berufungsurteil nicht angegeben worden. Zu einer solchen Erörterung hatte auch der Vorderrichter keinen Anlaß, da hinsichtlich der Form der Veröffentlichung von der Klägerin keine Bedenken erhoben wurden. Wenn die Revision jetzt geltend macht, daß die für die Veröffentlichung von Tarifen vorgeschriebene Form nicht gewahrt sei, so ist dem entgegenzuhalten, daß die Militäreisenbahnverwaltung, die die serbischen Bahnen kraft eines militärischen Hoheitsrechts betrieb, an die privatrechtlichen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung oder des ZÜ. nicht gebunden war. Hatte aber die Militäreisenbahnverwaltung ihre Haftung in verbindlicher Form ausgeschlossen, so wurde dadurch die Kette der an der Beförderung des Guts beteiligten Bahnen hinsichtlich der Gesamthaftung durchbrochen und damit dem klägerischen Ersatzanspruch gegen den Beklagten auch nach internationalem Handelsrecht der Boden entzogen. Wollte die Absenderin sich dagegen schützen, daß bei eintretendem Verlust die Bahn, auf deren Strecke der Verlust eingetreten war, nur schwer feststellbar war, so hätte sie sich mit Rücksicht auf die Mitbeteiligung der haftfreien Militärbahn der Benutzung eines durchgehenden Frachtbriefs von Sofia bis Dresden enthalten und vor und nach dem Dazwischentreten der Militärbahn jedesmal eine besondere Abfertigung des Guts mit neuem Frachtbrief veranlassen müssen. Diese Vorsichtsmaßnahme lag der Absenderin ob; nicht aber war es, wie die Revision meint, Sache der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, die Absenderin auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, die sich später der Aufklärung der näheren Umstände eines etwaigen Verlustes entgegenstellen könnten.