

105. Wie weit hat die während des Krieges eingeführte Erleichterung der Beförderung von Torfstreu — Verladung ohne Bedeckung — auf die Bestimmungen des § 62 Abs. 1 bis 4 der Eisenbahnverkehrsordnung eingewirkt?

I. Zivilsenat. Urf. v. 8. November 1922 i. S. R. G. m. b. H. (Bekl.)  
m. R. (Rl.), I 604/21.

I. Landgericht I Berlin. — II. Kammergericht daselbst.

Die Beklagte sandte durch die B.'schen Torfstreufabriken zu B. laut Frachtbrief vom 31. Mai 1918 einen Wagen Torfstreu unbedeckt von B. an den Kreisauschuß in B. Der Frachtbrief trägt in der Spalte „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ den Vermerk: „Ohne Decken zu befördern. Übernehmen Haftpflicht.“ Unterwegs geriet der Wagen mit Torfstreu in Brand, obwohl zwischen ihm und der Lokomotive 5 andere Wagen eingestellt waren. Hierbei wurden außer der Torfstreu zehn Wagen des Klägers durch Brand beschädigt. Der Kläger verlangt Schadensersatz in Höhe von 4692,60 M. Beide Vorinstanzen erkannten zu seinen Gunsten. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Gründe:

1. Durch § 62 Abs. 6 EBD. ist den Eisenbahnen die Ermächtigung erteilt, für Güter, die nicht zu den im § 54 Abs. 2 A aufgeführten gehören, die aber wegen ihrer Eigenschaften Unzuträglichkeiten bei der Beförderung herbeiführen können, mit Genehmigung der Bundesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts durch den Tarif einheitliche Vorschriften über die Verpackung und Verladung zu treffen. Von dieser Ermächtigung ist in den allgemeinen Ausführungsbestimmungen Gebrauch gemacht worden. In Nr. III zu § 62 wird diesbezüglich auf die Anlagen II, III, IV verwiesen. Die Anlage II S. 86 des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs vom 1. Januar 1912 und S. 100 des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs vom 1. Mai 1917, Teil I Abt. A, enthält unter Nr. 9 und 10 die Bestimmung: „Gegenstände, die durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, z. B. . . . Torf (aus-

genommen (sogen. Maschinen- oder Preßtorf) . . . werden nur vollständig bedeckt zur Beförderung angenommen". In der von den „Vorschriften für die Beladung der Güterwagen" handelnden Anlage III heißt es auf S. 104 ff. unter § 4: „Ladungen, die aus leicht feuerfangenden Gegenständen bestehen, müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen sein"; im Abschnitt F daselbst, der Bestimmungen über die Beladung von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde und dergleichen trifft, heißt es in § 26 auf S. 119: „Gegen Feuersgefahr muß jede Ladung durch eine gute Decke geschützt werden."

Wegen des im Kriege hervorgetretenen großen Deckenmangels sind diese Bestimmungen außer Kraft gesetzt worden. Bereits am 31. März 1917 wies die Eisenbahndirektion in Münster die ihr unterstellten Dienststellen an, bis zu voraussichtlich allgemein anzuordnenden Erleichterungen Torfstreu . . . bei Anfeuchtung der oberen Lagen unbedeckt zu befördern; doch machte sie es gleichzeitig den Dienststellen zur Pflicht, darauf zu halten, daß die Absender bis auf weiteres durch eine Erklärung im Frachtbrief die Haftung für den aus dieser Beförderungsart für sie entstehenden Schaden zu übernehmen haben. Nach ihrer Auskunft vom 26. Februar 1919 ist die Eisenbahndirektion bei Erlaß ihrer Anweisung davon ausgegangen, daß es in Anbetracht der für die Eisenbahn erzielten Vorteile (schnelle Abbeförderung, Beschleunigung des Wagenumlaufs) unbillig sei, dem Versender auch denjenigen Schaden aufzuerlegen, der für die Eisenbahn aus der fehlenden oder mangelhaften Bedeckung der Güter entstehen könne. Dieser Auffassung der Eisenbahndirektion kann jedoch für den vorliegenden Fall keine Bedeutung beigemessen werden, da ihre Anordnung zur Zeit der Annahme und Beförderung des hier fraglichen Wagens (31. Mai 1918) nicht mehr in Geltung, sondern durch den Nachtrag I zum Eisenbahn-Gütertarif mit Gültigkeit vom 15. Mai 1917 in Anl. II S. 100 bei Ziffer 10 und in Anl. III S. 105 zu § 4 und S. 119 zu § 26 ersetzt worden war, wo es heißt: „Bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges gilt folgendes: a) . . . Torfstreu, Torfmüll werden auch unbedeckt befördert. Die obere Lage ist anzufeuchten". Der Nachtrag IV vom 20. August 1918 hat dann diese Bestimmung wiederholt und auf eine größere Anzahl hier nicht in Betracht kommender leicht feuerfangender Gegenstände ausgebehnt.

In dem von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 59 vom 26. April 1917 wird die Zulässigkeit der Beförderung von unbedecktem Torfmüll mitgeteilt, und zugleich von einer Verfügung der Direktion Berlin vom 20. April 1917 Kenntnis gegeben, in der es heißt: „Eine Änderung der frachtrechtlichen Haftung tritt infolge dieser Erleichterungen, die eine Einschränkung des Deckenbedarfs bezwecken, nicht ein; jedoch ist

es künftig unbedingt erforderlich, daß der Absender bei derartigen Sendungen das Fehlen der Verpackung . . . im Frachtbrief anerkennt". Bei der Bekanntgabe des Nachtrags IV im Tarif- und Verkehrsanzeiger vom 25. April 1918 lautet der Eingang der Verfügung der Direktion Berlin: „Eine Änderung der frachtrechtlichen Haftung der Eisenbahn tritt . . .“

2. Es fragt sich nun, ob und wie diese durch den Nachtrag I und IV vorübergehend bis auf Widerruf eingeführte (übrigens nach dem deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. A vom 1. Februar 1922 S. 107 Nr. 10 Anm. noch jetzt geltende) Erleichterung der Beförderung von Torfstreu auf die Bestimmungen des § 62 Abs. 1 bis 4 EOB. eingewirkt hat.

Die Entstehungsgeschichte der Erleichterung läßt erkennen, daß die Eisenbahnverwaltungen an sich davon ausgegangen sind, daß Torfstreu, wenn sie nicht durch eine gute Decke geschützt ist, durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden kann. Es droht nicht nur der unbedeckt beförderten Torfstreu selbst die Gefahr, beschädigt zu werden, sondern es besteht zugleich die Gefahr, daß die durch Funkenflug in Brand gesetzte Torfstreu sowohl den Eisenbahnwagen, wie auch den sonstigen, von der Eisenbahn beförderten Gütern Schaden zufügen kann. Diese Gefahr besteht nach wie vor, mag auch die durch die Nachträge zum Tarif eingeführte Erleichterung der Beförderung der Torfstreu wegen des Mangels an Decken, der während des Krieges hervortrat, aber auch nachher noch bestand, einem dringenden Bedürfnisse entsprechen haben.

Der § 62 EOB. bestimmt im Abs. 1, daß das Gut, soweit seine Natur dies erfordert, gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung geschützt sein muß; bei Torfstreu erfordert also an sich nach der Auffassung der Eisenbahn die Natur dieses Gutes eine Verpackung unter einer Decke. Während im allgemeinen nach Abs. 2 die Eisenbahn mangelhaft verpacktes Gut nicht anzunehmen braucht, hat sie sich dieses Rechtes durch Zulassung der Beförderung von unbedeckter Torfstreu begeben; aber sie kann verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen anerkennt, was dann nach Abs. 3 zur Folge hat, daß sich die Haftung der Eisenbahn bei Verlust, Minderung oder Beschädigung des mangelhaft verpackten oder unverpackt gebliebenen Gutes nach §§ 86 und 34 EOB. bestimmt.

Im Gegensatz zu den Schäden, die das Gut infolge mangelhafter Verpackung selbst erleidet, stehen die Schäden, die ein mangelhaft verpacktes Gut verursachen, d. h. bei mitverfrachtetem Gut oder an den Eisenbahnwagen hervorrufen kann. Von solchen Schäden handelt der Abs. 4 des § 62 EOB., und nur diese Schäden kommen im vorliegenden Falle in Frage.

Wie bereits oben hervorgehoben, bedarf Torfstreu, damit sie nicht, durch Funkenflug in Brand gesetzt, Schaden verursachen kann, der Verpackung durch eine Decke. Da die Eisenbahn jedoch die Beförderung ohne Decken zugelassen hat, darf sie zwar die Annahme unbedeckt zu befördernder Torfstreu nicht ablehnen, allein sie ist befugt, ein dem Anerkenntnis des Absf. 2 ähnliches Anerkenntnis im Frachtbrief zu verlangen. Beide Anerkenntnisse haben den gleichen Inhalt; sie enthalten die Erklärung, daß die Verpackung mangelhaft ist und worin die Mängel zu erblicken sind. Nur die Wirkungen des Anerkenntnisses sind im Absf. 4 andere als im Absf. 3, indem nach Absf. 4 nicht etwa eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn (Absf. 3) eintritt, sondern der Absender für den Schaden zu haften hat, der aus so beschinigten Mängeln der Verpackung an andern Gütern oder an dem Eisenbahnmateriale hervorgerufen wird. Von dieser Befugnis hat im vorliegenden Falle die Eisenbahn Gebrauch gemacht, indem sie von den W.ischen Torfstreifabriken, die als Lieferwerk der Beklagten und als deren Bevollmächtigte handelten, in den Frachtbrief den Vermerk aufnehmen ließ: „Ohne Decken zu befördern. Übernehmen Haftpflicht“. Bereits in den Worten „Ohne Decken zu befördern“ ist mit dem Berufungsrichter ein Anerkenntnis des Absenders sowohl im Sinne des Absf. 2 wie des Absf. 4 zu erblicken, und hierbei kommt es nicht darauf an, was der Absender sich bei Wahl dieses Ausdrucks gedacht hat, sondern entscheidend ist vielmehr, wie der Kläger mit Rücksicht auf die Verkehrssitte nach Treu und Glauben diese Worte verstehen mußte. Daß zugleich ein Anerkenntnis im Sinne des Absf. 4 abgegeben worden ist, kann nicht zweifelhaft sein, da die Worte „Übernehmen Haftpflicht“, keine andere Deutung zulassen, als die, für den Schaden haften zu wollen, den ohne solche Übernahme ein anderer zu tragen hat (nämlich die Eisenbahn aus der Beschädigung ihrer Betriebsmittel oder der Güter anderer Absender). An dieser Auslegung kann auch der Umstand nichts ändern, daß die Eisenbahndirektion Münster, zu deren Bezirk der Absendeort L. gehört, früher einmal auf einem andern Standpunkt gestanden hat. Denn zur Zeit der hier fraglichen Sendung war die Verfügung dieser Eisenbahndirektion infolge der Tarifnachträge außer Kraft getreten, und der Umstand, daß nach der Behauptung der Beklagten der Wortlaut des Anerkenntnisses von der Eisenbahnfertigungsstelle in L. vorgeschrieben war, läßt erkennen, daß bewußtmaßen von der früheren Auffassung der Eisenbahndirektion in Münster abgewichen werden sollte.

Auch aus der oben erwähnten Veröffentlichung der Verfügung der Eisenbahndirektion Berlin im Tarif- und Verkehrsanzeiger vom 25. April 1918, wonach eine Änderung der frachtrechtlichen Haftung der Eisenbahn infolge dieser Erleichterung nicht eintreten sollte, kann

die Beklagte keine Stütze dafür herleiten, daß ihre Haftung aus Abs. 4 des § 62 E. O. nicht in Frage komme; denn Anordnungen der Eisenbahndirektion Berlin waren für den Direktionsbezirk Münster ohne Bedeutung.

Schließlich folgt auch aus der Zweckmäßigkeit der Erleichterung und aus dem Interesse der an der Versorgung mit Torfstreu beteiligten Allgemeinheit nicht, daß die Eisenbahn mit den Gefahren, die aus der Zulassung der immerhin außerordentlich gefährlich bleibenden Beförderungsweise entstehen, und mit der Haftung für solchen Schaden belastet werden müßte; die Eisenbahn hat sich vielmehr im Rahmen der ihr nach Abs. 4 des § 62 gegebenen Befugnis gehalten, als sie sich im Frachtbrief das die Beklagte zur Schadenstragung verpflichtende Anerkenntnis abgeben ließ.