

106. Findet § 469 HGB. auf den Übergangsverkehr zwischen Groß- und Kleinbahnen Anwendung?

I. Zivilsenat. Ur. v. 11. November 1922 i. S. Reichseisenbahnfiskus (Bekl.) w. Landgemeinde B. D. (Kl.). I 90/22.

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

Die Zuckerverteilungsstelle des Kommunalverbandes N. sandte mit Frachtbrief vom 16. Juli 1919 100 Sack Zucker zu je 100 kg von Berlin—Zegel an die Klägerin nach Niederschöneweide—Johannistal, und zwar bis Pankow mit der Industriebahn Zegel—Friedrichsfelde, einer Kleinbahn, von Pankow ab mit der Staatsbahn. Bei Ankunft auf der Bestimmungsstation waren angeblich nur noch 48 Säcke Zucker vorhanden. Die Klägerin verlangt Schadensersatz in Höhe von 5024,15 M. Der Beklagte vertritt die Ansicht, daß seine Haftung erst mit der Übergabe in Pankow beginne, und daß er für einen auf der Kleinbahn eingetretenen Verlust nicht hafte. Das Landgericht gab der Klage teilweise statt. Die Berufung des Beklagten wurde zurückgewiesen. Auch seine Revision hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Kammergericht sieht als erwiesen an, daß der Kleinbahn in Zegel 100 Sack Zucker zu je 100 kg zur Beförderung übergeben und davon auf der Bestimmungsstation nur 48 Säcke angekommen, 52 also unterwegs verloren gegangen seien. Es führt aus, daß der Beklagte das Gut auf durchgehenden Frachtbrief übernommen habe und daher gemäß §§ 469, 432 Abs. 2 HGB. für den Verlust hafte, gleichviel ob er auf seiner eigenen Bahn oder auf der Kleinbahn eingetreten sei. Wegen die Höhe des Anspruchs lägen Bedenken nicht vor.

Zu Unrecht rügt die Revision, daß § 432 HGB. auf Eisenbahnen keine Anwendung finde. Diese Vorschrift regelt die Haftung des Hauptfrachtführers und der Unterfrachtführer bei Abschluß eines Gesamtfrachtvertrags und gilt auch für Eisenbahnen, soweit nicht § 469 HGB. eine Einschränkung enthält. Auch diese letztere Vorschrift ist nicht verlegt. Es kann der Revision nicht zugegeben werden, daß Kleinbahnen nicht darunter fallen. Das Gegenteil erhellt aus § 473 HGB. im Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des siebenten Abschnitts des 3. Buchs des HGB. Denn wenn dort bestimmt wird, daß bei einer Kleinbahn insoweit, als in den §§ 453, 459, 460, 462 bis 466 auf die Vorschriften der EBD. verwiesen ist, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Bahnunternehmung maßgebend sind, und daß eine Kleinbahn den Vorschriften in § 453 nur mit einer gewissen Maßgabe unterliegt, so kann das nur den Sinn haben, daß alle übrigen Bestimmungen des siebenten Abschnitts auch für Kleinbahnen gelten sollen. Damit in Einklang steht die Denkschrift S. 274 fig. zu § 465 des Entwurfs eines HGB. von 1897. Das alte Handelsgesetzbuch enthielt eine solche Regelung nicht. Danach waren für Kleinbahnen vielmehr nur die Bestimmungen des Abschnitts über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen maßgebend. Das alte Handelsgesetzbuch enthielt aber auch nicht die Verweisungen auf die EBD., wie sie das neue aufgenommen hat. Diese Änderung machte die Vorschrift in § 473 Abs. 1 notwendig, da die EBD. auf Kleinbahnen keine Anwendung findet. Auch im Schrifttum wird es nicht als zweifelhaft angesehen, daß § 469 HGB. auch für Kleinbahnen gilt (vgl. insbesondere die Erl. zu § 473 bei Staub-Könige, Düringer-Hachenburg und Brand, ferner Senckpiel in Egers Entsch. Bd. 37 S. 299 fig.). Auch Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, in Ehrenbergs Handbuch Bd. 5 Abt. 2 S. 261 sagt, daß das Güterbeförderungsgeschäft der Kleinbahnen den Vorschriften des siebenten Abschnitts des HGB. unterliege, und Abweichendes wollen wohl auch die Ausführungen desselben Schriftstellers in seinem Werk „Die Haftung der Eisenbahn“ 2. Aufl. § 8 S. 36 nicht besagen; sie haben den vom Verfassungsgericht als vorliegend angenommenen Fall eines Gesamtfrachtvertrags nicht im Auge. Verfehlt ist der Hinweis der Revision auf Littauer-Mosse HGB. § 473 A. 3. Wenn dort bemerkt wird, daß für Kleinbahnen keine Verpflichtung zur Transportgemeinschaft im Sinne des § 432 HGB. bestehe, so ergibt sich das ohne weiteres aus § 473 Abs. 2 daselbst, wonach eine Kleinbahn zur Übernahme einer Güterbeförderung auf einer anderen als ihrer eigenen Bahnstrecke nicht verpflichtet ist; das hat aber mit der hier vorliegenden Frage nichts zu tun. Insoweit ist auch den Ausführungen Sperbers in dem von der Revision angezogenen Aufsatz (Verkehrsrechtl. Rundschau 1922 Nr. 15 und .16) zuzustimmen. Wenn darin

aber weiter die Meinung vertreten wird, daß der siebente Abschnitt des 3. Buchs des HGB. für den Übergangsverkehr zwischen Groß- und Kleinbahnen überhaupt nicht gelte, so ist das unzutreffend. Für diese Annahme bieten weder die Bestimmungen des HGB. noch die der EBN. einen Anhalt. Aus der Tatsache, daß die EBN. für Kleinbahnen nicht gilt, ist das nicht zu folgern. Die Beförderungsbedingungen brauchen nicht auf der ganzen Beförderungstrecke völlig übereinzustimmen. Daß ein Gesamtfrachtvertragsverhältnis zwischen Groß- und Kleinbahnen nicht ausgeschlossen ist, gibt auch Sperber zu. Liegt es vor, so kommt nach der zwingenden Vorschrift in § 471 HGB. der § 469 daselbst zur Anwendung. Daß es hier vorliegt, hat das Kammergericht ohne Rechtsirrtum angenommen. Auf dem Frachtbrief findet sich an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle der Stempel der Kleinbahn Tegel—Friedrichshagen. Der Stempel der Station Pankow ist an der Stelle aufgedrückt, der für die Stempel der Umlade- und Umbehandlungsstationen bestimmt ist. Ein Annahmestempel einer Großbahnstation befindet sich darauf nicht. Daraus konnte entnommen werden, daß die Kleinbahn die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Bestimmungsstation übernommen hat, und daß der Beklagte in diesen Frachtvertrag eingetreten ist. Da er das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, so kann ihn die Klägerin gemäß § 469 HGB. auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, auch wenn sich der Verlust auf der Betriebsstrecke der Kleinbahn ereignet hat.