

43. 1. Ist ein Streit, der sich auf die Angestellten der Eisenbahn beschränkt, als höhere Gewalt im Sinne des § 456 HGB. und des § 84 der Eisenbahnverkehrsordnung anzusehen?
2. Kann ein solcher Streit im Einzelfalle als grobes Verschulden der Leute der Eisenbahn angesehen werden, für das diese aufzukommen hat?

EBD. § 5.

I. Zivilsenat. Ur. v. 16. Februar 1925 i. S. Deutsche Reichsbahngesellschaft (Bekl.) u. Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten (Nebenintervenientin) w. L. (RL). I 255/24.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin lieferte Ende Januar 1922 in Mülheim an der Ruhr bei der Eisenbahn eine Wagenladung mit Kakao und Schokoladewaren zur Beförderung nach Berlin an ihre dortige Zweigniederlassung auf. Kurz darauf brach der Eisenbahnerstreik aus. Der

vom 4. März 1922 hatte der Senat gesagt, es erscheine geboten, das Verhalten der gesamten Arbeiterschaft in bezug auf die Wahrnehmung des Dienstes als inneren Betriebsvorgang aufzufassen. Dieser Umstand ist deshalb von entscheidender Bedeutung, weil es dann bei Arbeitsniederlegung an dem Begriffsmerkmal fehlt, daß das Ereignis außerhalb des Betriebs stehen und in diesem Sinn von außen auf ihn einwirken muß. Hiergegen wird im Schrifttum hauptsächlich eingewendet, daß beim Streik der Bedienstete die Arbeit völlig niederlege, also den Willen habe und betätige, nicht weiter als „Werkzeug des Unternehmers“ zu handeln (Mundnagel, Haftung der Eisenbahn usw., 3./4. Aufl. S. 78, auch S. 20 Anm. 9 und Aufsatz des jetzigen Mitverlegers Sperber in der Verkehrsrechtlichen Rundschau 1922 Heft 24). Dabei wird aber übersehen, daß es gar nicht in der Absicht der Streikenden liegt, aus ihrem Dienstverhältnis zur Bahn auszuscheiden, sondern gerade im Gegenteil, für das fortzusetzende Dienstverhältnis höhere Gehalts- und Lohnforderungen durchzusetzen. Ihre Arbeitsniederlegung ist nur als einstweilige und vorübergehende gedacht und gewollt. Sie bleiben von ihrem Standpunkt aus Betriebskräfte der Eisenbahn und werden auch von letzterer so angesehen (Düringer-Hachenburg HGB. § 458 Anm. 9 a. E., Ritter HGB. § 432 Anm. 4). Das Verhalten dieser lebenden Betriebskräfte ist mithin ein Ereignis, das sich im Betriebskreis der Eisenbahn abspielt, keineswegs aber von außen auf sie einwirkt.

Man hat ferner geglaubt, hier einen Unterschied machen zu sollen zwischen dem Streik der Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten (v. d. Leyen in Anm. zu RW. 1922 S. 1320^a). Im vorliegenden Fall waren es bekanntlich vornehmlich die Lokomotivführer, also Beamte, die sich an dem Ausstand beteiligt haben. Es wird gesagt, da der Streik den Beamten verboten gewesen sei, also eine unerlaubte Handlung darstelle, so liege insoweit höhere Gewalt vor. Allerdings war den Beamten der damaligen Reichsbahn durch die B. des Reichspräsidenten vom 1. Februar 1922 (RGBl. S. 187) die Einstellung oder Verweigerung der Arbeit verboten worden (RGSt. Bd. 56 S. 412 flg., 419 flg.). Inwiefern aber deshalb die hier zu entscheidende Frage anders zu beurteilen sein soll, ist nicht einzusehen. Die Tätigkeit der Eisenbahnbeamten gehört wie die der Eisenbahn-

arbeiter zum Eisenbahnbetrieb. Das Versagen dieser Tätigkeit bleibt also immer ein inneres Betriebsereignis, mag die Arbeitseinstellung verboten sein oder nicht. Das ist auch für andere Fälle niemals bezweifelt worden (zu vgl. für Diebstahl am Frachtgut durch Leute der Bahn Blume-Weirauch, Eisenbahnverkehrsordnung Anm. 2 zu § 95).

Ebenso wenig vermag der Umstand, daß die Eisenbahner sich in Organisationen zusammengeschlossen haben, an der Beurteilung etwas zu ändern. Dazu hat die Nebenintervenientin ausgeführt, daß die Beamten in den Streik nicht in ihrer Eigenschaft als Dienstaussübende eingetreten seien, sondern „als Objekte von Gedanken politischer Machtausübung“. Was damit gemeint sein soll, ist nicht ganz klar. Denn ohne Beziehung zum Beamtenverhältnis wäre die ganze Bewegung sinnlos, und wenn die Beamten sich Führer wählten, deren Weisungen sie nachkamen, so wurden sie damit keineswegs zu „Objekten“. Die ganze Erwägung ist aber nicht nur unklar, sondern überhaupt abwegig, weil die Arbeitnehmer dadurch, daß sie eine Organisation bildeten, nicht aufhörten, Betriebskräfte der Bahn zu sein. Daß aber der Streik den Eisenbahnern nicht durch betriebsfremde Gewalt aufgezwungen wurde, ist vom Vorderrichter ohne erkennbaren Rechtsirrtum festgestellt worden.

Endlich ist die erwähnte Entscheidung des Senats dahin ge- deutet worden, daß ihre Grundsätze nur für örtliche Teilstreiks der Eisenbahner Geltung hätten, nicht aber auch für einen allgemeinen Eisenbahnerstreik wie den vom Februar 1922 (Vertmann in der Verkehrsrechtlichen Rundschau 1922 Sp. 392). Auch dies trifft nicht zu. Allerdings handelte es sich damals nur um einen Teilstreik von Eisenbahnarbeitern in Brodau. Aber der Senat hat in jenem Urteil nur ausgesprochen, daß die Sache anders beurteilt werden könne, „wenn die Eisenbahner durch außerhalb des Eisenbahnbetriebs stehende Personen oder besondere Ereignisse, wie etwa Generalfreik, gezwungen worden seien, in den Ausstand zu treten“. So aber lag hier der Fall nicht. Der Streik blieb auf die Eisenbahn beschränkt. Solange aber der Streik nur auf Entschließungen der Eisenbahner allein beruht, bleibt er eine innere Betriebsangelegenheit, mag er auch das gesamte Personal der Eisenbahn umfassen. Wenn daher in dem Urteil eine Ausnahme für den Fall zugelassen wird, daß ein Ereignis

außerhalb des Betriebskreises die Arbeitseinstellung nach sich gezogen hat, so könnte hierunter etwa ein Generalstreik im eigentlichen Sinne fallen, d. h. eine Arbeitsniederlegung sämtlicher werktätigen Angestelltenkreise, oder Einwirkungen feindlicher Besatzungsmächte und ähnliches (im Ergebnis ebenso: Senckpiel, die Haftung von Eisenbahn, Post, Spediteuren S. 49). Mit Recht hat hiernach das Berufungsgericht den Einwand der höheren Gewalt verworfen.

Das grobe Verschulden der Eisenbahner, für das der Vorderrichter die Beklagte nach § 5 E.O. verantwortlich macht, ist darin gefunden worden, daß — zumal bei der Pöblichkeit, mit der die Arbeit niedergelegt wurde — die zur Beförderung aufgelieferten Güter liegen blieben, wo sie gerade waren, und dort jeder Obhut entbehrten, daß sie dadurch „ganz ersichtlich“ zahlreichen schweren Betriebsgefahren, z. B. durch Zusammenstoß von Zügen, Inbrandgeraten infolge von Funkenflug und dergleichen, wie auch betriebsfremden Schädigungen, namentlich Diebstahl, ausgesetzt waren. Der Senat sieht keinen Anlaß, dieser schlüssig begründeten Annahme grob fahrlässigen Verhaltens der Eisenbahner entgegenzutreten. In rechtlicher Beziehung könnte sich das Bedenken ergeben, daß die Bahn im vorliegenden Fall gar nicht in die Lage gekommen sei, sich dieser streitenden Eisenbahner zur Ausführung der Beförderung zu bedienen und daß das Verschulden der Streitenden gerade darin bestanden habe, daß die Bahn sich ihrer nicht bedienen konnte. Dem stünde jedoch schon der Umstand entgegen, daß die Bahn nach § 5 E.O. unzweifelhaft auch für Säumigkeit eines nicht streitenden Eisenbahners bei Ausführung einer Güterbeförderung, also für schuldhaftes Unterlassen haftet. Ist aber das der Fall, so ist nicht einzusehen, wie es einen rechtlichen Unterschied begründen könnte, ob ein einzelner oder einzelne Leute der Bahn sich einer Unterlassung schuldig machen oder ob die Eisenbahner in ihrer Gesamtheit auf gemeinsame Verabredung hin diese Unterlassung begehen. Der Sinn des § 5 E.O. ist denn auch offensichtlich ein anderer. Nicht darauf kommt es an, ob die Leute der Bahn, die im gegebenen Fall mit der Ausführung der Beförderung betraut waren, schuldhaft handelten, sondern ob ein eingetretener Schaden in ursächlichem Zusammenhang steht mit einem schuldhaften Verhalten der Leute der Bahn oder anderer Personen, die allgemein mit der Ausführung von Güterbeförderungen von ihr

befast waren. Übrigens gehört schon rein sprachlich der Beziehungssatz „deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient“ nur zu den unmittelbar vorangehenden Worten „für andere Personen“ und dient lediglich zur näheren Bezeichnung dieser Personen als Hilfspersonal. Ursächlicher Zusammenhang aber zwischen dem Eintritt des Schadens und dem Streik ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum festgestellt worden. Es ist selbstverständlich, daß ohne den Streik die Bahn keinen Anlaß gehabt hätte, zur Aufrechterhaltung ihres Betriebs Aushilfspersonal einzustellen, und die hierdurch hervorgerufene Gefahr von Zusammenstößen war nach Annahme des Vorderrichters „ganz ersichtlich“. Voraussehbarkeit eines solchen Schadens wäre aber für die Annahme adäquater Verursachung nicht einmal erforderlich. Die Ursächlichkeit des Streiks für den Eintritt des Schadens wird endlich auch nicht dadurch beseitigt, daß die Bahn Aushilfspersonal einstellte und dieses sich im vorliegenden Fall den Anforderungen des Betriebs nicht gewachsen zeigte. Denn die Bahnverwaltung und das Aushilfspersonal taten ihr Bestes, um den arg gefährdeten Betrieb nicht zum völligen Erliegen kommen zu lassen. Es waren, wie das Kammergericht mit Recht sagt, nur Gegenmaßnahmen gegen die Wirkungen des Streiks, er allein war die eigentliche Schadensursache.