

52. 1. Muß im Falle des § 86 Abs. 1 Nr. 3 der Eisenbahnverkehrsordnung die Eisenbahn die Mangelhaftigkeit der Selbstverladung oder der Absender deren Ordnungsmäßigkeit beweisen?

2. Kommt im Falle des § 86 Abs. 1 Nr. 4 der Eisenbahnverkehrsordnung die auf der natürlichen Beschaffenheit des Frachtgutes beruhende besondere Gefahr der Vernichtung, Minderung oder Beschädigung auch dann noch in Betracht, wenn der Schaden durch einen Vorgang ausgelöst wurde, der auch auf widerstandsfähigere Güter die gleiche schädliche Wirkung geübt hätte?

§ 86 Abs. 1 Nr. 3 und 4.

Eisenbahnverkehrsordnung § 86 Abs. 1 Nr. 3 und 4.

I. Zivilsenat. Urt. v. 12. Dezember 1925 i. S. Deutsche Reichsbahn-Ges. (Bekl.) w. S. (Kl.). I 83/25.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Mit Frachtbrief vom 31. Oktober 1923 lieferte der Kläger auf Station L. eine Sendung Eier und Butter, deren Verladung in den Bahnwagen er selbst besorgt hatte, bei der Eisenbahn zur Beförderung an seine Firma in R. auf. Unterwegs sind 265 Pfund Butter und 10279 Stück Eier abhanden gekommen, ferner waren zerbrochen 2735 und geknickt 658 Stück Eier. Für den ihm entstandenen Schaden macht der Kläger die Eisenbahn verantwortlich. Die Beklagte bestritt ihre Haftung. Sie wandte ein, das Gut sei mangelhaft verladen

worben, weil der Kläger eine Luftklappe des Bahnwagens nicht geschlossen habe, durch die der Dieb vermutlich zu den Waren gelangt sei. Somit habe Diebstahlsgefahr bestanden, und kraft gesetzlicher Vermutung sei anzunehmen, daß hierdurch der Schaden entstanden sei. Wegen der beschädigten Eier berief sie sich ferner auf deren besondere Bruchgefahr. Der Kläger stellte in Abrede, die Luftklappe offen gelassen zu haben und behauptete, daß die Eier dadurch zerbrochen seien, daß der Bahnwagen Verschiebestöße von ungewöhnlicher Gewalt erlitten habe, die ihn erheblich beschädigt hätten.

In letzterer Beziehung ist tatsächlich festgestellt worden: An dem Bahnwagen ist durch einen Verschiebestoß ein Puffer gebrochen, ferner sind ein anderer Puffer, ein Pufferkreuz und eine Achsgabel verbogen worden, während an dem aufsprallenden Güterwagen eine Stirnwand eingedrückt wurde.

Das Landgericht wies den Kläger ab, das Oberlandesgericht kam zur Beurteilung. Es vermißt den Nachweis, daß die Leute des Klägers die Luke unverriegelt gelassen hätten, und ist der Meinung, daß die Beweislast hierfür der Beklagten obliege, die vom Gericht deshalb für beweisfällig angesehen wird. Soweit die besondere Bruchgefahr in Frage kommt, läßt der Vorderrichter dahingestellt, ob die Bahn bei der Verschiebung des Güterwagens ein Verschulden trifft. Er erachtet aber den Gegenbeweis für geführt gegen die Vermutung, daß die besondere Bruchgefahr der Eier die Schadensursache gewesen sei. Die Revision der Beklagten führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

1. Soweit das Abhandenkommen von Teilen der Bahnsendung während der Beförderung in Frage steht, streiten die Parteien darüber, wer für die Mangelhaftigkeit oder Mangelfreiheit der Verladung beweispflichtig ist. Die Beklagte meint, den Kläger treffe die Beweislast für sachgemäße Verladung. Dem kann indessen nicht beigegeben werden. Die Frage ist bisher vom Reichsgericht nicht ausdrücklich entschieden worden. Blume-Weirauch halten den Kläger für beweispflichtig, ohne dies näher zu begründen (Anm. 14 zu § 86 *OB. a. G.*). Entgegengesetzter Ansicht ist Kundnagel (*Die Haftung der Eisenbahn*, 3./4. Aufl. S. 100 in Anm. 2 zu § 20), gleichfalls ohne weitere Darlegung der Gründe. Der letzteren Auf-

fassung ist der Vorzug zu geben. Das System der Haftung der Eisenbahn spricht zwingend dafür.

Regel ist nach § 84 E.O. die Haftung der Bahn für den Schaden, den das Gut in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erleidet. Eine Ausnahme davon stellt die Haftung bei besonderen Gefahren nach § 86 E.O. dar. Das Vorliegen der Ausnahme müßte daher an sich die Bahn beweisen. Nur steht ihr die Beweisvermutung des § 86 Abs. 2 E.O. zur Seite. Danach wird, wenn ein Schaden den Umständen nach aus einer der in Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, vermutet, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist (vgl. R.G.Z. Bd. 110 S. 43). Diese Vermutung darf aber nicht über ihre Grenzen hinaus ausgedehnt werden. Sie setzt voraus, daß die angegebenen Gefahrenquellen bestanden, im gegebenen Falle also die Mangelhaftigkeit der Verladung. Nirgends ist ausgesprochen und es wäre auch nach den Lebensverhältnissen nicht zu rechtfertigen, daß zu vermuten sei, jede vom Absender oder Empfänger besorgte Verladung sei mangelhaft. Die Mangelhaftigkeit der Selbstverladung muß somit von der Eisenbahn im Bestreitungs-falle bewiesen werden; ebenso, wie die Bahn für die Mangelhaftigkeit der Verpackung beweispflichtig ist, nur daß das Gesetz hier die Erklärung im Frachtbrief über das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung vorschreibt (§ 62 Abs. 2 E.O.).

Allerdings kann bei dieser Verteilung der Beweislast die Eisenbahn unter Umständen in eine schwierige Lage geraten, wenn zwar manche Anhaltspunkte dafür bestehen, daß bei der Verladung nicht sachgemäß verfahren ist, der volle Beweis dafür sich aber nicht erbringen läßt, weil bei dem Massenbetrieb des Eisenbahnfrachtverkehrs die Bahn die Ordnungsmäßigkeit der Selbstverladung bei Abnahme einer Wagensendung nur im großen und ganzen zu prüfen in der Lage ist. Dieser Gesichtspunkt kann im Einzelfall Beachtung verdienen bei den Anforderungen, die an den von der Bahn zu erbringenden Nachweis der Mangelhaftigkeit der Selbstverladung zu stellen sind. Damit ist schon auf den Wahrscheinlichkeitsbeweis (Beweis des ersten Eindrucks, Beweis auf ersten Besicht, sogenannter Prima-facie-Beweis) hingedeutet. Steht ein gewisser Tatbestand fest, der bei regelmäßigem Ablauf der Dinge nach der Erfahrung des Lebens auf eine bestimmte schadenstiftende Ursache zurückzuführen ist,

so wird im allgemeinen derjenige, der einen vom gewöhnlichen Verlauf abweichenden Gang des Geschehens behauptet, dies zu beweisen haben. Dieser dem materiellen Beweisrecht zugehörige Grundsatz ist vom Vorderrichter nicht beachtet worden, obwohl die Sachlage Anlaß geboten hätte, darauf einzugehen. Das Oberlandesgericht prüft lediglich die einzelnen Umstände, die für und gegen die ordnungsmäßige Befestigung der Luke beim Beladen des Wagens sprechen, und kommt zu dem Ergebnis, daß sie sich die Wage hielten. Nun scheint aber nach der Auffassung des Berufungsgerichts auf jeden Fall festzustehen, daß die Luftklappe des Bahnwagens bei dessen Eintreffen am Bestimmungsort geöffnet war und daß eine solche Luftklappe, wenn sie ordnungsmäßig durch Vorschieben des im Wagennern befindlichen Riegels verschlossen ist, ohne Beschädigung des Wagens von außen nicht geöffnet werden kann. Ebenso scheint nach Annahme des Vorderrichters einwandfrei erwiesen zu sein, daß Spuren, die auf ein gewalttames Öffnen der Luke von außen hätten schließen lassen können, sich nicht vorgefunden haben. Auch sieht anscheinend das Oberlandesgericht als feststehend an, daß die Verladung der Wagenladung vornehmlich in der Nähe der geöffneten Luke stattgefunden hat. Ist dem aber so, dann wird sich fragen, ob nicht unter diesen Umständen nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge angenommen werden muß, daß die Luke bereits bei der Beladung des Wagens nicht ordnungsmäßig verschlossen worden war.

Das Oberlandesgericht wird sich daher bei der erneuten Verhandlung darüber schlüssig zu machen haben, ob die vorher genannten oder noch weitere in seinem Urteil berührte Umstände bedenkenfrei feststehen und ob, wenn und soweit dies der Fall, damit etwa jener Wahrscheinlichkeitsbeweis erbracht ist, oder anders ausgedrückt eine tatsächliche Vermutung für die Mangelhaftigkeit der Verladung geschaffen wird. Bejahendenfalls wird dann weiter zu untersuchen sein, ob der vom Kläger bisher erbrachte Beweis oder der Zutritt der von ihm noch ferner angebotenen Beweise die im vorliegenden Falle etwa geschaffene tatsächliche Vermutung, also jene für die Mangelhaftigkeit der Verladung etwa sprechende Erfahrungstatsache, zu entkräften imstande ist.

2. Der Entscheidungsgrund des Vorderrichters zur Haftung der Bahn für die zerbrochenen und geknickten Eier wird von der Revision

anscheinend mißverstanden. Sie stellt zur Nachprüfung, ob der Beklagten nicht die Vermutung des § 86 Abs. 2 EVO. zur Seite stehe, wenn ein Verschulden der Bahn bei einem Verschiebestoß nicht festzustellen sei, weil die leichte Zerbrechlichkeit der Eier den Schaden verursacht haben könne. Die Ausführungen des Vorderrichters aber laufen darauf hinaus, daß vorliegend die Vermutung des Absatzes 2 widerlegt sei. In dieser Beziehung sagt das Urteil: Die Ladung sei durch den Verschiebestoß stark verschoben, von einem Kopfende des Wagens abgerückt und am anderen Kopfende zusammengepreßt worden, so daß die Butterkisten zum Teil in verschiedene Eierkisten hineingeschoben worden seien. Die Beschädigung der Eier erkläre sich also nicht aus der Gefahr ihrer natürlichen Zerbrechlichkeit, sondern als Folge des starken Verschiebestoßes, der zu einer Beschädigung des Wagens selbst geführt habe. Diese Begründung ist rechtlich schlüssig. Das Oberlandesgericht hält für erwiesen, daß die Gewalt des Verschiebestoßes auch anderen als leicht zerbrechlichen Gütern in erheblichem Maße gefahrbringend gewesen wäre, und stützt sich dabei auf das Sineinanderschieben der Kisten und die starken Beschädigungen der Wagen selbst. Dies ist der springende Punkt. Hätte der Stoß auch andere Güter beschädigen können, so würde eine stärkere Macht wirksam, die ein Hervortreten der besonderen Gefahr leichter Zerbrechlichkeit verhinderte (RGZ. Bd. 84 S. 172, 173). Man mag dies als eine Widerlegung der Vermutung des § 86 Abs. 2 EVO. betrachten. Richtiger wird man aber sagen müssen, daß es dann an der Voraussetzung der gesetzlichen Vermutung überhaupt gebricht, weil für ihre Anwendbarkeit die gegenständlichen Umstände maßgebend sind (RGZ. Bd. 110 S. 43) und diese dagegen sprechen... (Die Aufhebung des Urteils auch zu diesem Punkte beruhte auf einem anderen Grunde.)