

73. Haftet die Eisenbahn für das beförderte Gut auch nach der Ablieferung noch aus dem Frachtvertrage?

§ 338. § 456. Eisenbahnverkehrsordnung § 84.

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Januar 1926 i. S. Deutsche Reichsbahnges.
(Bekl.) w. K. (Kl.). I 71/25.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Expeditionsfirma N. in Bonn sandte mit Frachtbrief vom 26. Juli 1919 von Bonn an den Kläger nach dem Bahnhof Köln-Gereon einen Eisenbahnwagen, der nach Angabe des Klägers 53 Kisten Schokolade und 194 Sack Kaffee enthielt. Nachdem der Wagen am 27. Juli in Köln-Gereon eingetroffen war, lud der Kläger aus ihm, ohne den Frachtbrief eingelöst zu haben, im Einverständnis der Bahn die Schokolade aus und fuhr sie ab. Dann verschloß er den Wagen mit 2 Schlössern und ließ ihn bis zum 13. August auf dem Entladungsgleis stehen. Am 12. August löste er den Frachtbrief ein. Als er dann am 13. August den Kaffee entladen wollte, stellte sich heraus, daß nur 74 Sack Kaffee vorhanden waren. Für den Verlust der fehlenden 120 Sack Kaffee machte der Kläger die Eisenbahn verantwortlich und erhob gegen sie Klage auf Wertersatz.

Beide Untergerichte erklärten den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Revision der Beklagten führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß sich in dem Eisenbahnwagen 194 Sack Kaffee befunden haben und daß 120 von ihnen durch mehrfache Diebstähle in der Zeit zwischen der Beendigung der Ausladung der Schokolade am 29. Juli und dem 13. August 1919 entwendet worden sind. Für die Frage der Haftung der Beklagten aus Vertrag ist hiernach von entscheidender Bedeutung, ob zur Zeit des Diebstahls der Wagen bereits an den Kläger abgeliefert war, ob etwa, wenn das bejaht wird, die Beklagte trotzdem noch nach Lage der Umstände aus dem Frachtvertrag haftet, und schließlich ob etwa nach Beendigung des Frachtvertragsverhältnisses ein anderes Vertragsverhältnis unter den Parteien eingetreten ist, aus dem die

Beklagte haftet. Beide Vorderrichter sind zu dem Ergebnis gekommen, daß die Ablieferung bereits am 29. Juli erfolgt war. Diese Ausführungen lassen nach Lage der festgestellten Umstände einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Ablieferung ist, wie in der Rechtsprechung und im Schrifttum feststeht, derjenige Vorgang, durch den die Bahn den Gewahrsmann an dem beförderten Gut im Einverständnis mit dem Empfangsberechtigten wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Beweispflichtig für die Ablieferung ist, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführte, die Beklagte. Den Umständen nach hält es den Beweis zunächst für geführt, und es vermisst den dem Kläger dagegen obliegenden Beweis. Auch in diesem Punkt ist dem Berufungsgericht nicht aus Rechtsgründen entgegenzutreten. Denn mit Recht entnimmt es dem Umstande, daß der Kläger den Wagen am 29. Juli zum Teil entladen hat, zunächst den Beweis dafür, daß der Wagen auch endgültig zu seiner Verfügung gestellt war. Allerdings war damals der Frachtbrief noch nicht eingelöst, und es ist auch erst später über den Empfang von dem Kläger quittiert worden. Nach Teil II §§ 39 und 40 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften ist das Gut nun allerdings erst gegen Vorzeigung des eingelösten Frachtbriefs auszuliefern. Aber daraus, daß diese Voraussetzung hier nicht gegeben war, folgt nicht, daß nicht trotzdem die Auslieferung erfolgt sein konnte, indem der Beamte sich eben über jene Vorschrift hinwegsetzte. Gegen das Verbot hätte er übrigens in jedem Falle verstoßen, da er vor Einlösung des Frachtbriefs den Wagen überhaupt nicht öffnen darf. Die im wesentlichen auf tatsächlicher Grundlage beruhende Ausführung, des Vorderrichters enthält also auch insoweit keinen Rechtsverstoß. Sie wird dadurch bestärkt, daß auch der Kläger nach seiner Erklärung bei der Tatbestandsaufnahme den Wagen nach der teilweisen Entladung am 29. Juli mit 2 Schlössern verschlossen hat. Daß rechtlich eine Ablieferung auch vor Einlösung des Frachtbriefs und auch, wenn später noch eine Auszählung erfolgt, möglich ist, wird ebenfalls in Schrifttum und Rechtsprechung mit Recht anerkannt. Einen Gegenbeweis hat der Kläger aber, wie das Berufungsgericht hervorhebt, nicht angetreten.

Ist hiernach bei der jetzigen Sachlage die Ausführung des Berufungsgerichts, daß die Ablieferung am 29. Juli erfolgt sei, nicht

zu beanstanden, so fragt es sich, ob die Beklagte trotzdem für das Verschwinden des Kaffees aus dem Frachtvertrage haftet oder etwa aus einem anderen Vertrage. Das letztere hatte das Landgericht angenommen, indem es ausführte, es sei nach der Ablieferung durch das Stehenlassen des Wagens auf dem Ladegleis ein Verwahrungsvertrag zwischen den Parteien zustande gekommen. Mit Recht lehnt das Berufungsgericht das ab in Ermanglung jeder Einigung und einer Inverwahrnehmung des Wagens seitens der Beklagten, sowie in Betracht der Macht des Klägers, den Wagen jederzeit ohne Zuziehung von Beamten der Beklagten zu entladen. Es nimmt dagegen an, daß der Beklagten auch weiterhin noch bis zur völligen Entladung des Wagens eine Obhut über die in ihm lagernden Waren, insbesondere eine Bewachungspflicht, obgelegen habe. Worauf sich diese Pflicht gründete, führt das Berufungsgericht nicht ausdrücklich aus; seinen Darlegungen ist aber zu entnehmen, daß es die Pflicht auf den insoweit annehmbar noch weiter fortbestehenden Frachtvertrag gründet. Die Frage, ob die Eisenbahn auch nach der Ablieferung noch Pflichten aus dem Frachtvertrag treffen und ob sie insbesondere für das Gut auch gemäß § 276 BGB. haftet, ist vielfach erörtert. Eger verneint in Anm. 446 zu § 84 C.B.D. eine solche weitere Haftung. Ebenso verneint Janzer in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverw. Bd. 44 S. 211 flg. eine Verwahrungspflicht der Bahn. Auch das Reichsgericht scheint in Leipz. Zeitschr. 1912 Sp. 763 (765) und im Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 36 S. 538 der Annahme einer solchen weiteren Verwahrungspflicht nicht geneigt. In R.G.B. Bd. 102 S. 206 hat es zu der Frage keine abschließende Stellung eingenommen. Kundnagel, in „Haftung der Eisenbahn“ 3/4. Auflage S. 9 und anderweitig, Ehrenberg, im Handbuch des Handelsrechts Bd. V 2 S. 217 und 416 und Senckpiel in „Die Haftung von Eisenbahn, Post usw.“ § 53 S. 93, nehmen dagegen eine Obhutspflicht der Bahn auch nach der Ablieferung an, solange sich das Gut im Wagen auf dem Bahngelände befindet.

Ob eine Pflicht der Bahn hinsichtlich der Ermöglichung der Ausladung und Abfuhr auch nach der Ablieferung noch besteht, braucht hier nicht erörtert zu werden. Jedenfalls aber kann nicht anerkannt werden, daß aus dem Frachtvertrag auch nach der Ablieferung die Pflicht der Bahn besteht, eine Obhut über die noch

nicht ausgeladenen Waren auszuüben. Besteht das Wesen der Ablieferung gerade darin, daß das Gut aus dem Gewahrsam der Bahn in die Verfügungsbefugnis des Empfängers übergeht, so kann man nicht allein daraus, daß der Empfänger nun — in der Regel unter Verletzung seiner Pflicht zur alsbaldigen Entladung — das Gut einfach im Wagen beläßt, eine weitere Obhutspflicht der Eisenbahn entnehmen. Will er nicht selbst die Verantwortung für das Gut und seine Bewachung übernehmen, so muß er es eben entladen oder sich mit der Bahn über eine Verwahrung einigen. Es wäre aber unbillig, der Bahn eine Bewachung aufzubürden, obwohl sie gar nicht weiß, ob der Wagen überhaupt noch Güter enthält und obwohl sie ein Entgelt dafür nicht erhebt. Das Wagenstandgeld ist nur ein Ersatz für die der Eisenbahn entzogene Wagenbenutzung. Lediglich daraus, daß der Wagen noch auf einem Bahngleis steht, läßt sich nicht eine Obhutspflicht dem Empfänger gegenüber folgern. Die Bahn läßt das Bahnhofsgelände und insbesondere auch die Entladungsgleise bewachen, weil auf ihnen sich eine große Menge Güter befindet, für die sie noch haftet. Wenn dort auch Güter stehen, die bereits abgeliefert sind, so übernimmt sie damit nicht auch für diese eine Bewachungspflicht. Ebensovienig ist aus § 86 Abs. 1 Nr. 1 E.W. zu entnehmen, daß an sich auch nach der Ablieferung zwecks Abladens eine Haftung der Bahn besteht, wie dies in dem Schiedsspruch des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 27. November 1907 — Zeitschr. für internationale Eisenbahntransporte Bd. 16 S. 187 flg. — ausgeführt ist. Denn es ist sehr wohl denkbar, daß Abladungen durch den Empfänger auch vor der Ablieferung erfolgen. Die genannte Bestimmung hat also auch bei Annahme der hier vertretenen Ansicht ihre Bedeutung. Schließlich spricht auch § 97 Abs. 1 E.W. für die Erledigung des Frachtvertrags mit der Ablieferung. Denn Abnahme bedeutet hier soviel wie Annahme, also wie Ablieferung, und wenn damit und mit der regelmäßig vorangehenden Fracht- usw. -Zahlung alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag erlöschen, wird man nur in ganz besonderen Fällen eine weitere Fortwirkung des Frachtvertrags annehmen können, die sich aber jedenfalls nicht auf eine weitere Obhut erstreckt. . . .

Verfagt hiernach die Berufung des Klägers auf eine vertragliche

Haftung der Beklagten, so hat dieser doch seinen Anspruch auch auf außervertragliche Haftung gestützt. In dieser Beziehung fehlt es bisher an der erforderlichen Feststellung.