

46. 1. Gehören feuergefährliche Flüssigkeiten, die in Fässern versandt werden, zu denjenigen Gütern, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Verlustes ausgesetzt sind?

2. Aus wessen Person ist der sog. Verarmungsfaktor zu beurteilen, wenn der Spediteur aus dem Frachtvertrag auf Schadensersatz wegen Verlustes von Frachtgut klagt?

3. Von wann ab gerät die Eisenbahn, von welcher Schadensersatz aus dem Frachtvertrag verlangt wird, in Verzug?

§ 459 Abs. 1 Nr. 4.

Eisenbahnverkehrsordnung §§ 86 Abs. 1 Nr. 4, 99 Abs. 4.

BGB. §§ 242, 249, 284.

I. Zivilsenat. Ur. v. 17. April 1926 i. S. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) w. E. & Co. (Kl.). I 283/25.

I. Landgericht Köln, Kammer für Handelssachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 12. September 1922 gab die Klägerin, eine Speditionsfirma, bei der Eisenbahn einen Bahnwagen mit 15 Faß Jamaika-Rum zur Beförderung auf. Als der Wagen am 14. September 1922 auf dem Güterbahnhof in Köln-Nippes eingetroffen war, liefen beim Verschieben zwei andere Güterwagen mit solcher Wucht auf ihn auf, daß ein Faß leck wurde und Rum aus dem Wagen heraussickerete. Der Wagen ist dann verbrannt und die ganze Sendung durch das Feuer vernichtet worden. Wann das Feuer ausgebrochen und wie es entstanden ist, konnte nicht festgestellt werden.

Die Klägerin forderte von der Eisenbahn Schadensersatz. Die Bahn wandte ein, daß die leichte Brennbarkeit des stark alkoholhaltigen Rums (71 bis 72 Volumen-%), also die natürliche Beschaffenheit des Ladeguts, eine besondere Gefahr des Verlustes begründet habe und vermutlich auch vorliegend dadurch wirksam geworden sei, daß Funkenflug oder etwa durch Reibung der Faßreifen entstandene Funken den ausgelaufenen Rum entzündet hätten.

Das Landgericht verurteilte die Bahn zur Zahlung eines Teilbetrags. Dagegen legte die Beklagte Berufung ein, der sich die Klägerin anschloß. Das Oberlandesgericht sprach der Klägerin auf ihre Anschlußberufung 4600 *R.M.* nebst 5% Zinsen seit dem 14. September 1922 zu und wies im übrigen die Anschlußberufung sowie im ganzen Umfang die Berufung der Beklagten zurück.

Die von der Beklagten eingelegte Revision hatte nur in Nebenpunkten Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht nimmt zwar an, daß der Rum wegen seines hohen Alkoholgehalts sehr feuergefährlich gewesen, daß aber ein Ausschluß der Haftung der Bahn wegen besonderer, in der natürlichen Beschaffenheit der Ware liegender Verlustgefahr im Sinne von § 86 Abs. 1 Nr. 4 *EBD.* nicht begründet sei. Es tritt in dieser Beziehung dem Landgericht bei, auf dessen Urteilsgünde es Bezug nimmt. Letzteres hatte ausgeführt: Selbstentzündlichkeit komme nicht

in Frage. Nur Selbstentzündlichkeit sei eine der besonderen Gefahren des § 86 Abs. 1 Nr. 4, nicht Feuergefährlichkeit überhaupt. In § 54 EBD. habe die Eisenbahn angegeben, unter welchen Bedingungen sie feuergefährliche Güter annehme; diese Bedingungen seien erfüllt worden.

Hiergegen richtet sich der Hauptangriff der Revision. Es wird von ihr geltend gemacht, daß auch schon die Feuergefährlichkeit des Beförderungsguts unter die besondere Gefahr des § 86 Abs. 1 Nr. 4 EBD. gehöre und es keinen Unterschied ausmachen könne, ob das Gut einzig und allein infolge seiner eigenen Beschaffenheit beschädigt oder vernichtet worden sei oder erst im Zusammenwirken mit den üblichen im Eisenbahnbetrieb liegenden Gefahren (Funkensflug und dgl.).

Letzteres, der Obersatz, trifft zwar an sich zweifellos zu, wie schon der Hinweis des Gesetzes auf die Bruchgefahr deutlich zeigt, eine Gefahr, die regelmäßig nur in Verbindung mit den Erschütterungen des fahrenden Wagens und besonders bei Verschiebestößen Bedeutung bekommt. Aber so liegt der Fall hier nicht. Feuergefährliche Flüssigkeiten, die in ordnungsmäßig verschlossenen und gelagerten Gefäßen von guter Beschaffenheit versandt werden, fallen, soweit die Brennbarkeit dieser Stoffe in Betracht kommt, überhaupt nicht unter die Fälle des § 86 Abs. 1 Nr. 4 EBD. Bei den Gütern im Sinne dieser Vorschrift handelt es sich um solche, die durch ihre Beschaffenheit in besonderem, erhöhtem Maße der Beschädigungs- oder Verlustgefahr ausgesetzt sind. In Betracht kommt also im Gegensatz zu § 84 EBD. nur erhöhte oder außerordentliche Gefahr (RGZ. Bd. 110 S. 43). Bereits in RGZ. Bd. 15 S. 150, 151 hat das Reichsgericht dargelegt, daß feuergefährliche Gegenstände nicht ohne weiteres darunter fallen, soweit nämlich die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Entzündungsmöglichkeiten bei Berührung mit Feuer, Funken und dgl. durch geeignete Verpackung ausgeschaltet werden können. Das entspricht auch den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung. Ob freilich überhaupt Rum zu den nach Anlage C zu § 54 EBD. unter III bis VI nur bedingt zur Beförderung zugelassenen „brennbaren Flüssigkeiten“ gehört, mag vorliegend dahingestellt bleiben. Unter der hier einschlägigen Gruppe III Nr. 9 werden aufgeführt: „absoluter Alkohol, Weingeist (Spiritus),

sowie daraus bereitete Flüssigkeiten (Spirituslact, Sittative, flüssige Seifen und dgl.)". Zugelassen sind die Flüssigkeiten zur Beförderung bei Innehaltung der Verpackungsvorschriften („starke, dichte, sicher verschlossene Gefäße aus Holz [Fässer], Glas, Ton [Steinzeug und dgl.] oder Metall“) und bei Verwendung von Gefäßen aus Glas oder Ton werden noch weitere Bestimmungen gegeben. Die bloße Zulassung zum Güterverkehr würde allerdings für die Frage der Anwendbarkeit von § 86 Abs. 1 Nr. 4 EBD. noch nicht unbedingt entscheidend sein. Aber verladen werden dürfen bezeichnenderweise die vorschriftsmäßig verpackten Flüssigkeiten in bedeckten oder offenen Wagen (vgl. für den Eisenbahngütertarif vom 1. Februar 1922 das alphabetische Verzeichnis der in Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung aufgeführten Gegenstände, S. 94, 95), offenbar aus dem Grunde, weil nach den Bestimmungen zugrunde liegenden Auffassung schon geeignete Verpackung selber genügenden Schutz gegen die Berührung mit Feuer bietet und eine erhöhte Gefahr der Beschädigung oder Vernichtung durch Feuer dann nicht mehr besteht. Im Streitfall hat denn auch erst die Beschädigung des einen Fasses durch einen besonders heftigen Verschiebestoß die Möglichkeit einer Berührung der Flüssigkeit mit Feuer geschaffen. Daß aber die Fässer im Wagen nicht ordnungsmäßig festgemacht gewesen seien, ist nicht behauptet worden (vgl. Urf. des Senats vom 23. Mai 1925 I 452/24, abgedruckt in Seuff. Arch. Bd. 79 Nr. 190). Die Eisenbahn muß deshalb nach § 84 EBD. für den Schaden aufkommen, und zwar, weil nach Ansicht der Instanzgerichte ein Verschulden von Leuten der Bahn nicht nachweisbar ist, in den Haftungsgrenzen des § 88 EBD. Bei dieser Rechtslage bedarf es keines Eingehens darauf, ob überhaupt nach den besonderen Umständen des Falles (vgl. RGZ. Bd. 110 S. 43) — Entstehen von Funken durch Reibung der Fahrreifen im stillstehenden Wagen oder Funkenflug als Ursache des Feuers im bedeckten Wagen — der Bahn die Vermutung des § 86 Abs. 2 EBD. zur Seite stand.

Die Revision bemängelt weiterhin, daß der Berechnung des Schadens der von der Firma F. C. (der Versenderin) in Pfunden gezahlte Preis zugrunde gelegt worden sei, und sie meint, der gemeine Handelswert des Frachtguts könne bei einem deutschen Frachtvertrag nicht auf einer fremden Geldwährung aufgebaut werden. Ferner

wendet sich die Revision gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Aufwertung von 80%, wofür eine nähere, alle Umstände des Falles berücksichtigende Würdigung vermisst wird. Diese Rügen sind jedoch unberechtigt. Denn das Oberlandesgericht ist auf Grund des von ihm erhobenen Beweises zu dem Ergebnis gelangt, daß der von der Firma S. C. für den Num gezahlte Rechnungsbetrag dem gemeinen Handelswert vom Tage der Annahme des Frachtguts zur Beförderung entsprach. Hiermit gemeint ist der zur Bezahlung der Pfundrechnung damals erforderlich gewesene und deshalb vom Vorberrichter ausgerechnete Papiermarkbetrag (vgl. im übrigen RGZ. Bd. 107 S. 212). Dafür ferner, daß von der sich hiernach ergebenden Papiermarksumme, zuzüglich der von der Klägerin oder ihrer Auftraggeberin verauslagten Kosten (§ 88 Abs. 1 zweiter Halbsatz EBD.), 80% als Aufwertungsbeitrag angelegt worden sind, gibt das Berufungsgericht eine ausreichende, auf Tatsachenwürdigung beruhende Begründung, welche einen Rechtsirrtum nicht erkennen läßt, und zwar auch insoweit nicht, als dabei nur die wirtschaftlichen Verhältnisse der Firma S. C. berücksichtigt worden sind. Denn der Spediteur ist ohne weiteres befugt, den Schaden seines Auftraggebers geltend zu machen (vgl. RGZ.-Kommentar Anm. 3 Abs. 2 zu § 249 BGB.), und nur die Geltendmachung dieses Schadens steht hier in Frage.

Nicht unbedenklich — wenngleich von der Revision nicht besonders gerügt — erscheint dagegen der vom Vorberrichter angenommene Anfangstag der Verzinsung. Am 14. September 1922 war der Schaden erst entstanden, konnte also ein Verzug der Bahn noch nicht eingetreten sein. Nach § 99 Abs. 4 EBD. liegt der Eisenbahn, wenn ihr ein Ersatzanspruch angemeldet wird, die Pflicht ob, den Anspruch mit tunlichster Beschleunigung zu prüfen und den Anmelder schriftlich zu bescheiden. Mit diesem Bescheid oder, wenn er von der Bahn schuldhaft verzögert wird, mit dem Ablauf einer angemessenen Prüfungsfrist tritt die Fälligkeit der Ersatzforderung ein, und erst mit einer nach der Fälligkeit ihr zugegangenen Mahnung gerät die Bahn gemäß § 284 BGB. in Verzug (Urteile des RG. vom 3. März 1924 I 280/23 und vom 15. November 1924 I 549/23). Wie sich aus dem übereinstimmenden Vorbringen der Streitparteien ergibt, hat die Beklagte ihren ablehnenden Bescheid am

23. Dezember 1922 erteilt. Dafür, daß diese Erteilung schuldhaft verzögert worden sei, liegt nichts vor. Über eine daraufhin ergangene, vor der Klagezustellung liegende Mahnung ist nichts vorgetragen worden. Die Klagezustellung ist danach die den Verzug begründende Mahnung. Zugestellt worden ist die Klage am 1. Februar 1923. Erst von hier ab können somit die Zinsen verlangt werden. Dies ist die eine Maßgabe, mit der die Revision zurückzuweisen war.

Die andere Maßgabe betrifft den Kostenanspruch. . . . (Es wird ausgeführt, daß § 13 Abs. 2 GKG. nicht beachtet worden ist.)