

31. Unter welchen Voraussetzungen haftet der Absender für den durch das Gut auf dem Transporte verursachten Schaden? Eisenbahnbetriebsreglement §§. 48. 50.

I. Civilsenat. Urth. v. 6. März 1886 i. S. Chemische Fabrik auf Aktien (Bekl.) w. Main-Neckar-Eisenbahn (Kl.). Rep. I. 428/85.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Beklagte gab am 13. April 1882 70 Ballons Schwefeläther zum Transporte nach Darmstadt auf dem Berliner Bahnhof Westend auf. Am 16. April übernahm die Klägerin den Wagen in Sachsenhausen, brachte denselben auf die Rangierstation Esenburg und ließ ihn, da der betreffende Zug zu schwer war, mit zwei anderen Wagen stehen, um ihn am anderen Morgen nach Darmstadt zu befördern. Um 12 Uhr 50 Minuten nachts hörte man eine starke Detonation, der Wagen mit dem Schwefeläther stand in Flammen, das Feuer teilte

¹ Vgl. die folgende Entscheidung Nr. 31.

sich anderen in der Nähe befindlichen leeren und einem mit Baumwolle beladenen Wagen mit. Die Klägerin berechnet den entstandenen Schaden auf 16 201,90 *M* und klagt diesen Betrag gegen die Beklagte ein.

Sie behauptet, sich selbst keines Verschehens schuldig gemacht zu haben, insbesondere sei beim Rangieren kein starker Stoß vorgekommen. Dagegen macht sie geltend, die Beklagte habe das Aufladen des Gutes selbst vorgenommen, die Ballons hätten zum Teil aus sehr dünnem Glas bestanden, der Verschluß der Ballons sei undicht gewesen, die Körbe, in welchen dieselben sich befunden, seien statt mit Stroh mit Säcksel ausgefüllt gewesen, und eine Anzahl derselben habe, entgegen der Vorschrift des Eisenbahnbetriebsreglements Anlage D Nr. X, mehr als 75 Kilo brutto gewogen. Auf diese Thatsachen stützt sie ihren Anspruch auf Schadensersatz.

Die Beklagte bestreitet jeden dieser Punkte. In der Berufungsinstanz wird die Beklagte zum Ersatze des entstandenen Schadens, dessen Feststellung dem Endurteile vorbehalten wird, verurteilt.

Das Berufungsurteil wurde auf Revision der Beklagten aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„Über die Verpflichtung des Absenders zum Ersatze des durch das Gut auf den Transporte verursachten Schadens enthält das Handelsgesetzbuch keine Bestimmung; es kommen daher die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes zur Anwendung.

Das Eisenbahnbetriebsreglement enthält folgende Bestimmungen:

§. 50 Nr. 4: „Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, un- deutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen“.

§. 48 C: „Wer Gegenstände der . . . in Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger und ungenauer Deklaration zur Beförderung auf- giebt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer acht läßt, hat neben den durch Polizei- verordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandstücke eine schon durch die Auslieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 *M* zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.“

Anlage D trägt die Überschrift:

„Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände.“

Nr. X lautet:

„Schwefeläther darf nur in vollkommen verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtkübel vereinigt, so müssen dieselben in starken Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackungen ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut verfestigten Schutzdecke versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kisten zulässig; doch darf das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen.“ —

Klägerischerseits wird nicht behauptet, daß in betreff der Deklaration des Gutes von der Beklagten gefehlt worden sei. Der Eisenbahn war also die Beschaffenheit des Gutes bekannt, sie kannte die Gefahren, welche der Transport desselben mit sich brachte. Es war ihr daher die Möglichkeit gegeben, durch zweckmäßiges Verfahren sich gegen die schädliche Einwirkung eines aus der Beschaffenheit des Gutes zu befürchtenden Unfalles auf ihr gehörige oder solche Gegenstände, für deren Unverletztheit sie Dritten haftet, zu sichern. Übernahm sie den Transport der betreffenden Gegenstände, so übernahm sie diese Gefahr, bezw. so fehlte es an einem Rechtsgrunde, den Absender für den durch dies Gut entstehenden Schaden haftbar zu machen.¹

Die Klägerin hat aber geltend gemacht, daß die Beklagte die Bedingungen, unter welchen von der Eisenbahn das Gut zum Transporte übernommen worden war, nicht erfüllt habe. Die Beklagte habe die durch die Beschaffenheit des Gutes gebotenen Sicherheitsmaßregeln nach mehreren Richtungen hin verabsäumt. Der Berufungsrichter unterwirft dieses Vorbringen einer Untersuchung nur nach der einen Richtung, es sei gegen die Bestimmung der Anlage D Nr. X zum Eisenbahn-

¹ Vgl. oben Nr. 30 S. 151.

betriebsreglement verstoßen worden, daß bei Einzelverpackung von Schwefeläther das Bruttogewicht der einzelnen Kolli 75 Kilogramm nicht übersteigen dürfe. Daß bei 31 Kolli dieses Bruttogewicht überstiegen worden, ist durch den von der Beklagten beigebrachten Wiegezettel als erwiesen angenommen.

Es ist unter den Parteien streitig, ob die Bestimmung über das Bruttogewicht der einzelnen Kolli nur den Zweck verfolge, die Tarifierung und bequemeren Handhabung der Ballons beim Auf- und Abladen zu erleichtern, oder auch zu dem Ende getroffen sei, der Gefahr einer Explosion vorzubeugen. Der Berufungsrichter entscheidet sich unter Bezugnahme auf das Gutachten des Dr. Bischoff für die letztere Auffassung. Es kann dahingestellt bleiben, ob diese Feststellung richtig ist und ob nicht gerade das Gutachten in Verbindung mit demjenigen, was vom Güterexpedienten Schulz über das von ihm bei der Übernahme der Ballons befolgte Verfahren ausgesagt wird, Anhalte für die entgegengesetzte Auffassung ergiebt. Jedenfalls mußte nämlich der ursachliche Zusammenhang zwischen der Nichteinhaltung jener Bestimmung und dem Eintritte des Schadens von der Klägerin dargethan werden. Stünde es fest, daß der Unfall durch Selbstentzündung entstanden sei, so würde man vielleicht zu der Annahme kommen können, prima facie sei die Überschreitung des vertragsmäßigen Gewichtes bei einer Anzahl der Kolli als Ursache der Selbstentzündung anzusehen, es liege daher der Beklagten der Gegenbeweis ob. Allein gerade dafür, daß der Unfall durch Selbstentzündung eingetreten sei, fehlt es an jedem Beweise. Würde es sich um den Ersatz des Frachtgutes handeln, so würde die Frage aufgeworfen werden müssen, ob nicht die Vermutung des Art. 424 Abs. 2 H.G.B. und §. 66 Nr. 6 des Betriebsreglements der Klägerin zur Seite stehe. Dies würde der Fall sein, wenn festgestellt wäre, daß Schwefeläther zu denjenigen Gegenständen gehört, welche der Selbstentzündung leicht ausgesetzt sind. Im vorliegenden Falle bedarf es aber einer solchen Feststellung nicht, denn die angeführte Bestimmung ist auf den Fall der Ersatzforderung seitens des Absenders beschränkt; dafür aber, auch in anderen Fällen eine Vermutung für eine bestimmte Entstehursache des Unfalles aufzustellen, fehlt es an jedem Grunde.

¹ Vgl. oben Nr. 30 S. 148 fg.

Der Berufsrichter gelangt zu einer der Klägerin günstigen Entscheidung durch Anwendung des §. 26 A.L.R. I. 6:

„Insonderheit muß der, welcher ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz vernachlässigt, für allen Schaden, welcher durch die Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können, ebenso haften, als wenn derselbe aus seiner Handlung unmittelbar entstanden wäre.“

Allein mit Unrecht wird dem Eisenbahnbetriebsreglement die Natur eines Polizeigesetzes beigelegt.

Allerdings hat das Eisenbahnreglement nach einer Richtung hin die Natur einer zwingenden Vorschrift, indem nämlich die Eisenbahnverwaltungen durch den Bundesrat angewiesen werden, ihre Frachtverträge nach den im Betriebsreglement formulierten Bedingungen abzuschließen.

Vgl. Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches Bd. 2 §. 72 S. 374.

Allein die Vorschrift ist nur an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet, nicht an die mit diesen in Vertragsverhältnis tretenden Personen. Für diese haben die Bestimmungen des Reglements über den Transport von Gütern nur die Bedeutung einer abstrakten *lex contractus*, welche dadurch, daß der einzelne Frachtvertrag auf Grund desselben abgeschlossen wird, zur konkreten Vertragsnorm wird. Daß die einzelnen Bestimmungen dieser abstrakten *lex contractus* für den Absender keine weitere Bedeutung haben, ergiebt sich insbesondere daraus, daß den Eisenbahnverwaltungen im Eingange des Reglements ausdrücklich gestattet ist, Spezialbestimmungen über den Inhalt der von ihnen abzuschließenden Frachtverträge aufzustellen, welche „dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren“, eine Bestimmung, die unmöglich wäre, wenn es sich um Vorschriften handelte, welche von einer Staatsbehörde im Interesse der allgemeinen Sicherheit aufgestellt sind.

Das angefochtene Urteil war sonach wegen dieses Rechtsirrtumes aufzuheben. Da aber der Berufsrichter über die weiteren Momente noch nicht erkannt hat, auf welche die Klägerin ihren Anspruch stützt, so war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Berufungsinstanz zurückzuweisen.“