

## 26. Haftet die Eisenbahn für unterlassenen Schutz gegen Feuergefahr bei Beförderung in offenen Wagen?

I. Civilsenat. Urtr. v. 22. Februar 1888 i. S. Eisenbahnfiskus (Bekl.)  
w. W. (Kl.) Rep. I. 399/87.

I. Landgericht Breslau.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Mit Frachtbrief vom 7. Mai 1886 wurden der Eisenbahn in Hamburg zum Transporte an den Kläger in Brieg 6233 kg „Korkholz“ aufgegeben. Das Gut wurde in offenen (unbedeckten) Wagen und ungedeckt befördert. Nachdem in Breslau der Güterzug neu rangiert worden und der fragliche Wagen als dritter hinter der Lokomotive eingestellt worden war, fing nahe vor Brieg das Gut Feuer, welches auf dem Bahnhofe Brieg gelöscht wurde. Der Kläger als Empfänger nahm unter Vorbehalt seiner Rechte den unverbrannten Teil (2046 kg) ab und klagt nun als Entschädigung für die verbrannten 4187 kg verschiedener Sorten den Preis von 2745,15 M ein.

Der beklagte Eisenbahnfiskus bestreitet seine Verpflichtung zu dieser Entschädigung.

In erster Instanz wurde der Beklagte klagegemäß verurteilt und in zweiter Instanz die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung zurückgewiesen. Die gegen dieses Urteil vom Beklagten eingelegte Revision ist vom Reichsgerichte zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„1. Während im Art. 423 H.G.B. die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen in betreff der Verpflichtung zum Schadensersatz dem Prinzip nach ausgeschlossen wird, berechtigt Art. 424 Abs. 1 Nr. 1 H.G.B. die Eisenbahnen, zu vereinbaren, daß in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportiert werden, für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus

der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Nach Abs. 2 aber gilt, wenn eine solche Vereinbarung getroffen ist, zugleich als bedungen, daß bis zum Nachweise des Gegenteiles vermutet werden solle, daß ein eingetretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands §. 67 Abs. 1 Nr. 2. 6 enthält die in Art. 424 H.G.B. für zulässig erklärten Bestimmungen und bestimmt weiter,

a) daß im Tarife bestimmt werde, welche Güter die Eisenbahnen bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportieren befugt seien;

b) daß betreffs solcher Güter das Einverständnis des Absenders mit dieser Beförderungsart angenommen wird, wenn derselbe nicht auf dem Frachtbriefe eine andere Erklärung abgibt.

Nach dem „Deutschen Eisenbahngütertarife XI. I Nachtrag IX B III (S. 30) Ziff. 1 gilt als vereinbart, daß die Eisenbahnverwaltung die Güter der Spezialtarife mit Ausnahme der in Ziff. 2 aufgeführten, in unbedeckten Wagen zu befördern befugt sein soll“. Unter den in Ziff. 2 aufgeführten Gütern findet sich „Korkholz“ nicht, wohl aber unter Nr. 10 „Borken, gemahlene (Gerberlohe)“ und unter Nr. 50 „Korkwaren“.

Nach einem Gutachten der Breslauer Handelskammer ist das fragliche Gut „als rohes Korkholz anzusehen, und nicht als Korkwaren im Sinne der Nr. 50 B III 2 des Nachtrages IX zum Deutschen Eisenbahntarife vom 1. Februar 1883“.

Der Frachtbrief enthält die Bemerkung: „In 1 großen offenen Wagen ohne Decke“. Nach den Entscheidungsgründen des ersten Urtheiles rührt dieser Vermerk vom Versender her.

Da nun das Inbrandgeraten ganz unzweifelhaft aus der mit der Beförderungsart in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr entstehen konnte, so hatte die Eisenbahn die Haftung für den durch Verbrennen des Gutes auf dem Transporte entstandenen Schaden vertragsmäßig abgelehnt, und diese Ablehnung ist rechtlich zulässig, soweit nicht die Voraussetzung des Art. 424 Abs. 3 H.G.B. vorliegt.

2. Die beiden vorigen Richter sehen als bewiesen an, daß das Korkholz durch die von der den Zug führenden Lokomotive ausge-

worfenen Funken entzündet worden sei. In diesem Aussprüchen an sich finden sie aber kein Verschulden der Eisenbahn. Auch darin wird kein Verschulden gefunden, daß die Vorschrift in Nr. XXXV der Anlage D zu §. 48 des Betriebsreglements nicht beachtet sei. Nach dieser „werden Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden, wie Heu, Stroh, Borke, Torf u., in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt . . . zum Transporte zugelassen.“ Mit Recht führt der Berufungsrichter aus, jene Vorschrift „begründe nur ein Recht der Bahn, solche Gegenstände in unbedecktem Zustande vom Transporte auszuschließen, keine Pflicht, für Befolgung jener Vorsichtsmaßregel besondere Fürsorge zu treffen“. Das Verschulden wird darin erblickt, daß der Wagen an dritter Stelle im Zuge eingestellt und dadurch der Einwirkung des Funkenfluges ausgesetzt worden sei.

Es könnte nun allerdings die Frage aufgeworfen werden, ob die Eisenbahn, wenn sie, um dem Publikum den Transport gegen geringere Fracht zu ermöglichen, sich ausbedingt, daß sie die mit dieser wohlfeileren Transportart verbundene Gefahr nicht zu tragen habe, damit nicht auch von der Verpflichtung zu derjenigen Sorgfalt entbunden ist, deren Anwendung erst infolge dieser besonderen Transportart ihre Voraussetzungen erhält.

Allein diese Auffassung würde nicht nur den Worten des Gesetzes, welches in Art. 424 Abs. 3 S. G. B. allgemein von Verschulden spricht, sondern auch dem Geiste der betreffenden Bestimmungen zuwiderlaufen. Die von dem in Art. 424 aufgestellten Prinzip des Ausschusses der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen betreffs Umfangs der Haftpflicht und der Beweislast in Art. 424 Abs. 1 Nr. 1 zugelassene Ausnahme beruht auf der Erwägung, daß, sollte dem Publikum die Möglichkeit einer wohlfeileren Beförderungsart gewährt werden, den Eisenbahnen nach der betreffenden Richtung hin die Vertragsfreiheit gewährt werden mußte; denn nur unter dieser Voraussetzung war es den Eisenbahnen möglich, eine Beförderungsart auszuführen, durch welche die Gefahr des Transportes wesentlich vergrößert wurde. Allein auch nur soweit diese Vergrößerung eintritt, war die Gewährung der Vertragsfreiheit erforderlich, und es ist nicht anzunehmen, daß der Gesetzgeber vom aufgestellten Prinzip weitere Ausnahmen hat machen wollen, als durch die Erwägung, welcher der Art. 424 sein Dasein verdankt, notwendig geworden war. Dem entspricht nun aber auch die Fassung

des Gesetzes vollständig. Nicht übernommen wird die mit der betreffenden Transportart verbundene besondere Gefahr, und die Vermutung spricht für die Entstehung des eingetretenen Schadens aus dieser Gefahr. Die gesetzgeberische Erwägung aber führt nicht dazu, daß an der Bestimmung über die der Eisenbahn obliegenden Verpflichtung zur Sorgfalt etwas geändert worden. Die Eisenbahn haftet, gleichviel, welche Transportart sie ausführt, für das eigene Verschulden wie für das ihrer Leute. Aus der Aufstellung der Präsuntion für die Entstehung des Schadens folgt nur, daß das Verschulden vom Absender nachgewiesen werden muß. In dieser Weise ist der Satz in Abs. 3 des Art. 424 formuliert.

Daraus folgt aber nicht, daß bei Beurteilung der Frage, ob im einzelnen Falle die erforderliche Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet worden sei, jede Berücksichtigung der mit der Besonderheit der Transportart zusammenhängenden Momente ausgeschlossen wäre, und daß jede Nichtvornahme von solchen Handlungen, welche erst infolge der Besonderheit der Transportart zur Sicherung des Gutes als zweckmäßig erscheinen, ohne weiteres als ein Verschulden zu erachten ist. Es ist vielmehr im einzelnen Falle nach der Gesamtheit der Umstände und unter Berücksichtigung der ratio der Ausnahmebestimmung des Art. 424 die Prüfung anzustellen.

Was nun aber die Frage nach der bei Einstellung eines offenen Wagens in einen Zug zu beobachtenden Sorgfalt betrifft, so ist zwar dem Kläger der Beweis seiner Behauptung, daß eine Instruktion bestehe, wonach offene mit leicht brennbaren Gegenständen beladene Wagen in einer bestimmten Entfernung von der Lokomotive einzustellen seien, nicht gelungen, es wird aber von zwei Zeugen, deren einer Lokomotivführer, der andere Stationsassistent ist, dies Verfahren als üblich bezeichnet, und letzterer Zeuge sagt weiter aus, daß ihm von dem Beamten, welchem er früher zur Instruktion überwiesen gewesen, mitgeteilt worden sei, daß in dieser Weise zu verfahren sei, und daß er den von ihm zu instruierenden jungen Beamten die gleiche Mitteilung gemacht habe.

Aus dem Bestehen einer solchen Übung kann nun zwar nicht eine die Eisenbahn dem Absender verpflichtende Erklärung entnommen werden; sie giebt aber Zeugnis von der im Eisenbahnverkehre herrschenden Auffassung, und der Kläger kann sich insofern auf dieselbe berufen,

als er geltend macht, er habe annehmen dürfen, daß das sonst übliche Verfahren auch betreffs der von ihm aufgegebenen Güter eingehalten werde.

Vgl. Entsch. des R.D.G.G.'s Bd. 9 Nr. 100 S. 338, Bd. 15 Nr. 32 S. 90.

Unter diesen Umständen und da vom Beklagten nicht geltend gemacht ist, daß die Einstellung des Wagens an dritter Stelle durch irgend einen besonderen Umstand geboten oder indiziert war, kann dem Berufsrichter daraus kein Vorwurf gemacht werden, daß er in dem Einstellen des Wagens in der Nähe der Lokomotive ein Verschulden der Leute der Eisenbahn findet und folgeweise den Art. 414 Abs. 3 H.G.B. seiner Entscheidung zu Grunde legt.

3. Der Angriff gegen die Verurteilung des Beklagten zu Zinsen von der Entschädigungssumme vom Tage der eingetretenen Beschädigung an ist unbegründet, weil beide Parteien Kaufleute sind, das Frachtgeschäft, aus welchem der Entschädigungsanspruch entstanden ist, mithin ein beiderseitiges Handelsgeschäft ist und daher Art. 289 H.G.B. zur Anwendung kommt.“