

10. Haftung der Eisenbahn für die Beschädigung eines auf unbedecktem Eisenbahnwagen transportierten Möbelwagens.

S. G. B. Art. 424.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 § 77.

I. Civilsenat. Ur. v. 10. November 1894 i. S. G. S. (Rl.) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. I. 236/94.

I. Landgericht Oppeln.

II. Oberlandesgericht Breslau.

Der Kläger übergab am 31. Mai 1893 der preussischen Staatsbahnverwaltung zu D. einen verschlossenen Möbeltransportwagen, außer Umzugsgut eine ihm gehörige wasserdichte Decke enthaltend, zum Transporte auf einem unbedeckten Eisenbahnwagen. Während des Transportes geriet der auf dem Eisenbahnwagen stehende Möbel-

transportwagen auf dem Bahnhofe in H. in Brand und wurde, ebenso wie die darin befindliche Decke, durch das Feuer größtenteils zerstört. Der Kläger fordert von dem Beklagten Ersatz des insgesamt auf 1814 M angegebenen Wertes des Wagens und der Decke, in erster Linie auf Grund der unbeschränkten Haftung des Beklagten als Frachtführers, in zweiter Linie wegen eines der Bahnverwaltung zur Last fallenden Verschuldens, welches entweder darin gefunden wird, daß dieselbe unterlassen habe, den Funkenflug aus der Lokomotive, wodurch der Brand höchstwahrscheinlich entstanden, zu verhindern oder, falls der Brand von außen angelegt sein sollte, darin, daß dies durch mangelhafte Aufsicht ermöglicht sei.

Der Beklagte lehnt jede Verpflichtung, für den Brandschaden aufzukommen, ab, weil er bei dem auf unbedecktem Wagen ausgeführten Transporte gemäß § 77 der Verkehrsordnung für die deutschen Eisenbahnen vom 15. November 1892 für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden sei, wofür hier die Vermutung spreche (§ 77 Abs. 2 a. a. D.), nicht hafte, da eine Entstehung des Schadens durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute durch die Ausführungen des Klägers nicht dargethan werde.

Hiergegen führte der Kläger aus, daß die Haftbarkeit des Beklagten ebenso zu beurteilen sei wie bei einem Transporte in bedecktem Eisenbahnwagen, weil sein Möbeltransportwagen ebensogut wie ein solcher konstruiert und verschlossen gewesen sei.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Die Revision des Klägers ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„In § 77 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (R.G.Bl. S. 961), welche unstreitig dem Frachtvertrage unter den Parteien zum Grunde liegt, ist die durch Art. 424 H.G.B. für das Frachtgeschäft der Eisenbahnen als zulässig erklärte Bestimmung getroffen, daß in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden, die Eisenbahn nicht für den Schaden hafte, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden sei. Hieran schließt sich die ebenfalls dem Art. 424 H.G.B. entsprechende Bestimmung

(Abf. 2 a. a. D.), daß, wenn ein eingetretener Schade nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegenteiles vermutet werde, daß der Schade aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden sei. Diese Vorschriften hat das Berufungsgericht auf den vorliegenden Fall in Anwendung gebracht, indem es davon ausgeht, daß der Möbeltransportwagen, wie nicht streitig, auf einem offen gebauten Eisenbahnwagen habe transportiert werden sollen, und ferner annimmt, daß der aus Holz gebaute Möbelwagen bei dieser Transportart der Feuergefährdung mehr ausgesetzt gewesen sei, als in einem bedeckten Wagen. Wenn die Revision geltend zu machen sucht, daß die Anwendung der erwähnten Vorschriften im vorliegenden Falle deshalb für ausgeschlossen zu erachten sei, weil das Gesetz nur an zu transportierende Güter, nicht aber an die dem Eisenbahntransporte dienenden Mittel denke, der beschädigte Möbeltransportwagen aber als solches Transportmittel in Betracht komme, da, wie vom Kläger behauptet worden sei, dieser Wagen speziell für die Beförderung mit der Eisenbahn gebaut und ebenso feuersicher konstruiert sei, wie jeder gedeckte Eisenbahnwagen, so kann diese Auffassung als begründet nicht anerkannt werden.

Allerdings ist der Möbeltransportwagen des Klägers an sich ein Transportmittel, nämlich ein Mittel zur Ausführung der vom Kläger Dritten gegenüber übernommenen Transporte, aber für die Eisenbahn dient er nicht als solches; denn die Eisenbahn bedient sich seiner nicht, um mit seiner Hilfe den Transport der darin befindlichen Güter zu bewirken, sondern sie übernimmt den Möbelwagen mit seinem Inhalte als Frachtgut in gleicher Weise wie jedes andere zur Aufnahme von Gütern dienende Behältnis (Kiste, Faß oder dgl.). Käme der Möbelwagen des Klägers für die Eisenbahn als Transportmittel in Betracht, etwa in der Art, daß der auf einem offenen Eisenbahnwagen stehende Möbelwagen gleich einem bedeckten Eisenbahnwagen anzusehen und hiernach auch die Haftpflicht der Eisenbahn zu beurteilen wäre, so müßte notwendig der Eisenbahn die Befugnis eingeräumt werden, den Möbelwagen vor seiner Übernahme zur Beförderung auf die Sicherheit seiner Bauart und seine Beschaffenheit zu untersuchen. Da die Verkehrsordnung weder nach dieser noch nach anderer Richtung Vorschriften über den Transport von Möbelwagen

enthält, so muß angenommen werden, daß dieselbe Möbelwagen lediglich als Frachtgüter behandelt. Wie das Rechtsverhältnis der Parteien in dem durch die Verkehrsordnung ebenfalls nicht geregelten Falle zu beurteilen sein würde, wenn der Möbelwagen mit seinen eigenen Rädern auf die Schienen gestellt und gleich den Wagen der Eisenbahn unmittelbar durch die Zugkraft der Lokomotive fortbewegt worden wäre, kann dahingestellt bleiben, da dieser Fall nicht vorliegt.

Es ist auch unrichtig, aus der angeblich den bedeckten Eisenbahnwagen hinsichtlich der Feuerficherheit gleichkommenden Bauart des Möbelwagens herleiten zu wollen, daß der Transport desselben auf offenem Wagen eine Erhöhung der Feuergefährlichkeit nicht zur Folge gehabt habe, weil die ebenso gebauten bedeckten Eisenbahnwagen dieser Gefahr in gleichem Grade ausgesetzt seien. Dabei wird übersehen, daß, wenn auch möglicherweise die Feuergefährlichkeit für einen bedeckten Eisenbahnwagen dieselbe sein mag, wie für den auf offenem Eisenbahnwagen beförderten Möbelwagen, sich hieraus nicht ergibt, daß die Gefahr für einen in bedecktem Eisenbahnwagen beförderten Möbelwagen dieselbe sein müßte. In letzterem Falle würde der Schutz durch den umschließenden Eisenbahnwagen hinzutreten, dessen Inbrandsetzung vorausgehen muß, bevor der in seinem Inneren befindliche Möbelwagen in Feuergefährlichkeit geraten kann. Daß Möbelwagen wegen ihres Umfangs und ihrer Gestalt von dem Transporte in bedeckten Eisenbahnwagen ausgeschlossen sind und nur auf offenen Eisenbahnwagen befördert werden können, führt nur dahin, daß die Absender von Möbelwagen die mit letzterer Transportart verbundene Gefahr auf sich nehmen müssen und deshalb veranlaßt sind, dieser Gefahr ihrerseits soweit als möglich zu begegnen.

Hat hiernach das Berufungsgericht die oben erwähnten Bestimmungen der Verkehrsordnung richtig angewendet, so kommt nur noch in Frage, ob der Beklagte für den entstandenen Schaden wegen eines nachgewiesenen Verschuldens der Eisenbahn oder ihrer Leute aufzukommen hat (§ 77 Abs. 3 der Verkehrsordnung). In dieser Beziehung hat das Berufungsgericht zutreffend erwogen, daß der Kläger den Nachweis einer bestimmten Entstehungsursache des Feuers und eines dieser Entstehung zu Grunde liegenden Verschuldens überhaupt gar nicht angetreten habe. Wollte man aber in den Ausführungen des Klägers die Behauptung finden, daß das Feuer durch Funken-

flug aus der Lokomotive verursacht sei, weil diese Ursache als die nächstliegende angesehen werden müsse, solange kein Grund zu der Annahme einer anderen Entstehungsursache gegeben sei, so kann auch damit der Klageanspruch noch nicht begründet werden. Es ist zwar richtig, daß die Eisenbahnverwaltung durch die Vorschriften des § 77 der Verkehrsordnung nicht von der Pflicht frei wird, für die Sicherheit des Transportes der ihr zur Beförderung auf offen gebauten Wagen übergebenen Güter, abgesehen von dem durch bedeckte Wagen gewährten Schutze, Sorge zu tragen; allein es muß ihr angesichts der im Abs. 2 dieses Paragraphen aufgestellten Vermutung eine Vernachlässigung dieser Sorgfalt nachgewiesen werden. Einen solchen Nachweis, etwa nach der Richtung, daß die Eisenbahnverwaltung die Anbringung der technisch möglichen Vorkehrungen zur Beschränkung des Funkenfluges unterlassen oder schlechtes, den Funkenflug vermehrendes Heizmaterial verwendet oder den fraglichen Wagen an einem besonders gefährdeten Platze in den Zug eingestellt habe, hat aber der Kläger gar nicht versucht. Sein Vorbringen ist deshalb in keinem Falle geeignet, eine Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zum Schadensersatz zu begründen.“ . . .