

96. Haftet, wer Frachtgut in einen ihm von der Bahnverwaltung gestellten Bahnwagen durch einen Spediteur einladen läßt, gegenüber dem Bahnunternehmer für eine dem Spediteur oder seinen Leuten zur Last fallende Undorftichtigkeit bei der Beladung?

B.G.B. § 278.

Preuß. Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 § 25

VI. Zivilsenat. Urk. v. 24. Oktober 1907 i. S. J. Söhne (Kl.) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. VI 531/06.

- I. Landgericht Stettin.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Das Berufungsurteil wurde aufgehoben, und die Sache an die Berufungsinstanz zurückverwiesen, aus folgenden

Gründen:

„Am Morgen des 29. März 1904 wurden auf dem Güterbahnhof in B. Ballen von Heede und Flachsz, die die Klägerin nach einer sächsischen Bahnstation versenden wollte, durch Bedienstete des Spediteurs P. in B. in einen ihnen von den zuständigen Bahnbeamten angewiesenen offenen Bahnwagen verladen. Während der Verladung gerieten zu einer Zeit, wo sich gerade keiner der dabei beschäftigten Männer bei dem Wagen befand, die Ballen in Brand, und zwar, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, durch Funken, die von einer vorüberfahrenden Lokomotive ausgestoßen und von dem Winde zu den unverdeckt auf dem Wagen liegenden Ballen geführt worden waren.

Der von der Klägerin gegen den Eisenbahnfiskus erhobene Schadensersatzanspruch, den dieser nach Grund und Betrag bestreitet, ist von der ersten Instanz für dem Grunde nach berechtigt erklärt worden; dagegen hat das Berufungsgericht, dem Antrage des Beklagten entsprechend, auf Klagabweisung erkannt, indem es annimmt, daß der Schaden durch Verschulden der Klägerin entstanden sei; bei der Feuergefährlichkeit der Ware, namentlich der Heede, hätte, da die einzelnen Ballen nicht vollständig umhüllt gewesen seien, für die Zeit, wo keiner der mit der Verladung betrauten Arbeiter bei dem Bahnwagen anwesend gewesen sei, eine Bedeckung der auf dem Wagen liegenden Ballen stattfinden müssen, und das sei nicht geschehen, obschon die erforderlichen, von der Bahnverwaltung gelieferten Plänen zur Verfügung bereit gelegen hätten.

Die Vorinstanz geht bei dieser Annahme im Anschluß an die Darlegungen in dem reichsgerichtlichen Urteil vom 3. Mai 1906, Rep. VI. 295/05 (Entsch. in Zivils. Bd. 63 S. 270 ff.) davon aus, daß bei den unter die Bestimmungen in § 25 des preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 fallenden Schäden der Anspruch des Beschädigten, sofern nicht ein unabwendbarer äußerer Zufall vorliegt, nur dann ausgeschlossen sei, wenn der Schaden nachweislich durch ein dem Beschädigten selbst zur Last fallendes Verschulden verursacht worden sei. Ein solches eigenes Verschulden der Klägerin nimmt die Vorinstanz an, weil die Klägerin,

obwohl sie nach ihren eigenen Erklärungen damit gerechnet habe, daß die Ballen in den Verladungspausen nicht mit Planen bedeckt werden würden, diese Bedeckung nicht angeordnet habe, dies aber geboten gewesen sei, da an dem Morgen, an dem die Verladung stattfand, stürmisches Wetter geherrscht, und, wie nicht zu bezweifeln sei, die Klägerin dies gewußt habe, sie sich auch, da das Anfahren der Ware zum Bahnhofe nur durch einen Wagen erfolgt sei, bei Anwendung gehöriger Sorgfalt habe sagen müssen, daß Pausen in der Verladung eintreten würden, in denen der mit den bereits angefahrenen Ballen beladene Wagen unbewacht sein werde.

Die Revision greift in erster Linie die Annahme der Vorinstanz an, daß bei der Beladung des Bahnwagens in der Zeit, wo eine Unterbrechung der Arbeit eintrat, eine vorläufige Bedeckung der bereits eingeladenen Ballen hätte stattfinden müssen, sofern nicht für eine stete Überwachung des Wagens gesorgt war; sie beruft sich hierbei darauf, daß von den vier vernommenen Sachverständigen sich drei zugunsten der Klägerin ausgesprochen hätten. Das Revisionsgericht findet indes keinen Anlaß, der Auffassung des Berufungsgerichts entgegenzutreten. Von diesem ist wesentliches Gewicht darauf gelegt worden, daß im gegebenen Falle die Flachs- und Heeballen zwar stark gepreßt, aber nur zum Teil mit einer Umhüllung versehen waren, und die Verladung an einem stürmischem Tage stattfand. Es kann nicht als rechtsirrtümlich angesehen werden, wenn die Vorinstanz angenommen hat, daß unter diesen Umständen in der Zeit, wo der zum Teil beladene Wagen aufsichtslos war, die Gefahr, daß die Ballen durch Funken aus einer der auf dem Bahnhof umherfahrenden Lokomotiven in Brand gesetzt werden könnten, nicht fernlag, und es daher bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt geboten gewesen wäre, hiergegen Schutzmaßnahmen zu ergreifen, durch welche diese Gefahr, wenn nicht ausgeschlossen, so doch wesentlich gemindert wurde.

Der Ausspruch des Berufungsgerichts, daß die Zerstörung der auf den Bahnwagen gebrachten Waren durch ein der Klägerin selbst zur Last fallendes Verschulden verursacht worden sei, ist aber aus prozessualen Gründen zu beanstanden.“ (Wird dargelegt.)

„Erscheint hiernach die Annahme, daß der Klaganspruch durch ein der Klägerin selbst zur Last fallendes Verschulden ausgeschlossen

sei, nicht einwandfrei begründet, so entsteht die weitere Frage, ob der Schade durch schuldhaftes Verhalten anderer Personen entstanden sei, und die Klägerin dies gegenüber dem Beklagten vertreten müsse. Die Vorinstanz hat das, wie bereits erwähnt ist, verneint, weil sie im Anschluß an das reichsgerichtliche Urteil vom 3. Mai 1906 davon ausgeht, daß bei der Beurteilung von Schadenersatzansprüchen, die auf § 25 des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 gestützt sind, die Bestimmung in § 254 B.G.B. überhaupt keine Anwendung finde, und dabei lediglich das eigene Verschulden des Beschädigten in Betracht komme, ein Verschulden seines Beauftragten also seinen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Eisenbahnunternehmer nicht berühre. Dem erkennenden Senate sind indes gegen diese von ihm bisher vertretene Auffassung Bedenken entstanden, die es zweifelhaft erscheinen lassen, ob an ihr festzuhalten sein werde. Einer Entscheidung hierüber bedarf es aber jetzt nicht, da nach dem hier vorliegenden Sachverhalt, ganz abgesehen von der im § 254 Abs. 2 enthaltenen Verweisung auf § 278, der in diesem ausgesprochene Rechtsgrundsatz gegen die Klägerin zur Anwendung zu kommen hat.

Dadurch, daß die Klägerin vor dem 29. März 1904 bei der Bahnverwaltung in B. die Stellung eines offenen Bahnwagens behufs der Versendung von Flach und Heede beantragt, und die Bahnverwaltung diesem Verlangen entsprochen hat, ist zwischen den Parteien ein Vertragsverhältnis begründet worden. Mag das Abkommen über die Stellung des Bahnwagens als Teil des Vertrages über die Beförderung des Frachtgutes anzusehen sein, oder als eine neben dem Frachtvertrage bestehende, ihn vorbereitende Vereinbarung; in jedem Falle erwuchs daraus für die Klägerin die Vertragspflicht, die Verladung unter Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt so auszuführen, daß dabei eine Beschädigung des Eigentums des Beklagten, insbesondere des gestellten Bahnwagens, vermieden, also auch der Entzündung des leicht Feuer fangenden Frachtgutes soweit möglich vorgebeugt wurde. Ist bei der Verladung hiergegen verstoßen worden, so hat die Bestimmung in § 278 Anwendung zu finden, auch dann, wenn anzunehmen wäre, daß durch die von der Klägerin bewirkte Bestellung des Bahnwagens für sie noch keine bindende Verpflichtung zur Anlieferung des Frachtgutes entstanden sei; denn jedenfalls war, sofern die Klägerin die Anlieferung be-

wirkte, dies eine zur Erfüllung des getroffenen Abkommens vorgenommene Handlung, die, wenn sie in vertragswidriger Weise ausgeführt wurde, nach dem in § 278 ausgesprochenen Grundsatz beurteilt werden muß.

An der hieraus sich ergebenden Folgerung, daß die Klägerin für ein etwaiges Verschulden der Personen, deren sie sich zur Beladung der Ware in den ihr vom Beklagten gestellten Wagen bediente, einzustehen hat, ändert sich auch nichts, wenn an der vorerwähnten Auffassung, daß bei Ansprüchen aus § 25 des Gesetzes von 1838 der Beschädigte nur ihm selbst zur Last fallendes Verschulden zu vertreten habe, grundsätzlich festzuhalten wäre. Denn da der Schade, dessen Ersatz die Klägerin fordert, bei der Vornahme von Handlungen eingetreten ist, die zur Ausführung eines zwischen den Parteien geschlossenen Vertrages stattfanden, so ist auch die Frage, ob und inwieweit die Klägerin für fremdes Verschulden einzustehen hat, nach den für Vertragsverhältnisse geltenden allgemeinen Vorschriften zu beantworten.

Von der Revision ist angeregt worden, ob nicht eine Haftung der Klägerin für ein etwaiges Verschulden des Spediteurs P. und seiner Leute deshalb ausgeschlossen erscheine, weil dieser Bahnspediteur sei. In den Vorinstanzen ist indessen niemals behauptet worden, daß P. zu der Bahnverwaltung in dem in § 68 Abs. 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 vorgesehenen Verhältnis gestanden und deshalb zu den in § 9 der Verkehrsordnung bezeichneten Personen gehört habe; der Umstand allein, daß er in den Parteivorträgen als Bahnspediteur bezeichnet ist, läßt das nicht erkennen, und nach dem erstinstanzlichen Tatbestande hat Einverständnis darüber bestanden, daß P. die Zufuhr und Beladung des Frachtgutes im Auftrage der Klägerin vorgenommen hat.

Für die Entscheidung der Sache ist daher von wesentlicher Bedeutung, ob dem Spediteur, dessen sich die Klägerin bedient hat, eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zur Last zu legen ist. Das Berufungsgericht ist hierauf, wie nach dem von ihm eingenommenen Rechtsstandpunkte natürlich ist, nicht eingegangen; die Erwägungen, auf Grund deren es ein Verschulden der Klägerin selbst angenommen hat, können für die Bejahung der vorstehend bezeichneten Frage schon deshalb nicht als ausreichend angesehen werden,

weil sie mit auf einer aus prozessualen Grunde unhaltbaren Unterstellung beruhen. . . . In Betracht zu ziehen ist aber noch folgendes. Von der Klägerin ist behauptet und unter Beweis gestellt worden, es sei in B. und überhaupt auf den Güterbahnhöfen der preussischen Staatsbahnen allgemein üblich, Flachs und Heerde so, wie es am 29. März 1904 von seiten des Speditors P. geschehen sei, zu verladen. Gemeint ist damit offenbar, es bestehe keine Vorschrift, durch die allgemein oder wenigstens für Tage, wo ein starker Wind weht, angeordnet sei, daß Frachtgüter der bezeichneten Art, wenn sie in offene Wagen verladen werden, in den Ladepausen vorläufig überdeckt oder einer dauernden Bewachung unterworfen werden müßten, und es werde auch von den Bahnerwaltungen allgemein widerspruchslos geduldet, daß bei Verladungen der bezeichneten Art von solchen Vorsichtsmaßnahmen, die eine erhebliche Erschwerung des Verkehrs mit sich bringen würden, Abstand genommen werde. Es muß geprüft werden, ob, wenn dies auf Wahrheit beruhen sollte, in der Unterlassung solcher Vorsichtsmaßnahmen ein Verschulden, auf das der Beklagte sich berufen dürfte, zu finden sei. Auch insoweit kommt der oben erwähnte Gesichtspunkt in Betracht, daß hier die durch das zwischen den Parteien begründete Vertragsverhältnis gegebenen Rechte und Pflichten maßgebend sind; es müssen also bei der Bestimmung, inwieweit die Pflichten der Klägerin sich erstrecken, auch die Verkehrssitten berücksichtigt werden (§ 157 B.G.B.).“ . . .