

49. 1. Was ist unter „Verlust ganzer Stücke“ (§ 77 Nr. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung) zu verstehen?

2. Kann der Eigentümer einer auf der Eisenbahn beförderten Sache entgegen den Bestimmungen des von einem anderen, aber mit seinem Wissen und Willen abgeschlossenen Frachtvertrags Rechte aus dem § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 herleiten?

I. Zivilsenat. Ur. v. 4. Januar 1909 i. S. Aktiengesellschaft M. B. (Rl.) w. Preuß. Eisenbahnfiskus (Bell.). Rep. I 82/08.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Der Spediteur R. in R. übergab am 14. September 1905 zwei Patentmöbelwagen mit Umzugsgut der verklagten Eisenbahn zur Beförderung nach Berlin. Die Beförderung erfolgte entsprechend den Tarifbestimmungen auf offen gebauten Wagen. Einer der Möbelwagen geriet unterwegs in Brand, wurde nach dem Bahnhofe Tempelhof gefahren und brannte dort ganz nieder. Die Klägerin, bei der das Umzugsgut versichert war, zahlte dem Besitzer des Umzugsguts, L., 16000 M Entschädigung. R. und der Besitzer des Gutes traten ihre durch den Brand erwachsenen Schadenersatzansprüche an die Klägerin ab. Ferner ermächtigte der Eigentümer des verbrannten Möbelwagens (Sch.) die Klägerin, einen ihm angeblich entgangenen Gewinn von 300 M gegen den Beklagten geltend zu machen. Der Klageantrag ging dahin, den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin zu zahlen: 1. . . ., 2. den Betrag der Entschädigung mit 16000 M, 3. . . ., 4. den erwähnten entgangenen Gewinn mit 300 M. Beide Instanzen wiesen die Klägerin mit ihren Ansprüchen ab. Die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„1. . . .

2. Weder vom ersten noch vom zweiten Richter ist die Frage erörtert worden, ob etwa die Bestimmung des § 77 Nr. 1 Eisenb. Verk.Ordn. in Betracht zu ziehen sei, welche den Ausschluß der Haftung der Eisenbahn dann nicht eintreten läßt, wenn es sich um den „Verlust ganzer Stücke“ handelt. Die Revision rügt die Nicht-

anwendung dieser Bestimmung; sie geht davon aus, daß ein solcher Verlust vorliege, wenn der Frachtführer außerstande sei, das Frachtgut auszuliefern, ohne Unterschied, worin dieses Unvermögen seine Ursache habe. Die Klage geht fehl. Es wäre kein vernünftiger Grund für eine Vorschrift des Inhalts aufzufinden, daß die Eisenbahn nicht ersatzpflichtig sei, wenn die Schadensursache (z. B. Feuer) zur teilweisen Vernichtung des zur Beförderung angenommenen Gutes führt, daß sie dagegen ersatzpflichtig werde, sobald die vollständige Vernichtung eintritt. Der Grund für die Haftung oder Nichthaftung der Eisenbahn kann verständigerweise nicht in dem Umfange des entstandenen Schadens gefunden werden; er ist vielmehr aus den Umständen, unter denen der Schaden erwächst, herzuleiten. In der Gesetzesprache werden die Ausdrücke „Verlust“ und „verlieren“ in verschiedenem Sinne gebraucht. Gewöhnlich bezeichnet „Verlust“ im Gegensatz zur bloßen „Beschädigung“ den gänzlichen Abgang einer Sache durch eine beliebige Ursache, umfaßt also auch die gänzliche Zerstörung. In diesem Sinne ist z. B. von „Verlust“ die Rede in den §§ 255, 701, 804 B.G.B., §§ 390, 414, 429 (vgl. 457), 606, 609, 610, 673 Abs. 2 H.G.B., §§ 58, 77 Binn.Schiff.Ges. und § 6 Reichspostges. „Verlieren“ und „Verlust“ wird aber auch in einem engeren Sinne gebraucht. Dieser engere Begriff trifft nicht die völlige Vernichtung einer Sache; er wird vielmehr angewandt, wo der Verbleib einer Sache unbekannt ist, wo eine Sache „gestohlen worden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen“ ist (s. §§ 935, 1006, 1007 B.G.B., vgl. auch §§ 799, 804, 808 Abs. 2, 1162 B.G.B.). Man darf annehmen, daß gerade im Hinblick auf Fälle dieser Art die den „Verlust ganzer Stücke“ betreffende Vorschrift — welche sich in ähnlicher Fassung bereits im § 67 des Eisenbahnbetriebsreglements findet — aufgestellt worden ist. Wenn die Eisenbahnverkehrsordnung in § 77 Nr. 1 dem „Verluste ganzer Stücke“ den „auffallenden Gewichtsabgang“ gleichstellt, so wird auch hier auf Fälle des „Abhandenkommens“ hingedeutet, dessen Ursache unaugeklärt ist, und der Fall einer (teilweisen) Vernichtung durch eine bekannte Ursache offensichtlich ausgeschlossen; in erster Linie wird an Diebstahl zu denken sein. Die gleiche Auffassung wird vertreten von Kundnagel, Die Haftung der Eisenbahn S. 166, der unter „Verlust“ nur „das eigentliche Abhandenkommen des Gutes“ ver-

stehen will. Die Beförderung des Möbelwagens durch Feuer darf hiernach nicht als „Verlust“ eines ganzen Stückes im Sinne des § 77 Nr. 1 Eisenb. Verl. Ordn. angesehen werden.“

3. . . . (Es wird ausgeführt, daß ein Verschulden der Eisenbahn (§ 459 Abs. 3 S. G. B.) nicht vorliegt.)

„4. Endlich rügt die Revision, daß die Gründe, aus denen der Berufungsrichter die Anwendbarkeit des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ablehne, nicht haltbar seien. Nach dem angeführten § 25 ist eine Eisenbahngesellschaft — und ebenso die Staatsbahn (vgl. Entsch. des R. G.'s in Zivilf. Bd. 23 S. 221) — zum Erfasse für allen Schaden verpflichtet, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den beförderten Gütern entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Das Berufungsgericht sagt zutreffend, daß die Gesetzesvorschrift nach Art. 105 Einf.-Ges. zum B. G. B. an sich noch anwendbar sei, aber nur für außervertragliche Sachbeschädigung Geltung habe. Allein gerade als außervertragliche Beschädigung stellt sich das Verbrennen der Sachen für die Eigentümer dar, und der Schadensanspruch ist auch als außervertraglicher unter Berufung auf den angeführten § 25 von der Klägerin, als Possessorin des L. und Bevollmächtigter von Sch., erhoben worden; im Tatbestande des angefochtenen Urteils wird dies ausdrücklich hervorgehoben. Es läßt sich damit schwer vereinigen, wenn im Eingange der Entscheidungsgründe bemerkt wird, daß die Klägerin „offenbar aus der Abtretung des L. selbständige Ansprüche gar nicht herleiten wolle“. Da jedoch eine prozessuale Beschwerde in dieser Richtung nicht geltend gemacht wird, so fragt es sich, ob der genannte nicht bemängelte Entscheidungsgrund, der wenigstens den Anspruch von L. auszuräumen an sich geeignet ist, die Anwendung des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes ausschliesse. Diese Frage kann indes auf sich beruhen bleiben, weil unter den obwaltenden Umständen die Klägerin auch von dem Gesichtspunkte des § 25 aus mit ihren Ansprüchen nach materiellrechtlichen Grundsätzen nicht durchbringen kann.

Freilich ist anzuerkennen, daß die Eisenbahn den Eigentümern, die zu ihr in keinem Vertragsverhältnisse stehen, nicht unmittelbar

die den Frachtvertrag regelnden Vorschriften der § 459 H.G.B. und § 77 Eisenb.Verk.Ordn. entgegenhalten kann. Für die gegen die Eisenbahn erhobenen Ansprüche der Eigentümer erheischt aber der Umstand Beachtung, daß diese darüber nicht im Ungewissen sein konnten, der Spediteur werde ihre Sachen auf der Eisenbahn versenden. Damit war in Ansehung des Frachtvertrages eine beschränkte Haftung der Eisenbahn nach Maßgabe der angezogenen Vorschriften mit Notwendigkeit gegeben; eine Vereinbarung, die mit diesen Vorschriften in Widerspruch gestanden hätte, wäre gemäß § 471 H.G.B. nichtig gewesen. Bei einer solchen Sachlage verstößt der Eigentümer gegen Treu und Glauben, wenn er entgegen den Bestimmungen des mit seinem Wissen und Willen über seine Sachen abgeschlossenen Frachtvertrages Rechte aus dem § 25 des Eisenbahngesetzes herzuleiten versucht. (Die Entscheidung des erkennenden Senats vom 16. Mai 1906, Bd. 63 S. 308, beruht auf einem abweichenden Tatbestande.)“