

77. 1. Ist die Eisenbahn wegen verspäteter Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes schadensersatzpflichtig, wenn die Benachrichtigung zwar nicht sofort nach der Ankunft, aber noch vor Ablauf der Lieferfrist erfolgt, oder wenigstens dann, wenn die Verspätung auf Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn beruht? Tragweite des Art. 41 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

2. Haftpflicht der Eisenbahn aus unerlaubter Handlung neben der Haftpflicht aus dem Transportvertrage.

Internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793) Art. 39, 41.

II. Zivilsenat. Ur. v. 19. Januar 1917 i. S. Firma Gebr. D. (Rf.)  
w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. II. 485/16.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Laut Frachtbrief vom 4. Mai 1915 wurden 4624 kg Schweinefleisch von Göteborg an die Klägerin als Gütergut abgefordert. Als Empfangsstation war Hamburg angegeben. Die Lieferfrist betrug 16 Tage. Am 7. Mai 1915 kam die Sendung in Hamburg an.

---

<sup>1</sup> RGZ. Bb. 88 S. 332 fig.

Dort wurde der Wagen, wie die Klägerin behauptet, infolge eines groben Verschuldens der Bahnbeamten nach der Station Sternschanze abgefertigt und von da nach Kiel verschleppt, woher er über Wilhelmsburg nach Hamburg zurückkam. Hier wurde die Sendung nach ihrer Ankunft am 10. Mai 1915 der Klägerin zur Verfügung gestellt.

Die Klägerin behauptet, daß in der Zeit von der ersten Ankunft des Wagens in Hamburg (7. Mai) bis zu ihrer Benachrichtigung am 10. Mai ein großer Teil der Ware infolge der Hitze verdorben sei. Für den ihr hierdurch entstandenen, auf 6857,10 *M* bezifferten Schaden macht die Klägerin den Beklagten verantwortlich, weil sie sofort von der Ankunft der Sendung am 7. Mai 1915 hätte benachrichtigt werden müssen und weil die Abfertigung des Wagens nach Sternschanze und dessen weitere Fehlleitung nach Kiel auf eine grobe Fahrlässigkeit der Bahnbeamten zurückzuführen seien. Der Beklagte behauptet, daß nach den reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Fleischbeschau die Untersuchung der Ware bei der Zollabfertigungsstelle Sternschanze hätte erfolgen müssen. Zwar sei der Wagen infolge falscher Beklebung nach Kiel verschleppt worden, indes handele es sich hier um ein einfaches, im Eisenbahnbetriebe entschuldbares Versehen. Übrigens sei jede Ersatzpflicht der Bahn ausgeschlossen, weil die Sendung schon am 10. Mai 1915, also innerhalb der erst am 20. Mai endenden Lieferfrist, abgeliefert sei. Aus diesem letzteren Grunde wurde die auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 6857,10 *M* nebst Zinsen gerichtete Klage durch Urteil des Landgerichts abgewiesen. Die Berufung der Klägerin wurde zurückgewiesen.

Auch die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen:

„Die Benachrichtigung der Klägerin von der Ankunft des Frachtguts auf der Empfangsstation und die Ablieferung des Gutes sind unstreitig am 10. Mai 1915 innerhalb der Lieferfrist (Art. 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, abgekürzt *F. Ü.*) erfolgt.

Eine Haftung der Eisenbahn für den durch Verzögerung der Ablieferung entstandenen Schaden sieht das *F. Ü.* nur in Art. 39 vor, und zwar nur für den Fall, daß die Lieferfrist verjäumt wird. Nur für diesen Fall kann auch Schadenersatz wegen verzögerter Ablieferung gemäß Art. 41 *F. Ü.* bei einer von der Eisenbahn zu vertreten-

den groben Fahrlässigkeit ihrer Beamten gefordert werden. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, daß Art. 41 Z. 1. U. nur die nach den bestehenden Bestimmungen bereits gegebene Schadenersatzpflicht der Bahn in ihrem Umfange erweitert, nicht aber allgemein eine Schadenersatzpflicht der Bahn, lediglich gegründet auf ihre Arglist oder grobe Fahrlässigkeit, einführt. Dies ergibt sich aus dem Zusammenhange des Art. 41 mit den unmittelbar vorausgehenden Art. 30 bis 40, die in den von ihnen geregelten Fällen der Schadenersatzpflicht für Verlust, Minderung, Beschädigung des Gutes und Versäumung der Lieferfrist nur einen dem Umfange nach beschränkten Ersatz gewähren. Dieser beschränkten Ersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber — beschränkt sowohl hinsichtlich der die Ersatzpflicht überhaupt begründenden Tatbestände wie hinsichtlich des Umfanges des Ersatzes — ordnet Art. 41 an, daß bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn Vergütung des vollen Schadens gefordert werden kann, also der Umfang des Ersatzes nicht beschränkt sein soll. Daß auch die Beschränkung hinsichtlich der die Ersatzpflicht überhaupt begründenden Tatbestände bei Arglist und grober Fahrlässigkeit wegfallen soll, ist dagegen aus Art. 41 nicht zu entnehmen. Schon die Fassung des Art. 41, daß voller Ersatz des Schadens gefordert werden kann „in allen Fällen, wenn derselbe infolge der Arglist und groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist“, spricht mehr für die Auslegung, daß voller Schadenersatz gewährt werden solle in allen in den vorhergehenden Artikeln erwähnten Fällen der Ersatzpflicht, wenn hinzukommt ein als Arglist oder grobe Fahrlässigkeit anzusehendes, von der Eisenbahn zu vertretendes Verhalten. Diese Auslegung verdient den Vorzug wegen der in den vorhergehenden Artikeln bezüglich der Transportverzögerung in Abweichung von der allgemeinen Rechtsregel zugunsten der Eisenbahn bestimmten Einschränkung der Ersatzpflicht auf einen leicht feststellbaren äußeren Tatumstand, die Versäumung der Lieferfrist. Diese Regelung spricht dagegen, daß jede Verzögerung innerhalb der Lieferfrist die Eisenbahn schadenersatzpflichtig machen soll, wenn nur Arglist oder grobe Fahrlässigkeit vorliegt. Sollte in jedem Falle der Arglist oder groben Fahrlässigkeit die Eisenbahn ersatzpflichtig werden, so hätte eine andere Fassung des Art. 41 nahe gelegen, etwa dahin, daß in jedem Falle der Entstehung des Schadens durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit Vergütung

des vollen Schadens verlangt werden könne. Der Umstand, daß die in dem Entwurfe des Art. 41 enthaltene Verweisung auf die vorhergehenden Artikel, wodurch die Beschränkung auf die dort geregelten Fälle des Schadensersatzes klargestellt wurde, bei der endgültigen Fassung des Artikels gestrichen wurde, kann zur Auslegung des Art. 41 nicht beitragen, weil nicht feststeht, aus welchem Grunde die Streichung erfolgt ist. Sie kann ebensogut erfolgt sein, weil die Verweisung für überflüssig erachtet wurde, als zwecks Aufhebung der Beschränkung auf die Fälle der vorhergehenden Artikel. Die hier vertretene Auslegung des Art. 41 findet ihre Bestätigung in den §§ 457, 466 SGB., die eine dem S. Ü. entsprechende Regelung bezwecken und durch die unzweideutige Fassung ihrer letzten Absätze in der hier fraglichen Beziehung jeden Zweifel ausschließen. Selbst auf eine grobfahrlässige Transportverzögerung kann daher die Klage nicht gestützt werden, da die Lieferfrist innegehalten ist. Mit Unrecht macht die Revision geltend, im vorliegenden Falle sei der Schaden nicht während, sondern erst nach Beendigung des Transports entstanden. Dieser letztere sei beendet gewesen, als das Frachtgut am 7. Mai 1915 in Hamburg angekommen war und der Schaden sei dadurch entstanden, daß die Ankunft des Gutes nicht sofort, noch am Tage der Ankunft, avisiert worden sei. Dem steht entgegen, daß die Pflicht der Bahn zur Ablieferung des Frachtguts die Avisierung des Gutes an den Empfänger mitumfaßt (§ 6 der Ausführungsbestimmungen zum S. Ü., § 79 der Eisenbahnverkehrsordnung). Ist also, wie hier, die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes vor Ablauf der Lieferfrist erfolgt, so ist die Eisenbahn wegen verspäteter Avisierung nicht schadensersatzpflichtig.

Durch die Bestimmungen des S. Ü., welche nur die Haftpflicht der Eisenbahn aus dem Transportvertrage regeln, wird zwar eine Schadensersatzpflicht der Eisenbahn aus unerlaubter Handlung (§§ 823, 831 BGB.) nicht ausgeschlossen. Mit Unrecht leitet die Revision aber eine solche daraus her, daß die Eisenbahn nach der ersten Ankunft des Wagens in Hamburg rechtswidrig über das Frachtgut und damit über das Eigentum der Klägerin verfügt habe, indem sie den Wagen weiter nach Kiel rollen ließ. Das Berufungsgericht hat demgegenüber bereits festgestellt, daß das unnötige schuldhafte Hin- und Herbewegen der Ware zwischen Hamburg und Kiel eher

günstig gewirkt hat, daß die Ware noch rascher verderben wäre, wenn der Wagen statt hin und her bewegt zu werden, nur in Hamburg stehen geblieben wäre. Demnach fehlt der ursächliche Zusammenhang zwischen dem eingeklagten Schaden und der Fahrt des Wagens nach Kiel. Die letztere kommt als Ursache nur so weit in Betracht, als sie von Einfluß gewesen sein mag auf die nicht rechtzeitige Benachrichtigung der Klägerin von der ersten Ankunft des Frachtguts in Hamburg, eine Benachrichtigung, die doch aber noch innerhalb der Lieferfrist erfolgte. Das Unterlassen sofortiger Benachrichtigung der Klägerin am 7. Mai 1915 verstößt lediglich gegen eine Vertragspflicht des Beklagten. Er war nur kraft des Vertrags zur Benachrichtigung verpflichtet. Die Unterlassung, auch wenn der Beklagte und die von ihm zu vertretenden Beamten bei Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt das Verderben der Ware als mögliche Folge der Unterlassung hätten erkennen müssen, stellt daher nicht eine fahrlässige rechtswidrige Sachbeschädigung gemäß § 823 BGB. dar, weil, abgesehen von dem zwischen den Parteien bestehenden Vertragsverhältnis, das Verhalten des Beklagten nicht als rechtswidrig angesehen werden könnte. In anderer Weise als durch Unterlassen sofortiger Benachrichtigung aber hat der Beklagte der Klägerin das Frachtgut mit der Folge des Verderbens nicht vorenthalten; das Hin- und Herbewegen des Wagens zwischen Kiel und Hamburg kommt für die Schadenersatzpflicht aus § 823 BGB. schon deshalb nicht in Betracht, weil es den entstandenen Schaden nicht verursacht hat.“