

78. Haftet die deutsche Annahmehahn, wenn ein Gut, das unmittelbar vor Kriegsausbruch nach Brüssel aufgegeben wurde, in das Kriegsgebiet geraten und dort verloren gegangen ist? Umfang der Haftung.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793) Art. 18, 30, 34, 41.
§§ 432, 469.

II. Zivilsenat. Urf. v. 23. Januar 1917 i. S. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) w. H. (Kl.). Rep. II. 509/16.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin ist eine Zweigniederlassung der Firma S. in Brüssel. Am 31. Juli 1914 übergab sie auf Grund eines durchgehenden internationalen Frachtbriefs zur Beförderung an ihr Stammhaus in Brüssel der Güterabfertigungsstelle Berlin-Moabit den mit Sammelgut, insbesondere mit elektrotechnischen Erzeugnissen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, beladenen offenen Güterwagen Essen 104 367. Die Sendung ist unterwegs verloren gegangen. Mit der Klage verlangte die Klägerin in erster Reihe Leistung von Schadensersatz in Höhe von 35 023,04 M. Eventualanträge waren auf die Befreiung von Ansprüchen Dritter sowie auf die Feststellung der Schadensersatzpflicht des Beklagten gerichtet. Das Landgericht wies die Klage ab. Das Kammergericht erklärte den auf Zahlung gerichteten (mit dem Hauptantrage geltend gemachten) Klaganspruch für dem Grunde nach gerechtfertigt; zugleich wurde die Sache wegen des Betrags des Anspruchs an das Landgericht zurückverwiesen. Die Revision des Beklagten hatte teilweise Erfolg.

Gründe:

„Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts traf der von der Klägerin aufgelieferte Wagen am 1. August 1914 (am Tage der Mobilmachung) in Wustermark ein. Dort blieb er wegen Zugüberlastung zurück, während die zugehörigen Fracht- und Begleitpapiere, die im Besitze des Zugführers waren und wegen Kürze der Zeit nicht mehr herausgegeben werden konnten, am 28. September 1914 an die Versandstation Berlin-Moabit zurückgelangten. Am 21. August fuhr der Wagen mit Begleitschein der Station Wustermark nach der Grenzstation Herbesthal weiter, wo er nach Aufenthalt auf Zwischenstationen am 4. September 1914 ankam. In Herbesthal wurde er mit der Bezeichnung Brüssel am Abend des 9. September 1914 einem Zuge der unter deutscher militärischer Verwaltung stehenden belgischen Bahnen angehängt. Der Zug war im übrigen mit Heeresbedarf beladen. Der weitere Verbleib der Sendung blieb unaufgeklärt. Wahrscheinlich wurde sie von der Militärbehörde requiriert und teilweise für den Bau der Luftschiffhalle in Gent verwendet. Der in Wustermark ausgefertigte Begleitschein ergab, woher der Wagen kam. Dagegen waren beim Mangel der regelmäßigen Begleitpapiere der Absender und der Empfänger nicht mehr zu ersehen. In mehreren anderen Fällen, in denen um dieselbe Zeit

Sendungen der Klägerin nach dem ausländischen Kriegsgebiet unterwegs waren, hat der Beklagte nach Kriegsausbruch das Gut zurückgehalten und bei der Klägerin angefragt, was mit der Sendung geschehen solle.

Im Ergebnis ist die Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte für den Verlust des Gutes hafte, zu billigen.

Da der Vertrag der Parteien auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 geschlossen wurde, ist davon auszugehen, daß das Vertragsverhältnis von den Bestimmungen dieses Übereinkommens beherrscht ist. Auch das Berufungsgericht geht hiervon aus, folgert aber trotzdem die Haftung des Beklagten nicht aus dem Übereinkommen, sondern aus den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, indem es erwägt, daß durch den Eintritt des Kriegszustandes das Übereinkommen Belgien gegenüber außer Kraft getreten sei und deshalb keine Anwendung finde, soweit es sich um die Beförderung des Wagens auf der belgischen Strecke handle, daß vielmehr insoweit nur die allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, insbesondere die Bestimmungen der §§ 432, 469 über die Fortdauer der Haftung der Versandbahn, in Betracht kommen könnten. Hieran anschließend wird dann ausgeführt, daß der Beklagte, nachdem er in Herbesthal den Wagen der Militärbahn übergeben habe, für den Verbleib unmittelbar verhaftet geblieben sei, daß er sich, nachdem das Gut auf der belgischen Strecke verloren gegangen sei, nicht auf den den kriegerischen Verhältnissen zu entnehmenden Befreiungsgrund der höheren Gewalt berufen könne, weil er es verschuldet habe, daß das Gut überhaupt in die durch den Krieg gefährdete Gegend geraten sei und weil auch kein Mitverschulden der Klägerin vorliege. Ob die auf diese Erwägungen gestützte Zuspreehung der Klage, soweit der Inhalt und der Umfang der als bestehend angenommenen Haftung in Betracht kommen, auf der Anwendung des Internationalen Übereinkommens oder des Handelsgesetzbuchs beruht, ist aus dem Urteile nicht zu ersehen.

Dem Ausgeführten ist unbedenklich darin beizutreten, daß eine unter das Internationale Übereinkommen fallende Beförderung auf der von der deutschen Militärverwaltung betriebenen belgischen Bahnstrecke nicht stattfinden konnte. Daraus ist aber nicht mit dem Berufungsgerichte der Schluß zu ziehen, daß die Haftung des Beklagten

sich mit der Entlassung des Wagens aus Herbesthal in eine solche umwandelte, die auf §§ 432, 469 HGB. beruhte. Die Vertragsbeziehungen der Parteien wurden keine anderen, sondern bestimmten sich auch weiterhin nach dem in dem Frachtbrief als maßgebend erklärten Übereinkommen. Deshalb blieb es, was die hier in Rede stehende Haftung des Beklagten für den Verlust des Gutes betrifft, bei der Anwendbarkeit der Vorschrift des Artikels 30 des Übereinkommens, wonach die Haftung der Bahn Platz greift, sofern nicht ausnahmsweise einer der dort zugelassenen Befreiungsgründe vorliegt. Diese in dem ursprünglichen Frachtvertrage begründete und nach ihm zu beurteilende Verantwortlichkeit des Beklagten hat nun nicht, wie die Revision meint, dadurch ihr Ende erreicht, daß die Beförderung auf der belgischen Strecke nicht mehr in der vorgesehenen Weise ausführbar war. Der Berufung des Beklagten auf die veränderten Verhältnisse steht Art. 18 Abs. 1 des Übereinkommens entgegen. Dort ist Bestimmung für den Fall getroffen, daß unerwartete Ereignisse die Vertragserfüllung unmöglich machen. Die Bestimmung geht dahin, daß die Bahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen hat, wenn der Antritt oder die Fortsetzung des Transports durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert wird und der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden kann. Im gegebenen Falle waren es die durch den Krieg, also durch höhere Gewalt, herbeigeführten Verhältnisse, die zur unmittelbaren Folge hatten, daß der Beklagte das Gut so, wie es nach dem Vertrage geschehen sollte, nicht mehr nach Brüssel bringen konnte. Eine dem allgemeinen Verkehr dienende und der internationalen Gemeinschaft angehörige Bahn stand auf belgischem Gebiete nicht mehr zur Verfügung, zudem übernahm die Militärbahn, wie der Beklagte selbst vorträgt, die Beförderung nur unter Ausschluß ihrer Haftung. Es wäre daher Pflicht des Beklagten gewesen, daß er nach Kriegsausbruch, wie er dies in anderen Fällen auch getan hat, von der Klägerin Weisung für die weitere Behandlung des Gutes einholte. Unterließ er dies, so handelte er auf eigene Gefahr. Das durch den Vertrag begründete Recht der Klägerin, für den Verlust des Gutes entschädigt zu werden, konnte er durch die eigenmächtige Weiterleitung der Sendung nicht aufheben. Mit Unrecht macht die Revision zur Entlastung des Beklagten geltend, daß die Begleitpapiere des Wagens

gefehlt hätten und daß bei den damaligen außergewöhnlichen Verhältnissen Nachforschungen nach dem Verbleibe des Wagens zunächst aussichtslos gewesen wären. Diese Umstände mochten es rechtfertigen, daß die Benachrichtigung der Klägerin vorläufig unterblieb, entschuldigend aber nicht, daß die Klägerin überhaupt nicht benachrichtigt wurde und daß die Weiterbeförderung ohne ihre Weisung stattfand.

Dem hieraus folgenden Erfasanspruch der Klägerin könnte der Beklagte nur begegnen durch den Nachweis, daß einer der in Art. 30 des Übereinkommens zugelassenen Befreiungsgründe vorliegt. Von diesen Befreiungsgründen kommen hier diejenigen des ursächlichen eigenen Verschuldens der Klägerin und der höheren Gewalt in Betracht.

Ein ursächliches eigenes Verschulden ist nach der Ansicht des Beklagten darin zu finden, daß die Klägerin sich erst am 22. September 1914 bei der Güterabfertigungsstelle Berlin-Moabit nach dem Verbleibe des Wagens erkundigt hat. Der Beklagte meint, daß die Bahn in der Lage gewesen wäre, durch eine Anweisung an die Station Herbesthal den Wagen anzuhalten und vor dem Übertritt auf die Militärbahn zu behüten, wenn die Klägerin rechtzeitig angefragt hätte. Das Berufungsgericht hat es einwandfrei abgelehnt, dieser Auffassung beizutreten. Die Klägerin hatte zur fraglichen Zeit keine Kenntnis von den Verzögerungen in der Beförderung des Wagens, sie wußte auch nichts von der besonderen Gefahr, die für die Sendung zufolge der Trennung von den regelmäßigen Begleitpapieren bestanden hat. Auch war es in erster Reihe Sache des Beklagten, für das Gut, das ihm anvertraut war und sich in seinem Gewahrsam befand, Sorge zu tragen. Unter diesen Umständen kann, entgegen der Meinung der Revision, in dem Verhalten der Klägerin ein schuldhaftes Unterlassen nicht erblickt werden. Daß der Befreiungsgrund der höheren Gewalt nicht zutrifft, nimmt das Berufungsgericht ebenfalls ohne Rechtsirrtum an. Es genügt in dieser Beziehung schon die Tatsache, daß der Wagen durch die Tätigkeit der Leute des Beklagten in das Kriegsgebiet und damit in die unsichere Lage geraten ist, die zu dem unaufgeklärten Verluste der Sendung geführt hat.

Somit fragt es sich nur noch, welcher Art die dem Beklagten obliegende Erfaspflicht ist. Das Berufungsgericht spricht sich über

diesen Punkt nicht aus. Es beschränkt sich darauf, bei der Erörterung der Frage, ob der Verlust des Gutes durch höhere Gewalt herbeigeführt ist, darzulegen, daß der Beklagte den Verlust verschuldet habe, und erklärt dann — ohne Angabe einer gesetzlichen Vorschrift — den auf Zahlung gerichteten Hauptantrag der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt. Diese Behandlung ist zu beanstanden. Die Frage des Verschuldens ist an der Stelle, wo das Berufungsgericht sich darüber äußert, an sich unerheblich, weil die Verneinung der höheren Gewalt nicht die Feststellung eines Verschuldens voraussetzt. Wohl aber ist sie von Bedeutung für den Inhalt und den Umfang der Ersatzpflicht. Nach Art. 41 des Internationalen Übereinkommens hat die ersatzpflichtige Bahn wie nach § 457 Abs. 3 HGB. für den vollen Schaden nur dann aufzukommen, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt ist. Andernfalls ist nach Art. 34 des Übereinkommens — und ebenso nach § 457 Abs. 1 HGB. — im wesentlichen nur der sog. Sachschaden zu ersetzen. Nun ist der dem Grunde nach zuerkannte Zahlungsanspruch nicht nur nach der Art der Liquidierung, sondern auch nach der ausdrücklichen Erklärung der Klägerin auf den Ersatz des vollen Schadens gerichtet. Die Zuerkennung dieses Anspruchs wäre nach dem Dargelegten nur gerechtfertigt, wenn dem Beklagten eine grobe Fahrlässigkeit zur Last fallen würde. Eine solche ist aber von dem Berufungsgerichte nicht festgestellt worden und kann auch, wie das Reichsgericht auf Grund des feststehenden Sachverhalts von sich aus zu beurteilen vermag, nicht als vorliegend angesehen werden. Zugunsten des Beklagten muß berücksichtigt werden, daß der Transport in die Zeit des Kriegsausbruchs fiel, also unter ganz außergewöhnlichen Verhältnissen stattfand, die bei der damaligen Inanspruchnahme der Bahn für die Zwecke der Landesverteidigung von vornherein die etwaigen Versehen erheblich geringfügiger erscheinen lassen, als es ohne diese besonderen Umstände der Fall wäre. Das die volle Schadenersatzpflicht des Beklagten anerkennende Urteil konnte daher nicht aufrechterhalten werden. Vielmehr war der Revision teilweise stattzugeben und die Ersatzpflicht des Beklagten auf das in Art. 34 des Übereinkommens vorgesehene Maß zu beschränken. Mit dieser Beschränkung wird nunmehr in der ersten Instanz über den Betrag des Anspruchs zu verhandeln und zu entscheiden sein.“