

2. Steht den Eigentümern von Postpaketen, die während der Beförderung des Bahypostwagens auf einer preussischen Eisenbahn durch einen infolge des Zusammenstoßes zweier Züge entstandenen Brand vernichtet worden sind, ein außervertraglicher Schadensersatzanspruch gegen den Eisenbahnfiskus zu?

Preuß. Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (GS. S. 505) § 25.

Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 (RGBl. S. 347) § 9.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 3. Januar 1918 i. S. R. u. Gen. (Rl.) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. VI. 239/17.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 15. März 1912 stießen auf dem Bahnhofe Wittenberge zwei Eisenbahnzüge des verklagten preussischen Fiskus zusammen, bei

denen der Postwagen des einen Zuges in Brand geriet. Es wurde dabei eine Reihe von Postpaketen vernichtet, welche die Klägerinnen der Postverwaltung zur Beförderung übergeben hatten. Nachdem die Klägerinnen einen Teil ihres Schadens von der Postverwaltung vergütet erhalten hatten, erhoben sie als Eigentümer der vernichteten Pakete Klage gegen den Beklagten auf Zahlung des Restes.

Während das Landgericht den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärte, wurde die Klage vom Oberlandesgericht abgewiesen. Die Revision der Klägerin hatte Erfolg.

Gründe:

„Mit Recht rügt die Revision die Verletzung des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.

Das Berufungsgericht hat in seinem Zwischenurteile vom 22. Dezember 1913 angenommen, daß diese Vorschrift im vorliegenden Falle nicht Platz greife. Es führt in dieser Hinsicht aus, der § 25, der gemäß Art. 105 GG. z. BGB. neben den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs in Geltung geblieben sei, bestimme, daß die Bahn für allen Schaden hafte, der bei der Beförderung auf der Bahn auch ohne ihr Verschulden an den beförderten Gütern entstehe. Wenngleich nun die Beförderung der Postsendungen zunächst lediglich Sache der Post sei und auch nur auf Grund eines mit ihr abgeschlossenen Beförderungsvertrags erfolge, so müsse man die Postsendungen doch zu den durch die Eisenbahn „beförderten“ oder mindestens zu den „anderen Sachen“ im Sinne des § 25 zählen, für deren Beschädigung die Eisenbahn aufzukommen habe. Gleichwohl könne § 25 hier keine Anwendung finden. Denn die Absender der Postsendungen hätten in Kenntnis der Bestimmung, wonach die Post nicht den vollen Wert der beschädigten oder verloren gegangenen Sendungen ersetze, diese der Post zur Beförderung übergeben. Es verstoße deshalb gegen Treu und Glauben, wenn die Klägerinnen unter Berufung auf die Vorschrift des § 25 des Eisenbahngesetzes die Eisenbahn für den vollen Wert der durch den Eisenbahnunfall zerstörten Sendungen haftbar machen wollten, wie dies auch das Reichsgericht in einem freilich etwas anders liegenden Falle in der Entscheidung RGZ. Bd. 70 S. 174 ausgesprochen habe.

Diese Ausführungen geben nach mehrfachen Richtungen hin zu rechtlichen Bedenken Anlaß.

1. Schon die Berufung auf das Urteil *Bd. 70 S. 174* ist verfehlt.

In jenem Falle hatte der Spediteur zwei Patentmöbelwagen mit Umzugsgut der beklagten Eisenbahn zur Beförderung übergeben. Die von dem Spediteur und dem Besitzer des Gutes (oder richtiger deren Rechtsnachfolgerin) geltend gemachten Schadensersatzansprüche wurden abgewiesen, obgleich das Reichsgericht annahm, es würden nur außervertragliche Ansprüche geltend gemacht. Zur Begründung wurde ausgeführt, daß die Vorschriften des § 459 *HGB.* und des § 77 *Nr. 1* der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 (*RGBl. S. 557*) den Schadensersatzanspruch dann ausschließen, wenn die Beschädigung, wie in jenem Falle, durch einen Transport im offenen Wagen infolge der mit der Beförderungsart verbundenen Gefahr entstanden sei. Obwohl diese Vorschriften die Klagenansprüche nicht unmittelbar trafen, verstoße es doch gegen Treu und Glauben, wenn der Eigentümer des Frachtguts entgegen den Bestimmungen des mit seinem Wissen und Willen über seine Sachen abgeschlossenen Frachtvertrags Rechte aus § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes herzuleiten suche.

Ob diese Begründung mit dem von anderen Gesichtspunkten ausgehenden Urteile *RGZ. Bd. 63 S. 308* in Einklang steht, kann hier dahingestellt bleiben. Ebensovienig bedarf es der Entscheidung, ob der Begründung des Urteils in *Bd. 70* in allen Punkten zuzustimmen ist. Denn auf keinen Fall können diejenigen Erwägungen, die in jenem Falle zu einer Abweisung der Klage und zu einer Verneinung der Anwendbarkeit des § 25 geführt haben, im vorliegenden Falle Platz greifen.

Jener Fall unterscheidet sich nämlich ganz wesentlich von dem hier vorliegenden durch zwei erhebliche Umstände.

Einmal hat hier die Beförderung der verbrannten Postgüter nicht in einem offenen Wagen stattgefunden, so daß auch nur von einer entsprechenden Anwendung des § 459 *HGB.* oder des § 86 *Nr. 1* der jetzt geltenden Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (*RGBl. 1909 S. 93*) keine Rede sein kann. Vielmehr würde der Beklagte dann, wenn die Klägerinnen die hier fraglichen Sendungen der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung aufgegeben hätten, diesen gemäß § 456 *HGB.* und § 84 *EW.* zum Erfasse des vollen ihnen erwachsenen Schadens verpflichtet gewesen sein.

Sodann aber erscheint es nicht unbedenklich, in einem Falle, in dem es sich wie hier allein um die Geltendmachung eines außervertraglichen (quasi-deliktischen) Anspruchs handelt, überhaupt auf die Grundsätze von „Treu und Glauben“ zu verweisen, die nach den §§ 133, 157, 242 BGB. nur für Vertragsverhältnisse oder für die Erfüllung schuldrechtlicher Verpflichtungen in Frage kommen.

Wenn demgegenüber das Reichsgericht in der Entscheidung Bd. 70 S. 174 auf jenen Grundsatz verwiesen hat, so kommt hierbei die besondere Lage des dort entschiedenen Falles in Betracht. Damals hatte sich der Eigentümer des Frachtguts zwecks besser Beförderung eines Spediteurs bedient. Dieser schließt den Frachtvertrag zwar im eigenen Namen, aber für fremde Rechnung, d. h. für Rechnung des Auftraggebers ab. Demnach finden auch auf die Rechte und Pflichten des Spediteurs im Verhältnis zu seinem Auftraggeber (dem Versender) die für den Kommissionär geltenden Vorschriften Anwendung (§ 407 Abs. 2 BGB.). Daraus ergibt sich weiter, daß auch die Rechte, die der Spediteur durch den Abschluß des Frachtvertrags gegen den Frachtführer erwirbt, wirtschaftlich ausschließlich seinem Auftraggeber (dem Versender) zugute kommen. Deshalb sind auch im Verhältnis des Versenders einerseits und des Spediteurs und seiner Gläubiger andererseits die Forderungen des Spediteurs gegen den Frachtführer als solche des Versenders anzusehen, so daß also der Versender im Konkurse des Spediteurs dessen Forderung gegen den Frachtführer im Wege der Aussonderung gemäß §§ 43 flg. KO. für sich beanspruchen kann (vgl. § 392 Abs. 2 BGB. und dazu Jaeger, Konkursordnung Anm. 48 zu § 43, besonders aber Düringer-Hachenburg, Handelsgesetzbuch Anm. 7 zu § 407, Vorbem. III Anm. 6 und 7 vor § 407).

Geht man hiervon aus, so ist es ohne weiteres begreiflich und der Rechtskonsequenz entsprechend, daß der Versender gegen die Eisenbahn lediglich die Ansprüche des Spediteurs aus dem Frachtvertrage geltend machen kann und sich deshalb auch diejenigen Einreden gefallen lassen muß, die von der Eisenbahn dem Ansprüche des Spediteurs aus dem Frachtvertrag entgegengesetzt werden können. Von diesem Gesichtspunkt aus erscheint RGZ. Bd. 70 S. 174 ohne weiteres gerechtfertigt, ohne daß es der Zuhilfenahme des Gesichtspunktes von Treu und Glauben bedarf.

In dem Urteile RÖZ. Bd. 77 S. 317, 320 wird denn auch der Gesichtspunkt von „Treu und Glauben“ mit dem Expeditionsauftrag, also mit dem vertraglichen Verhältnis verknüpft (vgl. auch Staub, Handelsgesetzbuch Anm. 16 zu § 407).

2. Der dem vorliegenden Falle zugrunde liegende Sachverhalt läßt aber auch nicht einmal eine entsprechende Anwendung der für Bd. 70 S. 174 maßgebenden rechtlichen Erwägungen zu.

Die Post hat hier nämlich nicht etwa als „Spediteurin“ der Versender mit der Eisenbahn einen Beförderungsvertrag abgeschlossen. Vielmehr ist die Eisenbahn kraft Gesetzes, nämlich gemäß Art. 1, 4, 5, 6 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 (RÖVl. S. 318) verpflichtet, die der Post gehörigen Postwagen unentgeltlich zu befördern. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Eisenbahn vermöge dieser öffentlichrechtlichen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung eines Postwagens überhaupt in ein privatrechtliches Verhältnis zur Post tritt (was in dem Schiedsspruche des IV. und V. Zivilsenats des Reichsgerichts, Gruchot Bd. 30 S. 147, verneint wird). Denn keinesfalls entsteht hierdurch ein vertragliches Verhältnis zwischen den einzelnen Versendern der Postpakete und der Eisenbahn; die Pakete gelangen vielmehr, wie auch das Berufungsgericht zutreffend annimmt, lediglich auf Grund eines zwischen den Absendern und der Post abgeschlossenen Transportvertrags zur Beförderung.

Geht man nun auch davon aus, daß durch jene öffentlichrechtliche Verpflichtung der Eisenbahn zur Beförderung der Bahnpostwagen irgendetwas privatrechtliches Vertragsverhältnis zwischen der Eisenbahn und der Post nicht entsteht, so haftet doch die erstere der letzteren auf Grund des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes für alle den Bahnpostwagen durch den Transport oder während des Transportes zugefügten Beschädigungen, da es sich hier um eine außervertragliche Haftung handelt. Dies ist schon wiederholt vom Reichsgericht ausgesprochen worden (vgl. das Urteil des V. Zivilsenats in Blums Annalen Bd. 4 S. 530 und den angeführten Schiedsspruch). Um so mehr muß die Eisenbahn auch den Eigentümern der in den Bahnpostwagen beförderten Güter, also namentlich der Postpakete, gemäß § 25, mithin außervertraglich, zum Schadenersatze verpflichtet sein.

Da somit eine auch nur mittelbare vertragliche Haftung der Eisenbahn, insbesondere als Frachtführerin, gegenüber den Versendern

nicht in Frage kommt, können auch diejenigen Grundsätze, die in dem der Entscheidung Bd. 70 S. 174 zugrunde liegenden Falle Platz greifen, hier keine Anwendung finden. Demnach kann sich der Beklagte den Klägern gegenüber auch nicht auf die Vorschrift des § 9 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 berufen, durch welche die Haftung der Post für Paketsendungen auf einen Betrag von 3 *M* für je 500 Gramm eingeschränkt wird. Denn der Eisenbahnfiskus tritt ebensowenig in den von der Post mit den Absendern abgeschlossenen Beförderungsvertrag ein, wie dies auf seiten der Zollverwaltung der Fall ist, der die Postbehörde ein zur Beförderung übergebenes Paket zwecks zollamtlicher Behandlung aushändigt (vgl. *RGZ.* Bd. 84 S. 338). Vielmehr bedient sich der Postfiskus kraft des ihm gesetzlich zustehenden Rechtes der Eisenbahn und ihrer Transportmittel, um seinerseits den von ihm abgeschlossenen Beförderungsvertrag zu erfüllen.

Es könnte sich also höchstens fragen, ob nicht die Postverwaltung durch die Annahme von Paketen zur Beförderung gleichzeitig zugunsten des Eisenbahnfiskus einen Vertrag im Sinne des § 328 *BGB.* des Inhalts abschließt, daß auch der Eisenbahnfiskus für eine Beschädigung oder Vernichtung von Postpaketen höchstens die im § 9 des Postgesetzes vorgesehenen Beträge zu erstatten habe.

An und für sich ist allerdings ein vertragsmäßiger Ausschluß der im § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorgesehenen außervertraglichen Haftung insoweit möglich, als es sich lediglich um die Haftung für Sachschäden handelt. Dies ergibt sich schon daraus, daß das Gesetz vom 3. Mai 1869 (*GS. S.* 665), betr. einen Zusatz zu § 25, nur untersagt hat, die dadurch vorgesehene Haftung für den einer Person bei der Beförderung zugefügten Schaden durch Vertrag auszuschließen oder zu beschränken. Aber die Anwendung des § 328 *BGB.* auf einen Fall wie den vorliegenden verbietet sich schon deshalb, weil es hier an jeder tatsächlichen Unterlage für eine derartige Annahme gebricht.

Eine andere hier nicht zu untersuchende Frage ist die, ob nicht der Postfiskus als Bevollmächtigter der Eisenbahn im Einzelfall oder durch allgemeine Abmachungen beim Abschlusse des Beförderungsvertrags mit den Versendern vereinbaren könnte, daß sie auch im Falle einer Weiterbeförderung der Pakete mittels der Eisenbahn dieser gegenüber Entschädigungsansprüche über das im § 9 des Postgesetzes fest-

gesetzte Maß nicht geltend machen dürfen. Für eine derartige Vereinbarung liegt aber hier nichts vor." . . .