

57. Nach welchen Vorschriften haftet die Eisenbahn für den Verlust der bis in das ausländische Kriegsgebiet versandten und dort abhanden gekommenen Güter?

I. Zivilsenat. Urt. v. 22. Juni 1918 i. S. M.-R. C. (Rl.) m. preuß. Eisenbahnfiskus (Befl.). Rep. I. 389/17.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Am 26. September 1914 übergab der Spediteur R. in Berlin auf Grund eines Eilfrachtbriefes 25 Kisten Zigarren und Zigaretten der Eisenbahn zur Beförderung an die Etappenintendantur in Valenciennes (Frankreich) und bezahlte die Fracht im voraus. Das Frachtgut ist am Bestimmungsorte nicht angekommen, sondern in Verlust geraten. Die Klägerin, an welche R. seine Rechte abgetreten hatte, verlangte vom preussischen Eisenbahnfiskus Schadensersatz in Höhe von 11 606,50 M. Der Beklagte erhob den Einwand, daß der Verlust der Sendung auf der belgisch-französischen Bahnstrecke eingetreten sei, auf welcher er für Verluste des Frachtguts nicht hafte.

Die Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision der Klägerin ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (RGBl. 1892 S. 793) auf den abgeschlossenen Frachtvertrag keine Anwendung finden könne. Die Güter sind nicht auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiet eines der vertragsschließenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragsschließenden Staates befördert worden. Gebiete verschiedener Staaten im Sinne des Internationalen Übereinkommens stehen überhaupt nicht in Frage. Der vorliegende Rechtsfall beruht hiernach auf einer anderen rechtlichen Grundlage als der RGBl. Bb. 89 S. 342 mitgeteilte.

Die Vertragsparteien haben dem Frachtvertrage das der Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 unter E anliegende Eilfrachtbriefformular zugrunde gelegt, das den Vermerk enthält: „Für den Frachtvertrag gelten die EBD. und die in Betracht kommenden Tarife.“ Aus der Anführung der Eisenbahnverkehrsordnung und Nichtanführung des Handelsgesetzbuchs darf nicht etwa gefolgert werden, daß bei der Güterbeförderung — sei es auf den deutschen, sei es auf den außerdeutschen Strecken — für die Anwendung der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung etwas anderes gelte als für die Anwendung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs. Daß das streitige Frachtgeschäft, das in Berlin zwischen einem deutschen Absender und einer deutschen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen wurde, im ganzen auch den deutschen Gesetzen unterworfen ist, kann nicht dem geringsten Zweifel unterliegen. Nichtsdestoweniger hat aber das Berufungsgericht mit Recht verneint, daß für die Verantwortung für den Verlust der Güter, der auf den unter Militärverwaltung stehenden belgisch-französischen Eisenbahnstrecken eingetreten ist, die §§ 432, 469 HGB. maßgebend seien. Nach diesen Vorschriften würde die preussische Eisenbahn für die Ausführung der

Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger (in Valenciennes) zu haften haben und könnte sie als Versandbahn unmittelbar in Anspruch genommen werden. Auf einer Linie mit diesen Vorschriften steht — was das Berufungsgericht zu übersehen scheint — der § 100 CSD, wo ebenfalls ausdrücklich ausgesprochen wird, daß „die Versandbahn für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger haftet, ohne Rücksicht darauf, ob nur eigene oder auch fremde Strecken benutzt werden“, sowie daß die Ansprüche auch unmittelbar gegen die Versandbahn geltend gemacht werden können. Entgegen dem Standpunkte des Berufungsgerichts sucht die Revision auszuführen, für die Beförderung privater Güter auf den Militärbahnen gälten alle Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, somit auch die §§ 432, 469, solange nicht eine anderweite Regelung getroffen sei. Die Ablehnung der Haftung für Güterverlust sei jedoch erst vom 16. Dezember 1914 an verordnet worden (vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung, der Militäreisenbahn usw. Nr. 8 vom 28. Januar 1915, Anlage).

Den Ausführungen der Revision läßt sich aus folgenden Erwägungen nicht beipflichten. Der schon vom Berufungsrichter herangezogene, den 7. Abschnitt des Handelsgesetzbuchs über den Eisenbahnverkehr einleitende § 453 ist auf „die Übernahme von Gütern zur Beförderung nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des Deutschen Reichs“ abgestellt und kennzeichnet damit zugleich im allgemeinen das Gebiet, welches den nachfolgenden Gesetzen unterworfen wird. Fälle wie der hier zur Entscheidung stehende, wo die Güter die Reichsgrenze überschreiten und nach einem in der Etappe liegenden Bestimmungsorte geführt werden sollten, liegen insoweit außerhalb des Gebietes, das der 7. Abschnitt des Gesetzes, insbesondere die Haftungs Vorschriften der §§ 432, 469 beherrschen wollen. Die entgegengesetzte Auffassung müßte um so mehr zu unhaltbaren Ergebnissen führen, als, wenn einmal die §§ 432, 469 die hier maßgebenden Rechtsregeln enthielten, auch die Anwendung des § 471 nicht abgelehnt werden könnte. Es würden also die in den §§ 432, 469 begründeten Verpflichtungen der Eisenbahn durch besondere Verträge weder ausgeschlossen noch beschränkt werden können. Das wäre schwer erträglich im Hinblick auf die mannigfachen Gefahren, welche die Güterbeförderung innerhalb des Kriegsgebietes bedrohen, sowie im Hinblick darauf, daß von vornherein eine Haftübernahme durch die Militärbahn nicht erwartet werden konnte. Ähnliche Erwägungen sind bereits für ein Urteil des Reichsoberhandelsgerichts leitend gewesen. In dem in RDOG. Bd. 21 S. 57 mitgeteilten Falle hatte die preussische Eisenbahn am 1. Oktober 1870 Säcke mit Graupen zur Beförderung nach Nancy übernommen.

In Pont à Mousson wurde das Frachtgut der damaligen militärischen Betriebskommission zur Weiterbeförderung nach Nancy übergeben. Es gelangte nicht an seine Adresse. Im Prozeß erhob die verklagte Eisenbahnverwaltung den Einwand, daß die militärische Betriebskommission in ihrem Tarife bestimmt habe, die Bahn diene zunächst nur militärischen Zwecken und jede Garantie sowohl für die rechtzeitige Lieferung privater Sendungen wie auch überhaupt für ihre Ablieferung werde ausgeschlossen. Das Reichsoberhandelsgericht sprach sich in dem Urteile vom 11. Oktober 1876, wodurch der Kassationsrekurs des Klägers verworfen wurde, dahin aus, daß die Eisenbahnstrecke von Pont à Mousson bis Nancy „nicht als eine der Eisenbahnen zu betrachten sei, wie solche der Art. 422 HGB. bezeichne und für welche allein die in Art. 423 enthaltenen Verbote ausgesprochen seien“. Die Art. 422 und 423 HGB. a. F. entsprechen den §§ 453 und 471 des geltenden Handelsgesetzbuchs.

Können hiernach die Haftungs Vorschriften der §§ 432, 469 nicht angewandt werden, so fragt es sich, nach welchen anderen Vorschriften sich die Verpflichtungen der Eisenbahn regeln. Unter gewöhnlichen Betriebsverhältnissen in Friedenszeiten würde die Verendung der in Verlust geratenen Güter nach Maßgabe des erwähnten internationalen Übereinkommens erfolgt sein. Mit dem Ausschneiden der darin enthaltenen Bestimmungen öffnet sich bei der Güterbeförderung auf den im Besetzungsgebiete liegenden Eisenbahnstrecken insofern eine Gesetzeslücke, als weder im Handelsgesetzbuche noch in der Eisenbahnverkehrsordnung Vorschriften enthalten sind, welche unmittelbar für solche Güterbeförderungen aufgestellt wären. Ganz sachgemäß haben aber beide Vorinstanzen den § 76 Abs. 9 E.O. für eine entsprechend anwendbare Rechtsnorm erklärt. Daneben kommt § 85 Abs. 1 E.O. sowie § 468 HGB. in Betracht. Diese Bestimmungen haben Frachtgeschäfte zum Gegenstande, bei denen als Ablieferungsort ein „nicht an der Eisenbahn liegender Ort“ oder ein solcher Ort bezeichnet ist, wo sich keine Güterabfertigungsstelle befindet. Die Haftung der Eisenbahn soll sich hier beschränken auf die Beförderung bis zur letzten Eisenbahnstation oder der letzten für die Güterabfertigung eingerichteten Station. Wegen der Weiterbeförderung hat die Eisenbahn nur die Verpflichtungen eines Spediteurs. Die entsprechende Anwendung dieser Vorschriften ist unbedenklich. Gemäß ihrem Sinne dürfte Valenciennes als ein Bestimmungsort angesehen werden, wo eine Güterabfertigungsstelle oder Eisenbahnstation nicht vorhanden war. Die normale Beförderung fand an der Grenzstation Herbsthal ihr Ende. Für die Weiterbeförderung von dort an können dem Beklagten nur die Pflichten eines Spediteurs auferlegt werden. Diese Pflichten (§ 408 HGB.) hat die Eisenbahn durch Übergabe der Güter an die Militärbahn erfüllt. Sie konnte nach Lage

der Sache nichts anderes tun, als diese Übergabe ordnungsmäßig ausführen. Von einem dabei dem Beklagten zur Last fallenden Verschulden ist keine Rede.

Die Klägerin kann hiernach einen Schadensersatzanspruch — um den es sich im gegenwärtigen Rechtsstreit allein handelt — gegen den Beklagten nicht geltend machen. Die Revision muß daher zurückgewiesen werden.“