

hinter 20 Schutzachsen gelaufen. Es wäre dann auch die Strecke gewarnt worden, damit entgegenkommende Züge sich auf eine Brandgefahr einrichten könnten, wodurch die Gefahr der Inbrandsetzung durch eine vorbeifahrende Lokomotive erheblich verringert worden wäre.

Dem Verklagten sei hinsichtlich der Entstehung des Brandes ein schuldhaftes Verhalten zur Last zu legen. Er habe § 56 Abs. 1 d. EVO in Verbindung mit Anlage C Randnummer 362 (L) und in Ergänzung dazu die Bestimmungen des TVA 34/1951 nicht beachtet. Infolge dieser Fahrlässigkeit sei der Güterwagen durch den Brand beschädigt worden. Der Verklagte trage gem. § 57 EVO alle Folgen daraus. Sie beantragt, den Verklagten zur Zahlung der Instandsetzungskosten für den ausgebrannten Waggon in Höhe von 1574,80 DM zu verurteilen.

Der Verklagte hat Klageabweisung beantragt und entgegnet, die Ursache des Brandes habe nicht geklärt werden können. Es sei zwar richtig, daß er die Vorschriften der EVO nicht bis in alle Einzelheiten beachtet habe, diese seien ihm aber auch nicht restlos bekannt gewesen. Das sei auch in anderen Betrieben, die ähnliche Erzeugnisse herstellen und versenden, der Fall. Selbst bei den Angestellten der Reichsbahn in G. habe man die Vorschriften, auf die sich jetzt die Klägerin stütze, nicht gekannt.

Selbst bei Ladungen, in deren Begleitpapieren der Vermerk „mangelhaft mit Stroh und Papier verpackt“ angebracht gewesen sei, habe man keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen seitens der Bahn getroffen. Dieser Vermerk auf den Frachtpapieren habe nach seiner Meinung lediglich die Bedeutung, daß die Haftung der Klägerin bei Bruchschäden oder Oberflächenbeschädigungen verringert bzw. ausgeschlossen werde.

Der TVA, indem die Vorschriften veröffentlicht sind, auf die sich die Klägerin bezieht, sei kein Gesetzblatt. Ihn zu lesen, sei nicht jeder Bürger der Deutschen Demokratischen Republik verpflichtet.

Durch Urteil vom 2. November 1954 hat das Kreisgericht die Klage abgewiesen und in den Entscheidungsgründen u. a. ausgeführt, daß die Ursache des Brandes nicht hätte geklärt werden können. Solange aber diese Ursache nicht festgestellt sei, könne auch von einer schuldhaften Verursachung durch den Verklagten nicht gesprochen werden.

Gegen dieses Urteil legte die Klägerin Berufung ein. Der Berufung der Klägerin mußte der Erfolg versagt bleiben.

Aus den G r ü n d e n :

Es ist unstreitig zwischen den Parteien, daß der Verklagte als Absender in den Frachtbegleitpapieren die Verwendung leicht feuerfängender Packmittel (Strohseile, mit denen die zum Versand gebrachten Stühle paarweise zusammengebunden waren) nicht angegeben und demzufolge auch nicht rot untersuchen hat. Andererseits ist ebenfalls unstreitig, daß im vorliegenden Falle nicht festgestellt werden kann, wodurch der Brand des Güterwagens und der darin beförderten Sendung entstanden ist.

Nach § 57 Abs. 1 EVO haftet der Absender für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß die Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig sind. Diese Folgen können entweder unmittelbar den Absender treffen, z. B. Verlust des Entschädigungsanspruchs gegen die Eisenbahn wegen Verlust der beförderten Güter. Diese Folgen können aber auch unmittelbar die Eisenbahn treffen, die dann berechtigt ist, den Absender ersatzpflichtig zu machen, z. B. wegen Beschädigung der Beförderungsmittel. Voraussetzung ist jedoch, daß die Folgen durch die Angaben und Erklärungen des Absenders entstanden sind, d. h. daß zwischen den im vorliegenden Falle von der Klägerin behaupteten unvollständigen Angaben und Erklärungen des Verklagten und dem Schaden, den die Klägerin durch die erforderliche Instandsetzung des in Brand geratenen Güterwagens erlitten hat, ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Dieser ursächliche Zusammenhang muß festgestellt und bejaht werden können, obgleich es sich bei der Haftung des Absenders nach § 57 EVO um eine Erfolgshaftung ohne Rücksicht auf Verschulden handelt. Diesen Grundsatz bejaht auch die Klägerin in ihrem Berufungsschriftsatz, indem sie vortragen läßt, daß der Verklagte die Bestimmungen des Tarifs nicht eingehalten habe, demgemäß nach § 57 EVO für alle daraus entstehenden Folgen, also auch Brandfolgen, hafte und dafür beweispflichtig sei, daß der Brand nicht wegen seines vertragswidrigen Verhaltens entstanden ist.

Dafür, daß der Brand durch das vertragswidrige Verhalten des Verklagten entstanden sei, beruft sich die Klägerin darauf, daß infolgedessen die besondere Kennzeichnung des Wagens mit einer roten Doppelfackel unterblieben wäre. Diese zeigt an, daß der betreffende Wagen mit leicht feuerfängendem Gut beladen ist. Das Betriebspersonal der Klägerin hätte deshalb dem Wagen nicht die vorgeschriebene Sonderbehandlung zuteil werden lassen. Infolgedessen sei der Wagen an

dritter Stelle hinter der Lokomotive, anstatt hinter 20 Schutzachsen eingestellt worden. Dem Zugbegleitpersonal sei ebenfalls nicht bekannt gewesen, daß sich ein solcher besonders zu beobachtender Wagen im Zuge befunden habe. Der Verklagte habe seine Sendung selbst verladen und den Waggon mit einer Privatplombe verschlossen. Es habe sich um einen Zug mit 120 Achsen und 1508 t Gewicht gehandelt, so daß es bei der Lok ohne weiteres zu einer stärkeren Funkenentwicklung kommen konnte, obwohl die vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen (Funkenfänger) vorschriftsmäßig und unversehrt gewesen seien.

Demgegenüber ist nach dem Sachverhalt und dem Vorbringen des Verklagten der Senat der Überzeugung, daß im vorliegenden Falle der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Verhalten des Verklagten und dem Schaden, von dem die Klägerin betroffen worden ist, nicht bejaht werden kann.

Wenn die Klägerin vortragen läßt, daß sie nach § 58 EVO wohl berechtigt, aber nicht verpflichtet sei, nachzuprüfen, ob die Sendungen mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmen und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage C eingehalten worden sind, so muß nach Auffassung des Senats doch von ihr verlangt werden, selbst alles zu tun, daß Gütertransporte mit der größten Sorgfalt durchgeführt werden. Dies gilt für den vorliegenden Rechtsstreit um so mehr, als die im Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) Nr. 34 vom 15. Dezember 1951 enthaltene Einschränkung für Stroh und ähnliche Packmittel in dieser Form nur für verhältnismäßig kurze Zeit bestand, und es so für angebracht gehalten wurde, die Bestimmungen über die Annahme und Beförderung leicht feuerfängender Güter seinerzeit durch Aufnahme in die TVA auf den neuesten Stand zu bringen und nicht den Weg der Gesetzesänderung zu beschreiten, also von der Änderung der Anlage C der EVO zunächst abzusehen. Dieser von der Klägerin eingeschlagene Weg der Anpassung von Bestimmungen an die durch vermehrten Funkenflug erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn legte ihr die Verpflichtung auf, ihr besonderes Augenmerk auf die Einhaltung dieser Bestimmungen sowohl durch die Absender als auch durch die bei ihr Beschäftigten zu richten. Durch Vernehmung von 5 Zeugen in erster Instanz sieht es der Senat als erwiesen an, daß die Klägerin dieser Verpflichtung auf dem Bahnhof in G. bis zum vorliegenden Schadensfall in erheblichem Umfang nicht nachgekommen ist.

(Aus den Zeugenaussagen ist ersichtlich, daß sowohl die Angestellten der Reichsbahn als auch die mit dem Versand beschäftigten Angestellten der anderen Stuhlfabriken in G. nicht über die Bedeutung des Vermerks „mangelhaft mit Stroh und Papier verpackt“ im Frachtbrief unterrichtet waren. Ferner ergibt sich aus den Zeugenaussagen, daß auch ordnungsgemäß deklarierten Ladungen durch die Reichsbahnangestellten des Bahnhofs G. in Unkenntnis der Bedeutung der im TVA Nr. 34 vom 15. Dezember 1951 enthaltenen Einschränkungen für Stroh- und ähnliche Packmittel keine Sonderbehandlung zuteil wurde. Dies erfolgte erst nach dem hier verhandelten Schadensfall.)

Der Senat trägt keinerlei Bedenken hinsichtlich der Wahrheit der Aussagen dieser Zeugen. Durch sie wird die Behauptung der Klägerin widerlegt, daß sie den Waggon mit der Sendung des Verklagten lediglich deshalb nicht mit einer roten Doppelfackel gekennzeichnet und nicht hinter 20 Schutzachsen im Zug eingestellt habe, weil der Verklagte unvollständige Angaben im Frachtbrief gemacht und somit die Bestimmungen des Tarifs nicht eingehalten habe. Es ergibt sich vielmehr klar und eindeutig aus der auf dem Bahnhof G. bis zum hier vorliegenden Schadensfall geübten Behandlung und Beförderung der häufigen, gleichartigen Versendungen, daß den betreffenden Waggons durch die Bediensteten der Klägerin die nach Erscheinen des TVA Nr. 34 vom 15. Dezember 1951 vorgeschriebene Sonderbehandlung nicht zuteil geworden ist. Deshalb kann sich die Klägerin nicht darauf berufen, daß dies im Falle des Verklagten doch geschehen wäre und dieser infolge seiner unvollständigen Angaben im Frachtbrief für die Brandfolgen haften und für den Schaden am Waggon aufkommen müsse.