

Der Verklagte kann sich hingegen mit Recht darauf berufen, daß der fehlende Vermerk „mangelhaft mit Stroh und Papier verpackt“ überhaupt nicht ursächlich für den Brand gewesen ist, ganz abgesehen davon, daß die Brandursache selbst nicht festgestellt werden konnte. Der Verklagte muß auf Grund der auf dem Bahnhof G. festgestellten Verhältnisse, die die Klägerin in ihrer Berufungsschrift selbst als „dreißigjährigen Schlendrian“ bezeichnet, als entlastet gelten.

Bei dieser Sachlage erübrigen sich weitere Ausführungen über das Vorbringen der Parteien, ob die Anordnung für die Beförderung leicht feuerfängender Güter im TVA Nr. 34 für den Verklagten bindend gewesen ist oder nicht. Grundsätzlich ist dazu zu sagen, daß von Betriebsinhabern verlangt werden muß, sich in jeder Hinsicht genau Kenntnis über die einschlägigen Vorschriften der EVO zu verschaffen, die die Versendung ihrer Güter betreffen. Dazu gehört auch, ständig dafür Sorge zu tragen, daß man von Neuerungen und Änderungen schnellstens Kenntnis erlangt.

Nur wenn alle Beteiligten, die Güter mit der Eisenbahn versenden und befördern, gewissenhaft alle Vorschriften und Vorsichtsmaßnahmen beachten, ist es möglich, auf diesem umfangreichen und bedeutungsvollen Sektor des Verkehrswesens Schäden an wertvollem Volksgut weitgehend zu vermeiden.

### §§ 82, 83 EVO.

**Es kann von der Regel ausgegangen werden, daß das Reichsbahnpersonal auf Grund umfassender Ausbildung, Erziehung, Schulung und Kontrolle gewissenhaft und sorgfältig seine Pflicht tut. War daher eine größere Anzahl von Reichsbahnangestellten mit der bahnamtlichen Behandlung eines Waggons befaßt, ohne einen auf ihm sich entwickelnden Brand zu bemerken, so spricht dies dafür, daß die verspätete Entdeckung des Brandes nicht auf eine Verletzung der pflichtmäßigen Sorgfalt zurückzuführen ist.**

### BG Erfurt, Urt. vom 1. September 1954 — 3SV 187/54.

Die Verklagte, die Deutsche Reichsbahn, transportierte für die Klägerin in einem offenen Waggon eine Ladung Stockenholz. Bei der Durchfahrt auf dem Bahnhof O. bemerkte man, daß aus dem Waggon Rauchschwaden aufstiegen. Auf der nächsten Blockstelle I wurde der Zug zum Halten gebracht und versucht, die brennende Ladung mit Handfeuerlöschern zu löschen. Dies gelang jedoch nicht; der Wagen mußte abgehängt und zur übernächsten Blockstelle Ob. gefahren werden. Die Feuerwehr löschte dort den Brand, konnte aber nicht verhindern, daß die gesamte Ladung einschließlich des Oberbaus des Waggons (Holzverschalung) verbrannte.

Die Klägerin hat beantragt, die Verklagte zur Zahlung von 1050 DM an sie zu verurteilen. Unstreitig sei der Brand durch Funkenflug entstanden, der eine Betriebsgefahr darstelle, für die die Reichsbahn hafte. Die Verklagte hat Abweisung der Klage beantragt.

Das Kreisgericht hat nach Beweisaufnahme, insbesondere nach Anhören des Sachverständigen S., der Klage zum Teil stattgegeben.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung der Verklagten.

Das Bezirksgericht hat ein weiteres Sachverständigengutachten der Brandkommission der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei beigezogen und die Klage unter Abänderung des Urteils des Kreisgerichts abgewiesen.

### Aus den Gründen:

Mit Recht macht die Klägerin geltend, daß bei der Reichsbahn grundsätzlich Gefährdungshaftung bestehe, d. h. daß sie einen bei der Beförderung des Gutes entstehenden Schaden zu vertreten hat, unabhängig davon, ob ein Verschulden ihrerseits vorliegt oder nicht (§ 82 EVO). Die Klägerin übersieht aber, daß § 83 EVO in bestimmten Fällen Ausnahmen hiervon vorsieht; die reine Gefährdungshaftung wandelt sich dann in eine Verschuldenshaftung. Insbesondere haftet bei dem Transport des Gutes in einem offenen Waggon — wie im vorliegenden Falle — nach § 83, Abs. 1, Buchst. a und Abs. 3 EVO die Reichsbahn nur, wenn ihr an der Entstehung des Schadens ein Verschulden nachzuweisen ist. Dabei wird nach § 83, Abs. 2 EVO vermutet, daß der Schaden aus der Sondergefahr entstanden ist.

Die Beweislast trifft also hier die Klägerin; sie hat darzutun, daß bei gehöriger Aufmerksamkeit und Sorgfalt seitens der Reichsbahn der entstandene Schaden verhütet worden wäre.

Der Senat konnte die Ansicht des sachverständigen Brandmeisters J. von der Brandkommission der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei nicht ohne weiteres teilen, daß die Ladung Stockenholz sich erst beim Anfahren des Güterzuges in W. entzündet hat und infolge der besonderen Umstände (Fahrtwind, Temperatur von 25—30° C) sich der Brand beim Anhalten auf der Blockstelle I soweit ausgedehnt hatte, daß eine Bekämpfung mit Handfeuerlöschern erfolglos war. Der Güterzug fuhr 13.21 Uhr in W. ab und bereits 17.32 Uhr wurde bei der Durchfahrt auf dem Bahnhof O. aufsteigender Rauch aus dem betreffenden Wagen bemerkt. Um 17.35 Uhr wurde der Zug dann auf der Blockstelle I angehalten. Der Wagen stand also nach einer Fahrzeit von 14 Minuten bereits in Flammen. Man muß dabei berücksichtigen, daß die Ursache der Entzündung nur auf kleinste Kohlentelchen zurückzuführen ist. Auch bei Beachtung aller dem vorliegenden Fall anhaftenden Besonderheiten kam der Senat in Anlehnung an das Gutachten des Sachverständigen S. zu der Ansicht, daß die Entzündung der Ladung, wenn nicht schon vor Erreichung des Bahnhofs, doch zumindest dort geschah. Insoweit konnte dem Vorbringen der Klägerin gefolgt werden.

Fraglich und von der Klägerin zu beweisen war es jedoch, ob der Brand auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt überhaupt bemerkt werden konnte. Es ist nach der Art des Holzes und der Verladung höchstwahrscheinlich, daß der Brand am Boden des Waggons begann und dort längere Zeit schwelte. Der Waggon hatte eine Seitenwandhöhe von 1,55 m, vom Erdboden an gerechnet betrug die Höhe 2,65 m. Der aufsteigende Rauch wurde durch das darüberliegende Stockenholz abgeschirmt und so im Anfangsstadium des Brandes nicht sichtbar. Es mag hinzukommen, daß auf einem Güterbahnhof wie W. dauernd Raucheinwirkung besteht, so daß kein Brandgeruch festzustellen war. Nach den geschilderten Umständen hatten die Beschäftigten der Reichsbahn gar nicht die Möglichkeit, den schwellenden Brand wahrzunehmen. Weder bei der Zusammenstellung des Güterzuges noch bei dessen Abnahme haben Rangier- und Bahnhofsaufsichten etwas von dem Brand bemerkt. Der Zug passierte weiterhin bis O. ein Stellwerk, einen Schrankenposten zwischen W. und D. und die Blockstelle D. Auch dort wurde keine Rauchentwicklung beobachtet. Allen diesen Stellen eine Vernachlässigung ihrer Aufsichtspflicht vorzuwerfen, ist nicht angängig, zumal nicht die geringsten Anhaltspunkte hierfür vorliegen.

Die Klägerin konnte demgegenüber auch keine Zeugen benennen, die vorher auf dem Wagen eine Rauch- oder Brandentwicklung wahrgenommen haben, ohne daß etwas seitens der Reichsbahn zur Bekämpfung dieses Brandschadens geschah.

Gerade die Tatsache, daß eine größere Anzahl Reichsbahnangestellter mit dem Waggon bzw. Zuge zu tun hatte, ohne daß irgend etwas Verdächtiges an dem betreffenden Waggon bemerkt wurde, zwingt zu dem Schluß, daß auch bei gehöriger Sorgfalt der Angestellten der Brand bzw. Rauchentwicklung vorher nicht wahrzunehmen war. Hier kann den Ausführungen des Vertreters der Verklagten gefolgt werden, der für das bei der Reichsbahn beschäftigte Personal in Anspruch nimmt, daß man davon ausgehen kann, daß es auf Grund umfassender Ausbildung, Erziehung, Schulung und Kontrolle gewissenhaft und sorgfältig seine Pflicht tut. Daß ein Angestellter hier im Ausnahmefall seine Pflicht schuldhaft vernachlässigt hätte, hat die Klägerin nicht bewiesen. Sicher darf, wie sie ausführt, die Beweislast nicht überspannt werden. Die Klägerin muß aber soviel dartun, daß nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge ein Verschulden der Verklagten angenommen werden kann. Daran fehlt es hier aber.

### § 73 Genossenschaftsgesetz; RV des Ministeriums der Finanzen vom 29. August 1950 (Deutsche Finanzwirtschaft 1950 S. 287).

**1. Bei der Auseinandersetzung eines ausgeschiedenen Mitglieds mit der Genossenschaft ist die augenblickliche Vermögenslage der Genossenschaft — wie sie sich aus der Bilanz des Ausscheidungsjahres ergibt — zugrunde zu legen.**