

liches und unvorhersehbares Ereignis, das nach dem gegenwärtigen Stand der Technik nicht abgewendet werden kann*, voraussetzt. Beim Funkenflug fehlt sowohl das Moment der Nichtvorsehbarkeit als auch das des Außergewöhnlichen. Der Funkenflug ist vielmehr ein innerbetriebliches Ereignis, das sich aus der Verwendung von Dampflokomotiven ergibt und für das die Eisenbahn nach dem Gesetz (§ 82 EVO) einzustehen hat. Der Funkenflug wird auch dadurch nicht zum außerbetrieblichen Ereignis und damit u. U. zu einem Ereignis höherer Gewalt, daß die Reichsbahn aus Gründen, die nicht von ihr abhängen, gezwungen ist, zur Braunkohlenfeuerung überzugehen³. Die Gerichte unserer Republik haben deshalb in ständiger Rechtsprechung das Vorliegen höherer Gewalt bei Funkenflug verneint^{5, 6}.

Von dem allgemeinen Grundsatz des § 82 EVO, aus dem sich ergibt, daß die Eisenbahn für Schäden am Erachtgut durch Funkenflug der Lokomotiven prinzipiell ohne Rücksicht auf ihr Verschulden verantwortlich ist, gibt es jedoch eine Reihe von Ausnahmen. Zu den Gründen, die in § 83 Abs. 1 EVO als sog. bevorrechtigte Haftungsausschließungsgründe aufgezählt sind, gehören die Auswirkungen besonderer Transportgefahren, der Eigenarten des Frachtgutes und des Verhaltens des Absenders.

Die Eisenbahn kann sich auf den Ausschluß ihrer Verantwortlichkeit auf Grund des § 83 EVO nicht berufen, wenn der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist (§ 83 Abs. 3 EVO). Mit der Anwendung des § 83 EVO bei Funkenflugschäden haben sich die Gerichte der DDR verschiedentlich befaßt.

In dem uns hier interessierenden Zusammenhang besitzt § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO die größte praktische Bedeutung. Danach ist die Eisenbahn nicht für Schäden verantwortlich, die aus der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter entstehen, die nach den Vorschriften der EVO, des Tarife oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden^{8*}.

Der Ausschluß der Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Schäden, die aus der besonderen „O-Wagen-Gefahr“ entstehen, erklärt sich daraus, daß die Tarife für die Beförderung von Frachtgütern in offenen Waggons (O-Wagen) besonders ermäßigt werden konnten, weil die Eisenbahn für die Anschaffung und Unterhaltung derartiger Wagen bedeutend weniger Mittel aufwenden muß als für gedeckte Wagen (G-Wagen) und weil die O-Wagen wegen ihres geringeren Gewichts eine schwächere Zugkraft erfordern. Nimmt der Absender die Vorteile dieser Beförderungsart in Gestalt geringerer Transportkosten in Anspruch, so muß er auch die mit ihr verbundenen Nachteile in Form erhöhter Transportgefahren in Kauf nehmen⁷. Die O-Wagen-Gefahr hat der Absender auch dann zu tragen, wenn das Gut seiner Eigenart (Größe) nach nur in offenem Wagen befördert werden kann.

Bei der sog. O-Wagen-Gefahr handelt es sich um eine besondere (erhöhte) Gefahr, der das Gut in einem gedeckten Wagen nicht oder nicht in so starkem Umfang ausgesetzt ist. Neben Witterungseinflüssen, Herabfallen von Stücken der Ladung über die Seitenwände des Waggons und Diebstahl gehört hierzu vor allem

3 vgl. Wiemann, In „Zivilrecht der DDR“, Schuldrecht — Besonderer Teil, Berlin 1956, S. 265; Bergner, Die Besonderheiten der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit (Haftung) aus dem Frachtverträge, Leipziger Dissertation 1956, Abschn. H 4a.

4 OLG Dresden in NJ 1949 S. 224; vgl. auch Mampel, Die Haftung der Eisenbahn für Immissionsschäden, NJ 1950 S. 116.

5 OLG Dresden in NJ 1949 S. 224 f.; OLG Gera, -Urteil vom 23. September 1949 in Verkehrsrechts-Sammlung (E. Schmidt-Verlag, Berlin-Bielefeld-München) 2, 144; LG Magdeburg, Urteil vom 22. November 1951 — IS 399/50; OLG Halle, Urteil vom 4. September 1952 — I U 39/52; vgl. auch Bergner, a. a. O.

6 Ob die Beförderung des Gutes in gedeckten, offenen oder offenen Wagen mit Decken zu erfolgen hat, ist u. a. in Anlage C zur EVO Anlage n (Allgemeine Ausführungsbestimmung zu § 62 EVO), im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B §§ 40—43 geregelt.

7 Hierauf hat in der früheren Literatur Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnrecht, Leipzig 1924, S. 109, hingewiesen.

der Funkenflug, wie die Gerichte unserer Republik in Übereinstimmung mit den jahrzehntelangen Erfahrungen des Eisenbahnbetriebes in ständiger Rechtsprechung entschieden haben⁸.

Da § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO auf die Gefährerhöhung abstellt, kann es nicht entscheidend sein, daß der betreffende Wagen kein festes Dach besitzt, um ihn als offenen Wagen anzusehen (wie das § 66 Abs. 2 EVO für die Unterscheidung zwischen offenen und gedeckten Wagen im Hinblick auf die Tarifierung festlegt). Es kommt vielmehr darauf an, ob das Gut in dem betreffenden Wagen der Gefährdung durch Funkenflug in höherem Maße ausgesetzt ist als in einem G-Wagen. Deshalb müssen zu den offenen Wagen i. S. des § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO auch solche Wagen gezählt werden, die zwar ein festes Dach besitzen, aber ringsherum nicht völlig abgeschlossen sind, wie Gatterwagen, die zur sog. V-Gruppe gehören.

Ein offener Wagen wird auch dadurch nicht zu einem gedeckten Wagen, daß er mit einer Wagendecke, sei es, daß es sich um eine von der Eisenbahn gestellte oder eine Privatdecke handelt, bedeckt wird, da diese die Gefahr des Funkenfluges zwar vermindert, aber nicht in einem solchen Umfang auszuschließen vermag wie ein gedeckter Wagen. Umgekehrt wird man annehmen müssen, daß ein gedeckter Wagen nicht dadurch zu einem offenen wird, daß die Türen oder Luftklappen offen bleiben. Beförderung in O-Wagen liegt auch vor, wenn ein Gut in verschlossenem Möbelwagen, der auf einem O-Wagen verladen ist, transportiert wird⁸.

Auf Schäden durch Funkenflug als Ausfluß der besonderen O-Wagen-Gefahr kann sich die Reichsbahn nicht nur bei leicht brennbaren Gütern, sondern auch dann berufen, wenn auf O-Wagen verladene Güter ihrer Natur nach nur schwer brennbar sind und nicht direkt durch Funkenflug der Lokomotive selbst, sondern erst dadurch in Brand geraten sind, daß zunächst der Wagen oder ein mitverladenes Gut durch Funkenflug zum Brennen gekommen ist und das Feuer sich dann ausgebreitet hat¹⁰.

Damit sich die Eisenbahn bei Funkenflugschäden wirksam auf den bevorrechtigten Haftungsausschließungsgrund des § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO berufen kann, muß sie dartun, daß die Beförderung zulässig im offenen Wagen erfolgte, und auch die sich aus dieser Be-

8 OGZ Bd. 2 S. 27; NJ 1952 S. 318; BG Erfurt in NJ 1955 S. 353; ferner: LG Dresden, Urteil vom 13. September 1950 — 130 263/49; LG Cottbus, Urteil vom 13. Juli 1951 — 30 142/50; LG Magdeburg, Urteil vom 22. November 1951 — IS 399/50; LG Schwerin, Urteil vom 28. Februar 1952 — 1 O 158/50; BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52; KRg Erfurt, Urteil vom 27. April 1954 — 2 Em CVE 77a/53; BG Dresden, Urteil vom 15. Februar 1954 — 1 CV 11/53.

8 LG Schwerin, Urteil vom 28. Februar 1952 — 1 O 158/50.

10 KRg Dresden (Stadtbezirk I), Urteil vom 15. April 1955 — 1 CV 118/54 — und ebenso BG Dresden, Urteil vom 23. September 1955 — 2 S V 121/55 — in der Berufungsinstanz (Eisenfässer mit schwer brennbarer Spezialflüssigkeit). Im zuletzt genannten Urteil wird zutreffend ausgeführt: „Zu der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr gehört auch die, daß ein an sich nicht oder nur schwer brennbares Gut durch Funkenflug dadurch in Mitleidenschaft gezogen wird, daß entweder der Wagen selbst oder aber andere Güter durch Funkenflug in Brand geraten und sich das Feuer auf den gesamten Wagen ausbreitet. Die Haftung der Beklagten nach § 83 EVO wird nach der Auffassung des Senats also nicht nur dann beschränkt, wenn das beförderte Gut unmittelbar durch Funkenflug zerstört oder beschädigt wird, sondern auch dann, wenn der Schaden dadurch eingetreten ist, daß entweder der Wagen oder ein anderes befördertes Gut durch den Funkenflug zunächst in Brand gesetzt worden ist und sich das auf Funkenflug zurückzuführende Feuer sodann ausbreitet.“

Durch Funkenflug können auch Güter in Mitleidenschaft gezogen werden, die überhaupt nicht brennbar sind, wie z. B. Siedesalz. In dem vom LG Magdeburg (Urteil vom 22. November 1951 — IS 399/50) entschiedenen Fall war Siedesalz, das in einem offenen Wagen verladen war, mit einer Privatdecke abgedeckt, die auf dem Transport infolge Funkenfluges in Brand geriet. Durch die Löschmaßnahmen wurde das Siedesalz völlig unbrauchbar.

11 Die Eisenbahn kann sich auch dann auf § 83 Abs. 1 Buchst. a EVO berufen, wenn der Absender zunächst einen gedeckten Wagen angefordert hat, jedoch dann, als ihm ein solcher nicht gestellt werden konnte, sich mit der Verladung in einem offenen Wagen einverstanden erklärte (Kreisgericht Erfurt — Stadtbezirk Mitte — Urteil vom 1. August 1954 — 2 Em C VE 38/54) und das durch den von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Vermerk „Om“ bestätigte (Landgericht Cottbus, Urteil vom 13. Juni 1956 — 3 O 142/50; OLG Potsdam, Urteil vom 8. August 1952 — 1 U/V 16/51). — Forts. S. 200 —