

dem zwischen der Schiebelokomotive und den Wagen mit leicht feuerfangender Ladung möglichst vier andere Wagen laufen sollen.

Weicht die Eisenbahn von diesen Zugbildungsvorschriften ab, ohne daß es durch betriebliche Umstände, wie die Einstellung von Wagengruppen nach Bestimmungsbahnhöfen, notwendig ist, und stellt sie ordnungsgemäß gekennzeichnete Wagen mit leicht feuerfangender Ladung unmittelbar hinter der Lokomotive in den (Zug ein, so wird das nach ständiger Rechtsprechung als Verschulden der Bahn angesehen²².

In diesem Zusammenhang ist es notwendig, darauf hinzuweisen, daß die Vorschriften über die Einstellung von Wagen mit feuergefährlicher Ladung hinter Schutzwagen nur für die Beförderung und nicht für Rangierfahrten gelten, wo die Einstellung solcher Wagen unmittelbar hinter der Lokomotive kaum zu vermeiden ist.

Bei der Untersuchung des Verschuldens der Deutschen Reichsbahn ist davon auszugehen, wie das Oberste Gericht der Deutschen Demokratischen Republik in seiner Entscheidung vom 21. Mai 1952²³ ausführt, daß an die Sorgfaltspflicht der Eisenbahn keine überspannten Anforderungen gestellt werden dürfen. Dabei ist vom Charakter des Eisenbahnbetriebes, der sich durch Massenverkehr und notwendige Schnelligkeit der Abwicklung auszeichnet und zum Teil unter schwierigsten Witterungsverhältnissen und bei Dunkelheit vollzieht, und von den der Deutschen Reichsbahn durch den Volkswirtschaftsplan gestellten Aufgaben, an deren erster Stelle die ständige Steigerung des Waggonlaufes steht, auszugehen²⁴.

Von diesem Gesichtspunkt aus muß ein Verschulden der Eisenbahn dann verneint werden, wenn der Absender es unterlassen hat, von ihm selbst verladenes, leicht feuerfängendes Gut richtig zu kennzeichnen, und die Eisenbahn deshalb die betreffenden Waggons unmittelbar hinter der Lokomotive in den Zug eingestellt hat²⁵, oder wenn sie ein nicht auf den ersten Blick als leicht brennbar zu erkennendes Gut, das nicht vorschriftsmäßig gekennzeichnet ist, in einen O-Wagen umladet und diesen Wagen dicht hinter der Lokomotive einordnet²⁶. Es kann nicht verlangt werden, daß die Eisenbahn durch zusätzliche Kontrollen Versäumnisse des Absenders nachholt.

Ebenso liegt kein Verschulden der Bahn vor, wenn ihre Angestellten die unvollständige Bezeichnung des Gutes auf dem Frachtbrief nicht beanstanden und den Frachtbrief annehmen, ohne das Versäumnis festzustellen und die ordnungsgemäße Bezeichnung nachzuholen. Eine solche Verpflichtung ist für die wesentlich stärker als früher beanspruchten Eisenbahngestellten nicht zumutbar²⁷.

Jedoch wird man aber dann Verschulden der Bahn annehmen müssen, wenn sie Wagen, die von außen erkennbar offensichtlich leicht feuerfängende Ladung enthalten (wie z. B. Waggons, die mit Heu, Stroh, Flachs oder Papierabfällen beladen sind) ohne zwingende betriebliche Gründe unmittelbar hinter der Lokomotive einstellt und die Kennzeichnung nicht veranlaßt²⁸.

²² OGZ Bd. 2 S. 27; BG Erfurt in NJ 1953 S. 183; LG Cottbus, Urteil vom 13. Juni 1951 — 3 O 142/50; BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 - 2 S 146/52; OLG Potsdam, Urteil vom 8. August 1952 — 1 U/V 16/51.

²³ OGZ Bd. 2 S. 27.

²⁴ ebenda.

²⁵ OLG Potsdam, Urteil vom 8. August 1952 — 1 U/V 16/51; BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52; BG Erfurt in NJ 1953 S. 183; BG Erfurt, Urteil vom 1. September 1954 — 3 SV 187/54; KrG Erfurt (Stadtbezirk Mitte), Urteil vom 9. August 1954 — 2 Em C/VE 38/54.

²⁶ OGZ Bd. 2 S. 27.

²⁷ BG Erfurt in NJ 1953 S. 183. Es besteht keine Verpflichtung der Bahn zur Nachprüfung, ob die vom Absender beladenen Wagen leicht feuerfängendes Gut enthalten; BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52; KrG Karl-Marx-Stadt, Urteil vom 20. Januar 1954 — IC 267/53.

Die Eisenbahn ist nach § 58 Abs. 1 EVO berechtigt, aber nicht verpflichtet — was ihr wegen des Massenverkehrs auch gar nicht möglich wäre — die Verladung nachzuprüfen. Diese Prüfung erstreckt sich regelmäßig nur auf die Lauffähigkeit und Betriebssicherheit des Wagens und nicht auf die Sicherheit der Ladung selbst. Deshalb kann der Absender aus der Abnahme des Wagens durch den Ladeschaffner keine Rechtsfolgen zu seinen Gunsten herleiten (OLG Halle, Urteil vom 4. September 1952 — 1 U 39/52).

In der Praxis der Gerichte wurde weiter Verschulden der Eisenbahn angenommen, wenn sie einen einmal entstandenen Brand nicht sorgfältig genug löscht, so daß die Ladung beim Weitertransport erneut in Brand gerät, oder wenn sie die Bekämpfung des Brandes verspätet durchführt²⁹. Das Bezirksgericht Erfurt hat jedoch zutreffend dann keine Verletzung der pflichtgemäßen Sorgfalt bei verspäteter Entdeckung eines Brandes angenommen, wenn eine größere Anzahl Reichsbahngestellter dienstlich mit dem betreffenden Zuge bzw. Wagen zu tun hatte, ohne den entstehenden Brand oder die Rauchentwicklung zu bemerken, wobei es davon ausging, daß das Reichsbahnpersonal auf Grund umfassender Ausbildung, Erziehung, Schulung und Kontrolle in der Regel gewissenhaft und sorgfältig seine Pflicht erfüllt³⁰.

*

Die Gerichte unserer Republik hatten sich in den letzten Jahren noch mit weiteren Fällen zu befassen, in denen die Verantwortlichkeit der Deutschen Reichsbahn für Schäden durch Funkenflug ausgeschlossen ist. So gibt es Schäden, die aus der Gefahr entstehen, daß der Absender von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände oder nur bedingt zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassen der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgibt (§ 83 Abs. 1 Buchst. e EVO)³¹. In diesem Zusammenhang haben die Gerichte wiederholt ausgeführt, daß die Absender von Frachtgut im Interesse der reibungslosen Abwicklung des Eisenbahnverkehrs verpflichtet sind, sich genaue Kenntnis der einschlägigen Vorschriften der EVO über die Versendung von Gütern zu verschaffen und dafür Sorge zu tragen, daß sie von etwaigen Änderungen und Ergänzungen schnellstens Kenntnis erlangen³².

Der Ausschluß der Verantwortlichkeit der Eisenbahn aus § 83 Abs. 1 Buchst. e EVO tritt aber nur dann ein, wenn die unrichtige Bezeichnung des betreffenden Frachtgutes tatsächlich Ursache für den entstandenen Schaden ist³³. Praktische Bedeutung hat in diesem Zusammenhang vor allem die Nichtbeachtung der Vorschriften der Anlage C zu § 54 EVO³⁴. Die darin vorgesehene Kennzeichnungspflicht leicht entzündbarer Güter im Frachtbrief liegt auch bei nicht alleseitig geschlossenen Sendungen vor, wenn das Gut seiner Beschaffenheit nach zwar nicht leicht entzündbar ist, aber als Unter-, Zwischen- und Auflagen leicht entzündbare Packstoffe verwendet werden (Anlage C Klasse III b Anm. a zu Randnummer 331 in Verbindung mit Randnummer 349)³⁵.

Schließlich stand vor den Gerichten noch die Frage, wie Brandschäden durch Funkenflug infolge Offenlassens

²⁸ vgl. in diesem Zusammenhang Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Eisenbahnwesen 1954 Nr. 76 (MfE 628).

²⁹ KrG Erfurt, Urteil vom 27. April 1954 — 2 Em C VE 77 a/53.

³⁰ BG Erfurt in NJ 1955 S. 353.

³¹ Zugleich ist der Absender ohne Rücksicht auf Verschulden für alle Schäden verantwortlich, die daraus entstehen, daß seine Frachtbriefangaben fehlerhaft sind (§ 57 Abs. 1 EVO). Diese Vorschrift über die Verantwortlichkeit des Absenders ohne Rücksicht auf Verschulden verstößt nicht etwa gegen die demokratische Gesetzmäßigkeit, sondern ist weiterhin anzuwenden, da sie den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebes entspricht (OGZ Bd. 3 S. 289). Die Verantwortlichkeit des Absenders für Schäden, insbesondere an mitverladenen Gütern und an Betriebsmitteln der Eisenbahn tritt aber nur dann ein, wenn zwischen den Angaben und Erklärungen des Absenders im Frachtbrief und dem eingetretenen Schaden ein ursächlicher Zusammenhang besteht (vgl. dazu BG Karl-Marx-Stadt in NJ 1955 S. 351, da in dem von ihm entschiedenen Fall jedoch diesen Zusammenhang verneinte, weil auf dem betreffenden Bahnhof bis zu dem eingetretenen Schadensfall die häufigen gleichartigen ordnungsgemäß deklarierten Sendungen aus Unkenntnis nicht entsprechend den Dienstvorschriften behandelt und die Waggons unmittelbar hinter der Lokomotive eingestellt wurden).

³² OGZ Bd. 2 S. 28; BG Erfurt in NJ 1953 S. 183; BG Karl-Marx-Stadt in NJ 1955 S. 353.

³³ BG Erfurt in NJ 1953 S. 183.

³⁴ Die Kennzeichnung feuergefährlicher Güter im Frachtbrief hat entsprechend den Vorschriften der Anlage C zu erfolgen. Das Aufkleben eines Brandfackelzettels auf einen Frachtbrief ist nicht ausreichend (BG Dresden, Urteil vom 25. November 1952 — 2 S 146/52).

³⁵ Die Kennzeichnungspflicht wurde von den Gerichten zum Teil auch schon nach der damaligen Fassung der Anlage C bejaht, z. B. bei Holzvollseilen, die zwischen gußeisernen Becken zur Vermeidung von Reibungsschäden in der ganzen Länge und Breite des vom Absender verladenen Wagens