

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: HGB § 454; EVO §§ 82, 83 Abs 1 a

Rechtssatz: Wird ein auf einem offenen Güterwagen verladener Schaustellerwagen durch Brand zerstört, so haftet die Bundesbahn für den entstandenen Schaden, wenn sie nicht beweist, daß der Schaustellerwagen in höherem Maße einer Feuergefahr ausgesetzt ist als ein geschlossener Güterwagen. Diese erhöhte Brandgefahr wird nicht schon durch die Erwägung bewiesen, der Schaustellerwagen wäre, wenn er in einem geschlossenen Eisenbahnwagen hätte befördert werden können, durch die Umhüllung des geschlossenen Wagens noch stärker gegen Brandgefahr geschützt gewesen.

Aktenzeichen: I ZR 65/54

Urt. des BGH v. 16. Dezember 1955

OLG Frankfurt/Main
(Kasseler Zivilsenat)
LG Kassel

I ZR 65/54

Verkündet
am 16. Dezember 1955
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Präsidenten
der Bundesbahndirektion K [REDACTED], K [REDACTED] Straße,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

den Schausteller Heinz L [REDACTED] in K [REDACTED], B [REDACTED]-
weg [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 16. Dezember 1955 unter Mitwirkung des
Präsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. h.c. Weinkauff und der
Bundesrichter Dr. Birnbach, Dr. Krüger-Nieland, Dr. Nastelski
und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Kas-
seler Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt/Main
vom 2. März 1954 wird auf Kosten der Beklagten zurückge-
wiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

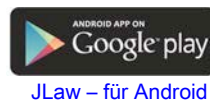
Am Vormittag des 25. Oktober 1950 verlud der Kläger mit seinen beiden Söhnen auf dem Bahnhof in H. seinen Schau-stellerwagen auf einen offenen Güterwagen der Beklagten. Gegen 12 Uhr wurde der Wagen durch eine Rangierlokomotive auf ein durch das Gleis 1 von den Hauptgleisen 2 und 3 getrenntes Abstellgleis verbracht. Während er dort stand, fuhren auf Gleis 1 drei Züge ein, während das Gleis 2 dreißig Züge durchfuhren. Gegen 18 Uhr wurde er an sechzehnter Stelle, von der Zugspitze aus gesehen, in den Güterzug Nr 8645 einrangiert.

Der Güterzug verließ um 20.02 Uhr den Bahnhof H. in Richtung K. Wenige Minuten später bemerkte der noch innerhalb des Stadtgebiets H. liegende Schrankenposten 123 beim Vorbeifahren des Zuges Rauchentwicklung aus dem Schau-stellerwagen des Klägers. Er meldete seine Beobachtung unverzüglich nach dem 3,6 Bahnkilometer von H. entfernt liegenden nächsten Personenzughaltepunkt F. (Haltepunkt ohne Neben- oder Abstellgleis), dessen Fahrdienstleiter veranlaßte, daß der Zug auf dem weitere 2,3 km entfernt liegenden Bahnhof M. angehalten wurde. Hier schlugen bereits Flammen aus dem Schaustellerwagen. Der Brand wurde auf dem Bahnhof M. von dem Personal der Beklagten mit Schlauchleitungen bekämpft, es konnte aber nicht verhindert werden, daß der Aufbau des Wagens des Klägers völlig ausbrannte.

Der 1947 gebaute Schaustellerwagen war im Wageninnern durch eine Holzquerwand in einen kleineren vorderen Schlafraum mit zwei Betten und Schränken und einen größeren rückwärtigen Packraum mit Schaustellerware geteilt. An der Stirnwand befand sich eine einflügelige, mit einem versenkbaren Fenster versehene Tür, während der Packraum an der Rückseite



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

durch eine zweiflügelige Tür zugänglich war. An jeder Längsseite des Wagens befanden sich zwei niedrige, um ihre mittlere Längsachse schwenkbare Kippfenster.

Die Brandursache konnte nicht festgestellt werden. Das Feuer breitete sich von dem als Schlafraum dienenden vorderen Teil des Wagens aus, wo in dem im übrigen nur verkohlten Fußboden eine Stelle völlig durchgebrannt ist.

Mit der Klage hat der Kläger unter Hinweis auf § 82 EVO von der Beklagten die Zahlung von 20 000 DM als Teilbetrag seines Schadens gefordert.

Die Beklagte hat unter Bestreitung der Klageforderung nach Grund und Höhe ihren Klageabweisungsantrag wie folgt begründet:

Ihre Haftung sei wegen der Beförderung des Schaustellerwagens auf einem offenen Güterwagen ausgeschlossen. Als Schadensursachen kämen nur Eindringen eines von einer Lokomotive herrührenden Funkens durch eine undichte Stelle des Schaustellerwagens oder ein in seinem Inneren vorhandener Glimmherd oder Selbstentzündung eines darin befindlichen Gegenstandes in Frage. Der Schaustellerwagen habe mehrere Mängel aufgewiesen, die das Eindringen eines Funkens begünstigt hätten. So hätten sich die Fenster durch Erschütterung oder Luftzug öffnen können, da das Fensterrahmenholz keine Nuten zum Eingreifen des Verschlußknebels besessen habe. Die Fenster hätten sich nicht bündig in den Anschlagfalz einlegen lassen. An einem Türflügel der hinteren Türe habe die Deckleiste gefehlt, auch an der vorderen Türe könne eine Deckleiste von genügender Breite nicht vorhanden gewesen sein. Die Scharniere des rechten hinteren Türflügels seien schlecht abgedeckt und die Schlüssel-

löcher in der vorderen und hinteren Türe offen gewesen. Die Anordnung der Türen an den Stirnseiten, besonders mit einem Fallfenster an der Vorderseite, erhöhe die Gefahr der Einwirkung eines Funkenwurfs der Lokomotive, ebenso Astlöcher an den Stirn- und Längswänden. Das zur Dachabdeckung benutzte Segeltuch sei leicht entzündbar.

Der Kläger hat jede wesentliche Gefahrerhöhung durch die Beförderung seines Wagens in einem offenen Wagen gegenüber der Güterbeförderung in geschlossenen Eisenbahnwagen bestritten. Insbesondere habe sein Wagen, wie er ausführt, nicht die von der Beklagten behaupteten Mängel gehabt. Die Beklagte habe auch nicht alles zur sofortigen Bekämpfung des Brandes Erforderliche getan. Sie hätte den Zug sofort auf freier Strecke anhalten müssen. Dann wäre ein Schaden in dieser Höhe nicht entstanden.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Sache zur Verhandlung über die Höhe an das Landgericht zurückverwiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter. Der Kläger beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hält den Grund des Klageanspruchs nach § 82 Abs 1 EVO für gegeben. Weder nach § 82 Abs 1 zweiter Halbsatz (Verschulden oder Anweisung des Verfügungsberechtigten, besondere Mängel des Gutes, höhere Gewalt) noch nach § 83 Abs 1 a (Gefahrerhöhung durch Beförderung in offenen Wa-

gen) sei die Haftung der Beklagten ausgeschlossen. Insbesondere habe die Beklagte nicht bewiesen, daß der Schaustellerwagen einen der von ihr behaupteten Mängel aufgewiesen habe.

Die Revision greift das Urteil nur insoweit an, als das Berufungsgericht rechtsirrig die Frage verneint habe, daß mit der Beförderung des Schaustellerwagens in einem offenen Güterwagen eine Gefahr für den Schaustellerwagen verbunden gewesen sei. In diesem Zusammenhang erhebt die Revision auch einige Prozeßrügen.

II.

Bei der Frage, ob die Haftung der Bahn nach § 83 Abs 1 a ausgeschlossen ist, ist zunächst zu prüfen, ob mit der Beförderung des Gutes in einem offenen Güterwagen eine Gefahr für das Gut verbunden war (die übrigen Voraussetzungen des § 83 Abs 1 a spielen im vorliegenden Falle keine Rolle); dabei hat die Bahn zu beweisen, daß eine Gefahrerhöhung, z.B. eine über das normale Maß hinausgehende Feuersgefahr, vorlag. Ist diese Frage zu verneinen, so haftet die Bahn, ohne daß in eine Prüfung der Voraussetzungen des § 83 Abs 2 überhaupt einzutreten ist. Nur wenn die Frage bejaht wird, ist zu prüfen, ob nach den Umständen des Falles ein Schaden aus der Gefahr entstehen konnte. Erst bei Bejahung auch dieser Frage wird zugunsten der Bahn vermutet, daß der Schaden aus der Gefahr entstanden ist. Die zugunsten der Bahn bestehende Beweisvermutung betrifft daher den ursächlichen Zusammenhang zwischen Gefahr und Schaden, nicht aber die Frage, ob eine Gefahr besteht (RGZ 105, 283 [285]; 155, 193 [195]).

Bei der Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn bestehen immer gewisse Gefahren, die aus den verschiedensten Ursa-

chen entstehen können. Wenn die Vorschrift des § 83 Abs 1 a auf die mit der Beförderung in offenen Wagen verbundene Gefahr abstellt, so ist damit die besondere Gefahr gemeint, die den in offenen Wagen beförderten Gütern gegenüber den in geschlossenen Wagen verfrachteten Gütern droht. Die Durchbrechung des Grundsatzes der Haftung der Bahn (§ 454 HGB, § 82 EVO) ist nur dann gerechtfertigt, wenn diese besondere Gefahr nach der Anschauung des Verkehrs als wesentlich angesehen werden kann (vgl RGZ 104, 47 49; 155, 193 194 f). Unzutreffend ist die Auffassung der Revision, die Tatsache, daß das Gut im offenen Wagen verfrachtet sei, bringe nach Meinung des Gesetzes, schon für sich allein genommen, grundsätzlich eine besondere Gefahr für das Gut mit sich. Eine solche weitgehende, durch den Wortlaut der Vorschrift in keiner Weise gebotene Auslegung wäre mit dem Grundsatz der Haftung der Eisenbahn nicht vereinbar. Eine Vermutung dahin, daß eine Beförderung in offenen Wagen ohne weiteres eine Gefahr für das beförderte Gut bedeutet, besteht ebensowenig wie eine Vermutung dahin, daß jede Verladung durch den Absender mangelhaft ist (§ 83 Abs 1 c, vgl RGZ 112, 229 231). Die Ausnahmenvorschrift des § 83 Abs 1 a kann nur dahin ausgelegt werden, daß nach den Besonderheiten des Einzelfalles eine beachtliche besondere Gefahr vorliegen muß, falls die Haftung der Bahn ausgeschlossen sein soll (vgl RGZ 155, 195). Dabei sind die Art des beförderten Gutes, der Verlauf der Ereignisse, die zu dem Schaden führten, die Art des Schadens und die Schadensursache, soweit diese festgestellt werden kann, bei der Prüfung der Frage, ob das Gut einer besonderen Gefahr, die als wesentlich anzusehen ist, ausgesetzt war, zu berücksichtigen.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß nach der Verkehrsanschauung bei der Beförderung eines in ordnungsmäßigem Zustand befindlichen Schaustellerwagens ebensowenig wie

bei der Beförderung eines Möbelwagens auf einem offenen Güterwagen gegenüber der Beförderung in einem geschlossenen Güterwagen eine beachtliche Gefahrerhöhung eintrete; ein Möbel- oder Schaustellerwagen sei normalerweise der Gefahr einer Entzündung durch Funkenflug oder sonstige mit der Beförderung auf einem offenen Wagen verbundene Feuergefahren in keinem höheren Grade ausgesetzt als ein geschlossener Güterwagen. Daß der Schaustellerwagen des Klägers Mängel oder sonstige Eigenschaften aufgewiesen habe, die eine beachtliche Gefahrerhöhung darstellten, hat das Berufungsgericht auf Grund seiner Beweiswürdigung als nicht erwiesen erachtet.

Die hiergegen gerichteten Angriffe vermögen der Revision nicht zum Erfolg verhelfen.

1. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe den Begriff des Beförderungsgutes verkannt, wenn es ausführt, ein Schaustellerwagen biete dem in seinem Innern enthaltenen Beförderungsgut regelmäßig den gleichen Schutz wie ein geschlossener Güterwagen; denn Beförderungsgut sei nicht der Inhalt des Schaustellerwagens, sondern dieser selbst. Der Revision ist zuzugeben, daß das beförderte Gut der Schaustellerwagen selbst ist. Wenn auch die von der Revision beanstandete Bemerkung für sich allein genommen zu Irrtümern Anlaß geben könnte, so hat doch das Berufungsgericht einen solchen Irrtum durch die weitere Bemerkung ausgeschlossen, der Absender müsse die mit einer Beförderung auf offenem Wagen verbundene Gefahr auch dann tragen, wenn das Gut, wie hier, seiner Beschaffenheit nach nicht in einem geschlossenen Wagen befördert werden kann. Danach sieht auch das Berufungsgericht als befördertes Gut unmißverständlich den Schaustellerwagen und nicht nur seinen Inhalt an.

2. Die Revision ist der Auffassung, das Berufungsgericht hätte die Frage stellen müssen, ob der Schaustellerwagen, wenn er in einem geschlossenen Güterwagen befördert worden wäre, selbst einen höheren Schutz gegen die Gefahr eines Funkenfluges genossen hätte. Unter Berufung auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 111, 335 336; ebenso RGZ 34, 42 45; 155, 195; RG VAE 37, 384) bejaht die Revision diese Frage, da bei der Beförderung des Schaustellerwagens in einem geschlossenen Wagen die Funken, um in das Innere des den Schaustellerwagen befördernden Güterwagens zu gelangen, zunächst erst durch die Spalten oder Ritzen des gedeckten Güterwagens hätten dringen müssen; die im Innern des Schaustellerwagens befindlichen Gegenstände wären also doppelt geschützt gewesen, einmal durch Dach und Wände des Güterwagens, sodann durch Dach und Wände des Schaustellerwagens.

Der erkennende Senat vermag diesen Ausführungen, die für sich teilweise die Rechtsprechung des Reichsgerichts ins Feld führen können, nicht zu folgen. Unrichtig ist die Fragestellung, ob der Schaustellerwagen selbst oder die in seinem Innern befindlichen Gegenstände bei Beförderung im geschlossenen Güterwagen einen erhöhten Schutz genossen hätten. Die Bahn hat die Feuersgefahr insoweit zu tragen, als geschlossene Güterwagen und die in ihnen befindlichen Güter ihr unterliegen. Ist ein auf einem offenen Güterwagen beförderter Gegenstand in wesentlich gleicher Weise gegen Feuer geschützt wie ein geschlossener Güterwagen selbst, so kann sich die Bahn nicht darauf berufen, daß dieser Gegenstand bei Beförderung in geschlossenem Wagen einen zusätzlichen Schutz erfahren hätte. Das würde bedeuten, daß ein solcher Gegenstand noch mehr gegen Feuersgefahr geschützt werden müßte, als sonstige in geschlossenen Güterwagen beförderte, einer Brandgefahr u. U. viel mehr unterliegenden Gegenstände, z.B. Papier, Textilien

und dergl. Das Gesetz hat aber das Risiko einer z.B. durch Funkenflug entstehenden Feuersgefahr bei Beförderung von Gütern in geschlossenen Güterwagen der Bundesbahn auferlegt, es sieht die Feuersgefahr, der ein geschlossener Güterwagen als solcher ausgesetzt ist, als normale, die Haftbarkeit der Bahn begründende Gefahr an. Ist ein Beförderungsgut, das in einem offenen Güterwagen verladen ist, gegen Funkenflug nicht empfindlicher als ein geschlossener Güterwagen selbst, so besteht auch für dieses Gut nur eine normale Feuersgefahr, von einer besonderen, spezifischen Gefahr für dieses Gut kann keine Rede sein. Der grundsätzlichen Haftbarkeit der Bahn würde eine Auslegung der Ausnahmebestimmung des § 83 Abs 1 a dahin widersprechen, daß bei auf offenen Wagen verfrachteten Gegenständen eine höhere Feuersicherheit gegeben sein müsse, als sie bei im geschlossenen Güterwagen beförderten, durch diesen geschützten Gütern vorhanden ist. Wenn auch grundsätzlich die Umstände des Einzelfalles, also auch die Beschaffenheit des im Einzelfall beförderten Gutes bei der Entscheidung über das Vorliegen einer besonderen Gefahr zu berücksichtigen sind, so kann dies doch nicht dazu führen, in offenen Güterwagen beförderte, nicht feuerempfindliche Güter zu Lasten des Absenders rechtlich anders zu behandeln als feuerempfindliche, aber durch einen geschlossenen Güterwagen geschützte Gegenstände. Werden daher gegen Funkenflug nicht anfällige Gegenstände auf offenen Wagen befördert, so kann von einer beachtlichen Beeinträchtigung der Feuersicherheit gegenüber der Verfrachtung in geschlossenen Wagen nicht die Rede sein. Kommen sie gleichwohl bei einem durch Funkenflug oder aus nicht geklärter Ursache entstandenen Brand zu Schaden, so haftet die Bahn. Auch die feuersichere Verpackung von an sich einer erhöhten Feuersgefahr unterliegenden Gegenständen kann die mit der Beförderung in offenen Wagen bestehende besondere Gefahr auf das normale Maß zurückführen (RGRK HGB Anhang zu § 454 EVO § 83 Anm 5).

M.a.W.: ist ein auf einem offenen Wagen beförderter Gegenstand keiner wesentlich höheren Gefahr ausgesetzt als sonstige durch die Wände und das Dach eines geschlossenen Güterwagens geschützten Güter in einem solchen Wagen, so kann nach der Verkehrsanschauung von einer besonderen Gefahr durch Beförderung im offenen Wagen auch dann nicht gesprochen werden, wenn der Gegenstand durch Beförderung im geschlossenen Wagen einen zusätzlichen Schutz erhalten hätte. Entgegen den oben angeführten Entscheidungen hat das Reichsgericht in seinen die Diebstahlsgefahr betreffenden Urteilen (RGZ 104, 47 497; 105, 283; EE 32, 300) dieser Auffassung, wenn auch nicht ausdrücklich, so doch in der Sache Rechnung getragen. Sie vermag allein dem Sinn des Gesetzes über die grundsätzliche Haftbarkeit der Bahn und den auf besonderen Gefahrenquellen beruhenden Haftungsausschluß gerecht zu werden.

Im übrigen würde es auch gegen Treu und Glauben verstoßen, wenn die Bahn sich darauf berufen wollte, die normale Feuergefahr eines nicht feuerempfindlichen Beförderungsgutes wäre bei Beförderung im geschlossenen Güterwagen noch unter das normale Maß vermindert worden, obwohl sie gar nicht in der Lage ist, das Gut im geschlossenen Wagen zu befördern, obwohl sie also dem Gut eine erhöhte Feuersicherheit in Wirklichkeit gar nicht bieten kann. Die Frage kann dahinstehen, weil sie im vorliegenden Fall nicht praktisch wird, ob die Bundesbahn bei feuerempfindlichen Gegenständen ihren Haftungsausschluß nach § 83 Abs 1 a EVO auch dann geltend machen könnte, wenn diese Güter ihrer Art nach nicht in geschlossenen Wagen befördert werden können. Bei nicht feuerempfindlichen Gegenständen wäre jedenfalls der Haftungsausschluß nicht nur mit den §§ 82 f EVO unvereinbar, sondern würde darüber hinaus der Vorschrift des § 242 BGB dann widersprechen, wenn die Bundesbahn nicht einmal die Voraussetzungen für den von ihr

begehrten, über das normale Maß hinausgehenden Feuerschutz schaffen kann.

3. Ob ein in ordnungsmäßigem Zustand befindlicher Schaustellerwagen nach Material und Bauart bei Beförderung auf einem offenen Güterwagen eine wesentliche Gefahrerhöhung in sich birgt, ist, da er zweifellos so gebaut werden kann, daß eine solche Gefahrerhöhung ausgeschlossen ist, im wesentlichen Tatfrage. Vergebens rügt die Revision die Nichtbeachtung der Bemerkung in dem Schreiben der Vereinigung reisender Vergnügungsbetriebe und verwandter Berufe vom 20. November 1950, wonach erfahrungsgemäß Schaustellerwagen in zahlreichen Fällen infolge Funkenflugs verbrannt sind. Dies mag durchaus richtig sein, da es naheliegt, daß solche Wagen manchmal Eigenschaften oder Mängel aufweisen, die sie gegenüber Funkenflug empfindlich machen. Es muß daher im Einzelfall geprüft werden, ob solche Mängel oder Eigenschaften vorliegen (RG VAE 40, 200 unter I c), wofür, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, die Beklagte, die die Anwendung der Ausnahmegvorschrift für sich in Anspruch nimmt, beweispflichtig ist (RGZ 104, 48). In sorgfältiger Beweiswürdigung ist das Berufungsgericht zu dem Schluß gekommen, daß die Beklagte den Beweis nicht geführt hat.

Das Berufungsgericht hat sich dabei mit dem Gutachten des Sachverständigen auseinandergesetzt und ausgeführt, eine Feststellung des Zustandes des an sich keiner erhöhten Feuergefahr unterliegenden Schaustellerwagens vor dem Brand sei in allen Einzelheiten wegen der weitgehenden Brandzerstörungen und der möglichen Veränderungen, die der seit dem Brand unter freiem Himmel stehende Wagen durch Witterungseinflüsse erlitten haben mag, nicht mehr möglich; insbesondere könne auch über den Zustand der Bedachung keinerlei Feststellung mehr

getroffen werden; die Ausführungen des Sachverständigen über die Feuergefährlichkeit des Daches beruhten offensichtlich auf Vermutungen. Demgegenüber weist die Revision darauf hin, daß der Sachverständige seine Feststellungen an dem noch vorhandenen Wagen selbst getroffen und ihn mit geschlossenen Eisenbahnwagen verglichen habe.

Die Revisionsrüge ist nicht begründet. Der Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Reste des fast ganz zerstörten Daches durch Brand- (insbesondere Hitze-) und Witterungseinwirkungen in Mitleidenschaft gezogen wurden, kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Im übrigen haben die Versuche des Sachverständigen gezeigt, daß der Segeltuchbezug des Daches des Schaustellerwagens mit einem Streichholz ebenso in Brand gesetzt werden kann wie das Muster eines neuen Stückes der Spezialgewebedecke, die bei den geschlossenen Eisenbahnwagen meistens verwendet wird. Hinsichtlich der Astlöcher ist im angefochtenen Urteil in anderem Zusammenhang ausgeführt, es lasse sich die Möglichkeit, daß die Astlöcher erst durch die Einwirkungen des Brandes oder der Löscharbeiten entstanden sind, nicht mit Sicherheit ausschließen.

Da demnach eine nach § 83 Abs 1 a für den Haftungsschluß der Bahn erforderliche besondere Gefahr nicht bewiesen ist, war die Revision mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen, ohne daß auf das Vorbringen des Klägers, der Güterzug hätte früher angehalten und der Brand gelöscht werden müssen, sowie auf die Frage eingegangen zu werden braucht, ob

nicht die Bundesbahn verpflichtet ist, bei allen Zügen Feuerlöschvorrichtungen für die Bekämpfung kleiner Brände bereitzuhalten.

Weinkauff

Birnbach

Krüger-Nieland

Nastelski

Nörr