

12. 1. Unter welchen Voraussetzungen darf der Spediteur von den Anweisungen seines Auftraggebers abweichen?  
2. Kann der Spediteur, der von den Anweisungen seines Auftraggebers abgewichen ist, sich auf Freizeichnungen in den allgemeinen Geschäftsbedingungen von Speditoren berufen?  
HGB. §§ 407, 408, 413.

I. Zivilsenat. Urf. v. 17. Januar 1925 i. S. Sch. & Co. (Bekl.)  
w. St. & Söhne (Kl.). I 39 u. 227/24.

I. Landgericht Köln, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Kunsthandlung Dr. in München beauftragte im November 1919 die in München ansässige Beklagte, zwei Ölgemälde an die Klägerin in Köln als Eilgut zu senden. Dabei übergab sie der Beklagten einen von ihr als Absenderin ausgestellten und unterzeichneten, für Eisenbahnbeförderungen vorgesehenen „Eilfrachtbrief“ vom 6. November 1919. In diesem Frachtbrief war die Klägerin als Empfängerin aufgeführt und das Frachtgut als eine Kiste bezeichnet, als Inhalt waren 2 Ölgemälde und als Wert 5000 M angegeben. Die Beklagte leitete die Kiste in einer Eilgutsummelladung an die Mannheimer Lagerhausgesellschaft in Mannheim mit dem Auftrage, sie zu Schiff an die Ultrans AG. in Köln weiterzusenden. Gleichzeitig beauftragte sie die Ultrans in Köln, die Kiste nach Ankunft an die Klägerin auszuliefern, veranlaßte auch, daß die Kiste für die Beförderung zu Schiff mit 5000 M versichert wurde. Die Kiste wurde dann mit einem Dampfer der Niederländischen Dampfschiffreederei als Sammelgut von Mannheim nach Köln befördert und dort in der von der Kölner Expeditions- und Transportgesellschaft m. b. H. verwalteten Lagerhalle der Reederei untergebracht. Dies soll am 5. oder 7. Dezember 1919 geschehen sein. Am 8. Dezember versuchte die Ultrans AG. die Kiste mit den Ölgemälden zu erlangen, erhielt sie aber nicht ausgeliefert, weil sie angeblich in der Lagerhalle nicht aufzufinden war. Die Kiste war aber offenbar in der Lagerhalle vorhanden, denn sie ist dort in das am 26. Dezember 1919 und erneut Mitte Januar 1920 aufgetretene Hochwasser geraten, das die Lagerhalle überflutete. Sie ist mit den Gemälden, die stark beschädigt waren, Ende Januar 1920 an die Klägerin ausgehändigt worden. Die Firma Dr. hat die ihr als Absenderin zustehenden Ansprüche an die Klägerin abgetreten. Diese verlangte Ersatz des auf 200000 M bezifferten Schadens von der Beklagten und der zunächst mitbeklagten Niederländischen Dampfschiffreederei.

Das Landgericht erklärte den Anspruch gegenüber der Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt, wies aber die Klage gegenüber der Reederei ab. Die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen. Auch die Revision hatte keinen Erfolg.

## Gründe:

1. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Bedentin der Klägerin, die Firma Dr. in München, habe durch Übergabe des von ihr ausgefüllten und unterschriebenen Eilfrachtbriefes vom 6. November 1919 der Beklagten den Auftrag erteilt, die Kiste mit den Ölgemälden an die Klägerin als Eilgut mit der Eisenbahn zu senden. Von der ihr so gegebenen Anweisung sei die Beklagte wissentlich abgewichen, indem sie die Kiste zwar bis Mannheim mit der Bahn als Sammelladung, dann aber, und zwar gleichfalls als Sammelladung, zu Schiff nach Köln an die Altrans UG. geschickt habe. Zu einer solchen Abweichung von der ausschließlich auf Bahnbeförderung lautenden Anweisung des Absenders wäre die Beklagte ohne ausdrückliche Einholung des Einverständnisses der Absenderin nur berechtigt gewesen, wenn dafür ganz bringende Gründe vorgelegen hätten und anzunehmen gewesen wäre, daß die Absenderin mit dieser Abweichung einverstanden sein würde. Das sei aber nicht der Fall gewesen. Insbesondere habe die Beklagte aus besonderen, vom Berufungsgericht näher dargelegten Gründen damit rechnen müssen, daß das Frachtgut von der Absenderin nur für die von ihr vorgesehene Bahnbeförderung, und zwar über den in dem Eilfrachtbrief angegebenen Wert von 5000 M. hinaus, versichert worden sei, wie dies auch tatsächlich der Fall gewesen sei. Diese Versicherung sei durch die von der Beklagten ohne Wissen der Absenderin veranlaßte Beförderung zu Schiff ab Mannheim hinfällig geworden. Einen ausreichenden Ersatz dafür habe die Beklagte durch die von ihr vorgenommene Nachversicherung nicht herbeigeführt, was sie bei Anwendung gehöriger Sorgfalt hätte erkennen müssen. Denn diese Nachversicherung habe nur auf 5000 M. gelautet und nur die eigentliche Beförderung zu Schiff gedeckt, während — auch für die Beklagte erkennbar — der wahre Wert der Güter weit höher gewesen sei und die Reisegefahr für die Güter während ihres Aufenthalts oder Lagerns in Güterhallen usw. viel größer gewesen sei, als während der eigentlichen Beförderung und außerdem die Reedereien vertraglich die Haftung für die Güter während ihres Lagerns am Lande ablehnten.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts bewegen sich im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet und lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die dagegen von der Revision erhobenen Einwen-

dungen sind nicht gerechtfertigt. Wenn, wie das Berufungsgericht ohne ersichtlichen Rechtsirrtum annimmt, unter den obwaltenden Umständen die Übergabe des Eilfrachtbriefs an die Beklagte, auch für diese erkennbar, die Weisung enthielt, die Güter mit der Eisenbahn an die Klägerin nach Köln zu schicken, so bedeutete das Vorgehen der Beklagten allerdings eine wissentliche Abweichung von diesem Auftrag. Und wenn eine Abweichung von diesem Auftrag ohne gehörige und rechtzeitige Mitteilung an die Absenderin die vom Berufungsgericht dargelegten schwerwiegenden und für die Beklagte vorhersehbaren Folgen hatte, so durfte diese die Einholung einer Genehmigung der Absenderin selbst dann nicht unterlassen, wenn die Firma Dr. in ihrem früheren Geschäftsverhältnis zur Beklagten gegen Abweichungen von ihren für den Versand erteilten Anweisungen keinen Widerspruch erhoben haben sollte. Bei dieser Sachlage ist die von der Beklagten aufgestellte Behauptung, daß die Firma Dr. bei rechtzeitiger Benachrichtigung mit den Maßnahmen der Beklagten ohne weiteres einverstanden gewesen sein würde, nicht schlüssig. Denn ein solches Einverständnis konnte grundsätzlich nur dann in Frage kommen, wenn der geänderte Reisetweg, insbesondere die Beförderung zu Schiff und die anschließende Lagerung der Güter in dem Reedereischuppen, in derselben Weise durch Versicherung gedeckt worden wäre, wie dies durch die von der Absenderin für die Bahnbeförderung genommene Versicherung der Fall war.

2. Wären die Güter in der von der Absenderin laut Eilfrachtbrief vom 6. November 1919 vorgesehenen Weise ausschließlich mit der Bahn befördert worden, so wäre nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die ganze Reise durch eine den vollen Wert der Güter umfassende Versicherung gedeckt gewesen. Es würde der streitige Schaden entweder überhaupt nicht entstanden oder durch die Versicherung abgegolten sein. Das Berufungsgericht hat daher ohne Rechtsirrtum einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem geschilderten Verhalten der Beklagten und dem eingeklagten Schaden bejaht. Die Möglichkeit, daß das Vorgehen der Beklagten einen derartigen Schaden im Gefolge hatte, und daß dies von der Beklagten bei gehöriger Sorgfalt in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen werden mußte, ist vom Berufungsgericht eingehend und rechtlich unbedenklich dargelegt worden.

3. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß der Schaden für die Absenderin und die Klägerin nicht eingetreten wäre, wenn die Beklagte die Versendung so ausgeführt hätte, wie sie laut Eilsfrachtbrief vom 6. November 1919 vorgesehen war. Es ist daher unerheblich und kann jedenfalls nicht, wie die Revision meint, der Absenderin zum Verschulden zugerechnet werden, daß sie nicht die Beklagte angewiesen hat, die Beförderung möglichst bis zur Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs zurückzustellen, weil dann die Beförderung als beschleunigtes Eilgut möglich gewesen wäre. Denn tatsächlich hätte die Beförderung als einfaches Eilgut genügt, wenn sie nur auf der ganzen Strecke durch die Eisenbahn erfolgt wäre. Des weiteren hat das Berufungsgericht mit eingehender und rechtlich nicht zu beanstandender Begründung dargelegt, daß die Absenderin unter den besonderen obwaltenden Umständen die Beklagte nicht auf den die Summe von 5000 *M* übersteigenden Wert der Güter oder darauf ausdrücklich hinzuweisen brauchte, daß eine Versicherung nur für die Bahnbeförderung genommen sei. Auch lassen die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Genüge erkennen, daß es der Absenderin nicht zum Verschulden zugerechnet werden kann, wenn nicht rechtzeitig, d. h. bevor der Schaden an den Gütern entstanden war, wegen ihres Fehlens bei der Beklagten Beschwerde geführt oder die Beklagte auf den hohen Wert der Güter aufmerksam gemacht worden ist.

4. Die im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegende Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Eigenschaft der Güter (Liegemälde) als Kunstgegenstände der Beklagten genügend deutlich erkennbar gemacht sei, läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Im übrigen hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß die Beklagte, wenn sie — wovon nach obigem auszugehen ist — in unzulässiger Weise wissentlich von den ihr seitens der Absenderin hinsichtlich der Versendung gegebenen Weisungen abgewichen ist, sich nicht auf die einschlägigen Freizeichnungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Vereins deutscher Spediteure berufen kann. Es liegt ein vertragswidriges Verhalten der Beklagten bei der Versendung der Güter vor, welches für den Schaden ursächlich gewesen ist. Diese Verletzung des mit der Absenderin geschlossenen Vertrags hat die Beklagte als eigenes Verschulden ihrer Vertrags-

gegnerin gegenüber zu vertreten. Einem solchen, auf wissentlicher Vertragsverletzung beruhenden eigenen Verschulden der Beklagten gegenüber kommen die betreffenden Freizeichnungsklauseln nicht in Betracht. Und zwar gilt dies ohne Rücksicht darauf, ob die von dem Berufungsgericht vertretene Annahme einer Monopolstellung der Beklagten als Mitglieds des Vereins deutscher Spediteure begründet ist oder nicht.

Damit entfällt die Bezugnahme der Beklagten auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Vereins deutscher Spediteure sowohl wegen der Beschränkung der Höchstgrenze der Haftpflicht der Beklagten als auch hinsichtlich der Ausschließung von § 413 Abs. 2 HGB. bei Sammelladungen. Dabei ist zu beachten, daß die Beklagte nach dem Tatbestand und der Begründung des Berufungsurteils die Güter auch auf der Strecke von Mannheim nach Köln als Sammelladung befördert hat oder hat befördern lassen. Demgemäß hatte die Beklagte auch für diese Strecke ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Sie haftet also gemäß § 429 HGB. grundsätzlich für die Beschädigung, welche die Güter bis zu ihrer Ablieferung an die Klägerin erlitten haben. Und zwar hat sie auch für ein etwaiges Verschulden der Kölner Expeditions- und Transportgesellschaft oder der Niederländischen Dampfschiffreederei oder der Altrans gegenüber der Absenderin und somit auch gegenüber der Klägerin einzustehen. Denn jene Gesellschaften waren die Erfüllungsgehilfen der Beklagten bei Erledigung der von ihr gemäß § 413 HGB. übernommenen Pflichten eines Frachtführers (§ 432 HGB.).

Demgemäß ist die Revision zurückgewiesen worden.

Vom Berufungsgericht ist auch über die Kosten der Berufungsinstanz entschieden worden, obgleich der Klagenspruch gegen die Beklagte noch nicht endgültig klargestellt, vielmehr bislang nur dem Grunde nach für berechtigt erklärt worden ist. Diese Kostenentscheidung war — wie mit dem Urteil des Reichsgerichts vom 21. Februar 1922 III 353/21 im Gegensatz zu der bei Gruchot Bd. 48 S. 911 Nr. 90 abgedruckten Entscheidung anzunehmen ist — formell nicht erforderlich, wohl aber rechtlich zulässig. . . .