

65. 1. Greift die einjahrigte Verzahrung des § 414 HGB. auch dann Platz, wenn die Klage gegen den Spediteur nicht auf den Verlust (die Minderung usw.) des Gutes selbst gestützt wird, sondern nur auf die Vereitelung des Erfasanspruches gegen den Frachtführer?

2. Ist eine Abnahme des Eisenbahnfrachtgutes immer darin zu erblicken, daß der Empfänger das Gut nach Ankunft auf der Bestimmungsstation auf neuen Frachtbrief weiterversendet?

HGB. §§ 408, 414. Eisenbahnverkehrsordnung § 97.

I. Zivilsenat. Urz. v. 22. September 1926 i. S. M. (Bekl.) w. Me. (Kl.). I 430/25.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Mit Frachtbrief vom 18. Juli 1919 gab die Speditionsfirma H. & Co. in Forbach im Auftrag der Firma L. in Paris auf der Station Forbach eine Wagenladung von 53 Ballen Gewebe zur Beförderung nach Köln an die Beklagte auf. Über die Ware sollte nach ihrem Eintreffen in Köln B., ein Angestellter der Firma L., weitere Verfügung treffen. Nach Ankunft des Wagens auf dem Bahnhof Köln-Nippes löste die Beklagte den Frachtbrief am 2. August 1919 ein. Am 6. August ließ sie den Wagen, ohne ihn jedoch unmittelbar körperlich übernommen zu haben, an ihre Anschrift nach Köln-Hafen weiter befördern. In den neuen Frachtbrief war die Gewichtsangabe aus dem ersten Frachtbrief übernommen. In Köln-Hafen, wo die Beklagte den Wagen am 14. August übernahm, stellte sich, wie auch tatbestandlich festgestellt wurde, heraus, daß er nur noch 37 Ballen enthielt. In einem Schreiben vom 15. August an die Güterabfertigung Köln-Hafen nahm die Beklagte hierauf Bezug und verlangte Abschrift der Tatbestandsaufnahme. Am 25. Mai 1920 forderte sie Zahlung von 56 020,55 französischen Franken als Schadensersatz für die fehlenden 16 Ballen. Nach längerem Schriftwechsel lehnte die Bahn mit Schreiben vom 12. Juli 1921 jeden Schadens-

erfaß unter der Begründung ab: aus dem ersten Frachtvertrage könnten Ansprüche nicht mehr hergeleitet werden, weil der Wagen an die Beklagte in Köln-Nippes abgeliefert worden sei, für den zweiten Vertrag Köln-Nippes bis Köln-Hafen fehle es am Nachweis, daß mehr als 37 Ballen aufgegeben worden wären. Bei ihrem ablehnenden Bescheid verblieb die Bahn auch auf erneute Vorstellungen der Beklagten. Hieran schloß sich der Rechtsstreit der Firma L. gegen die Bahn. Diese Firma, der die Beklagte ihre Ansprüche gegen die Bahn abgetreten hatte, erhob gegen letztere eine am 27. November 1921 zugestellte Klage auf Zahlung von 56 020,55 französischen Franken oder einer entsprechenden Summe in deutscher Währung. Das Landgericht wies die Klage ab, weil der Anspruch verjährt sei. Die Berufung der Firma L. hatte keinen Erfolg. Nunmehr ließ sich diese Firma den Anspruch der Firma H. & Co. an die Bahn abtreten und übertrug selber diesen Anspruch an den Kläger. Dieser erhob im März 1924 die vorliegende Klage auf Zahlung von 56 020,55 französischen Franken, hilfsweise auf Zahlung eines entsprechenden Markbetrags nach dem Kurse des Zahlungstages. Zur Begründung machte er geltend: Die Beklagte habe durch Einlösung des Frachtbriefs und Weiterendung des Wagens die Sendung in Köln-Nippes abgenommen, dabei es aber pflichtwidrig unterlassen, den ordnungsmäßigen Bestand der Ladung festzustellen. Dadurch sei die Inanspruchnahme der Bahn hinfällig geworden. Die Beklagte habe ferner die Verjährung des Anspruchs gegen die Bahn verschuldet. Aus beiden Gründen müsse sie den der Firma L. entstandenen Schaden ersetzen. Die Beklagte wandte ein, der Klageanspruch sei nach § 414 HGB. verjährt.

Das Landgericht wies durch Zwischenurteil den Einwand der Verjährung zurück und erklärte in einem weiteren Urteil den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen. Ihre Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

1. Die Angriffe der Revision gegen die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht den Einwand der Verjährung zurückgewiesen hat, können nicht durchgreifen. Das angefochtene Urteil sagt: Die Ballen seien während der Beladung auf der Eisenbahn

verloren gegangen. Den Verlust des Gutes selbst habe die Beklagte nicht verschuldet, sie habe vielmehr durch die vorbehaltlose Annahme des Gutes in Köln-Nippes nur den Verlust des Ersatzanspruchs gegen die Bahn verursacht. Auf den deshalb gegen sie erhobenen Anspruch finde § 414 HGB. keine Anwendung.

Mit Recht gehen beide Parteien und die Instanzgerichte davon aus, daß der mit der Beklagten abgeschlossene Vertrag ein Expeditionsvertrag ist. Denn die Beklagte sollte das Gut nicht lediglich in Empfang nehmen, sondern auch Sorge tragen für seine weitere Beförderung, sei es nach ihren eigenen Räumen zur einstweiligen Aufbewahrung, sei es nach den von B. zu bezeichnenden Stellen. Es könnte also an sich § 414 HGB. anwendbar sein. Aber die Gründe, aus denen das Berufungsgericht die weiteren Voraussetzungen dieser Bestimmung hier vermisst, treffen zu und stehen in Übereinstimmung mit der vom erkennenden Senat in RGZ. Bd. 109 S. 199 vertretenen Anschauung. Hieran ist festzuhalten. Nach § 414 HGB. verjähren in einem Jahr die Ansprüche gegen den Expeditur wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes. Nach Wortlaut und Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen kann dies nur dahin verstanden werden, daß der Verlust (die Minderung usw.) unmittelbar zum Gegenstand der Klage gemacht, der Expeditur für den Verlust usw. unmittelbar zur Verantwortung gezogen wird, mag sich der Kläger auf die ohne weiteres und bis zum Gegenbeweis eintretende Verantwortung des Expediturs aus §§ 407, 390 HGB. stützen oder ihm ausdrücklich eine Verletzung seiner Vertragspflicht aus § 408 HGB. vorwerfen, die den Verlust (die Minderung usw.) verursacht hat. Letzteres ist also für die Anwendung des § 414 im Falle des § 408 HGB. das Entscheidende. Nur in diesem Sinne ist auch das erwähnte frühere Urteil des Senats zu verstehen. Es sagt ausdrücklich, daß das dem Expeditur zur Last gelegte Verhalten nicht ursächlich für den Verlust des Gutes selbst gewesen und deshalb § 414 nicht anwendbar sei. Die vorangehenden Ausführungen jenes Urteils dienen nur dazu, darzulegen, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen Expediturthätigkeit und Verlust fehle. Die Revision irrt also, wenn sie jenes Urteil dahin auffaßt, daß sich § 414 nur auf den Fall des § 407, nicht auf den der Klage wegen Verletzung des § 408 HGB. beziehe, oder wenn sie

ausführt, das Urteil sehe eine Klage wegen positiver Vertragsverletzung nicht als eine solche an, die auf einer Verletzung des § 408 beruhe. Die Revision meint aber auch, § 414 greife stets Platz, wenn die Tatsache des Verlustes einen Teil der Klagebegründung bilde. Darin kann ihr jedoch nicht gefolgt werden. Wenn das Gesetz von einem Anspruch „wegen Verlustes“ spricht, so kann das nur dahin verstanden werden, daß der Spediteur für den Verlust selbst verantwortlich gemacht werden und für den Verlust selbst Schadenersatz leisten soll. Die Bestimmung beschränkt ausnahmsweise die Rechte des Versenders und darf daher nicht in einem über Wortlaut und Zusammenhang hinausgehenden, ausdehnenden Sinn ausgelegt werden. Die von der Revision angezogene, ganz nebensächliche Bemerkung des Urteils in RGZ. Bd. 105 S. 304 ergibt keineswegs, daß man dort allgemein hat sagen wollen, die Ansprüche wegen Verletzung von Vertragspflichten verjährten in einem Jahr, auch wenn dadurch nicht der Verlust des Gutes selbst verursacht sei; sie kann jedenfalls gegenüber der ausführlichen späteren Stellungnahme des Senats zur Unterstützung der Ansicht der Revision nicht herangezogen werden. Ebenso wenig kann der Revision zugegeben werden, daß die Erläuterungsbücher zum Handelsgesetzbuch von Staub und Düringer-Hachenburg ihre Ansicht unterstützen. Beide stimmen vielmehr mit der Anschauung des Senats überein, wie dies die von der Revision selbst angezogenen Stellen daraus ergeben. Denn sie besagen, daß Schadenersatzansprüche wegen „vertragswidriger“ („auftragswidriger“) Ausführung der Expedition nicht der kurzen Verjährung unterliegen, „sofern sie nicht den Verlust . . . zur Folge hatte“ (der Verlust . . . nicht durch sie „verursacht“ wurde). Makower vertritt allerdings anscheinend den weiteren Standpunkt der Revision. Er sagt, den Rechtsgrund des Anspruchs bilde nie der Verlust allein, sondern nur in Verbindung mit einer auf besonderem Grunde beruhenden Verpflichtung des Speditors, den auf jene Tatsache sich gründenden Anspruch zu befriedigen. Aber es genügt nicht, daß der Verlust des Gutes (die Minderung usw.) zur Begründung des Anspruchs bloß mit herangezogen wird, er muß vielmehr mit die entscheidende Grundlage des Anspruchs insofern bilden, als für ihn selbst der Spediteur verantwortlich gemacht wird. Daß bei der Auslegung des Senats die Bestimmungen des § 414 HGB. fast gar keine praktische Bedeutung

hätte, kann der Revision nicht zugegeben werden. Sie stützt sich dabei ebenso wie bei anderen Darlegungen wesentlich auf die irrthümliche Ansicht, der Senat wolle bei einem Anspruch wegen Verletzung des § 408 HGB. die einjährige Verjährung niemals Platz greifen lassen. Von dem hier vertretenen Rechtsstandpunkt aus fällt aber der Klaganspruch nicht unter § 414 HGB. Denn der Kläger macht die Beklagte nicht für den Verlust der Ballen als solchen verantwortlich, führt ihn vielmehr nur als unstreitige Tatsache an, die nach ihrer Darlegung einen Ersatzanspruch gegen die Bahn begründet hätte; die Beklagte macht er aber nur dafür haftbar, daß sie durch ihr Verhalten diesen Ersatzanspruch vernichtet habe. Es ist also keine Rede davon, daß die Beklagte den Verlust des Gutes verursacht habe. Der Anspruch ist denn auch keineswegs auf Ersatz des Schadens gerichtet, den der Versender und sein Auftraggeber durch den Verlust des Gutes als solchen erlitten haben — vor allem also Ersatz des vollen Werts des Gutes und des weiteren etwa sonst durch den Verlust entstandenen Schadens —, sondern nur auf Erstattung dessen, was die Bahn als Ersatz zu leisten gehabt hätte, d. h. des gemeinen Werts des Gutes zur Zeit der Absendung. Greift hiernach die besondere einjährige Verjährung des § 414 HGB. nicht Platz, so unterliegt der Klaganspruch, der sich auf eine positive Verletzung der dem Spediteur in §§ 407 Abs. 2, 388 HGB. ausdrücklich auferlegten Pflicht der Untersuchung bei der Ablieferung stützt, der allgemeinen dreißigjährigen Verjährung (auch nicht etwa der sechsmonatigen des § 638 BGB., wenn man den Expeditionsvertrag als Wertvertrag ansieht); vgl. RGZ. Bd. 62 S. 121, Bd. 64 S. 43, Bd. 66 S. 16 und Bd. 109 S. 200.

2. Dagegen muß der Revision im Ergebnis darin beigetreten werden, daß nicht frei von Rechtsirrtum ist die Annahme des Berufungsgerichts, im Abschluß des Frachtvertrags für die Strecke Köln-Nippes bis Köln-Hafen liege die Abnahme des Gutes nach Beendigung des ersten Beförderungsvertrags. Zutreffend haben die Instanzgerichte auf den ersten Vertrag über die Beförderung des Gutes von Forbach nach Köln-Nippes die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und nicht diejenigen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr angewendet, da die Beförderung der während des Waffenstillstandes in Elsaß-Lothringen nach einer Station des

übrigen Deutschlands aufgegebenen Güter sich nach den damals für Deutschland gültigen Bestimmungen richtete (R.G.Z. Bd. 107 S. 282). Es ist dem ersten und dem zweiten Richter weiter darin beizutreten, daß die Beklagte in dem Fall ihre Pflicht als Spediteur verletzte und sich schadensersatzpflichtig machte, wenn sie das Gut in Köln-Nippes ohne jede Untersuchung abgenommen haben sollte. Denn sie vereitelte dadurch gemäß § 97 EVerfO. den Anspruch auf Ersatz aus dem ersten Vertrag und nahm ihrem Auftraggeber die Möglichkeit, die Aufgabe von mehr als 87 Ballen in Köln-Nippes nachzuweisen. Ihrem Auftraggeber war sie dann schadensersatzpflichtig, weil der Ersatzanspruch gegen die Bahn zwar der Form nach ihr selbst, dem Wesen nach aber jenem zustand und ihm abzutreten war. Mit Recht ist also das entscheidende Gewicht darauf gelegt worden, ob die Beklagte das Frachtgut in Köln-Nippes abgenommen hat oder nicht. Denn nur mit dieser Abnahme hat das Berufungsgericht das Erlöschen der Ansprüche gegen die Bahn und den Klagenanspruch begründet. Da es sich beim Fehlen der Ballen um einen äußerlich erkennbaren Mangel handelte, erloschen gemäß § 97 Abs. 1 EVerfO. alle daraus entspringenden Ansprüche gegen die Bahn mit Bezahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Forderungen und mit der Abnahme. Die Zahlung ist unstreitig erfolgt. Die Abnahme ist vom Berufungsgericht darin erblickt worden, daß die Beklagte nach Einlösung des Frachtbriefs den Wagen „mit einem neuen Frachtbrief und neu plombiert weiterleitete“, ohne eine etwa bestehende Absicht, den Wagen nicht abzunehmen, deutlich erkennbar zu machen. Damit wird das Berufungsgericht der besonderen Lage des Falles und den von der Beklagten dazu aufgestellten Behauptungen nicht gerecht. Nicht beizutreten ist allerdings der Meinung der Revision, die Abnahme im Sinne von § 97 EVerfO. setze stets eine körperliche Inbesitznahme des Frachtgutes voraus und könne niemals durch eine andere Handlung ersetzt werden. Damit setzt sich die Revision in bewußten Gegensatz zu dem vom Reichsgericht und überwiegend auch vom Schrifttum aufgestellten Begriff der Ablieferung. Hiernach ist Ablieferung der Vorgang, durch den die Eisenbahn den zur Beförderung erlangten Gewahrsam des Gutes mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut aus-

zuüben. An dieser Auffassung ist auch gegenüber den Ausführungen der Revision festzuhalten. Es kann nicht anerkannt werden, daß Wortlaut und gesetzgeberischer Grund der Bestimmung eine körperliche Inbesitznahme voraussetzen. Der Wortlaut ergibt nichts für eine solche Beschränkung und auch die gesetzgeberische Erwägung, der Empfänger billige durch die Abnahme die Ausführung des Frachtvertrags, kann den Begriff nicht so beschränken. Es genügt vielmehr, daß der Empfänger seinen Billigungswillen irgendwie zu erkennen gibt, wenn auch nicht gerade durch körperliche Inbesitznahme, obwohl er zur Prüfung der ordnungsmäßigen Ausführung des Vertrags in der Lage ist (vgl. dazu insbesondere RDStG. Bd. 14 S. 295, RGZ. Bd. 102 S. 92; Bd. 108 S. 55; Bd. 112 S. 342; Eger, WerkD. S. 464 Anm. 4 zu § 84; Kundnagel in Ehrenbergs Handbuch Bd. V 2 S. 215; Kundnagel, Haftung der Eisenbahn § 2 S. 8; § 5 S. 21; Staub, StB. § 429 Anm. 7; Düringer-Hachenburg § 429 Anm. 4). Vorausgesetzt ist allerdings stets ein zweiseitiger Akt. Es genügt also nicht, daß die Bahn das Gut nur dem Empfänger zur Verfügung stellt. Eine solche stillschweigende Abnahme des Gutes durch den Empfänger wird in der Regel darin zu finden sein, daß der Empfänger das Gut nach Ankunft auf der Bestimmungsstation mit neuem Frachtbrief zur weiteren Beförderung aufgibt, obwohl er in der Lage ist, es körperlich abzunehmen und zu untersuchen. Das nehmen auch die oben angeführten Entscheidungen und Schriftsteller an. Dem Empfänger macht im allgemeinen die Prüfung des Gutes vor der Weiterföhrung keine solchen Schwierigkeiten, daß man schon deshalb genötigt wäre, in der Weiterföhrung keine Abnahme zu erblicken. Die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und der Abfertigungsvorschriften bieten ihm zu dieser Prüfung genügende Handhaben. Und wenn sie auch zuweilen mit Unbequemlichkeiten verbunden ist, so kann daselbe doch auch bei der körperlichen Abnahme zutreffen. Jedenfalls müssen dem Empfänger solche Unbequemlichkeiten zugemutet werden, wenn er auf der anderen Seite trotz Endigung der Beförderung auf der Bestimmungsstation den Vorteil hat, das Gut ohne Umladung weiter befördern zu können. Allerdings ist die Weiterföhrung nicht ohne weiteres in allen Fällen als eine solche Billigung der Erfüllung des ersten Frachtvertrags anzusehen. Vielmehr können die Umstände es rechtfertigen, diese Handlung des Empfängers nach

Treu und Glauben dahin auszulegen, daß im Abschluß des neuen Frachtvertrags nur eine Fortsetzung des ersten liegt und deshalb die Abnahme bis zum Zeitpunkt der Zurverfügungstellung des Gutes auf der neuen Bestimmungsstelle hinausgeschoben ist. Will die Bahn in einem solchen Falle, obwohl sie das Verhalten des Empfängers nach der Verkehrsauffassung so deuten mußte, auf alsbaldiger Abnahme bestehen, so wird sie den Empfänger dazu auffordern müssen und nötigenfalls von den Mitteln Gebrauch zu machen haben, die ihr die gesetzlichen Bestimmungen bei Verweigerung der Abnahme an die Hand geben. Den ihr obliegenden Beweis der Ablieferung des Gutes wird die Bahn regelmäßig durch den Nachweis führen, daß ein neuer Frachtvertrag nach Zurverfügungstellung des Gutes abgeschlossen worden ist, und es wird dann Sache des Empfängers sein, die besonderen Umstände darzulegen, aus denen sich ergibt, daß trotzdem die Abnahme nicht als erfolgt zu gelten hat. Nur so ist das in R.G. Bd. 102 S. 92 veröffentlichte Urteil des Senats aufzufassen, worauf auch schon in der Entscheidung des Senats vom 4. November 1925 I 27/25<sup>1</sup> hingewiesen ist. Solche besonderen Umstände sind aber hier von der Beklagten behauptet worden. Denn sie hat einmal geltend gemacht, der Bahnhof in Köln-Nippes sei damals so verstopft gewesen, daß es nicht möglich gewesen sei, an den die Ballen enthaltenden Wagen heranzukommen, ihn zu prüfen und zu entladen. Träfe das zu, so hätte die Bahn die Beklagte gar nicht in den Stand gesetzt, über das Gut zu verfügen, was zum Begriff der Ablieferung gehört. Weiter kommt in Betracht, daß nach der Behauptung der Beklagten die Sendung laut Frachtbrief überhaupt nicht nach Köln-Nippes, sondern allgemein nach Köln gerichtet war und daß ihr deshalb nach dem Tarif der Wagen in Köln-Gereon zur Verfügung zu stellen gewesen wäre (vgl. dazu die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften §§ 1, 23 Nr. 2, 29 Nr. 3). Dies würde, wenn es richtig ist, dafür sprechen, daß die Neuaufgabe nach dem der Beklagten am nächsten gelegenen Bahnhof Köln-Hafen nur erfolgte, um die Beförderung aus dem ersten Frachtvertrag weiter fortzusetzen. In jedem Falle ist in Betracht zu ziehen, daß hier, im Gegensatz zu dem in R.G. Bd. 102 S. 92 erörterten Falle, die

<sup>1</sup> Abgedr. in Ceuff. Arch. Bd. 80 Nr. 32. D. R.

Weiterfendung an die Beklagte selbst und nur nach einem anderen Bahnhof des ursprünglichen Bestimmungsortes erfolgte. Wie es zu der neuen Plombierung gekommen ist, insbesondere ob sie mit Wissen der Beklagten erfolgt ist, hat bisher keine Aufklärung gefunden. Übrigens hat nach der Tatbestandsaufnahme nur eine Plombe den Stempel „Köln-Nippes“ getragen, während die zweite Lüre mit einem Blechstreifen „Köln-Hafen“ verschlossen war. In ihrem Schriftsatz vom 18. September 1925 hat die Beklagte außerdem behauptet, sie habe den Wagen wegen der Verstopfung in Köln-Nippes nicht abnehmen wollen und nur deshalb sei ihr von dem diensttuenden Beamten anheimgegeben worden, einen neuen Frachtbrief nach Köln-Hafen auszustellen. Das würde für eine Vereinbarung sprechen, die Abnahme hinauszuschieben, und ist bisher nicht gewürdigt worden. Es wird deshalb eine erneute Prüfung der Sache nach diesen Gesichtspunkten geboten sein. Sollte sie ergeben, daß eine Abnahme in Köln-Nippes nicht stattgefunden hat, so wird der zweite Klaggrund, Verschulden an der Verjährung des Anspruchs gegen die Bahn, und nötigenfalls die Frage des Mitverschuldens des Versenders zu prüfen sein.