

84. Wann hat der Eisenbahn-Frachtvertrag als abgeschlossen zu gelten, insbesondere in dem Fall, wenn der Bahnwagen auf einem privaten Anschlußgleis beladen und von dort der Güterabfertigung der Eisenbahn zugeführt wird?

Eisenbahn-Verkehrsordnung § 61.

I. Zivilsenat. Ur. v. 13. Oktober 1926 i. S. B. A.-G. (Rl.) w.
Reichsbahn-Gesellschaft (Bekl.) I 17/26.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Auftrag der Firma B. & Co. in Gr.-Rl. gab die Speditionsfirma F. & Bl. in Hamburg mit Frachtbrief vom 30. September 1924

Binn, das von Übersee in den Kalandanlagen der Hamburg-Amerika-Linie (H.A.L.) angekommen war, zur Beförderung an die Firma Sch. & Co. in M. bei der Güterabfertigung Hamburg-Süd auf. Die H.A.L. ließ das Gut — ursprünglich 44 Bloß — auf dem von ihr gepachteten Anschlußgleis verladen, den Wagen mit Plomben verschließen und dem Rangiermeister der Beklagten am Nachmittag des 30. September übergeben. Der Wagen wurde dann nach einem im Eigentum des Hamburgischen Staates stehenden Überabegleis des Bahnhofes Hamburg-Süd übergeführt und blieb dort stehen. In der Nacht zum 1. Oktober wurde der Wagen, der noch nicht in den Abgangszug der Beklagten eingestellt war, gewaltsam geöffnet von Unbefugten, die 16 Bloß Binn daraus entwendeten. Die Beklagte stellte dies alsbald fest und ermittelte dabei, daß das Gewicht der Ladung, das mit 2050 kg angegeben war, nur 1310 kg betrug. Der Frachtbrief, welcher der H.A.L. eingereicht worden war, ist nach der Verladung am 30. September der Güterabfertigung Hamburg-Süd übersandt worden. Dort wurde zunächst an der Stelle „Stempel der Versandstation“ der Annahmestempel vom 30. September 1924 aufgedruckt. Später wurde dieser Stempelaufdruck durchstrichen und darüber ein Annahmestempel vom 1. Oktober aufgedruckt.

Die Klägerin, der die Ansprüche gegen die Beklagte abgetreten worden sind, hat diese für den Verlust haftbar gemacht und Klage auf Ersatz des Wertes der Ladung erhoben.

Das Landgericht gab der Klage statt, das Oberlandesgericht wies sie ab. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat die Haftung der Beklagten mit folgender Begründung verneint: Die Vercabung sei in der Nacht zum 1. Oktober 1924 erfolgt. Damals habe die Beklagte das Gut noch nicht zur Beförderung im Sinne des § 61 E.VerkD. angenommen gehabt. Selbst wenn der später getilgte Annahmestempel vom 30. September auf dem Frachtbrief zu Recht bestände, wäre damit der Beweis für den bereits damals erfolgten Abschluß des Frachtvertrags nicht unwiderleglich erbracht. Es sei vielmehr der Gegenbeweis des späteren Abschlusses gestattet und dieser sei geführt. Denn aus dem Vertrag zwischen der Eisenbahndirektion Altona und der H.A.L. ergebe sich, daß die Annahme des Frachtguts durch die

Beklagte erst mit der Einstellung des beladenen Wagens in den Abgangszug erfolge. Diesen Vertrag müsse der Absender gegen sich gelten lassen, wie sich auch aus § 20 der besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg ergebe. Die Gleise, auf denen die Wagen nach dem Bahnhof Hamburg-Süd gebracht würden, gehörten nicht der Beklagten. Sie sei für diese Zuführung nur nach landfrachtlichen Grundsätzen verantwortlich und könne bestimmen, an welchen Stellen der fremden Gleise sie die Güter übernehme und in welcher Weise sie für die vorangehende Beförderung hafte. Die letztere Haftung sei im Vertrag ausgeschlossen, als Zeitpunkt der Übernahme sei die Einstellung in den Abgangszug bestimmt. Eine Haftung der Beklagten nach § 432 HGB. und § 100 WerkV. komme nicht in Frage, da ein durchgehender Frachtbrief nicht ausgestellt worden sei.

Die Revision macht dagegen geltend: Angenommen habe die Beklagte das Gut bereits bei der Übergabe des Wagens an ihren Rangiermeister, nachdem der Wagen das von der HAN gepachtete Gelände verlassen hätte. Der ganze Betrieb erfolge ja auch mit Lokomotiven und Beuten der Beklagten. Das frühere Zustandekommen des Frachtvertrags gehe ferner hervor aus dem maßgebenden ursprünglichen Annahmestempel und dem am 30. September gestempelten Duplikatfrachtbrief. Der Vertrag zwischen der HAN und der Eisenbahndirektion Altona gehe die Klägerin nichts an. Die Beklagte hafte auch gemäß § 100 WerkV. Da die HAN gemäß § 15 ihrer Betriebsordnung die Haftung ebenfalls ablehne, würde es sonst an jeder Haftung fehlen.

Diese Rügen können nicht zur Aufhebung des Urteils führen; die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen keinen durchgreifenden Rechtsirrtum erkennen. Soweit die eisenbahnfrachtrechtliche Haftung der Beklagten in Frage kommt, ist gemäß § 84 WerkV. entscheidend, ob das Gut zur Zeit der Veranbarung des Wagens von der Beklagten bereits zur Beförderung angenommen war. Die Zweifel, die in dieser Beziehung entstehen können, ergeben sich daraus, daß das Gut auf dem Anschlußgleis der HAN verladen, dann über dieses und das Gleis der Hamburgischen Staatsbahn befördert und von dem dort befindlichen Übergabegleis nach den Gleisen der Beklagten geschafft worden ist, und zwar durchweg mit Lokomotiven

und Leuten der Beklagten. Die Beraubung geschah, während sich der Wagen noch auf dem Gleis der Hamburgischen Staatsbahn befand und bevor er in den Abgangszug eingestellt wurde. Es ist daher zu prüfen, wie die Stellung der Beklagten in den einzelnen Abschnitten ist. Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist die Beklagte verpflichtet, das Gut zur Beförderung anzunehmen, jedoch nur auf ihrem eigenen Bahngelände; soweit nicht bei Anschlüssen an fremde Bahnen oder Gleise etwas anderes vertraglich bestimmt ist. Will die Beklagte das Gut in den letzteren Fällen schon vorher zur Beförderung annehmen, so ist sie in der vertraglichen Bestimmung des Zeitpunktes frei. In § 5 des Vertrags zwischen der Eisenbahndirektion Altona und der HVL ist nun ausdrücklich bestimmt: „Wagenladungen und geschlossene Stückgutladungen werden übergeben und übernommen zugleich mit der Übergabe und Übernahme der Eisenbahnwagen gemäß Ziffer 1. Mit der Übernahme gilt auch die Annahme zur Beförderung im Sinne der EVerfO. als erfolgt.“ Nach Ziffer 1 erfolgte die Übergabe und Übernahme der Eisenbahnwagen auf den für den öffentlichen Raiverkehr bestimmten Übergabegleisen (das sind die Ein- und Ausfuhrgleise des Rangierbahnhofes Hamburg-Süd), wobei etwaige Beschädigungen und Mängel gemeinsam festzustellen und schriftlich niederzulegen waren. Die auf die Staatsbahn übergehenden beladenen und leeren Wagen gelten als unbeanstandet von der Eisenbahnverwaltung abgenommen, sobald sie im Abgangszuge stehen. Eine besondere Übernahme auf dem Übergabegleis des Bahnhofes Hamburg-Süd ist hier nicht festgestellt worden. Die Übernahme geschah also erst mit der Einstellung in den Abgangszug, die nach der Beraubung vorgenommen wurde. Daß der Frachtbrief einen — später getilgten — Annahmestempel vom 30. September getragen hat, ist mit Recht vom Berufungsgericht nicht als endgültiger Beweis der früheren Annahme zur Beförderung angesehen worden, auch für den Fall nicht, daß man diesen Stempel, und nicht den späteren, für maßgebend halten will. Denn der dadurch zunächst geführte Beweis kann widerlegt werden — RGU. vom 2. Juni 1926 I 402/25 —, und das ist hier durch den Hinweis auf die Vertragsbestimmungen geschehen. Da der Frachtbrief der Güterabfertigung gesondert zugeht, ist es auch leicht möglich, daß diese ihn schon vorzeitig mit dem Annahmestempel versehen, indem

sie irrtümlich von einer schon erfolgten Einstellung in den Abgangszug ausgeht. Die Vertragsbestimmungen sind aber für den Absender maßgebend, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt. Denn die als Teil des Tarifs allgemein verbindlichen besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg sagen im § 20 ausdrücklich, daß im Verkehr mit der HVL die Überführung von Wagenladungen und geschlossenen Stückgutladungen gemäß vertraglicher Regelung unmittelbar erfolgt. Daß dadurch auch der Zeitpunkt der Annahme — um ihn allein handelt es sich — in besonderer Weise geregelt werden durfte, ergibt sich aus § 2 Abs. 2 EVerfO. Überdies muß sich jeder, der besondere Einrichtungen zur Überführung von Gütern bis zur Eisenbahntarifstation benutzt, den für diese Überführung mit der Eisenbahn vereinbarten Bedingungen fügen. Das Berufungsgericht stellt auch ausdrücklich fest, daß die Versenderin die Bestimmungen des Vertrags gekannt hat. Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß die Betriebsordnung der HVL, die wieder die Grundlage der Beziehungen zwischen der HVL und den ihre Einrichtungen Benutzenden ist, im § 15 ausdrücklich sagt, die Bahn erkenne ihre Haftpflicht erst von dem Augenblick der Einstellung des Wagens in den Abgangszug an.

Bis zu diesem Zeitpunkt ist Vertragsgegner des Absenders nicht die Eisenbahn, sondern die HVL. Denn die Beförderung der Wagen von der Beladungsstelle auf den Anlagen der HVL bis zum Überladegleis wird, wie der Betriebsordnung und den Vertragsbestimmungen zu entnehmen ist, dem Absender gegenüber nicht von der Eisenbahn bewirkt, sondern von der HVL. Diese bedient sich dabei der Beklagten nur als ihrer Erfüllungsgehilfin. Nach § 1 des Vertrags übernimmt es die Bahn der HVL gegenüber, die Wagen nach und von den Raianlagen zu schaffen. Sie erhält dafür eine bestimmte Gebühr von der HVL und diese erhebt ihrerseits wieder eine Gebühr vom Absender. Die Beklagte tritt also bei dieser Überführung der Wagen in keine unmittelbaren Beziehungen zum Absender. Dementsprechend regelt denn auch § 13 des Vertrags die Haftpflicht für die Beschädigung von Gütern ganz klar dahin: die Haftpflicht geht vom Zeitpunkt der Übergabe oder Übernahme an auf den Übernehmenden über; es haftet daher die HVL sowohl auf den von ihr gepachteten Raianlagen als auch auf den öffentlichen Rai- und Hafens-

anlagen, soweit diese bei der Zuführung und Abholung mitbenutzt werden. Die „Abholung“ der Wagen dauert aber nicht nur bis zur Verbringung der Wagen auf das Überladegleis, sondern bis zur Übernahme durch die Beklagte, also bis zur Einstellung in den Abgangszug. Das hat auch die HVL im § 15 ihrer Betriebsordnung deutlich zum Ausdruck gebracht. Dementsprechend werden die Frachtbriefe der Beklagten zunächst nur zur Vorprüfung eingereicht, damit sich später bei der Übernahme keine Anstände in dieser Beziehung ergeben. Endgültig zum Zwecke des Vertragschlusses werden sie ihr erst so zugeführt, „daß sie beim Eintreffen der Wagen im Bahnhof zur Hand der Güterabfertigung sind“. Für die Zeit bis zur Übernahme durch die Bahn kommt die HVL als Vertragsgegnerin und als die aus dem Vertrag Haftpflichtige in Frage. Welche Rechtsnatur diese Beziehungen haben und ob die HVL ihre Haftung ausschließen kann, wie sie es im § 15 der Betriebsordnung tut, bedarf hier nicht der Erörterung. Jedenfalls kann aus diesem vertraglichen Haftungsausschluß nichts für eine Haftung der Beklagten gefolgert werden.

Auch aus den Bestimmungen der §§ 432, 473 HGB, § 100 WerkD. läßt sich die Haftung der Beklagten nicht herleiten. Die Voraussetzungen dieser Vorschriften würden nur gegeben sein, wenn die HVL die gesamte Beförderung bis M. übernommen hätte und ein durchlaufender Frachtbrief ausgestellt wäre. Das ist hier nicht der Fall. Die HVL übernahm nur die Verladung und die Beförderung bis zur Übernahme durch die Bahn. Ein Frachtbrief ist dafür überhaupt nicht ausgestellt worden. Der vorhandene Frachtbrief bezieht sich nur auf die Beförderung nach Annahme durch die Beklagte. Dementsprechend hat auch ihre Güterabfertigung, nicht die HVL, den Stempel der Versandstation aufgedrückt. Daß der Frachtbrief von der Absenderin bei der HVL eingereicht wurde, erklärt sich aus der besonderen Art der Verladung auf den Anlagen der HVL und aus der Überführung von dort zur Beklagten. Diese Einreichung geschah also bloß aus Zweckmäßigkeitsgründen. Die HVL vermittelte nur die Weitergabe.