
22. 1. Begriff der Seefahrt im Gegensatz zu der Schifffahrt auf
Flüssen und Binnengewässern.

§. G. B. Artt. 390, 432, 438, 450.

Bundesgesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom
25. Oktober 1867 §. 1.

Vorschriften über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrtei-
schiffe vom 13. November 1873 §. 1.

Verordnungen zur Vermeidung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See
vom 23. Dezember 1871 und 8. Januar 1880 im Eingange.

Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 §. 22.

Preuß. Verordnung vom 27. Februar 1862.

2. Unter welchen Voraussetzungen ist ein von einem Fracht-
führer oder Rheder aufgestellter Prospekt als *lex contractus* für
die von ihm abgeschlossenen einzelnen Geschäfte zu betrachten? Besteht
eine Pflicht der mit ihm Kontrahierenden, sich mit einem solchen Pro-
spekte bekannt zu machen?

§. G. B. Artt. 279, 405.

3. Unter welchen Voraussetzungen ist eine vom Frachtführer
ausgestellte Urkunde als Ladeschein aufzufassen?

§. G. B. Artt. 413, 414, 415.

I. Civilsenat. Art. v. 8. Dezember 1883 i. S. La. (Bekl.) w. Bö. (Kl.)
Rep. I. 392/83.

- I. Landgericht Greifswald, Kammer für Handelsfachen Stralsund.
- II. Oberlandesgericht Stettin.

Auß den Gründen:

„Am 7. März 1880 ist das dem Beklagten gehörige Dampfschiff Stralsund I, welches nebst dem ebenfalls dem Beklagten gehörigen Dampfschiffe Stralsund II seit dem Frühjahr 1879 vom Beklagten zur Unterhaltung einer regelmäßigen Verbindung behufs des Transportes von Gütern zwischen Stettin und Stralsund, Wolgast anlaufend, benutzt wird, auf der Reise von Stettin nach Stralsund in der Zicker Rinne, wohin der Kapitän sich mit dem Schiffe begeben hatte, um die im Zicker See liegende dänische Brigg Christian nach Stralsund zu schleppen, leck geworden und voll Wasser gelaufen, wodurch die Ladung und insbesondere auch die für den Kläger bestimmten, von Stettin an ihn abgesandten Güter größtenteils entweder gänzlich verdorben, oder mehr oder weniger beschädigt sind. Der Kläger fordert dieserhalb vom Beklagten Schadenersatz, und der Beklagte ist diesem Antrage gemäß durch das angefochtene Erkenntnis vom Berufungsrichter verurteilt worden.

Von den beklagterseits erhobenen Revisionsangriffen kann

1. derjenige, welcher dem Berufungsrichter wegen Verwerfung des Einwandes, daß der Beklagte für den Schaden nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haften würde, die Verletzung der Artt. 390 flg. durch unrichtige Anwendung, sowie der Artt. 452. 632 flg. H.G.B. durch Nichtanwendung verwirft, für zutreffend nicht erachtet werden.

Das deutsche Handelsgesetzbuch hat nach dem Vorgange anderer Seegesetzgebungen von einer Definition der Begriffe „Seeschiff“ und „Seefahrt“ abgesehen. Der preussische Entwurf enthielt allerdings an der Spitze des Buches „Vom Seehandel“ in Art. 385 die Bestimmung:

Als Seeschiffe im Sinne dieses Gesetzbuches sind nur solche Schiffe anzusehen, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen.

Schon in erster Lesung (vgl. Protokolle S. 1483—1485) wurde aber diese Definition bekämpft als einerseits ungenügend und andererseits zu eng und weil es überhaupt unmöglich sei, ausreichende Unter-

scheidungsmerkmale des Seeschiffes aufzustellen, weshalb das Wort „nur“ gestrichen wurde, worauf in zweiter Lesung der Artikel auch in dieser Fassung nochmals von verschiedenen Seiten beanstandet und die gänzliche Streichung beschlossen ward (vgl. Protok. S. 3694—3696). Infolgedessen sind dann zum Zwecke der Bezeichnung derjenigen Schiffe, welche in das Schiffsregister eingetragen werden sollen, die Artt. 432 Abs. 1 438 in das Gesetzbuch aufgenommen, nach welchen das Schiffsregister für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe zu führen ist, die Landesgesetze aber bestimmen können, daß die betreffenden Vorschriften auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer *ic*) keine Anwendung finden. In Übereinstimmung mit Art. 432 bezeichnet der Art. 450 H.G.B. als „Rheder“ den Eigentümer eines ihm „zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes“, während das Gesetz nach Art. 390 unter Frachtführer auch denjenigen versteht, welcher gewerbsmäßig den Transport von Gütern auf Binnengewässern ausführt, wobei aber auch dieser Begriff nicht näher definiert ist.

In Ermangelung einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Seefahrt“ sind für diesen der Sprachgebrauch und die Anschauungen des Verkehrs, speziell der seemannischen Kreise maßgebend, zu deren Ermittlung aber auch anderweite Akte der Gesetzgebung, sowie Anordnungen von Behörden herangezogen werden können.

Von diesem Grundsatz geht auch der Berufungsrichter aus, indem er auf Grund des Zusammentreffens einer Reihe von tatsächlichen Momenten annimmt, daß der Dampfer Stralsund I kein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes und kein dem Beklagten zur Seefahrt dienendes Schiff, der Beklagte mithin nicht Rheder im Sinne des Art. 450 H.G.B. mit der sich aus Art. 452 ergebenden beschränkten Haftung sei, sondern vielmehr als Frachtführer im Sinne des Art. 390 a. a. O. persönlich hafte.

Allerdings ist, wie der Beklagte mit Recht hervorhebt, der Umstand, daß die Schiffe Stralsund I und II ursprünglich für die Fahrt zwischen Stettin und Uckermünde erbaut und eingestellt waren, also für die Fahrt auf der Oder und dem Haff vor dem Eintritte der Oder durch die Peene, Swine und Dievenow in die Ostsee, und daß sie daher ursprünglich nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt waren, für sich allein unerheblich, und ist es auch an sich nicht entscheidend, ob die Schiffe nach Bauart und Ausrüstung zur Seefahrt geeignet

sind. Allein diese Umstände hat auch der Berufungsrichter nur adminikulierend in Betracht gezogen. . . .

Das entscheidende Gewicht für seine Auffassung, daß auch die Fahrt zwischen Stettin und Stralsund über Wolgast, in welche die Schiffe später eingestellt sind, nicht unter die Artt. 432. 450 H.G.B. falle, obwohl dieselbe für einen ansehnlichen Teil der ganzen Strecke aus der Peene-Mündung heraus und von der Peenemünder Tonne an durch den Greifswalder Bodden auf Palmerort und weiter nach Stralsund, also durch „ein allerdings der Ostsee angehöriges Gebiet“ gehe, legt der Berufungsrichter vielmehr auf die durch die Nähe der zer-rissenen Küsten des Festlandes und der Insel Rügen, sowie durch kleine Inseln bedingte eigentümliche Gestaltung des Gewässers, insolge-deren auch die zu einer Seefahrt möglichst ungeeigneten Ober- oder Haff-Rähne auf demselben Wege nach Stralsund zu verkehren pflegten, in Verbindung mit dem Umstande, daß die Schiffe Stralsund I und II trotz ihrer Einstellung in ihre jetzige Fahrt in den von den Experten der Stettiner Seeversicherungsgesellschaften zusammengestellten Hand-buche der Handelsmarine der Provinzen Pommern und Preußen nicht unter A (Seedampfschiffe), sondern unter B (Bugstier- und Flußdampf-schiffe) klassifiziert sind, für welche Auffassung „in den meistinteressierten Kreisen des Geschäftswelt“ auch der Umstand zeuge, daß die Stettiner Asskuranzgesellschaften Versicherungen auf dem Wasserwege von Stettin nach Stralsund als solche für Flußschiffahrt behandeln, welche sie in den Bedingungen und Prämienätzen von Versicherungen für See-schiffahrt unterscheiden. Auch darauf, daß der erste Richter, die mit zwei Kaufleuten besetzte Kammer für Handelsachen in Stralsund, diese Auffassung teilt, legt der Berufungsrichter nicht ohne Grund Gewicht, und nicht minder durfte er der Übereinstimmung derselben mit den auf Grund des Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung behufs Ausführung des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867 erlassenen Vorschriften des Bundesrates über die Registrierung und Bezeichnung der Rauffahrts-schiffe vom 13. November 1873 Bedeutung beilegen. Denn mag man auch in diesen Vorschriften, nach deren §. 1 als „Seefahrten“ im Sinne des, dem Art. 432 H.G.B. hinsichtlich der Bedeutung dieses Wortes offenbar konformen §. 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 nur angesehen werden sollen die Fahrten: .

„bei . . . Peenemünde . . . außerhalb der nördlichen Spitze der

Insel Usedom und der Insel Rügen, sowie bei Rügen außerhalb der Insel Rügen und des Thieffower Häft“, während der hier fragliche Weg sich innerhalb der bezeichneten Punkte hält, nicht mit

Lewis in Endemann's Handbuch des Handelsrechtes Bd. 4 S. 1 eine authentische Interpretation des Begriffes Seefahrt auch im Sinne des Handelsgesetzbuches erblicken, so darf doch angenommen werden, daß sie den in seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen entsprechen. Dasselbe gilt von der seitens des Berufsrichters in bezug genommenen preuß. Verordnung vom 27. Februar 1862, nach welcher der Art. 432 H.G.B. nicht anzuwenden ist auf die im Regierungsbezirke Stralsund und Stettin zu Hause gehörigen Küstenfahrzeuge, welche ihre Reisen über das Küstengebiet des Regierungsbezirkes Stralsund und des Usedom-Wolliner Kreises nicht ausdehnen. Denn der Berufsrichter nimmt mit Recht an, dieser Bestimmung liege der Gedanke zum Grunde, daß die Fahrten innerhalb des erwähnten Gebietes (unter welche auch die hier fragliche Fahrt fällt) wegen der eigentümlichen Gestaltung dieses Gebietes als eigentliche Seefahrten nicht anzusehen seien . . .

Die Gefahren einer eigentlichen Seereise und die Schwierigkeiten, welche aus einer solchen hinsichtlich der Aufsicht über das Schiff und der Einwirkung auf dasselbe für den Eigentümer erwachsen, auf welchen Momenten die dem Seerechte eigentümlichen Institute und Rechtsfälle zum Teil beruhen (vgl. Motive zu Art. 385 des preußischen Entwurfes), treffen offenbar bei einer auf den Greifswalder Bodden beschränkt bleibenden Schifffahrt fast ebensowenig zu, wie bei der Schifffahrt auf dem jedenfalls zu den Binnengewässern zu rechnenden Haff, da der Bodden an Umfang kaum so groß ist, mit der offenen See östlich und insbesondere westlich ebenfalls nur durch ziemlich schmale Ausgänge in Verbindung steht und daher auch geographisch füglich als ein sich als Binnengewässer gestaltender Teil der Ostsee betrachtet werden kann. Die Salzhaltigkeit des Wassers kann in dieser Frage für sich allein nicht als entscheidend angesehen werden. Die Auffassung der auf einem beschränkten und eingeschlossenen Gebiete der See betriebenen Schifffahrt als einer Schifffahrt auf einem Binnengewässer hat auch an sich ebensogut Anspruch auf Zulässigkeit, als z. B. auch umgekehrt in den Verordnungen zur Vermeidung des Zusammenstoßes der

Schiffe auf See vom 23. Dezember 1871 und 8. Januar 1880 alle mit der See in Zusammenhang stehenden Gewässer, sofern sie nur auch von Seeschiffen befahren werden, der See gleichgestellt sind, und als die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 es in §. 22 der Landesgesetzgebung überlassen hat, welche Gewässer in betreff des See-Auswurfes und der seetriftigen Güter der See gleichzustellen seien.

Gegenüber der auf den Anschauungen des seemännischen Verkehrs beruhenden Auffassung des Berufsrichters verdient es keine Beachtung, wenn der Beklagte behauptet, daß nach dem gemeinen Sprachgebrauche nur alle innerhalb der Kontinente belegenen, entweder gar nicht oder doch nur durch Ausflüsse mit dem offenen Meere in Verbindung stehende Gewässer Binnengewässer, alle außerhalb der Küsten des Kontinentes belegenen Gewässer aber, selbst wenn sie durch Inseln, Halbinseln oder Landzungen mehr oder weniger eingengt und zu Meerbusen oder Engen gestaltet sind, Meeresteile seien, wofern sie nur in unmittelbarer Verbindung mit der See stehen.

2. Begründet ist dagegen die Rüge, daß der Berufsrichter den vom Beklagten erhobenen Einwand, er habe nur in Gemäßheit seines Fahrplanes, bezw. Prospektes, aus rechtsirrtümlichen Gründen verworfen habe.

Dieser Einwand ist vom Beklagten darauf gestützt, daß er, als er anfangs 1879 die bisher mit denselben Schiffen von A. F. betriebene Linie übernahm, einen gedruckten Prospekt ausgegeben habe, von welchem ein Exemplar zu den Akten übergeben ist. Dieser enthält auf der Vorderseite die Angabe der Abgangszeiten der Dampfer Stralsund I und II von Stettin und Stralsund und einen Frachttarif sowie die Firmen, welche an den gedachten beiden Orten und in Wolgast die Expedition besorgen. Auf der Rückseite, auf welche durch das unten auf der Vorderseite stehende Wort „verte!“ verwiesen ist, sind unter den §§. 1 bis 12 „Allgemeine Bedingungen“ in großem deutlichen Drucke zu lesen, welcher sich im übrigen auf Frachtberechnung, Frachtzahlung, Nachnahme, Kosten und Risiko des Ein- und Ausladens, die Verantwortlichkeit der Ablader und Empfänger für Nichterfüllung steueramtlicher Vorschriften, Lagerkosten bei nicht sofort erfolgender Abnahme u. s. w. beziehen, während die §§. 9, 10, 12 wörtlich lauten:

§. 9. Die Rhederei haftet für die Beschädigung und Verluste an den ihren Schiffen zur Beförderung übergebenen Gütern nur, wenn

solche nachweislich durch grobes Verschulden der Mannschaft herbeigeführt sind.

§. 10. Die Dampfer haben die Berechtigung, eintretenden Falls andere Schiffe ins Schlepptau zu nehmen und notleidenden Schiffen Assistance zu leisten, eventuell auch von ihrer Linie abzuweichen.

§. 12. Ablader und Empfänger erkennen durch Benutzung der von den Expeditionen in diese Linie gestellten Dampfer die vorstehenden Bedingungen als ihnen bekannt und sie verpflichtend an.

Diese Bedingungen will der Beklagte als Bestimmungen des Frachtvertrages angesehen und seine Haftung will er demgemäß beurteilt wissen, indem er behauptet und unter Beweis gestellt hat, daß der Prospekt allen namhaften Stettiner Kaufleuten mit Verbindungen in Stralsund, insbesondere den Absendern der für den Kläger bestimmten Güter in je einem Exemplare behändigt und auch stets auf dem Schiffe Stralsund I ausgehängt gewesen sei, wobei der Beklagte dem Kläger auch den Eid darüber zugeschoben hat, daß dieser selbst den Fahrplan — Prospekt und Bedingungen — zugestellt erhalten und Kenntnis von demselben erlangt habe. Kläger will dagegen dem Fahrplane keine Bedeutung beigelegt wissen, hat dessen Verbreitung, insbesondere die Bekanntheit seiner Absender mit demselben bestritten und den ihm deficierten Eid angenommen. Auf alle Fälle hat er sich darauf berufen, daß — wie Beklagter zugestanden hat — weder in den Frachtbriefen noch in den s. g. Ladeseinen, welche gegenseitig ediert und zu den Akten gebracht sind, bezüglich der hier fraglichen Sendungen irgend eine Bezugnahme auf den Prospekt und die Bedingungen enthalten gewesen sei.

Der Berufsungsrichter erachtet nun die Anwendung der Bedingungen des Prospektes zunächst deshalb für ausgeschlossen, weil nach Art. 415 H.G.B. für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter lediglich der Ladesein entscheide und die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung haben, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Der Berufsungsrichter verlegt hierbei aber den Art. 413 H.G.B. dadurch, daß er Urkunden des hier vorliegenden Inhaltes als Ladesein im Sinne des Handelsgesetzbuches ansieht. Wie sich aus dem Inhalte der eingereichten Urkunden ergibt, sind dieselben nämlich einfache Bescheinigungen des

Kapitän, das darin bezeichnete Gut zur Beförderung an die darin genannte Person empfangen zu haben, wobei von einer daneben vom Frachtführer übernommenen Verpflichtung zur Ausshändigung des Gutes, welche der Art. 413 Abs. 2 H.G.B. als das Charakteristische des Ladescheines bezeichnet, mit keinem Worte die Rede ist. Eine solche bloße Empfangsbefcheinigung mit Hinzufügung des Ortes und der Person, an welche das Gut befördert werden soll, kann aber bei der weittragenden Bedeutung, welche das Handelsgesetzbuch der Ausstellung eines Ladescheines beilegt, für einen solchen um so weniger erachtet werden, als nach Art. 413 Abs. 1 H.G.B. der Frachtführer nicht etwa infolge des abgeschlossenen Frachtvertrages zur Ausstellung eines Ladescheines verpflichtet ist, sondern dieselbe ein besonderes Übereinkommen zwischen Frachtführer und Absender voraussetzt, ein solches Übereinkommen klägerischerseits aber gar nicht behauptet ist. Außerdem spricht gegen die Auffassung solcher Urkunden als Ladeschein, daß in concreto eine Bestimmung in Ansehung der Fracht fehlt, obwohl der Art. 414 H.G.B. unter Ziffer 6 auch diese als zum Inhalte des Ladescheines gehörig betrachtet.

Der Berufungsrichter meint dann freilich, daß auch, abgesehen von der Wirkung eines Ladescheines, die allgemeinen Bedingungen des Prospektes nicht als vereinbarte Bestimmungen des Frachtvertrages anzusehen und deshalb rücksichtlich der Haftung des Beklagten wirkungslos seien. Aber auch hierin irrt er rechtlich. . . . Zwar ist es gerechtfertigt, daß der Berufungsrichter die Kenntnis der Empfänger von dem Fahrplane für unerheblich erachtet. Denn nach Art. 405 H.G.B. ist zwar nach Ankunft des Frachtführers am Orte der Ablieferung der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtbriefe ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, gleichviel ob er hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handelt. Hierdurch ist jedoch nur ausgesprochen, daß der Empfänger nicht als bloßer Vertreter oder Mandatar des Absenders anzusehen sei, sondern ihm ein eigenes Recht zustehet. (Vgl. Entsch. des R.D.G.'s Bd. 4 S. 359 flg.) Der Inhalt dieses seines Rechtes wird aber lediglich durch den zwischen dem Frachtführer und dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrage bestimmt und in betreff dieses Inhaltes kann daher auch nur der Wille bzw. die Kenntnis des Absenders, welcher

den Vertrag abgeschlossen hat, nicht auch des bei dem Vertragsabschlusse an sich unbetheiligten Empfängers sowohl zu Gunsten als zum Nachtheile des letzteren maßgebend sein. Wie der Empfänger sich hiernach nicht darauf berufen kann, daß der Frachtführer sich ihm gegenüber bereit erklärt habe, Frachtverträge unter Bedingungen abzuschließen, welche für den Frachtführer ungünstiger sind als die gesetzlichen oder die mit dem Absender vereinbarten Bestimmungen, so kann andererseits der Frachtführer nicht geltend machen, daß er sich dem Empfänger gegenüber nur zum Abschlusse von Frachtverträgen bereit erklärt habe, welche zu seinen Gunsten hiervon abweichen. Wenn der Empfänger sich auf diesen Grundsatz beruft, so verstößt dies um so weniger gegen Treue und Glauben, als der Empfänger nicht davon auszugehen braucht, daß der Frachtführer auch mit dem Absender die gleichen Bestimmungen vereinbart habe. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß nach §. 12 der allgemeinen Bedingungen des Prospektes Ablader und Empfänger durch Benutzung der Dampfer die vorstehenden Bedingungen als ihnen bekannt und sie verpflichtend anerkennen. Denn diese Erklärung setzt, wenn sie nicht in Ansehung der Empfänger rechtlich als wirkungslos erscheinen soll, voraus, daß entweder dem Absender beim Abschlusse des Frachtvertrages die Bedingungen bekannt waren oder daß — was ja auch vorkommen kann, aber im vorliegenden Falle nicht behauptet ist — der Frachtvertrag vom Empfänger, und zwar mit dieser Kenntniß, abgeschlossen war.

Dagegen hat der Berufungsrichter mit Unrecht angenommen, es sei nicht ersichtlich, daß die Absender sich im vorliegenden Falle auf die „allgemeinen Bedingungen“ eingelassen haben. Ist nämlich auch das bloße Aushängen des Fahrplanes auf dem Schiffe mit Recht für bedeutungslos erachtet, so beurteilt doch der Berufungsrichter die vom Beklagten ferner behauptete Thatsache falsch, daß der Prospekt vom Beklagten bei Übernahme der Linie Stettin-Stralsund — etwa ein Jahr vor Eingehung der hier fraglichen Frachtgeschäfte — nicht nur überhaupt unter den Stettiner Interessenten verbreitet, sondern insbesondere auch den Absendern der hier fraglichen Güter ein Exemplar desselben zugestellt ist. Denn die Meinung, es würde hieraus nicht folgen, daß die Absender den Prospekt samt den auf der Rückseite stehenden „allgemeinen Bedingungen“ und darunter die hier fraglichen Paragraphen derselben gelesen und wahrgenommen haben, oder daß der

Beklagte dies auch nur als geschehen hätte annehmen dürfen, verstäßt gegen den im Handelsverkehre vor allem aufrecht zu erhaltenden Grundsatz von Treue und Glauben, sowie gegen den Art. 279 H.G.B., nach welchem in Beziehung auf die Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehre geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen ist. Es ist nämlich, was vom Berufungsrichter nicht beachtet ist, im Handelsverkehre bei gewissen Geschäftsbranchen notorisch gebräuchlich, daß der Unternehmer im voraus öffentlich oder doch den beteiligten Geschäftsleuten nicht nur den Kreis derjenigen Geschäfte, welche er zu betreiben beabsichtigt, sondern auch die näheren Bestimmungen bekannt macht, unter welchen er derartige Geschäfte abzuschließen bereit ist. Abgesehen von den Versicherungsgesellschaften aller Art pflegt dies insbesondere von Transportunternehmern zu geschehen. Der Zweck dieses Verfahrens ist ersichtlich der, eine besondere Vereinbarung über den Inhalt der abzuschließenden Verträge für jeden einzelnen Fall zu vermeiden und überflüssig zu machen. Die Empfänger einer solchen Mitteilung können dieselbe folglich nur dahin verstehen, daß die von ihnen mit dem Unternehmer innerhalb des betreffenden Geschäftskreises abzuschließenden Verträge als in Gemäßheit der im voraus aufgestellten Bestimmungen abgeschlossen gelten sollen, sofern nicht im einzelnen Falle hiervon abweichende Vereinbarungen getroffen sind. Daraus ergibt sich aber nach den Grundsätzen von Treue und Glauben für sie die Verpflichtung, sich mit dem Inhalte der ihnen mitgetheilten Vertragspropositionen bekannt zu machen und dieselben zu beachten. Denn sie müssen davon ausgehen, daß dies von der anderen Seite erwartet wird und um so mehr erwartet werden darf, als es zur Anwendung der bei jedem Kaufmanne vorauszusetzenden Sorgfalt in der Betreibung seiner Geschäfte gehört, die ihm gemachten generellen wie speziellen Vertragspropositionen zu prüfen, um sich über das Vorteilhafte und Nachteilige derselben zu unterrichten und sein Verhalten danach zu bemessen. Schließen die Empfänger demnächst innerhalb des betreffenden Geschäftskreises Verträge mit dem Proponenten ab, so müssen sie also die ihnen in betreff des Inhaltes solcher Geschäfte proponierten Bestimmungen als ihnen bekannte und von ihnen gewollte *lex contractus* gelten lassen, sofern sie nicht hiervon Abweichendes mit ihm vereinbart haben, da sie bei einer gegenteiligen Absicht dolos handeln würden und sie sich auf ein

arglistiges Verhalten nicht würden berufen können. Hiernach war es nicht, wie der Berufungsrichter angenommen hat, Sache des Beklagten, bei Abschluß des Frachtvertrages, d. h. bei Einlieferung der Güter mit den Frachtbriefen, hervorzuheben, daß er auf Grund der im Prospekte aufgestellten Bedingungen kontrahiere, oder sonstwie auf diese Bedingungen nochmals ausdrücklich bezugzunehmen, sondern es hätten gerade umgekehrt die Absender — was aber als geschehen nicht behauptet ist — ihren gegenteiligen Willen aussprechen müssen, wenn sie jene Bestimmungen nicht als Teil des abzuschließenden Frachtvertrages gelten lassen wollten.

Der Berufungsrichter bemerkt nun freilich noch, daß der Fahrplan, Tarif und die Expedienten auf der Vorderseite des Prospektes, die allgemeinen Bedingungen aber auf der Rückseite stehen, und daß die §§. 9. 10 der Bedingungen, auf welche der Beklagte sich beruft, unter einer Menge „harmloser und unverfänglicher“ Bestimmungen „versteckt“ seien. Einen Entscheidungsgrund hat er hieraus aber nicht entnommen und konnte er hieraus auch nicht entnehmen. Denn einesteils ist durch das unten auf der Vorderseite des Prospektes stehende Wort „Verte!“ auf die Rückseite ausdrücklich hingewiesen, anderenteils ist klägerischerseits gar nicht behauptet, daß die Absender die Rückseite übersehen hätten und bei gehöriger Sorgfalt hätten übersehen können, wie auch von einer beabsichtigten Täuschung der Absender durch die „Harmlosigkeit“ der den §§. 9. 10 vorausgehenden Bedingungen nirgend die Rede, sondern einfach behauptet ist, daß den Absendern von den allgemeinen Bedingungen wie von dem Prospekte überhaupt nichts bekannt gewesen sei.

Zur Unterstützung seiner Ansicht, daß bei Einlieferung des Gutes der Beklagte auf den Prospekt habe bezugnehmen müssen, fügt der Berufungsrichter noch den Satz hinzu: „zumal der Text der von den Absendern ausgestellten Frachtbriefe erkenntlich von der gesetzlichen und gewöhnlichen Haftbarkeit des Frachtführers ausging.“ Ein selbständiger Entscheidungsgrund ist hierin aber nicht zu erblicken. Auch kann diese Bemerkung nicht für zutreffend erachtet werden, da auch unter Voraussetzung der Richtigkeit solcher Auslegung der Frachtbriefe der Beklagte bezw. der Schiffer infolge der von ihnen anzunehmenden Bekanntschaft der Absender mit dem Prospekte davon ausgehen durften, daß die Frachtbriefe etwas mit diesen in Widerspruch Stehendes nicht enthalten

würden, und ihnen daher eine genaue Prüfung des Inhaltes der Frachtbriefe in dieser Hinsicht nicht zuzumuten war. . . .

Hieraus ergibt sich, daß das angefochtene Urteil der Aufhebung unterliegt, da es auf der Annahme beruht, daß die Frage, ob der Beklagte bezüglich des eingetretenen Schadens ersatzpflichtig ist, nicht nach den allgemeinen Bedingungen des Prospektes, sondern nur nach den gesetzlichen Bestimmungen des Art. 395 H.G.B. zu beurteilen sei, nach welchem letzteren der Frachtführer haftet, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt u. s. w. entstanden ist, während nach §. 9 der Bedingungen der Beklagte nur haften würde, sofern die Verluste oder Beschädigungen nachweislich durch grobes Verschulden der Mannschaft herbeigeführt sind.“