

12. Ist die gewerbmäßige Beförderung gewöhnlicher Briefe (im Lokalverkehre) seitens einer Privatperson ein Handelsgeschäft?
S.O.B. Artt. 272, 379, 390, 396.

I. Civilsenat. Urth. v. 26. November 1887 i. S. B. (Bekl.) w. L. (Kl.)
Rep. I. 275/87.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Der Beklagte, welcher mit einem gewissen R. unter der Firma „Briefbeförderung Hammonia von Ruhe & Beig“ in Hamburg ein am

3. Dezember 1886 in das dortige Handelsregister als offene Handelsgesellschaft eingetragenes Briefbeförderungsgeschäft betrieben hat, wird vom Kläger auf die Bezahlung des Preises von Briefträgermänteln und Uniformen in Anspruch genommen, welche in der zweiten Hälfte des Oktober 1886 von diesem, damals thatsächlich bereits fungierenden Briefbeförderungsinstitute bei dem Kläger bestellt sein sollen. . . .

Das Berufungsgericht wirft sich, da die Haftbarkeit des Beklagten für die eingeklagte Forderung auf die Grundsätze des Handelsgesetzbuches über die offene Handelsgesellschaft, insbesondere auf der Bestimmung des Art. 110 H.G.B. gegründet wird, nach welcher die rechtliche Wirksamkeit einer offenen Handelsgesellschaft im Verhältnisse zu dritten Personen mit dem Zeitpunkte eintritt, in welchem die Gesellschaft auch nur ihre Geschäfte begonnen hat, mit Recht das Bedenken auf, daß der Art. 85 H.G.B. für den Begriff der offenen Handelsgesellschaft das Betreiben eines Handelsgewerbes seitens der Gesellschaft voraussetzt, sodaß es sich fragt, ob die von der unter der Firma „Briefbeförderung Harmonia von Ruhe & Beig“ betriebene Beförderung von Briefen als Handelsgeschäft anzusehen sei. Es bejaht aber diese Frage, und der hiergegen erhobene Revisionsangriff kann für begründet nicht erachtet werden, vielmehr ist den Ausführungen des Berufungsgerichtes in dieser Beziehung überall beizutreten.

Allerdings läßt sich die Beförderung von Briefen nur unter das in Art. 272 H.G.B. unter 3 aufgeführte Geschäft des Frachtführers subsumieren, welches in Art. 390 H.G.B. dahin definiert wird, daß derselbe gewerbmäßig den Transport von Gütern (zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern) ausführt.

Es ist nun behauptet, daß der Begriff „Güter“ im Handel einen zum Umfaze brauchbaren Gegenstand mit einem gewissen wirtschaftlichen Werte voraussetze und daß daher Briefe, denen nur eine subjektive Bedeutung durch die Beziehungen unter den Beteiligten beizumessen, nicht zu den Gütern zu rechnen seien, sodaß die Frage, ob ihre Beförderung ein Frachtgeschäft und ob der Inhaber einer Privatbriefpost Kaufmann sei, verneint werden müsse.

Vgl. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechtes (2. Aufl.) Bd. 1 S. 400, 617, 626 und Reyhner, Handelsrecht, S. 437.

Mit Recht hat aber die Mehrzahl der Rechtslehrer, welcher auch das

Berufungsgericht sich angeschlossen hat, sich für die entgegengesetzte Ansicht ausgesprochen.

Vgl. Thöl, Handelsrecht Bd. 3 S. 3; Schott in Endemann's Handbuch Bd. 3 S. 291; Eger, Das Frachtgeschäft Bd. 1 S. 24; Buchelt, Kommentar (2. Aufl.) Anm. 1 zu Art. 390 und Anschütz und Bölderndorff, Kommentar Bd. 1 S. 40.

Zwar ist zuzugeben, daß nach dem gemeinen Sprachgebrauche gewöhnliche Briefe — im Gegensatze von sogenannten Geldbriefen, d. h. Geldsendungen in Briefform, deren Beförderung schon das Reichsoberhandelsgericht,

vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 12 S. 315 und Bd. 17 S. 217, mit Recht, selbst wenn der Staat sie durch die Post betreibt, als Frachtgeschäft aufgefaßt hat — unter „Gütern“ oder „Frachtgütern“ nicht mitverstanden zu werden pflegen. Allein auch der vom Handelsgesetzbuche aufgestellte Begriff des „Frachtführers“ entspricht keiner der verschiedenen Bedeutungen, welche der gewöhnliche Sprachgebrauch dem Worte Frachtführer beilegt, und wie es deshalb unzulässig ist, diesen Sprachgebrauch für die Interpretation des Art. 390 H.G.B. zu verwenden,

vgl. v. Hahn, Kommentar (2. Aufl.) Bd. 2 S. 572,

so muß dasselbe von dem im gewöhnlichen Leben mit dem Worte „Güter“ verbundenen Begriffe gelten. In Ermangelung jeder näheren Beschränkung und Begrenzung dieses Begriffes im Art. 390 H.G.B. erscheint vielmehr eine auf die wirtschaftliche Bedeutung der den Gegenstand des Transportes bildenden Sachen gegründete Unterscheidung als ungerechtfertigt, und sind daher unter „Gütern“ alle transportablen Sachen, auch solche, welche einen objektiven Vermögenswert nicht besitzen, zu verstehen, sodaß darunter auch alle „Briefe“ fallen. Die Richtigkeit dieser Schlußfolgerung in betreff der Briefe hat zwar das vormalige Reichsoberhandelsgericht nach Lage der damals zu entscheidenden Sachen dahingestellt lassen können und sich insolge dessen darüber nicht ausgesprochen.

Vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 12 S. 316 und Bd. 23 S. 17. Daß aber im übrigen in Art. 390 H.G.B. mit dem Transporte von „Gütern“ alle transportablen Sachen im Gegensatze zu dem Trans-

porte von „Personen“ bezeichnet seien, hat auch das Reichsoberhandelsgericht,

vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 13 S. 133. 134, bereits bestimmt anerkannt, und diese Auffassung des Begriffes „Güter“ findet ihre Bestätigung darin, daß auch in Art. 271 Ziff. 4 und Art. 272 Ziff. 3 H.G.B. dieselbe Unterscheidung zwischen „Gütern“ einerseits und „Reisenden“ bezw. „Personen“ andererseits gemacht wird. Ebenso betrachtet auch v. Hahn (a. a. O. S. 575) den Ausdruck „Güter“ in Art. 390 H.G.B. als gleichbedeutend mit „Sachen“ und bemerkt dabei mit Recht, es sei, um das Frachtgeschäft zum Handelsgeschäfte zu machen, nicht erforderlich, daß das Frachtgut Handelsgut sei. Denn unzweifelhaft fällt z. B. auch der Transport gebrauchter Möbel für einen Privatmann, wenn er gewerbmäßig betrieben wird, unter das Frachtgeschäft, wie denn beim Frachtvertrage auf Seiten des Absenders die Eigenschaft eines Kaufmannes überall nicht vorausgesetzt wird. Daß für die den Gegenstand eines Frachtgeschäftes bildenden Güter nicht die Eigenschaft von Handelsgut erforderlich ist, ergibt sich auch aus der Bestimmung im Art. 396 Abs. 4 H.G.B., nach welcher der Berechnung des vom Frachtführer wegen Verlustes oder Beschädigung zu leistenden Schadenersatzes, wenn das Gut keinen Handelswert hat, der gemeine Wert des Gutes zum Grunde zu legen ist. Obwohl es hiernach beim Frachtvertrage nicht auf die wirtschaftliche Bedeutung des Frachtgutes, sondern nur auf dessen Transportabilität ankommt, so steht übrigens auch bei der Ausführung des Transportes von Briefen, selbst wenn diese nur Mitteilungen von Gedanken, Thatfachen oder Willenserklärungen enthalten, sehr häufig ein ökonomischer — und oft ein sehr großer — Wert in Frage, was in dem Gesetze über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (§. 6 sub II und §. 10) dadurch anerkannt wird, daß im Falle des Verlustes rekommandierter Sendungen — gleichviel ob sie in Paketen oder Briefen bestehen — von der Post ein gesetzlich fixierter Betrag als Schadenersatz zu zahlen ist. Nach Art. 379 H.G.B. besteht auch die Thätigkeit des Spediteurs darin, daß er (in eigenem Namen für fremde Rechnung) Güterversendungen durch Frachtführer oder Schiffer zu besorgen übernimmt. Gleichwohl hat schon das Reichsoberhandelsgericht,

vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 4 S. 134 flg. und Bd. 12 S. 213 flg.,

mit Recht auch das Geschäft eines Annoncenbüreaus, insoweit es in der Vermittlung der Insertion von Annoncen in die ihnen zu diesem Zwecke aufgegebenen Zeitungen besteht, als dasjenige eines Spediteurs aufgefaßt und nach den handelsrechtlichen Grundsätzen von der Spedition beurteilt. Auch bei diesem Geschäft handelt es sich aber im wesentlichen (gleichwie bei der Beförderung von Briefen) nur um den Transport von Nachrichten, welche an das versandte körperliche Substrat geknüpft sind, und es ist kein Grund ersichtlich, den Begriff „Güter“ bei dem Frachtgeschäfte in einem anderen Sinne aufzufassen, als bei dem Speditionsgeschäfte.

Daß allerdings verschiedene Bestimmungen des vom Frachtgeschäfte handelnden V. Titels des IV. Buches des Handelsgesetzbuches auf den Transport von Briefen nicht oder nur gezwungen anwendbar sind, ist für den Begriff „Frachtführer“ und „Güter“ ebensowenig entscheidend wie der Umstand, daß es sich nach §. 1 des oben angezogenen Gesetzes über das Postwesen bei dem Geschäft der „Hammonia“ nur um die Beförderung von Lokalbriefen handeln kann, nicht um die Briefbeförderung von einer Ortschaft zur anderen. Denn obwohl verschiedene Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in betreff des Frachtgeschäftes zunächst auf die letztere berechnet sind, so rechtfertigt dies doch nicht eine einschränkende Auslegung der in Art. 390 H.G.B. in größter Allgemeinheit aufgestellten Definition des Frachtführers, welche auch auf den Lokalverkehr paßt.

Vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 12 S. 196 flg.; v. Hahn, a. a. O. S. 573 und Anschütz und Bölderndorff, Kommentar Bd. 3 S. 427.

Aus den Motiven zu dem, dem Art. 390 H.G.B. zum Grunde liegenden Art. 306 des preussischen Entwurfes sowie aus den über denselben in erster und zweiter Lesung stattgefundenen Verhandlungen der Kommission läßt sich über die Frage, ob die Beförderung von Briefen unter das Frachtgeschäft falle, nichts entnehmen. Bei der dritten Lesung aber ist im Verlaufe der Beratungen über die zu Art. 394 des Entwurfes (des jetzigen Art. 421 H.G.B.) erhobenen Monita, welche bezweckten, daß das Handelsgesetzbuch auf die Post keine Anwendung finden solle, die anscheinend ohne Widerspruch gebliebene Bemerkung gemacht, daß bei der zu treffenden Entscheidung der Briefpostverkehr „selbstverständlich“ gar nicht in Betracht komme

(vgl. Protokolle S. 5051). Man muß hiernach allerdings annehmen, daß die Verfasser des Handelsgesetzbuches davon ausgegangen sind, die Post sei bei der Briefbeförderung nicht als Frachtführer anzusehen. Allein abgesehen davon, ob dieser Auffassung dem Gesetze gegenüber überhaupt eine durchschlagende Bedeutung beizulegen wäre, ergibt sich aus dem ganzen Zusammenhange, daß man damals immer nur staatliche Postanstalten vor Augen hatte, während man an die Möglichkeit, daß sich Privatbriefposten bilden könnten, noch gar nicht gedacht zu haben scheint. Nur um die Frage, ob der Betrieb einer Privatbriefpost ein Handelsgeschäft sei, handelt es sich aber im vorliegenden Falle, und hierfür läßt sich die angeführte Thatsache aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes jedenfalls nicht verwerten.“