

25. 1. Zur Bestimmung des begrifflichen Unterschiedes von Frachtvertrag und Sach- oder Dienstmiete.

S. G. B. Artt. 390 flg. (Artt. 477, 557 flg.).

2. Beweislast in betreff des Verschuldens bei Erfüllung von Verträgen.

A. O. R. I. 5 §. 271 und I. 14 §§. 36, 109.

I. Civilsenat. Urt. v. 25. Mai 1889 i. S. Frankfurter Gütereisenbahngesellschaft (Bekl.) w. Witwe N. (Kl.) Rep. I. 103/89.

I. Landgericht Breslau.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Ehemann der Klägerin hat laut schriftlichen Vertrages vom 12. April 1886 seinen Kahn der Beklagten für die Dauer der Schiffsfahrtsaison — vom April bis Ende Dezember — 1886 zur beliebigen Benutzung auf der Oder und den übrigen näher bezeichneten Gewässern gegen Zahlung einer Miete von 3000 *M* unter den in dem gedachten Vertrage näher bezeichneten Bedingungen zur Verfügung gestellt, wozu auch gehört, daß der Kahn mit dem Kahneigentümer selbst oder einem mit Genehmigung der Organe der beklagten Gesellschaft anzustellenden Steuermannne sowie mit zwei tüchtigen Bootsleuten zu besetzen, und der Kahneigentümer für die Handlungen seiner Leute verantwortlich sei, auch für das von ihm übernommene Gut von der Übernahme ab bis zur geschehenen richtigen Ablieferung hafte. Nachdem ihr Ehemann am 4. Mai 1886 gestorben war, ist die Klägerin, dessen Wittve und einzige Erbin, in das Vertragsverhältnis eingetreten, und von ihr mit Bewilligung der Beklagten ein Verwandter als Steuermann des Kahnens bestellt.

Die Klägerin fordert nun von der Beklagten mit der Behauptung, daß sie ihrerseits den Vertrag erfüllt habe, an rückständiger Kahnmiete 791,10 *M*. Diese Forderung ist an sich nicht streitig, jedoch hat die Beklagte einredeweise und widerklagend Gegenforderungen in höherem Betrage wegen Mantos an einer Ladung Kopra und einer Partie Spirit, für welche die Beklagte die Empfänger habe entschädigen müssen, geltend gemacht. Klägerin hat diese Gegenforderungen bestritten.

Aus den Gründen:

„Es fragt sich zunächst,

1. ob das Berufungsgericht rechtlich darin geirrt hat, daß es nach den Bestimmungen des Vertrages vom 22. April 1886 die Klägerin nicht — wie Beklagte will — als Frachtführerin im Sinne der Artt. 390 flg. H.G.B. ansieht und deshalb die Vorschriften des Artt. 395 H.G.B. über die Haftung des Frachtführers für nicht anwendbar erachtet.

In dieser Beziehung kommt aus dem Inhalte des Vertrages das Folgende in Betracht.

Der Eigentümer des Rahnes stellt denselben der Beklagten für die betreffende Zeit zur beliebigen Benutzung zur Verfügung. Der Beginn sowie die Beendigung der Fahrten sollen der Bestimmung der Organe der Beklagten unterliegen. Der Rahn ist mit dem Rahn-eigentümer selbst oder einem mit Genehmigung der Beklagten anzustellenden Steuermanne sowie mit zwei tüchtigen Bootsleuten zu besetzen, der Rahn-eigentümer ist für die Handlungen seiner Leute verantwortlich. Rahn-eigentümer oder Steuermann sowie das gesamte Personal haben den Weisungen der Direktion der Beklagten, ihrer Beamten und Vertretungen sowie den Kapitänen unweigerlich Folge zu leisten und haben die durch Unterlassung sowie durch ihrerseitige Beschädigung anderer Fahrzeuge erwachsenden Kosten zu tragen, Abladern und Empfängern gegenüber ein höfliches Entgegenkommen zu beachten und die Interessen der Beklagten nach Kräften wahrzunehmen. Der Rahn-eigentümer hat sein Fahrzeug auf seine Kosten stets in betriebsfähigem Zustande zu erhalten und für den Fall etwa notwendiger Reparaturen für schnelle Herstellung zu sorgen, während Schäden, welche erweislich durch die Schuld der Dampfer der Beklagten entstehen, von der letzteren getragen werden. Der Rahn-eigentümer haftet für das von ihm übernommene Gut von der Übernahme ab bis zu erfolgter richtiger Ablieferung und hat darüber die erforderlichen Frachtbriefe und Konnossemente, letztere in dem durch Handels- und Schifffahrtsgebräuche erforderlichen Umfange, zu vollziehen. Er ist auch (mit den näher bezeichneten Ausnahmen) verpflichtet, die ihm überwiesenen Güter auf seine Kosten frei ein- und auszuladen, und es muß der Schiffer, soweit er nicht geschleppt wird, auch segeln. Die Gegenleistung der Beklagten wird im Vertrage als Rahn-miete bezeichnet und ist für die ganze Vertragszeit in einer runden Summe festgesetzt, jedoch sollen dem Rahn-eigentümer außer-

dem von der Beklagten vergütet werden Hafens-, Brücken-, Schleusen-, Krahn-, Brahm-, Schuten- und Rittmannsgelder, sowie diejenigen besonderen Arbeitslöhne, welche nach dem Ermessen der Organe der Beklagten über die Kräfte der vorgeschriebenen Rahnbemannung hinaus haben angewendet werden müssen.

Das Berufungsgericht führt nun ganz mit Recht aus, daß nach diesen näheren Bestimmungen des Vertrages Klägerin nicht als Frachtführerin im Sinne der Artt. 390 flg. H.G.B. angesehen werden kann. Es betrachtet ganz richtig als Gegenstand des Frachtvertrages nicht bloß Dienste zum Zwecke der Ausführung eines Transportes, sondern die Transportleistung selbst (das Opus), welche dem Frachtführer obliegt, und findet in der gewerblichen Selbständigkeit des Transportunternehmers ein weiteres Merkmal, durch welches die strenge, dem Frachtführer nach Art. 395 H.G.B. obliegende Haftung bedingt werde. Es erachtet daher nicht als Frachtführer denjenigen, welcher schlechthin der Herrschaft eines Anderen unterworfen ist und auf Grund eines ihm erteilten Auftrages oder Befehles den Transport eines Gutes und die Aufsicht über dasselbe während des Transportes übernimmt. Es erkennt an, daß die Summe der klägerischerseits übernommenen Transporthandlungen schließlich hinreichend sei, um einen „Transport“ zu bewirken, nimmt aber nach dem Inhalte des Vertrages an, daß die Absicht der Parteien nicht dahin gegangen sei, daß Klägerin als Unterfrachtführerin der Beklagten engagiert werden sollte, und daß die Aufzählung der von der Klägerin zu leistenden Dienste nicht etwa erfolgt ist, um dieselbe auf die einzelnen ihr als Frachtführer obliegenden Pflichten besonders hinzuweisen. Dies wird entnommen zunächst daraus, daß es mit Rücksicht auf die Sitte des geschäftlichen Verkehrs und auf die Person des Beklagten auffällig erscheinen müßte, wenn der Kreis der von der Klägerin als Frachtführer zu erfüllenden Pflichten so umständlich bezeichnet wäre, zumal über den Umfang derselben in jener Richtung das Gesetz keinen Zweifel bestehen lasse. Sodann spreche dagegen die Thatsache, daß Klägerin durch den Vertrag sich der Disposition über ihr Transportmittel für einen bestimmten Zeitraum entäußerte und die Beklagte dagegen dieselbe an sich zog, was doch nur in der Absicht geschehen sein könne, an Stelle der Klägerin unter Benützung des dieser gehörigen Transportmittels das Fracht-

geschäft ihrerseits zu betreiben. Dagegen spreche auch die Thatsache, daß Beklagte als Mieterin des Rahnes die Klägerin als dessen Eigentümerin verpflichtete, denselben stets in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, sowie ferner der Umstand, daß Beklagte auf dem Formulare des von ihr selbst vorgelegten Ladescheines den Schiffsführer anweist, mangelhaft verpackte oder beschädigte Güter zurückzuweisen. Denn diese formularmäßig und also ganz allgemein ausgesprochene Fürsorge für den Rahn sei nur erklärlich, wenn die Beklagte selbst die Frachtführerin war und sich bei Ausübung ihres Gewerbes des Rahnes der Klägerin bediente, die gedachte Anweisung mithin eine Instruktion für einen Gewerbegehilfen bilde. Einem nach §. 395 H.G.B. haftenden Frachtführer gegenüber sei solche Anweisung ganz überflüssig und unmotiviert gewesen.

Auf die Bestimmung, daß der Rahn Eigentümer die erforderlichen Frachtbriefe und Konnossemente zu zeichnen hat, wird kein entscheidendes Gewicht gelegt, weil dieselbe, wenn Klägerin im übrigen nach dem Inhalte des Vertrages als Frachtführer verpflichtet gewesen wäre, nicht noch ausdrücklich hätte getroffen zu werden brauchen, wogegen sie sich ganz natürlich erkläre, wenn die Beklagte selbst Frachtführer und Klägerin nur ihr Gehilfe war. Denn dann sei Klägerin auch den Absendern gegenüber die natürliche Vertreterin der Beklagten gewesen und in der fraglichen Bestimmung die ihr erteilte Vollmacht enthalten. Es sei also anzunehmen, daß die Vollziehung der Frachtbriefe und Konnossemente seitens der Klägerin nicht zum Beweise eines zwischen dem Absender und ihr geschlossenen Frachtvertrages, sondern lediglich in Vertretung der Beklagten zum Beweise des mit dieser bestehenden Frachtvertrages geschehen sei. Klägerin könne aber auch schon deshalb nicht als Frachtführerin angesehen werden, weil ihr durch den Vertrag jede gewerbliche Selbständigkeit entzogen und sie dadurch der Möglichkeit beraubt gewesen sei, zu prüfen, ob sie in der Lage sei, die Haftpflicht des Art. 395 zu übernehmen, denn nicht durch den freien Willen der Klägerin, sondern durch den Willen der Beklagten würden nach dem Vertrage die Transporthandlungen bedingt.

Aber auch die Frage, ob die Klägerin, indem sie für das von ihr übernommene Gut von der Übernahme ab bis zur geschenehen richtigen Ablieferung zu haften versprach, sich vertragsmäßig ver-

pflichtet habe, „gleich einem Frachtführer“ zu haften, sei zu verneinen und vielmehr anzunehmen, daß durch diese Bestimmung Klägerin nur ausdrücklich und eindringlich auf ihre Pflicht zur custodia habe hingewiesen werden sollen, denn Klägerin habe, indem sie sich allen Anordnungen der Beklagten und ihrer Beamten unterwarf und damit auf eine selbständige Leitung des Transportes verzichtete, unmöglich gleichzeitig die strenge Haftung eines Frachtführers übernehmen wollen, wie es auch durchaus unwahrscheinlich sei, daß die Beklagte ein solches Ansinnen an sie habe stellen wollen. Es sei daher diese Bestimmung nach §. 268 A.L.R. I. 5 so zu erklären, wie es für die Verpflichtete am wenigsten lästig sei, nämlich dahin, daß die Klägerin keine strengere Verpflichtung übernahm, als die ihr nach Maßgabe des durch den übrigen Inhalt des Vertrages festgestellten Verhältnisses als der Bediensteten der Beklagten, als seitens der Beklagten für deren Frachtgewerbe engagierter Gehilfin oblag, in welchem Verhältnisse Klägerin allerdings, da die von ihr übernommenen Dienstleistungen besondere Sachkenntnisse voraussetzen, nicht nur ein mäßiges, sondern auch das geringste Versehen zu vertreten habe (§. 281 A.L.R. I. 5).

Diese Ausführungen erscheinen als durchaus zutreffend. Sie sind weder durch prozessuale Verstöße beeinflusst, noch sind durch dieselben Regeln der Auslegung von Verträgen verletzt, noch beruhen sie auf einer Verkennung der rechtlichen Natur des Frachtvertrages. Zum Begriffe des letzteren gehört, daß die Übernahme des Gütertransportes für eigene Rechnung geschieht, und daß der Übernehmer mit den Absendern der Gütertransportverträge für seine Rechnung abschließt, was hier nicht der Fall war. Ob mit eigenen oder vermieteten Transportmitteln das Gewerbe betrieben wird, ist dagegen unerheblich. Hier hat die Beklagte die Disposition über den Kahn gehabt, sie allein also hat die Frachtverträge abschließen können. Der Frachtvertrag ist seinem Wesen nach eine locatio conductio operis, nicht bloßer Dienste (operarum).

Für den Vorwurf, daß das Berufungsgericht die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in Artt. 557 flg. über den Seefrachtvertrag übersehen habe, liegt kein Anhalt vor. Die Bemerkung, daß die Klägerin nicht als „Unterverfrachterin“ angesehen werden könne, scheint vielmehr darauf hinzudeuten, daß das Berufungsgericht auch diese

Bestimmungen vor Augen gehabt hat. Die Möglichkeit der Verfrachtung eines ganzen Schiffes auch beim Transporte auf Flüssen und Binnengewässern ist vom Berufungsgerichte durchaus nicht bestritten. Dasselbe erfordert vielmehr hierzu mit Recht nur, daß der Schiffseigner, abgesehen von seiner Verpflichtung zur Ausführung des Transportes, die Disposition über das Schiff behält. Übrigens setzt auch der Seefrachtvertrag voraus, daß der Verfrachter selbständig, für eigene Rechnung das Transportgewerbe ausübt. Denn nach Art. 477 H.G.B. wird im Verhältnisse zu Dritten auch derjenige als Rheder angesehen, welcher ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für eigene Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Entscheidend ist also auch hier, daß dem Verfrachter die Disposition über das Schiff zusteht. Der Eigentümer des Schiffes ist, solange eine andere Person über das Schiff disponiert, nicht als Rheder zu betrachten; der Unterfrachter erscheint als Ladungsinteressent.

Vgl. Wagner, Seerecht Bd. 1 S. 1—3.

Das Schiff ist dann auf Grund einer Sachmiete dem Dritten überlassen, und von einem Frachtvertrage zur Beförderung von Gütern im Sinne des V. Buches Tit. 5 H.G.B. kann nicht die Rede sein.

Vgl. Lewis, Kommentar (2. Aufl.) Bd. 1 S. 240.

So liegt aber die Sache auch hier. Der Rahneigentümer bezw. Steuermann und die Bootsleute erscheinen durch ihre Abhängigkeit von den Anweisungen der Beklagten als Angestellte der letzteren, welche ja ihrerseits auch die Gefahr des ganzen Unternehmens trägt.

Vgl. Ulrich im Neuen Archiv für Handelsrecht Bd. 2 S. 320/21.

2. Erscheint hiernach insoweit die Revision als unbegründet, hat vielmehr das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen, daß Klägerin nicht als Frachtführer, sondern nur in dem bezeichneten Umfange der Beklagten gegenüber haftet, so erweist sich dagegen die fernere Rüge der Revision, daß das Berufungsgericht die Beweislast rechtsirrtümlich beurteilt habe, als begründet. Denn obwohl dasselbe annimmt, daß die Klägerin sogar für ein geringes Verschulden hafte, und obwohl die Klägerin ausdrücklich auch die Verantwortlichkeit für ihre Leute zu tragen übernommen hat, geht es bei seiner Beweismüdigung davon aus, die Beklagte habe zu beweisen, daß die angeblich ermittelten Mankos an der Ladung auf ein Verschulden

der Klägerin zurückzuführen seien. Das ist aber unrichtig. Denn nicht nur nach gemeinem, sondern auch nach preußischem Rechte ist es allgemeine Regel, daß der aus einem Vertrage Verpflichtete entweder die Erfüllung seiner Vertragspflicht oder daß und weshalb er ohne seine Schuld dazu nicht imstande war, darzuthun hat, wie dies sowohl vom Reichsoberhandelsgerichte, als vom Reichsgerichte schon vielfach ausgesprochen ist (vgl. §. 271 A.L.R. I. 5 und insbes. §. 36 I. 14 vgl. mit §. 109 das.; Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 20 S. 269)." . . .