

21. Nachforderung zu niedrig berechneter Fracht vom Empfänger beim Eisenbahntransporte. Stillschweigende Vereinbarung über die zum Transporte zu verwendenden Wagen nach ihrer Tragfähigkeit. H.G.B. Art. 406.

III. Civilsenat. Ur. v. 6. Mai 1881 i. S. J. W. (Bekl.) w. die
C. M. Eisenbahngesellschaft (Kl.). Rep. III. 12/81.

I. Kreisgericht Altenkirchen.

II. Justizsenat Ehrenbreitstein.

Der Beklagte hatte von Mai bis September 1873 einhundert Waggonsendungen Roaks von der Gasgesellschaft in D. bezogen und wurde von der C. M. Eisenbahn-Gesellschaft auf Nachzahlung der angeblich aus Versehen der Beamten zu niedrig berechneten Frachtsätze unter der Behauptung belangt, daß bei allen jenen Sendungen Wagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit für je 100 Ctr. Gewicht benutzt worden seien. Das Reichsoberhandelsgericht erachtete die Klage an sich für begründet — vgl. dessen Entsch. Bd. 21 S. 181 Nr. 57 — und wies die Sache, unter Vernichtung des zweitinstanzlichen Erkenntnisses, zur weiteren Verhandlung und Entscheidung zurück. Dabei wurde ausgesprochen:

„Der Klage gegenüber sei der von der Klägerin widersprochene Einwand des Beklagten erheblich, daß bei den betreffenden Roaksendungen von der Bahnverwaltung auf allen Frachtbriefen „Waggonmangel“ bescheinigt worden sei. Wenn Wagen von größerer als der erforderlichen Tragkraft deshalb verwendet worden seien, weil Wagen von der genügenden, geringeren Tragkraft der Bahnverwaltung nicht zur Verfügung gestanden, so sei anzunehmen, daß erstere die letzteren vertreten sollten, so daß das Tragkraftgewicht der letzteren für die Frachtberechnung entscheide.“

Das Appellationsgericht legte hiernach dem Beklagten Beweis auf. Bei der Beweiserhebung ergab sich, daß bezüglich 70 Waggonsendungen auf den Frachtbriefen von der Hand des Absenders „Waggonmangel“ bescheinigt war, die Eisenbahnverwaltung jedoch die Frachtbriefe unbeanstandet in Empfang genommen und den Transport in Waggon größerer Tragkraft als 100 Ctr. Gewicht ausgeführt hatte.

Die zweite Instanz verurteilte darauf den Beklagten nach dem

Klagantrage. Auf Revision des letzteren wurde dies Erkenntnis bezüglich der erwähnten 70 Wagensendungen aufgehoben und die Klägerin insoweit mit ihrem Klagenspruch abgewiesen.

Aus den Gründen:

(Nachdem ausgeführt ist, daß zu denjenigen 30 Wagensendungen, zu welchen Beklagter keine Frachtbriefe vorgelegt habe, das angefochtene Urteil zu bestätigen sei, wird fortgefahren:)

„Zu den übrigen 70 Koaksendungen ist der von dem Beklagten unternommene Beweis, daß eine stillschweigende Vereinbarung über den Transport der Koaks in Wagen von 200 Ctr. Tragkraft zu den erhöhten, niedrigeren Frachtsätzen stattgefunden habe, mit Rücksicht auf den Inhalt der vorgelegten 68 Frachtbriefe für geführt zu erachten.

Der Zulässigkeit einer solchen Beweisführung steht zunächst weder das Erkenntnis des R.D.G.G.'s vom 20. Oktober 1876, noch das Beweisresolut vom 13. März 1877 entgegen. Es war nicht erforderlich, daß Beklagter gerade die dort als erheblich bezeichneten Thatsachen erweise, demselben vielmehr zu gestatten, sich auf alle Umstände zu beziehen, aus denen ein ausdrückliches oder stillschweigendes Einverständnis der Klägerin mit der Beförderung der Koaks zu einem niedrigeren Frachtsatz, wenn auch in Wagen von größerer Tragkraft, zu entnehmen ist. Das R.D.G.G. hatte insbesondere keine Veranlassung, sich mit der Frage zu beschäftigen, ob der Beklagte auch dann von der Klage zu entbinden sei, wenn die Bahnverwaltung fortgesetzt Frachtbriefe annahm, auf denen von der Hand des Absenders „Waggonmangel“ vorgemerkt war, da bis dahin Beklagter nur behauptet hatte, diese Vormerkung rühre von der Gütere Expedition her. Nachdem jedoch der zuletztgedachte Einwand des Beklagten durch dessen eignes Zugeständnis beseitigt ist, handelt es sich nunmehr darum, welche rechtliche Bedeutung der vom Absender ausgegangenen Bescheinigung des Wagenmangels beizulegen sei.

Nach Art. 391 H.G.B. dient der Frachtbrief als Beweismittel über den Vertrag zwischen Frachtführer und Absender. Nach Abschnitt B. §. 4 des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom 10. Juni 1870 wird der Frachtvertrag durch Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Nun geht aus den Aussagen mehrerer Zeugen her-

vor, daß die Eisenbahndirektion bis ins Jahr 1873 hinein durch ausdrückliche Verfügung die Beförderung von Waren zu niedrigeren, als den tarifmäßigen Frachtsätzen in Wagen größerer Tragfähigkeit zugelassen hatte, wenn die Güterexpedition Wagenmangel (Mangel an Wagen von 100 Ctr. Tragkraft) bescheinigte, daß man aber auch eine vom Absender eingeschriebene Bemerkung für genügend erachtete. Nahm daher die Güterexpedition Frachtbriefe mit einer derartigen, vom Absender herrührenden Vormerkung in Empfang, so konnte sie nicht im Zweifel darüber sein und war es auch thatsächlich nicht, daß der Absender das Gut zu den tarifmäßigen, niedrigeren Frachtsätzen befördert haben wollte. Und sie erklärte zugleich, indem sie dem Frachtbriefe den Expeditionsstempel beidrückte, statt ihn, wozu sie berechtigt war, zurückzuweisen, stillschweigend ihr Einverständnis mit der ihr erteilten Vorschrift. Dies muß schon aus allgemeinen Gründen nach den Grundsätzen über Treu und Glauben im Handelsverkehr gelten; es folgt aber auch aus der Natur des Frachtvertrags und der Erwägung, daß eine derartige Vorschrift als Vertragsfazung (*lex contractus*) erscheint.

Zwar macht die Angabe des Gewichts und der Menge des Gutes keinen Beweis gegen die Eisenbahn, wenn der Absender die Aufladung selbst besorgt hat (Abschnitt B. §. 5 Nr. 2 des B.-Regl.). Dies gilt nicht bloß von dem Falle, wenn die Fracht nach dem Inhalte des Frachtbriefes selbst irrig berechnet ist, sondern auch, wenn diese Berechnung dem Inhalte des Frachtbriefes entspricht. Allein der Grund hiervon liegt darin, daß die Notierung der Fracht nicht zum Abschluß des Frachtvertrags gehört. Wesentlich anders liegt aber die Sache hier. Die Bestimmung der zum Transporte zu verwendenden Wagen nach ihrer Tragfähigkeit unterliegt der freien Vereinbarung der Frachtinteressenten. Der Beförderung von 100 Ctr. Ware in einem Wagen von 100 Ctr. Tragkraft konnte sich die Bahnverwaltung nicht entziehen, wenn der Absender solches verlangte, zumal dieser Transport bei gehöriger Bewahrung und Anbringung besonderer Vorrichtungen ohne Anstand möglich war. Verwendete sie in einem solchen Falle gleichwohl Wagen höherer Tragkraft, so hatte sie keinen Anspruch auf die für letztere geltenden Tarifsätze. In der Einreichung der Frachtbriefe mit der fraglichen Vormerkung und der anstandlosen Annahme derselben durch die Bahnverwaltung ist nun aber eine Aufforderung und Einwilligung zum Transporte nach den niedrigeren Frachtsätzen zu finden.

Es entsprach jedenfalls der noch im Jahre 1873 beobachteten Übung, daß Beklagter die Übernahme des Transports unter dieser Kondition voraussetzte, die Bahnverwaltung unter derselben Kondition Wagen zu 200 Str. Tragkraft zur Verfügung stellte.

Dem gegenüber ist es unerheblich, daß die Bahnverwaltung die Ausstellung der Bescheinigung über „Waggonmangel“ ursprünglich nur ihren Beamten gestattet, später (Januar 1873) verboten hatte. Keine dieser Verfügungen ist veröffentlicht, das Verbot nicht einmal allen Beamten bekannt geworden. Und selbst wenn dies Alles der Fall gewesen wäre, so konnte die Direktion für das Versehen oder das ordnungswidrige Verfahren ihrer Beamten nur diese selbst verantwortlich machen, nicht aber den Empfänger, der im Vertrauen auf den Inhalt des Frachtbriefes das Frachtgut zu den niedrigeren Frachtsätzen angenommen hatte. Diesem gegenüber ersetzte die von der Hand des Absenders herrührende Bescheinigung diejenige der Bahnverwaltung selbst.“ . . .