

11. 1. Rechtliche Natur des Frachtzuschlages in § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
2. Bezieht sich die einjährige Frist des § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung auch auf diesen Frachtzuschlag?
3. Unter welchen Voraussetzungen kann die Angabe des spezifischen Gewichtes bei Gegenständen unterbleiben, die nach Anlage B. XX zur Verkehrsordnung zu befördern sind?
4. Befreit die Annahme eines ungenügend deklarierten Frachtstückes durch die Eisenbahn den Absender von der Verpflichtung zur Zahlung des Frachtzuschlages?

I. Civilsenat. Urt. v. 10. Oktober 1900 i. S. des preußischen Eisenbahnfiskus (Kl.) w. die Gewerkschaft M. (Bekl.). Rep. I. 201/00.

I. Landgericht Darmstadt.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Beklagte hatte am 2./3. Juli 1897 auf der Station M. der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatseisenbahn ein hölzernes Faß mit Motoröl (einem aus Braunkohlenteer hergestellten Schmieröl) im Gewichte von 186 Kilogramm zum Transport an Ph. J. in G. übergeben. In dem von der Beklagten ausgestellten Frachtbriefe war der Inhalt des Fasses nur als „Motoröl“ ohne nähere Angabe des spezifischen Gewichtes angegeben. Das Faß Öl traf im Laufe des Monats Juli in G. ein, jedoch mit einem Minderergewichte von 14 Kilogramm, das durch Leckage während des Transportes entstanden war. Dieser Transport hatte in einem bedeckten, mit Stückgütern beladenen Güterwagen stattgefunden. Durch das ausgelaufene Öl war anderes Stückgut beschädigt worden.

Mit der im Mai 1899 erhobenen Klage forderte der Kläger von der Beklagten die Zahlung eines von ihm als Konventionalstrafe bezeichneten Frachtzuschlages von 12 \mathcal{M} für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes des fraglichen Fasses, im Gesamtbetrage von 2232 \mathcal{M} mit folgender Begründung: Das in dem Fasse enthaltene Motoröl gehöre zu den in der Anlage B zur Verkehrsordnung für die deutschen Eisenbahnen, betreffend die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, unter XX. 2 genannten Braunkohlenteerölen. Dort sei unter Ziff. 6 vorgeschrieben, daß im Frachtbriefe angegeben sein müsse, ob das Öl ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 habe. Der § 53 Abs. 8 der für das Vertragsverhältnis der Parteien maßgebenden Verkehrsordnung schreibe aber vor, daß, wenn die in der vorerwähnten Anlage aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben worden seien, für jedes Bruttokilogramm des Versandstückes ein Frachtzuschlag von 12 \mathcal{M} zu zahlen sei. Dieser Fall liege hier vor, weil der Frachtbrief eine Angabe des spezifischen Gewichtes des Motoröles nicht enthalten habe.

Die Beklagte hielt den Klagenspruch für unbegründet und beantragte Abweisung der Klage. Sie machte geltend, daß die Unter-

lassung der Angabe des spezifischen Gewichtes im Frachtbriefe eine ungenaue Deklaration im Sinne des § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung nicht enthalte, denn unter Biff. 6 zu XX der Anlage B zur Verkehrsordnung sei gesagt, daß, wenn im Frachtbriefe die Angabe des spezifischen Gewichtes fehle, für die Sendung die (schärferen) Beförderungsbedingungen unter XXII der Anlage zur Anwendung zu bringen seien. Es sei also dem Absender freigelassen, die Angabe des spezifischen Gewichtes wegzulassen und sich dann den Bedingungen unter XXII zu unterwerfen. In jedem Falle aber sei der Klagenanspruch veräußert, denn derselbe habe einen Frachtzuschlag zum Gegenstande. Darin, daß die Eisenbahnverwaltung denselben nicht erhoben habe, liege, wenn der Standpunkt des Klägers richtig sei, eine unrichtige Anwendung des Tarifes. Auf unrichtiger Anwendung des Tarifes beruhende Nachforderungen aber dürften gemäß § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Diese Frist sei zur Zeit der Klagerhebung längst abgelaufen gewesen.

Der Kläger bestritt, daß der § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung auf die geforderte Konventionalstrafe Anwendung finde.

Das Landgericht wies die Klage ab, weil die Klage zunächst gegen den Empfänger des Fasses zu richten gewesen, zur Zeit also die Beklagte mit Unrecht in Anspruch genommen worden sei. Dieser Entscheidungsgrund wurde vom Berufungsgerichte nicht gebilligt, die Berufung des Klägers aber dennoch zurückgewiesen, weil die von der Beklagten aus § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung entnommene Einrede durchgreife. Das Reichsgericht hat der Revision des Klägers stattgegeben.

Aus den Gründen:

„Die Entscheidung des Berufungsgerichtes beruht auf der Auslegung des § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 13. November 1892, welcher lautet:

Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen

Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.

Die Bestimmung des § 90 Abs. 1 findet keine Anwendung.

Das Berufungsgericht nimmt an, daß die Nichteinforderung eines etwa nach § 53 Absf. 7. 8 der Verkehrsordnung verwirkten Frachtzuschlages unter die Fälle unrichtiger Anwendung des Tarifes zu rechnen sei, denn es gehöre hierher die Berechnung aller von dem Zahlungspflichtigen zu zahlenden Beträge, welche sich aus den im Frachtbriefe in Bezug genommenen Reglements und Tarifen ergäben. Das hier angewendete Frachtbriefformular beziehe sich aber ausdrücklich auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife, so daß der zur Zahlung der Fracht Verpflichtete auch zur Entrichtung sonstiger Gebühren, insbesondere von Frachtzuschlägen verbunden sei. Diese seien als tarifmäßige Nebenkosten zu Lasten des Zahlungspflichtigen zu betrachten, und zwar auch dann, wenn sie in die auf dem Frachtbriefe befindliche Rechnung nicht aufgenommen seien. An sich sei die Eisenbahn zwar zur Nachforderung eines solchen Frachtzuschlages befugt, aber nur innerhalb eines Jahres nach erfolgter Zahlung der Fracht, und diese Frist sei veräußt.

Diese Auslegung wird von der Revision mit Recht als eine irrthümliche angefochten. Sie haftet zu sehr an der wörtlichen Bezeichnung der geforderten Leistung als eines „Frachtzuschlages“, ohne auf die rechtliche Natur derselben und auf den Zusammenhang des § 61 Absf. 4 mit den sonstigen Bestimmungen der Verkehrsordnung einzugehen.

Der § 53 der Verkehrsordnung, nach dessen Absf. 1 der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen haftet, schreibt im Absf. 7 vor:

Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung . . . ist, — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersaße des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:

(Absf. 8.) Wenn die im § 50 A Ziff. 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer acht gelassen werden,

so beträgt der Frachtzuschlag 12 *M* für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes.

Was hier Frachtzuschlag genannt wird, war im § 48 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. Mai 1874 als Konventionalstrafe bezeichnet. Diese Bezeichnung entsprach auch der Rechtsnatur der Leistung als eines dem Absender für den Fall einer besonderen Zuwiderhandlung gegen die übernommene Vertragspflicht angedrohten Nachtheiles. Daß diese auch noch in dem Betriebsreglement vom 3. Juni 1880 (Centralblatt für das Deutsche Reich 1880 Nr. 25) beibehaltene Bezeichnung (§ 48o) in der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 in „Frachtzuschlag“ verändert worden ist, findet seine Erklärung in dem Bestreben, die Verkehrsordnung für den inneren Eisenbahnverkehr Deutschlands in möglichste Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 zu setzen. Dort ist im Art. 7 Abs. 4 und in § 3 der Ausführungsbestimmungen festgesetzt, daß der Absender bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung und insbesondere in dem durch § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung näher bezeichneten Falle einen „Frachtzuschlag“ (*surtaxe*) an die beteiligten Eisenbahnen zu zahlen habe. Die Wahl dieses abweichenden Ausdruckes, welche darauf zurückzuführen ist, daß jede Bezeichnung, der ein strafrechtlicher Charakter beigelegt werden könnte, vermieden werden sollte, vgl. Eger, Das Internationale Übereinkommen S. 131, hat nichts daran geändert, daß dem sog. Frachtzuschlage die rechtliche Natur einer Konventionalstrafe zukommt. Mit der tarifmäßigen Fracht hat derselbe nichts zu thun. Er wird ohne Rücksicht auf den tarifmäßigen Frachtsatz des aufgegebenen Frachtgutes lediglich nach dessen Bruttogewicht zu einem festen Satze von 12 *M* für das Kilogramm erhoben.

Aus dieser Rechtsnatur des sog. Frachtzuschlages folgt aber, daß derselbe nicht unter die Vorschrift des § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung gebracht werden kann. Diese Vorschrift steht in demjenigen Paragraphen der Verkehrsordnung, welcher von der Zahlung der Fracht handelt und sich unmittelbar an den vorhergehenden, von der Berechnung der Fracht handelnden § 61 anschließt. In dem letzteren wird hinsichtlich der Frachtberechnung auf den Tarif verwiesen und weiter festgesetzt, daß außer den tarifmäßigen Frachtsätzen und Ver-

gütungen für besondere Leistungen nur bare Auslagen erhoben werden dürfen, welche in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen sind. Auf die so berechneten Frachtgelber beziehen sich die Vorschriften des § 61 der Verkehrsordnung, insbesondere auch der Abs. 4 dieses Paragraphen. Da nun die in § 53 Abs. 8 bedungene Konventionalstrafe weder im Tarif enthalten, noch zu diesem in irgend eine Beziehung gesetzt ist, so erscheint es unzulässig, die einjährige Präklusivfrist des § 61 Abs. 4 auch auf die Nachforderung jener Konventionalstrafe anzuwenden. Diese gehört weder zu den eigentlichen Frachtgelbern, noch zu den tarifmäßigen, in § 60 der Verkehrsordnung erwähnten Nebenkosten (Bergütungen für besondere Leistungen), sondern stellt eine aus einem besonderen Nebenvertrage hervorgehende Forderung dar, auf welche weder der § 60 noch der § 61 hinweisen. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß der Frachtbrief auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife Bezug nimmt, denn durch diese Bezugnahme wird für den geschlossenen Frachtvertrag nur dasjenige aufrecht erhalten, was sich aus der Verkehrsordnung und den Tarifen bei deren richtiger Auslegung ergibt. Die von dem Berufungsgericht angezogenen Urteile des vormaligen Reichsoberhandelsgerichtes,

Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 21 S. 109. 182. 187;

stehen der vorstehend entwickelten Ansicht nicht entgegen, weil sie die hier zu entscheidende Frage nicht betreffen.

Die unter Verletzung von Auslegungsregeln gewonnene Auslegung, welche das Berufungsgericht dem § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung gegeben hat, konnte hiernach nicht aufrecht erhalten werden. Das auf dieser Auslegung beruhende Berufungsurteil war daher aufzuheben. Es bedurfte jedoch einer Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz nicht, weil bei Zugrundelegung der richtigen Auslegung des § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung die Sache zur Endentscheidung reif ist (§ 565 Abs. 3 C.P.O.).

Über die tatsächlichen Verhältnisse, welche für die Klageforderung maßgebend sind, insbesondere das Bruttogewicht des der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Fasses und über den Inhalt des Frachtbriefes, mit welchem dieses Faß aufgegeben worden ist, herrscht kein Streit. Es kann also nur darauf ankommen, ob diese tatsächlichen Verhältnisse die Klageforderung begründen und ob dieselbe etwa durch eine Einrede beseitigt wird. Daß eine solche Einrede der Klage

entgegenstehe, weil dieselbe zunächst gegen den Empfänger des Fasses zu richten gewesen wäre, wie das Gericht erster Instanz angenommen hat, ist als richtig nicht anzuerkennen. Unter welchen Voraussetzungen die eingeklagte Konventionalstrafe von dem Empfänger des Fasses hätte gefordert werden können, braucht hier nicht untersucht zu werden, denn es bestand in keinem Falle eine Verpflichtung der Eisenbahn, sich dieserhalb an den Empfänger zu halten. Die verwirkte Konventionalstrafe ist eine Schuld des Absenders, welche, wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, nicht zu den Frachtgeldern gehört. Die Vorschrift des § 61 Abs. 1 der Verkehrsordnung, daß die Frachtgelder, wenn sie nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt werden, als auf den Empfänger angewiesen gelten, ist also auf die Konventionalstrafe aus § 53 Abs. 8 nicht anzuwenden. Vielmehr war es schon in § 48 des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 ausdrücklich in das Belieben der Eisenbahnverwaltung gestellt, eine solche Konventionalstrafe nach Befinden der Umstände von dem Absender oder dem Empfänger des Gutes einzuziehen. Eine ähnliche Vorschrift findet sich in § 50 Ziff. 4 des Betriebsreglements vom 3. Juni 1880, und dasselbe muß in Ermangelung einer entgegengesetzten Vorschrift auch jetzt gelten, sofern eine Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung der Strafe überhaupt entstanden ist.

Die Beklagte bestreitet aber, die Konventionalstrafe aus § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung verwirkt zu haben, weil ihr eine ungenaue Angabe des Fassinhaltes nicht zur Last falle. Sie führt aus, es habe ihr nach XX. 6 der Anlage B zur Verkehrsordnung freigestanden, entweder das spezifische Gewicht des Motoröls anzugeben, oder diese Angabe zu unterlassen, in welchem Falle dann die Bedingungen unter XXII. der Anlage anzuwenden gewesen wären. Diese Verteidigung der Beklagten ist unhaltbar. Zugugeben ist, daß der Beklagten nicht unbedingt die Verpflichtung auferlegt war, bei der Versendung von Motoröl im Frachtbrief das spezifische Gewicht des Öls anzugeben. Wollte sie aber diese Angabe unterlassen, so mußte sie sich den unter XXII. der Anlage B aufgestellten Bedingungen unterwerfen. Zu diesen Bedingungen gehörte aber unter anderen, daß die betreffenden Gegenstände nur in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen oder, unter Beobachtung gewisser Vorschriften, in Glas- oder Steinzeuggefäßen befördert werden, und daß jedes

Kollo mit einer deutlichen, auf rotem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen ist. Die Beklagte hätte also, wenn sie das abzusendende Öl als unter die Kategorie der unter XXII. der Anlage B fallenden Gegenstände gehörig gelten lassen wollte, das Öl nicht in einem hölzernen Fasse aufgeben dürfen und das Versandgefäß mit der vorbezeichneten Aufschrift versehen müssen. Sie vernachlässigte also, indem sie diese Aufschrift wegließ und ein hölzernes Faß als Versandgefäß wählte, die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften und verwirkte dadurch die Konventionalstrafe aus § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung in gleicher Weise, wie, wenn sie die Beförderung nach XX. der Anlage B in Anspruch nahm, durch unterlassene Angabe des spezifischen Gewichtes. Daraus folgt, daß die Beklagte die Konventionalstrafe in jedem Falle verwirkt hat, und daß ihre Berufung auf die Möglichkeit, das Motoröl nach XXII. der Anlage B befördern zu lassen, sie gegen die Klageforderung nicht zu schützen vermag.

Die Beklagte wird von ihrer Verpflichtung zur Zahlung der Konventionalstrafe auch dadurch nicht frei, daß die Angestellten der Eisenbahnverwaltung in M. das aufgelieferte Frachtstück in dem Zustande, in dem es sich befand, zur Beförderung angenommen und befördert haben, obgleich sie es nach dem Inhalte des Frachtbriefes, der eine Angabe des spezifischen Gewichtes nicht enthielt, nur unter den Bedingungen zu XXII. der Anlage B zur Verkehrsordnung, denen das hölzerne, mit der vorgeschriebenen Aufschrift nicht versehene Faß nicht entsprach, zur Beförderung hätten annehmen dürfen. Die Vorschrift in § 53 Absf. 7. 8 der Verkehrsordnung hat den Zweck, auf die Absender solcher Frachtstücke, deren Transport mit gemeiner Gefahr für den Eisenbahntransport verbunden ist, wenn nicht alle zur Abwendung solcher Gefahr angeordneten Vorsichtsmaßregeln beobachtet werden, durch Androhung einer hohen Konventionalstrafe einen Zwang nach der Richtung auszuüben, daß von ihrer Seite dasjenige geschieht, was ihnen behufs Gefahrverhütung vorgeschrieben ist. Deshalb ist die Konventionalstrafe mit der Thatsache der Aufgabe eines derartigen Frachtstückes unter Nichtbeobachtung der für die Absender gegebenen Vorschriften verwirkt, ohne Rücksicht darauf, daß auch seitens der Eisenbahn die bezüglichen Beförderungsvorschriften vernachlässigt worden sind. Welche sonstigen Folgen eine derartige Pflicht-

verletzung der Eisenbahnangestellten haben kann, ist hier nicht zu untersuchen. Die Verpflichtung des Absenders zur Zahlung der verwirkten Konventionalstrafe wird dadurch nicht berührt." . . .