

27. 1. Endpunkt der Haftung des Spediteurs gemäß Artt. 384.
395 H.G.B. a. F.
2. Nach welchem Rechte ist die Verpflichtung des ausländischen
Unterfrachtführers zu beurteilen?

I. Civilsenat. Ur. v. 10. April 1901 i. S. S. (Bekl.) u. B. (Nebeninterv.)
w. B. (Rl.). Rep. I. 501/00.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Im Sommer 1897 übernahm der Beklagte, S. in Hamburg, 2000 Paar Fahrradpedale, welche die Klägerin, B. in Bielefeld, an die Firma S. & Sons zu Birmingham verkauft hatte, an die Adresse der Käuferin zu einem fest bestimmten Sage zu befördern. Der Beklagte übergab die Ware in 14 Kisten dem Agenten B. der General Steam Navigation Co. in Hamburg zur Beförderung nach Birmingham; sie gingen mit dem Dampfer nach Harwich, von da mit der Great Eastern Railway Company nach London, und sodann mit der London and North Western Railway Company nach der Station Curzon Street in Birmingham. Dort wurde am 5. August 1897 die Ware der Firma S. & Sons vor die Thür gefahren; sie verweigerte aber deren Annahme, da die Lieferung für die Jahreszeit verspätet erfolgt sei. Am 6. August 1897 machte die Eisenbahn der Käuferin schriftlich Anzeige von der Ankunft der Ware, wies auf ihre mitgeteilten Bedingungen hin, bat um Instruktion bezüglich der Wegschaffung der Ware und machte darauf aufmerksam, daß die Ware bei ihr nunmehr als Lagerhausbesitzerin ohne ihr Risiko lagere. Am 20. August 1897 setzte der Beklagte die Klägerin von der Verweigerung der Annahme der Ware in Kenntnis und bat um anderweite Verfügung; er erhielt jedoch keine weitere Anweisung und beklagte sich hierüber in einem Schreiben an die Klägerin vom 15. März 1898. Die Waren blieben auf der Bahn in Birmingham liegen. Im März 1898 einigte sich nun aber die Klägerin mit der Firma S. & Sons dahin, daß diese die Pedale, für welche ursprünglich ein Preis von 5 sh 9 d für das Paar festgesetzt war, zum herabgesetzten Preise von 4 sh 9 d doch noch abnehmen solle. Deshalb beauftragte sie am 24. März 1898 den Beklagten, „unverzüglich das Nötige zu veranlassen,

damit die Pedale jener Firma ausgeliefert werden können“, indem sie zugleich um die Aufgabe der zu ihren Lasten zu berechnenden Lager-
spesen bat. Der Beklagte erwiderte am 26. März 1898, er habe
sofort veranlaßt, daß die Sendung an den Käufer hinausgegeben
werde. Der Agent B. gab diesen Auftrag aber erst am 5. April
1898 weiter und monierte dessen Vollzug am 13. April 1898. Die
Auslieferung der Ware an die Käuferin verzögerte sich indes noch
weiter, sodaß diese am 28. April 1898 ihren Rücktritt von dem ge-
troffenen Abkommen erklärte, während ihr erst am 29. April 1898
die Waren neuerdings angedient wurden. Dem nach Birmingham
geschickten Procuristen der Klägerin gelang es, die Firma S. & Sons
zur nachträglichen Übernahme der Pedale, die in gutem Zustande be-
funden wurden, zu bewegen, aber nur gegen einen Preisnachlaß von
9 d pr. Paar. Die Klägerin berechnete nun, daß ihr durch diese
notwendig gewordene Preisermäßigung ein Schade von 2000 mal
9 d, gleich 1505 *M*, zugegangen sei, und machte den Beklagten für
diesen Schaden verantwortlich.

Das Landgericht verurteilte den Beklagten zur Zahlung von
1505 *M* nebst Zinsen, und die Berufung des Beklagten wurde
zurückgewiesen; auf seine Revision ist jedoch die Klage abgewiesen
worden aus folgenden

Gründen:

„Der Speditionsauftrag, welchen der Beklagte im Sommer 1897
übernommen hatte, stand unter der Verpflichtung des Art. 384 H.G.B.
a. F., weil der Absender sich unbestrittenermaßen mit dem Spediteur
über bestimmte Sätze der Transportkosten geeinigt hatte. Gemäß Art.
384. 395 H.G.B. haftete demnach der Beklagte für die von ihm
angenommenen Zwischenspediteure und Frachtführer von der Empfang-
nahme des Gutes an bis zu dessen Ablieferung.

... Sicher ist, daß die Adressatin durch die Benachrichtigung
vom 6. August 1897 in Kenntniß gesetzt war, daß die 14 Kisten
Waren an sie angekommen waren, auf der Station lagerten und gegen
Vorzeigung des *advice* ausgeliefert werden würden. Dabei wurde
die Adressatin um baldmöglichste Erteilung von Weisungen zur Weg-
schaffung der Güter angegangen, davon verständigt, daß dieselben auf
ihre Order dableiben, und darauf aufmerksam gemacht, daß die Bahn
nicht als gewöhnlicher Frachtführer die Güter ferner im Besitz habe,

sondern als warehouseman auf des Eigners Gefahr und zu dessen Lasten. Die Adressatin hat sich geweigert, die Güter zu empfangen; von ihrer Weigerung ist die Klägerin am 20. August 1897 vom Beklagten verständigt worden, mit der Bitte, anderweitig zu verfügen; eine Weisung wurde aber von der Klägerin nicht erteilt, obwohl sie vom Beklagten am 2. September 1897 nochmals verlangt war, bis am 24. März 1898 die Klägerin den Auftrag gab, die spesenfreie Auslieferung des Gutes an die Firma S. & Sons zu bewirken. Wenn unter diesen tatsächlichen Verhältnissen das angefochtene Urteil, ebenso wie das des Erstrichters, von der Auffassung ausgeht, der ursprüngliche Speditionsauftrag sei noch nicht erledigt gewesen, und es handle sich bei der Ausführung des Auftrages vom 24. März 1898 lediglich um eine Fortsetzung des alten Speditionsauftrages, so beruht diese Annahme, wie die Revision mit Recht geltend macht, auf Rechtsirrtum; sie dehnt die Haftung des Beklagten, die ihn gemäß Art. 384 H.G.B. a. F. bei Ausführung des früheren Speditionsauftrages traf, auf einen Zeitraum aus, in welchem dieser Speditionsauftrag, und zwar mit dem Zeitpunkte längst erledigt gewesen ist, in welchem der von dem Spediteur geschlossene Frachtvertrag, bezw. der von dessen Frachtführer abgeschlossene Unterfrachtvertrag als erledigt anzusehen war. Die Frage, wie lange die London and North Western Railway Company, die als Unterfrachtführerin des Beklagten thätig geworden war, aus dem Frachtvertrage noch in Anspruch genommen werden konnte, und wann ihre Verpflichtung als Frachtführerin erloschen ist, bemißt sich nach englischem Recht. Nach diesem Rechte aber ist es unzweifelhaft, daß, wenn die Güter von dem Adressaten, der in den Stand gesetzt ist, gegen Vorzeigung des advice sie in Empfang zu nehmen, innerhalb des reasonable time nicht abgeholt werden, die Verpflichtung der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erlischt, und in dem Rechtsverhältnis kraft des Gesetzes sich die einschneidende Änderung vollzieht, daß die Verpflichtung der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage zu Ende geht, und sie nur mehr die verminderte Haftung als warehouseman hat, da angenommen wird, daß, wenn der Adressat durch das advice entsprechend verständigt ist, der Frachtführer alles gethan hat, was zu thun in seinen Kräften stand, um die Güter in die Verfügungsgewalt des Adressaten zu bringen.

Vgl. Redman, Law of Railway Carriers 2. ed. S. 117 flg. 131;

Hodges, Law of Railway 7. ed. Bd. 1. S. 549, und die bei beiden Schriftstellern angezogenen Urteile englischer Gerichtshöfe.

Die Thatsache, daß auch die Klägerin von der Annahmeverweigerung der Firma S. & Sons rechtzeitig im August 1897 verständigt wurde, ist unbestritten; der Speditionsauftrag des Beklagten, der auf die weiteren Entschließungen der Klägerin keinen Einfluß zu nehmen vermochte, war somit bereits im August 1897 erledigt; es ist deshalb eine unbegründete Annahme des Berufungsgerichtes, daß die Übernahme des Auftrages vom 24. März 1898 nur als Fortsetzung des Speditionsauftrages vom Sommer 1897 zu betrachten sei und für den Beklagten die Fortdauer der Haftungsverbindlichkeit aus Art. 384 H.G.B. mit sich gebracht habe.

Trifft aber dieser rechtliche Gesichtspunkt, welcher für die Beurteilung der Ansprüche der Klägerin in den Vorinstanzen der entscheidende Ausgangspunkt gewesen ist, nicht zu, so kommt es auch nicht darauf an, ob dem Beklagten die Führung des Exculpationsbeweises für seine Nachmänner, der von ihm gefordert wurde, gelungen, oder mißlungen ist. Daß der Beklagte den ihm am 24. März 1898 von der Klägerin erteilten neuen Auftrag, das Nötige zu veranlassen, damit die 14 Kisten Fahrradpedale an die Adressatin spesenfrei ausgeliefert werden könnten, angenommen hat, ist unbestritten. Gemäß Art. 290 H.G.B. lag es dem Beklagten ob, den übernommenen Auftrag mit der Sorgfalt des ordentlichen Kaufmannes zur Ausführung zu bringen. Aber ein Speditionsauftrag war dieser Auftrag vom 24. März 1898 nicht; denn die Güter, auf welche er sich bezog, waren schon im Jahre zuvor an ihrem Bestimmungsorte angelangt und dem Adressaten, wenn auch vergeblich, zur Empfangnahme dargeboten worden; bei der Ausführung dieses Auftrages konnte gegenüber dem Beklagten somit eine Haftung für das Verschulden dritter Personen gemäß Art. 384 nicht in Anspruch genommen werden. Daß aber der Beklagte bei der Ausführung dieses Auftrages persönlich unkaufmännisch und schuldhaft gehandelt habe, hat die Klägerin nicht dargethan.

... Eine Verzögerung der Sache durch die Firma B. oder die London and Northern Railway Company zu verhüten, stand nicht in seiner Macht, und für deren Verschulden haftete er nicht. Trifft ihn aber, wie hiernach angenommen werden muß, ein persönliches Ver-

schulden bei der Ausführung des übernommenen Auftrages nicht, so kann ihn die Klägerin auch nicht dafür verantwortlich machen, daß von seiten der Eisenbahn in Birmingham nicht schon vor dem 28. April 1898, sondern erst am 29. April oder am 3. Mai 1898 die Güter der Firma S. & Sons neuerdings angeeignet worden sind, selbst wenn sie durch diese Verspätung den behaupteten Schaden wirklich erlitten hat." . . .