

13. 1. Macht der Umstand, daß der eine Kontrahent weiß, der andere pflege in der Regel auf Grund seiner allgemeinen Geschäftsbedingungen abzuschließen, diese Geschäftsbedingungen auch dann zum Vertragsinhalte, wenn tatsächlich ohne jede Bezugnahme darauf abgeschlossen ist, und die Geschäftsbedingungen auch früher dem Kontrahenten weder mitgeteilt noch sonst bekannt gegeben wurden?

2. Umfang der Beweislast des Frachtführers oder Verfrachters, der die Verantwortlichkeit für die Beschädigung des übernommenen Gutes ablehnt.

H. G. B. §§ 429, 606.

B. G. B. § 58.

I. Zivilsenat. Urt. v. 20. April 1907 i. S. Rheinschiffahrts-V.-G.
(Bekl.) w. Pfälz. Malzfabrik (Kl.). Rep. I. 420/06.

I. Landgericht Mannheim, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht Karlsruhe.

Die Klägerin hatte mit der verklagten Gesellschaft anfangs Januar 1905 einen Vertrag über die Beförderung von 667 Säcken

Malz zu Schiff von Ludwigshafen nach Hamburg abgeschlossen. Bei der Ankunft des Gutes in Hamburg stellte sich heraus, daß das Malz mit einem widerlichen Geruch behaftet war, weshalb die Empfängerin, Firma A. J. Ww. in Hamburg, die Annahme verweigerte. Unter der Behauptung, daß die Ware von der Beklagten in völlig geruchsfreiem Zustande zum Transport übernommen worden, und daß durch den bezeichneten Mangel des Gutes ein Schaden entstanden sei den die Klägerin ursprünglich auf 11817 *M.*, später nach Verkauf eines Teiles des Gutes auf 7500 *M.* berechnete, beantragte sie, die Beklagte zur Zahlung der letztgenannten Summe nebst Zinsen zu verurteilen. Die Beklagte lehnte unter Berufung auf das Konnossement ihre Haftung für jeden durch Berührung mit, oder Ausdünstung von anderen Gütern an dem Frachtgute verursachten Schaden ab und machte geltend, daß sie nicht verantwortlich sei, weil sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet und das Frachtgut weder mit übelriechenden Gütern zusammen gelagert, noch in ungereinigtem Schiffsraume untergebracht habe.

Beide Vorinstanzen hatten den Klagenanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die von der Beklagten eingelegte Revision wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

... „Das Oberlandesgericht hat auf Grund des Beweisergebnisses festgestellt, daß der Frachtvertrag zwischen den Parteien lediglich auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen abgeschlossen wurde. Hiernach sind die allgemeinen Konnossementsbedingungen der Beklagten für das Vertragsverhältnis nicht maßgebend. Der Umstand allein, daß die Klägerin, wie wohl jeder größere Kaufmann am Rhein, davon Kenntnis hat, daß die großen Transportunternehmungen ihren Frachtverträgen und Expeditionen in der Regel ihre allgemeinen Geschäftsbedingungen zugrunde zu legen pflegen, machte diese im vorliegenden Falle nicht zur *lex contractus*, weil ausnahmsweise hier der Vertrag ohne jede Bezugnahme auf solche Geschäftsbedingungen abgeschlossen wurde, diese auch früher der Klägerin nicht besonders mitgeteilt oder sonst bekannt gegeben waren. Die nach Abschluß des Frachtvertrages erfolgte Übersendung des Konnossements konnte die für diesen maßgebenden gesetzlichen Bedingungen nicht mehr ändern. Die Klägerin konnte das Konnossement annehmen und an die Emp-

fängerin der Ware weitergeben, ohne dadurch ihre erworbenen Rechte aus dem Frachtvertrage zu beeinträchtigen.

Die Rüge, es sei mit Unrecht der Beweisanzug übergegangen, daß das Malz weber im Rheinschiffe noch in dem Schiffe „Lahn“ zusammen mit riechenden Waren oder in einem riechenden Raume verladen worden sei, ist nicht begründet. Die Haftung des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes ist seit dem Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 für den gewöhnlichen Landtransport, die Binnenschiffahrt und den Seetransport (vgl. § 429 H.G.B., § 58 Binn.-Schiff.-Ges., § 606 H.G.B.) einheitlich in dem Sinne geregelt, daß der Frachtführer oder Verfrachter für den durch Verlust oder Beschädigung von der Annahme bis zur Ablieferung entstehenden Schaden haftet, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers oder Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Nur für den Eisenbahnfrachtvertrag ist durch § 456 H.G.B. in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Internationalen Übereinkommens (sog. Berner Vertrages) eine strengere Haftung des Frachtführers insofern durchgeführt, als der Entlastungsbeweis der Eisenbahn hier auf bestimmte Befreiungsumstände beschränkt ist. Über den Umfang der hiernach in allen übrigen Fällen unbefchränkt zugelassenen Entschuldigung des Frachtführers bestehen in der juristischen Literatur Meinungsverschiedenheiten. Zwar ist man darüber einig, daß es Sache des Frachtführers (Verfrachters) ist, die Umstände darzulegen, auf die der Verlust oder die Beschädigung zurückzuführen ist, und aus denen sich zugleich ergeben soll, daß sie durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers (Verfrachters) nicht abzuwenden waren.

Vgl. Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuchs 1897 S. 276; Matower, H.G.B. (13. Aufl.) § 429 Bem. IIc; Düringer u. Hachenburg, H.G.B. Bd. 3 § 429 Note V; Goldmann, H.G.B. Bd. 3 § 429 II.

Bleibt jedoch die Ursache des Schadens hiernach unaufgeklärt, so nehmen Staub, Kommentar (6. u. 7. Aufl.) § 429 Anm. 17, und Mittelstein, Binnenschiffahrtsgesetz Bd. 1 § 58 Bem. 3 b, an, daß es genügt, wenn der Frachtführer im allgemeinen eine sorgfame Behandlung des Frachtgutes dargetan, oder wenn er die Umstände so weit aufgeklärt hat, daß eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür spricht,

daß ein von ihm oder seinen Leuten zu vertretendes ursächliches Verschulden nicht vorliegt. Diese Auffassung entspricht nicht dem Standpunkte des Gesetzgebers, wie er sich aus § 429 Abs. 1 ergibt. Vielmehr ist grundsätzlich davon auszugehen, daß ein „non liquet“ hinsichtlich der Schadensursache zu Lasten des Frachtführers (Verfrachters) geht, der sich für den während der Übernahme des Frachtgutes entstandenen Schaden zu verantworten hat. Nur ausnahmsweise wird bei unaufgeklärter Schadensursache der Frachtführer (Verfrachter) dann als befreit angesehen werden können, wenn ihn hinsichtlich aller möglicherweise in Betracht kommenden Ursachen ein Verschulden offenbar nicht trifft.

Vgl. hierzu Sievers, Deutsche Juristenztg. 1897 S. 200; Bohens, Seerecht Bd. 2 S. 224 § 606 Bem. 7; Schaps, Seerecht § 606 Anm. 22 u. 23; Düringer u. Hachenburg, H. W. B. Bd. 3 S. 559 lit. h. Auf diesem Standpunkte stehen auch die in der Hanf. Ger.-Zeit. Hauptbl. 1897 Nr. 65 S. 156 und in der Jurist. Wochenschr. 1898 S. 576 Nr. 22 mitgeteilten reichsgerichtlichen Entscheidungen.

Im vorliegenden Falle hat das Oberlandesgericht mit Recht angenommen, daß der Beklagten der Nachweis nicht gelungen ist, daß sie ein Verschulden hinsichtlich der Beschädigung des Frachtgutes offenbar nicht trifft. Auch der von der Beklagten weiter angetretene Beweis, daß die Ware nicht mit übelriechenden Gütern zusammen geladen und nicht in einem schlecht gereinigten, riechenden Schiffsraume untergebracht war, würde hierzu nicht ausreichen. Es bleibt die Möglichkeit, daß die Ware eben doch beim Transport oder bei der Umladung mit übelriechenden Gütern in Berührung gekommen ist, wenn sie auch nicht mit ihnen zusammengeladen war, oder daß sie sonst während des Transportes eine vorsätzliche oder fahrlässige Behandlung erfuhr, durch die sie den „ölschmierigen Geruch“ angenommen hat, wenn auch die Lagerräume diesen Geruch nicht gerade hatten.“ . . .