

80. 1. Wird der Eigentümer, der einem Spediteur Güter zur Versendung übergeben hat, in der Verfolgung seines außervertraglichen Schadensersatzanspruchs gegen den Frachtführer durch den Speditionsvertrag beschränkt? Inwieweit darf eine Beschränkung des Anspruchs als im Speditionsvertrage vereinbart gelten?

2. Ist der Eigentümer in der vollen Geltendmachung seines Deliktsanspruchs gegen den Frachtführer auch dann behindert, wenn er seinem Vertragsgegner die Ausführung des Transportes selbst übertragen hat, und der Vertragsgegner den Frachtführer als Gehilfen zur Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtung zuzog?

3. Ist es für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch eines Gesamtschuldners von Erheblichkeit, wenn ein damit konkurrierender Vertragsanspruch verjährt ist?

4. Zur Lehre vom unechten Gesamtschuldenverhältnis.

I. Zivilsenat. Ur. v. 25. November 1911 i. S. Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa (Kl.) w. L. & R. (Bekl.). Rep. I. 529/10.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hatte im April 1907 Güter verschiedener Eigentümer am Kai in Hamburg empfangen, um sie nach einem überseeischen Bestimmungsorte zu verfrachten. Den Transport vom Kai zum Dampfer übertrug sie der Beklagten. Diese übernahm die Güter in eine Schute. In der Nacht vom 19. zum 20. April, als die Schute unbewacht neben dem Dampfer lag, lief sie voll Wasser, wodurch die Ladung teils verloren ging, teils beschädigt wurde. Die Versicherer der Güter als Possionare der Eigentümer machten die Klägerin für den Schaden verantwortlich. Nachdem einer dieser Prozesse (Allianz w. Hansa) zugunsten der Versicherungsgesellschaft

entschieden war, zahlte die Klägerin am 30. August 1909 an die Gesamtheit der Versicherer 15578,12 *M.*

Mit der im Oktober 1909 erhobenen Klage forderte die Klägerin von der Beklagten Erstattung des Gezahlten, indem sie sich sowohl auf den zwischen den Parteien geschlossenen Frachtvertrag, als auch auf die Bestimmungen über den Ausgleich unter Gesamtschuldnern stützte.

Beide Vorinstanzen waren der Meinung, daß allein der Frachtvertrag als Klagefundament in Betracht kommen könne. Da die Beklagte Verjährung eingewandt hatte, und die einjährige Frist der §§ 439, 414 *ÖWB.* nur in dem einen durch Urteil entschiedenen Falle unterbrochen war, für den die Klägerin einschließlich Zinsen und Kosten 2236,75 *M.* gezahlt hatte, erkannte das Landgericht in Höhe von 13441,37 *M.* auf Abweisung. Im übrigen erklärte es die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht wies beide Berufungen mit einer unerheblichen Maßgabe zurück.

Auf die Revision der Klägerin wurde das Urteil des Oberlandesgerichts insoweit, als es die von der Klägerin eingelegte Berufung um mehr als die Hälfte von 13341,37 *M.* zurückgewiesen hatte, aufgehoben und die Sache in diesem Umfange an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Gründe:

Über die Schadensursache haben die Parteien vorgetragen, was in dem Prozesse Allianz w. Hansa auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt worden ist. Danach würde der Schade vermieden sein, wenn die Schute in der Nacht zum 20. April 1907, wie erforderlich, ständig überwacht gewesen wäre. Daß eine solche Überwachung unterblieb, kann der Besatzung, die aus zwei Tagelöhnern bestand, nicht zum Verschulden angerechnet werden. Wohl aber hätte diesen Leuten eine Anweisung zur Überwachung erteilt werden müssen. Der Vorwurf, dies unterlassen zu haben, trifft entweder die beiden Inhaber der verklagten Firma oder den bei ihr im Kontrolldienst beschäftigten Bize K.

Ob die Inhaber selbst, oder ob K. fahrlässig verfahren sind, konnte im Vorprozesse unentschieden bleiben, weil die Hansa bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes das Verschulden aller drei Personen zu vertreten hatte (§ 278 *ÖWB.*). Für die jetzige, von der Hansa selbst erhobene Klage, soweit sie die Revisions-

instanz interessiert, macht es einen Unterschied. Nachdem der Anspruch, der der Klägerin als Absenderin zustand, verjährt ist, kann sie das Erstattungsbegehren nur auf die Vorschriften des § 426 BGB. stützen. Voraussetzung dafür würde sein, daß auch die Beklagte den Ladungseigentümern als Schuldnerin gegenübergetreten ist. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn ihre Inhaber durch Unterlassung einer ihnen obliegenden Tätigkeit den Unfall verschuldet haben. Die Beklagte ist dann, und zwar ohne Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht, nach § 823 BGB. schadensersatzpflichtig geworden. Wären dagegen die Inhaber selbst außer Schuld, und würde nur K. darin gefehlt haben, daß er die Tagelöhner nicht genügend instruierte, so hätte sich ein Ersatzanspruch der Ladungseigentümer gegen die Beklagte höchstens nach § 831 BGB. begründet lassen.

Über den im Vorprozesse nicht aufgeklärten Punkt herrscht Streit. Die Beklagte will allen ihren Vizen zur Pflicht gemacht haben, für eine dauernde Überwachung der Schuten während der Nacht Sorge zu tragen. Trotz der Erheblichkeit dieses Streites haben die Vorinstanzen von weiteren Ermittlungen Abstand genommen. Sie erachten die Heranziehung des § 426 BGB. rechtlich für verfehlt. Dabei gehen die Erwägungen, von denen sie sich leiten lassen, auseinander. Das Oberlandesgericht beruft sich in erster Linie darauf, daß ein etwaiger Anspruch der Ladungseigentümer gegen die Beklagte am 30. August 1909 verjährt gewesen sei. Eventuell, meint es, falle die Schuld im innern Verhältnis der Parteien, seitdem zum Nachteil der Klägerin die Verjährung der §§ 439, 414 HGB. eingetreten war, ihr selbst zur Last. Dagegen hatte das Landgericht ausgeführt, daß nur ein sog. unechtes Gesamtschuldverhältnis vorliegen haben könne.

Keine dieser Erwägungen ist geeignet, das Urteil zu tragen; vielmehr beruhen sie sämtlich auf Rechtsirrtum.

1. Die angesichts des § 852 BGB. fremdliche Behauptung, der Deliktsanspruch der Ladungseigentümer gegen die Beklagte sei zur Zeit der Zahlung, zwei Jahre und vier Monate nach dem Unfälle, verjährt gewesen, sucht das Oberlandesgericht durch Hinweis auf den Frachtvertrag der Parteien annehmbar zu machen. Wer, wie die Beklagte, Güter als Frachtführer zur Beförderung über-

nehme, bedinge sich stillschweigend aus, auch dem dritten Eigentümer der Güter nicht über den Vertrag hinaus haften zu müssen. Ob der Absender den Vertrag im Auftrage der Eigentümer schließe, gebe dabei nicht den Ausschlag. Entscheidend sei, was auch hier zutrefte, daß er die Güter im rechtmäßigen Verkehre, der von den Eigentümern vorausgesehen wurde, dem Frachtführer übergeben habe. Dadurch hätten die Ansprüche der Eigentümer inhaltlich und zeitlich eine Einschränkung nach Maßgabe des Frachtvertrages erfahren. Am 20. April 1908, als die Forderung der Klägerin aus dem Frachtvertrage verjährt war, seien auch sie erloschen.

Nun hat der erkennende Senat zwar wiederholt die Ansicht vertreten, daß Befreiungsklauseln und quantitative Herabminderungen der Haftung, die ein Spediteur in üblicher Weise dem Frachtführer zugesteht, auch den Eigentümer der Güter binden.

Vgl. Hansf. Ver.-Rtg. 1902 Sptbl. Nr. 89, Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 75 S. 172.

War aber der Vertrag mit dem Frachtführer nicht im Auftrage des Eigentümers eingegangen, so wurde die Annahme einer Beeinflussung der Eigentümeransprüche durch die Vertragsklauseln zurückgewiesen.

Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 63 S. 312.

Diese Unterscheidung, von der das Oberlandesgericht abgehen will, entspricht durchaus dem Wesen der Sache. Wird jemand beauftragt, im eigenen Namen, aber für Rechnung des Auftraggebers einen Frachtvertrag zu schließen, für den gewisse Einschränkungen der gesetzlichen Frachtführerhaftung herkömmlich sind, so liegt es nahe, solche Bestimmungen als durch den Auftrag im voraus gebilligt anzusehen. Den Frachtvertrag, so wie er geschlossen zu werden pflegt, will auch der Auftraggeber, und damit würde es sich nicht vertragen, wollte er sich vorbehalten, in eigener Person als Ladungseigentümer weitergehende Ansprüche gegen den künftigen Frachtführer zu verfolgen. Nach Treu und Glauben ausgelegt, enthält der Speditionsauftrag einen zugunsten des Frachtführers vereinbarten Verzicht. Daß der Frachtführer den Verzicht dem Eigentümer (Versender) entgegenhalten kann, findet in dem Grundgedanken des § 328 BGB. seine Rechtfertigung.

Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 70 S. 176 ff.

Ganz anders, wenn der Frachtvertrag dem Absender nur als Mittel

dient, seine eigene Transportverpflichtung gegenüber dem Eigentümer zu erfüllen. Wie der Verpflichtete dies bewirkt, hat für den Eigentümer kein Interesse. Zieht er einen Dritten als Gehilfen zu, und werden die Güter durch diesen beschädigt, so kann der Anspruch des Eigentümers gegen den Dritten durch Abreden, die ohne sein Zutun zwischen dem Transportverpflichteten und dem Dritten getroffen wurden, nicht geschmälert werden. So liegt es hier, wo die Klägerin als Verfrachter den Transport vom Kai ab auszuführen hatte. Freilich meint das Oberlandesgericht, die Klägerin selbst betrachte die vom Reichsgericht aufgestellte Unterscheidung als unerheblich. So gleichgültig dies sein würde, so ist es doch nicht einmal richtig. Wenn die Klägerin erklärt hat, sich eine Einschränkung ihres Anspruchs nach den Bedingungen der Ewerführerbaase gefallen zu lassen, so geschah dies nicht deshalb, weil die Ladungseigentümer hierzu genötigt gewesen wären, sondern weil sie selbst, auch mit dem übertragenen Ansprüche nach § 426 Abs. 2 BGB. nicht mehr Rechte geltend machen kann, als ihr als Absenderin auf Grund des Frachtvertrags gebührten.

Sodann aber: auch wenn der Frachtvertrag im Auftrage der Ladungseigentümer geschlossen wäre, würde dies doch auf die Dauer der Verjährung keinen Einfluß äußern können. Eine zeitliche Beschränkung des Anspruchs nach Art einer Ausschlussfrist steht bei der Verjährung nicht in Frage. Daß der Anspruch des Eigentümers gegen die Beklagte gleichzeitig mit dem der Klägerin zustehenden Ansprüche verjähren sollte, ließe sich als stillschweigende Vereinbarung zwischen der Klägerin und dem Eigentümer um so weniger vorstellen, als dieser zweite Anspruch trotz seiner kürzeren Verjährungsfrist infolge von Hemmungen oder Unterbrechungen später verjähren könnte als der erste. Auch der Gedanke an eine von den Expeditionskontrahenten vereinbarte Fristausgleichung (Ersetzung der Frist des § 852 BGB. durch die des § 414 BGB.) müßte als willkürlich abgelehnt werden. Würde die Beklagte doch auch der Klägerin gegenüber, wenn sie ihr zugleich aus dem Frachtvertrag und außerkontraktlich verpflichtet geworden wäre, nach Verjährung des einen Anspruchs aus dem andern haftbar bleiben.

Endlich muß geltend gemacht werden: die ganze Erörterung entbehrt der Schlüssigkeit. Das Oberlandesgericht hält es für eine

Voraussetzung des erhobenen Ausgleichsanspruchs, daß noch am 30. August 1909, als die Klägerin die Fessionare der Ladungseigentümer befriedigte, eine voll wirksame, durch keine Verjährungseinrede entkräftbare Forderung der Fessionare gegen die Beklagte vorhanden war. Dies trifft aber nur zu für die Begründung des Anspruchs nach § 426 Abs. 2 BGB. Die in der Person der Eigentümer entstandene Klage konnte allerdings nur mit den Einreden, die ihr zur Zeit der Zahlung anhafteten, auf die Klägerin übergehen. Allein der Gesamtschuldner, der den Gläubiger befriedigt, hat vor allem aus eigenem Rechte einen Ausgleichsanspruch, § 426 Abs. 1. Dieser ursprünglich eigene Anspruch entsteht mit dem Gesamtschuldverhältnis, unterliegt der dreißigjährigen Verjährung und wird von der Verjährung der Gläubigerforderung nicht berührt (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 69 S. 426).

2. Auch der eventuelle Entscheidungsgrund des Oberlandesgerichts beruht auf Überschätzung der Bedeutung, die der Verjährung des Anspruchs der Klägerin aus dem Frachtvertrage mit der Beklagten zukommt. Das Oberlandesgericht unterstellt den Fall, daß die Parteien Gesamtschuldner der Ladungseigentümer geworden seien. Es gibt dann zu, daß die Klägerin, soweit nicht die Ewerführerbedingungen über die Höhe der Haftung entgegenständen, für die ganze von ihr bezahlte Entschädigung auf die Beklagte habe zurückgreifen dürfen. Doch habe das, meint es, nur bis zum Eintritt der Verjährung der Forderung aus dem Frachtvertrag (20. April 1908) gegolten. Mit diesem Zeitpunkte sei das Verhältnis umgeschlagen; die Klägerin könne nun überhaupt nichts mehr fordern, weil sonst die Wirkung der Verjährung vereitelt würde.

Nach § 426 Abs. 1 BGB. sind die Gesamtschuldner untereinander zu gleichen Anteilen verpflichtet, „soweit nicht ein anderes bestimmt ist.“ Ein anderes ist namentlich dann bestimmt, wenn sich eine Abweichung aus einem zwischen den Parteien geschlossenen Vertrag ergibt. In diesem Falle ist, wenn beide Teile einen Dritten geschädigt haben, dem Anteil der einen Partei an der Schadenszufügung die Verletzung der Vertragspflicht gegenüber der andern belastend hinzuzurechnen.

Vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 75 S. 256.

Ob die Forderung aus dem Vertrage verjährt ist, spielt dabei keine

Rolle, da der Vertrag nur die Aufgabe erfüllt, den Inhalt des gegenseitigen Ausgleichsverhältnisses zu bestimmen. Hier waren die Parteien übereingekommen, daß die Beklagte die Güter vom Kai bis an den Dampfer allein, ohne Mitwirkung der Klägerin, befördern sollte. Erlitten die Güter auf dem Transporte durch Schuld der Beklagten einen Schaden, für den den Eigentümern gegenüber neben der Beklagten auch die Klägerin ersatzpflichtig war, so hatte, was die Beziehungen der Parteien zueinander betrifft, die Beklagte für den Schaden einzustehen. Das Ausgleichsverhältnis gestaltete sich mithin so, daß die Klägerin, falls sie die Eigentümer befriedigte, die ganze Summe von der Beklagten erstattet verlangen konnte. Diesen Inhalt mußte das Verhältnis so lange behalten, bis eine Tatsache eintrat, die es nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen abänderte. Inwiefern der Ablauf der Verjährung der Frachtforderung zu solchen Tatsachen gerechnet werden könnte, ist nicht ersichtlich.

3. Zu der Theorie vom unechten Gesamtschuldverhältnis, auf die der erste Richter die Klageabweisung stützt, hat das Reichsgericht eine endgültige Stellung noch nicht genommen. Geht man davon aus, daß es einer Gemeinschaft unter den mehreren Schuldnern bedarf, um die Vorschriften über die Gesamtschulden, insbesondere die Ausgleichsregeln des § 426, zur Anwendung zu bringen, so wird man die Gemeinschaft mit Enneccerus, Bürgerl. Recht § 313, als Zweckgemeinschaft aufzufassen haben. Ein gemeinschaftlicher Entstehungsgrund der Schuld ist ebensowenig zu verlangen wie inhaltliche Gleichheit der Ansprüche. Der erkennende Senat hat sich ferner schon dagegen gewandt, ein wahres Gesamtschuldverhältnis bloß aus dem Grunde zu verneinen, weil der eine der Schuldner ein abstraktes Versprechen gegeben hat (Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 70 S. 410). Auch der Umstand, daß der eine aus Vertrag, der andere aus unerlaubter Handlung haftet, schließt die Gemeinschaft, um die es sich hier handelt, nicht notwendig aus. Die Klägerin hatte die Beklagte zu einer von ihr übernommenen Aufgabe als Gehilfin zugezogen, indem sie den Transport der Güter bis zum Dampfer, der ihr den Eigentümern gegenüber vertragsmäßig oblag, auf die Beklagte übertrug. Dieser Transport bildete mithin einen gemeinsamen Zweck, und wenn er zu Ersatzausprüchen der Eigentümer Anlaß gab, kann man nicht sagen, daß die Parteien rein zufällig ohne jede Verbindung

miteinander Schuldner geworden seien. Die Erwägung des Landgerichts aber, eine Gesamtschuld liege deshalb nicht vor, weil nicht auch umgekehrt die Beklagte, wenn sie selbst gezahlt hätte, von der Klägerin Ersatz beanspruchen könnte, ist nicht wohl verständlich. Natürlich entsteht ein Ausgleichsanspruch nur dann, wenn derjenige gezahlt hat, welchem im Verhältnis der Schuldner zueinander die Schuld nicht oder doch nicht allein zur Last fällt.

Hiernach mußte das angefochtene Urteil aufgehoben werden. Daß die Aufhebung nur in beschränktem Umfange erfolgte, liegt an dem Antrage der Revision, die anscheinend der durch die Ewerführerbedingungen bestimmten Höchstgrenze der Haftung Rechnung getragen hat.“