

90. Haben die auf dem Schiffe zur Beförderung kommenden Postsendungen zur großen Haverei beizutragen?

§§B. §§ 700, 718, 723.

Postgesetz § 5.

I. Zivilsenat. Urt. v. 18. Juni 1913 i. S. Norddeutscher Lloyd (Befl.) w. die H. und S. B.-Co. (Kl.). Rep. I. 26/13.

Entsch. in Zivilf. R. 3. 32 (82).

27

- I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsachen.
 II. Oberlandesgericht Hamburg.

Die Klägerin in Hamburg hat durch die Reichspost eine Sendung Gold erhalten, welche für sie in Shanghai aufgegeben und auf dem Wasserweg in einem Schiff des Beklagten bis Genua befördert worden war. Der Dampfer hatte, bevor er Genua erreichte, Schaden gelitten, der in großer Haverei zur Vergütung kam. Zur Vergütung zog der Dispacheur in Bremen auch die Klägerin wegen obiger Sendung heran. Die Klägerin erhob gegen die Dispache Widerspruch und in Verfolgung des Widerspruchs Klage.

Die erste Instanz wies die Klage ab. In der zweiten Instanz drang die Klägerin durch. Das Reichsgericht hat die dagegen eingelegte Revision des Beklagten zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Der Klageantrag erscheint insofern ohne weiteres als begründet, als es — auch wenn die Beitragspflicht der Postsendungen in großer Haverei anzuerkennen wäre — an jeder Berechtigung dafür fehlen würde, wegen der hier in Frage kommenden Sendung gerade die Klägerin heranzuziehen. Sie hat weder mit dem Beklagten einen Frachtvertrag geschlossen, noch vor allem hat sie aus dem Dampfer Prinz Ludwig des Beklagten Güter ausgeliefert erhalten. Wie der vorliegende Vertrag des Norddeutschen Lloyd mit dem Deutschen Reiche, insbesondere § 18 ergibt, ist die Reichspost diejenige, welche sich zur Ausführung der ihr obliegenden überseeischen Transporte wegen der Seestrecke des Weges des Schiffsdienstes des Beklagten versichert hat. Wie die einzelnen Beförderungen der jedesmaligen Post rechtlich zu bestimmen sind, kann unerörtert bleiben. Selbst wenn man, schlechtthin oder wenigstens da, wo die Sendung nicht von Postbeamten begleitet wird, einen Frachtvertrag zu unterstellen hätte, wären deshalb Absender und Empfänger dem Schiffe gegenüber nicht die Absender und Empfänger der einzelnen Briefe und Pakete, sondern es wäre die Postverwaltung, die ihrerseits die gesammelten — vermutlich nach verschiedenen Gattungen in verschlossenen Postfäcken vereinigten und daher im einzelnen auch wohl der Kenntnis des Schiffers gar nicht zugänglichen — Postfäcken dem Schiffe einliefert und von ihm wieder empfängt. Also nicht so sehr auf jeder einzelnen Sendung oder auf jeder einzelnen Weit-

sendung, als vielmehr auf der „Post“ im ganzen würde die Beitragspflicht ruhen, und der nach § 726 Abs. 2 HGB. persönlich verpflichtete Empfänger wäre die Reichspost. Der Adressat der einzelnen Sendung würde nach Auslieferung an ihn dritter Erwerber sein, demgegenüber nicht einmal das Pfandrecht nach § 725 HGB. geltend gemacht werden kann, wenn er bei Erlangung des Besizes in gutem Glauben war. Vorliegendenfalls wird in Beziehung auf die Klägerin nichts behauptet, was gegen ihren guten Glauben spräche. Ob ihr nach Empfang der Güter Mitteilung von einem Vergütungsanspruch gemacht ist, erscheint ohne Bedeutung.

Sodann ist dem Berufungsrichter auch darin beizutreten, daß er die Beitragspflicht der Post überhaupt verneint. Die entscheidenden Gesichtspunkte, auf die noch einzugehen sein wird, sind vom Vorderrichter zutreffend hervorgehoben worden. Vorweg sei bemerkt, daß, was der Beklagte dagegen nunmehr vorbringt, nicht durchschlagend ist. Es wird nicht zu bestreiten sein, daß, wenn bei einer Vergütung in Seenot gerade auch die „Post“ in den Gewahrsam des Bergenden gelangt, dieser in der Lage ist, daran das Pfandrecht geltend zu machen. Aber dann liegt es auch tatsächlich so, daß die Gesichtspunkte ausgeschaltet sind, aus denen die angefochtene Entscheidung begründet wird. Das Postgeheimnis ist, durch Elementarereignisse und ihre Folgen, preisgegeben, und von einer pünktlichen Bestellung der Sendung an die Adressaten ist ohnehin nicht mehr die Rede.

Richtig ist auch, daß die Frage nicht ohne weiteres durch § 663 HGB. entschieden wird. Aber der Vorderrichter verwertet diese Norm auch gar nicht. Ebensowenig ist für die Frage, ob die Post zur Ladung gehört, aus § 663 eine Entscheidung zu gewinnen. Die Fabereigenschaft beruht nicht auf dem Frachtvertrag, und beitragspflichtig sind auch Güter, die sich an Bord befinden, ohne daß ein Frachtvertrag geschlossen ist. Überhaupt aber läßt sich aus dem Begriffe der Ladung ein selbständiger Entscheidungsgrund nicht gewinnen. Denn würde man auch aus allgemeinen Gesichtspunkten die Post der Ladung zurechnen müssen, so bliebe die Frage, ob nicht eine — wenn auch im Gesetze, wenigstens im Handelsgesetzbuche, nicht geschriebene — Ausnahme anerkannt werden muß. Und das hat die angefochtene Entscheidung mit Recht angenommen.

Zuzugeben ist ohne weiteres, daß der der großen Haverei zugrunde liegende Gedanke der Gefahrgemeinschaft an und für sich erfordert, ebenso wie die übrigen Frachtgüter auch diejenigen im Schiffe befindlichen Postsendungen, welche einen Sachwert besitzen, zur Beitragspflicht heranzuziehen. Es mutet wie eine Ungerechtigkeit an, namentlich wenn es sich, wie hier, um sehr große Werte handelt, daß diese ein Vorrecht genießen sollen und, trotzdem auch ihnen das Opfer zugute gekommen ist, zum Ausgleich nicht sollen beizutragen haben. Aber es ist auch zu beachten, daß an sich niemand der an der Gefahrgemeinschaft Beteiligten im voraus einen Anspruch in der Richtung hat, wie hoch die Werte sind, die mit den seinigen die Seefahrt zu teilen haben, daß dies immer mehr oder weniger auf Zufall beruht und einen der Umstände bildet, aus denen sich die gesamte Gefahr des Transportes zusammensetzt, gegen die er sich zu mehr oder weniger festen Sätzen versichern kann. Jene Ungerechtigkeit liegt daher nicht so sehr in der Benachteiligung der übrigen, als vielmehr in der anscheinend ungerechtfertigten Bevorzugung der einen, der Reichspost. Darum handelt es sich, ob diese Bevorzugung der Postsendungen ungerechtfertigt sein würde, oder ob nicht vielmehr die Post kraft der rechtlichen Stellung, die ihr im öffentlichen Interesse und auf Grund von Normen des öffentlichen Rechtes eingeräumt ist, die den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs vorgehen, wie in manchen anderen Beziehungen so auch hier ein Vorrecht in Anspruch nehmen kann. Und da sind es die beiden vom Oberlandesgerichte hervorgehobenen Gesichtspunkte, welche durchschlagen.

Zunächst das öffentliche Interesse an der glatten, pünktlichen, sicheren Bestellung der überseeischen Post. Selbst wenn zuzugeben wäre, daß die Ablieferung der Post aus dem Schiffe an die Postverwaltung deshalb keine Verzögerung zu erleiden brauchte, weil — die Anwendbarkeit der Einzelbestimmungen des Handelsgesetzbuchs einmal vorausgesetzt — der Schiffer sich dem zahlungsfähigen Empfänger gegenüber damit genügen lassen könnte, zu erklären, daß Havereibeitrag auf der Sendung liege, so wäre das doch immer nur guter Wille des Schiffers. Die Rechtslage würde eine andere, mit den Aufgaben der Post namentlich auch dann unvereinbare sein, wenn es sich um internationalen Durchgangsverkehr handelt, der auf

Staatsverträgen beruht. Aber auch im inneren Verkehr kommt es nicht nur auf diese Ablieferung aus dem Schiffe, sondern vor allem auf die Bestellung der einzelnen Sendungen an die Adressaten an. Die Post müßte, will sie ihres Rückgriffs auf diese nicht verlustig gehen, den Empfängern ebenfalls Mitteilung von der Belastung der Sendungen machen und sie damit vor die Entscheidung stellen, sich durch deren Annahme Ansprüchen auszusetzen, die ihrer Höhe nach ganz dunkel sind. Das würde zu einer Art und Weise der Bestellung der überseeischen Post führen, die der heutigen Verkehrsanschauung ganz unerträglich erscheinen müßte.

Wollte man dieses Bedenken in das Gebiet der Erwägungen de lege ferenda verweisen, so fehlt es doch auch nicht an der lex lata. Es ist § 5 des Postgesetzes, der sich mit zwingender Gewalt entgegenstellt. Mit der Wahrung des Postgeheimnisses ist die Heranziehung der Postsendungen schlechthin unvereinbar. Die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs setzen voraus, daß der Schiffer in der Lage ist, die beitragspflichtigen Gegenstände festzuhalten, und für das etwa noch Fehlende sorgt § 729 Abs. 2 HGB., der vorschreibt, daß jeder Beteiligte die Nachweise beizubringen hat, über die er verfügt. In Beziehung aber auf die Post ist der Schiffer entweder vollständig in Unkenntnis oder, wenn er etwas weiß, ist ihm kraft öffentlichen Rechtes verboten, es zu offenbaren. Der ganze Sinn des Postgeheimnisses ist doch der, daß jedermann mit vollster Sicherheit darauf rechnen kann, über seine Versendungen werde nichts verlauten, noch weniger werde ihnen nachgeforscht werden. Nur ganz bestimmte Ausnahmen auf Grund ausdrücklicher Gesetzesvorschriften sind hier zugelassen. Die Postverwaltung könnte vielleicht angehalten werden, wenigstens den Gesamtbetrag aller Wertangaben mitzuteilen. Allein abgesehen davon, daß auch das unter Umständen wegen des angeführten § 5 PostG. bedenklich und unzulässig sein kann, ist doch fattsam bekannt, daß damit der wahre Stand der Dinge ganz und gar nicht kundgegeben wäre. Und der Sache weiter nachzugehen, verbietet das Gesetz. Am wenigsten aber kann das der Rechtszustand sein, daß es ganz vom Zufall abhängen soll, ob jenachdem, wie im einzelnen Falle Tatsachen durchsichern, die einzelne Sendung in zutreffender Weise herangezogen wird oder nicht. Sollte, wie berichtet wird, bisher noch niemals unternommen worden sein, die

Postsendungen zur großen Haverei heranzuziehen, so würde sich darin nur das richtige Gefühl für die auf bestimmter Norm beruhende Rechtsstellung der Post bekundet haben."