Abschrift.

Im Namen des Reichs.

In Sachen der Allgemeinen Versicherungs=Actiengesellschaft „Fortuna" in Berlin, Klägerin und Revisionsklägerin, vertreten durch den Rechtsanwalt, Justizrath Dr. Reuling in Leipzig,

wider

die Frankfurter Gütereisenbahngesellschaft zu Breslau, Beklagte und Revisionsbeklagte, vertreten durch den Rechtsanwalt, Justizrath Romberg in Leipzig,

hat das Reichsgericht, Erster Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 11. Februar 1888 unter Mitwirkung:

des Präsidenten Dr. Drechsler

und der Reichsgerichtsräthe Dr. von Hahn, Dr. Gallenkamp, Wielandt, Dr. Hambrook, Dr. Bolze, Dr. Behrend,

für Recht erkannt:

die gegen das Urtheil des Zweiten Civilsenats des Königlichen Preußischen Oberlandesgerichts zu Breslau vom 18. October 1887 eingelegte Revision wird zurückgewiesen; die Kosten der Revisionsinstanz werden der Revisionsklägerin auferlegt.

Von Rechts Wegen.

Thatbestand.

M. Block in Breslau hatte der Beklagten 430 Faß Melasse zum Transport nach Stettin übergeben. Die Zille, in welche das Gut verladen wurde, war das dritte Fahrzeug in einem aus vier Fahrzeugen und dem führenden Schlepper bestehenden Zuge. Beim Durchgang des Zugs durch die [illegible] Brücke fuhr das Fahrzeug auf den Eisbrecher auf, barst und sank mit der Ladung. Von diesen gingen mehrere Fässer ganz verloren, andere wurden entwerthet, auch entstanden Bergungskosten, Gebührenforderungen von Experten etc. Alle diese Beträge ersetzt der

Ab-

Absender der Beschädigung der Klägerin, welche von dieser auf Grund eines Versicherungsvertrages ersetzt und cedirte derselben dafür seine Ersatzansprüche an die Beklagte. Die Klägerin klagt diese Ansprüche in Höhe von 2574,23 M. ein. Sie behauptet Verschulden des Führers des Schleppschiffs beim Passiren der Mannheimer Brücke, namentlich auch Verstoss gegen Polizeigesetze, und macht, da das Schleppschiff im Eigenthum der Beklagten steht, diese für das Verschulden des Führers verantwortlich.

Die Beklagte beruft sich auf ihre Verfrachtungsbedingungen, wonach sie „in Havariefällen" nur hafte, wenn sie die Haftung für Havarieschäden besonders übernommen habe.

In erster Instanz wurde die Klage abgewiesen und in zweiter Instanz die Berufung zurückgewiesen. Gegen das Berufungsurtheil hat die Klägerin Revision eingelegt mit dem Antrag auf Aufhebung des angefochtenen Urtheils und Verurtheilung der Beklagten nach dem Klagantrage. Die Revisionsbeklagte hat Zurückweisung der Revision beantragt. –

In der mündlichen Verhandlung wurde das Sach- und Streitverhältniss gemäss dem Thatbestand der vorigen Urtheile von den Parteien vorgetragen.

Entscheidungsgründe.

Die Verfrachtungsbedingungen vom 31. Januar 1886, auf Grund deren der Ladeschein im vorliegenden Fall ausgestellt ist, enthalten in §. 4 eine Bestimmung über die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Güter, wonach

> „der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher durch gänzlichen Verlust, Manko oder Beschädigung der ihm zur Beförderung übergebenen Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, und soweit als ihm, dem Schiffsführer oder der Schiffsmannschaft eigenes Verschulden vom Absender oder Empfänger nachgewiesen werden kann."

In zweifacher Art ist also die Bestimmung des Art. 395 des Handelsgesetzbuchs abgeschwächt. Die Haftung tritt nur ein bei Verschulden, und den Absender oder Empfänger trifft die Beweislast. Im folgenden §. 5 aber heisst es unter der Überschrift: „Haftung in Havariefällen":

> „In Havariefällen haftet der Frachtführer nur dann für sich, seine Leute oder Dritte, wenn er die Haftung für Havarieschäden nach besonderer Vereinbarung übernommen hat und dies im Ladeschein ausdrücklich angegeben ist. Soll das Gut unter fremder Versicherung befördert werden, so ist der Name der betreffenden Versicherungsgesellschaft im Ladeschein anzugeben, andernfalls dem Frachtführer Unterlassungen nicht zur Last gelegt wer-

den

der können.

Hat der Frachtführer laut besonderer Vereinbarung oder laut Havarie-Reglement die Haftung für Havarieschäden nicht übernommen, so ist jede Haftverbindlichkeit desselben, sie mag aus Versehen erfolgt sein, aus welchem sie will, ausgeschlossen."

Trotz der inkorrekten Fassung ist der Sinn dieser Bestimmungen doch deutlich, und es ist richtig, wenn die beiden Vorderrichter annehmen, daß ein Fall der „großen Havarie" vorliege. – Darunter ist nämlich nach der eigenthümlichen Terminologie der „Verfrachtungsbedingungen" der Fall verstanden, „wenn das betreffende Fahrzeug gesunken ist oder die Waare in demselben dem Bestimmungsort nicht zugeführt werden kann."

Da nun zwar den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Verpflichtung zum Schadensersatz durch das Handelsgesetzbuch untersagt ist, diese Bestimmung aber für die übrigen Frachtführer nicht gilt, so würde die vorliegende Klage nur dann begründet sein, wenn die Rechtsbeständigkeit der erwähnten Vertragsbestimmungen auf Grund allgemeiner Rechtssätze angefochten werden könnte. Dies ist aber nur soweit möglich, als die Haftung für <u>eigenen</u> *dolus* bezw. <u>eigenes</u> grobes Verschulden des Frachtführers ausgeschlossen werden soll. Was dagegen den Ausschluß der Haftung für *dolus u. culpa lata* derjenigen Personen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung des Transports bedient, betrifft, so ist derselbe keinesfalls in allen Fällen als den guten Sitten zuwiderlaufend anzusehen. Es gilt dies namentlich nicht von den Fällen, in welchen der Frachtführer nicht in der Lage ist bei der Wahl seiner Leute mit der nöthigen Sorgfalt vorzugehen, bezw. veranlaßt ist, den Transport unter ungünstigen äußeren Verhältnissen auszuführen, die Ausführung aber, wenngleich unter ungenügender Sicherheit im Interesse der Absender liegt.

Allerdings gestaltet sich die Sache anders, wenn keine <u>besonderen</u> Umstände vorliegen und wenn die betreffenden Vertragsbestimmungen im regelmäßigen Verkehr proponirt und acceptirt werden. Und doch können auch in diesen Fällen die Nachtheile, welche ein solcher Vertrag für die Absender hat, aufgewogen werden durch den Vortheil, welchen die Absender dadurch erlangen, daß <u>die Fracht niedriger gestellt wird</u>, wozu der Frachtführer in Folge der Ausschließung der unbedingten Haftung wirthschaftlich im Stande ist. Dies wird dann namentlich zu berücksichtigen sein, wenn dem Absender anderweit Gelegenheit gegeben wird, sich gegen die Nachtheile der Nichthaftung des Frachtführers, insbesondere durch Versicherungsnahme zu sichern. Offerirt vollends

der

der Frachtführer selbst derartige weitere Verträge, so fällt jedes Bedenken in dieser Beziehung hinweg. Letzteres ist aber bei der Beklagten der Fall, wie sich aus den Verfrachtungsbedingungen §. 5 Abs. 1 Satz 2 (s. o.) und den auf der Rückseite des eingehefteten Ladescheinformulars enthaltenen Worten: „Assekuranzprämie bildet einen Posten der Fracht-Rate" ergiebt. Das Verhältniß ist der Wirkung nach dasselbe, wie wenn eine zweifache Frachtvertragsofferte gestellt würde, eine zu geringerer Fracht ohne Haftung für Havariefälle, eine andere zu höherer Fracht mit solcher Haftung.

In analoger Weise kommt beim Eisenbahntransport eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn dem Werthe nach und betreffs gewisser Gefahren vor und ist trotz des allgemeinen Grundsatzes in Artikel 423 des Handelsgesetzbuchs vom Gesetzgeber dann als rechtswirksam anerkannt worden, wenn die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhöhung der Fracht oder Wahl einer anderen Transportart diese Beschränkung in Wegfall zu bringen.

Umgekehrt kann in der Beschränkung der Haftung des Frachtführers dann ein Verstoß gegen gute Sitten gefunden werden, wenn dem Publikum die Möglichkeit der anderweiten Wahrung seiner Interessen nicht oder nur unter verhältnißmäßig schweren Bedingungen geboten wird, bezw. in Folge besonderer Umstände (z. B. Bildung eines s. g. Rings nach amerikanischem Vorgang) die Absender gezwungen werden, sich dem Verlangen der Frachtführer zu fügen.

Daß derartige Umstände vorlagen, wird nirgends geltend gemacht, jedenfalls aber würde es Sache des Absenders, welcher die Rechtswirksamkeit des Frachtvertrags anfechten will, sein, das erforderliche Material beizubringen.

Aus diesen Gründen war die eingelegte Revision zurückzuweisen und die Revisionsklägerin nach §. 92 der Civilprozeßordnung in die Kosten der Revisionsinstanz zu verurtheilen.

gez. Dr. Drechsler. Dr. von Hahn. Dr. Gallenkamp. Wielandt.
Dr. Hambrook. Dr. Bolze. Dr. Behrend.

Verkündet in der öffentlichen Sitzung des Ersten Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. Februar 1888.

gez. Rabe, Aktuar,
als Gerichtsschreiber.

I. 380/87.

Werth des Streitgegenstandes:
2100–2700 M.