

Die Ablieferung im Eisenbahn-Frachtrecht.

Von Dr. Senckpiehl, Werder (Havel).

Fortsetzung aus Heft 4.

X. Uebergabe des Frachtbriefs und Bezahlung der Fracht.

Die Uebergabe des Frachtbriefs spielt keine maßgebliche Rolle. Die Uebergabe des Frachtbriefes ist niemals eine Ablieferung des Frachtgutes. Im Landfrachtgeschäft wird die Ablieferung des Gutes häufig vor der Uebergabe des Frachtbriefes vorgenommen. Da in dem Frachtbriefe die Gebühren verzeichnet sind, gegen welche der Frachtführer das Gut abliefern will, so wäre es zweckmässig, wenn der Frachtbrief zuerst vorgelegt wird, ehe das Gut abgeliefert wird. Doch auch wenn der Frachtbrief dem Empfänger nachher gegeben wird, so ist doch jede Ablieferung unter der Bedingung der Bezahlung der im Frachtbrief vermerkten Frachtkosten erfolgt.

Freilich bestimmt § 436 HGB., daß der Empfänger durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes zur Bezahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet wird. Die im § 436 HGB. begründete Verpflichtung ist jedoch dinglich nicht oder doch nur unter gewissen Voraussetzungen (§ 440 Abs. 3 HGB.) gesichert.

Der Frachtführer darf aber nicht bloß Bezahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes, sondern überhaupt aller seiner Forderungen aus dem Frachtvertrage gegen Ablieferung des Gutes verlangen und hat bis zur Bezahlung ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht an dem Gute.

Das Verbringen an den Ablieferungsort wird mit Rücksicht auf die regelmäßigen und selbstverständlichen Ansprüche des Frachtführers noch nicht als ein Verzicht des Frachtführers auf die sofortige Geltendmachung dieser Ansprüche angesehen; insbesondere nicht als ein Verzicht auf das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht. Da die Bezahlung üblicherweise erst nach der Verbringung des Gutes in die Räume des Empfängers erfolgt, so gilt die Verbringung und Besitzübertragung immer nur unter der Voraussetzung, daß auch die Bezahlung erfolgt. Der Rollkutscher gibt den Besitz des Frachtführers erst dann endgiltig auf, wenn er die Bezahlung erhalten hat. Wird dem Rollkutscher wider Erwarten die Bezahlung nach der Niederlegung des Gutes verweigert, so ist er berechtigt, das Gut wieder mitzunehmen; er hatte den Besitz noch nicht endgiltig aufgegeben und übt nur seinen, bezw. des

7) Denn der Rollkutscher ist nicht Besitzer, sondern nur Besizdiener. § 855 BGB

Frachtführers⁷⁾ Besitz an dem Frachtgute weiter aus, indem er das Gut wieder auf den Rollwagen schafft. Wird er hierbei von dem Empfänger gehindert, so macht sich der Empfänger einer verbotenen Eigenmacht (§ 858 BGB.) schuldig, gegen welche der Rollkutscher auch das Recht der Selbsthilfe hat. §§ 859, 860 BGB.

X. Die Ablieferung von Stückgütern im Eisenbahnfrachtrecht.

Im Eisenbahnfrachtrecht sind Wagenladungen und Stückgüter zu unterscheiden. Stückgüter, die nicht durch Bahnspediteure (vgl. Kap. VII) abgefahren werden, werden von der Eisenbahn aus dem Waggon ausgeladen und in die Güterhalle, dem Güterboden oder dem sonst hierzu bestimmten Raum dem Empfänger zur Verfügung gestellt. Der Empfänger hat die Güter dort abzuholen, darum muß er von der Ankunft der Güter benachrichtigt werden. Sie werden ihm aber erst ausgehändigt, nachdem er den Frachtbrief eingelöst hat. Die Ablieferung zerfällt hiernach in drei Teile:

1. Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes durch sogenannte Aviskarte. Zulässig ist jede andere Benachrichtigung, z. B. durch Fernsprecher, durch Boten;
2. Meldung des Empfängers auf der Güterkasse zur Bezahlung der Fracht gegen Empfangnahme des Frachtbriefes;
3. Meldung des Empfängers auf dem Güterboden, wo er gegen Vorzeigung des Frachtbriefes das Gut selbst erhält.

Die Ablieferung ist erst vollendet, wenn das Gut auf dem Güterboden dem sich meldenden Empfänger oder dessen Leuten herausgegeben ist. Die Avisierung und die Einlösung des Frachtbriefes sind nur Vorbereitungen der Ablieferung. Der unmittelbare Besitz am Gute wird durch diese Handlung noch nicht auf den Empfänger übertragen. Der Ort der Ablieferung ist die Güterhalle, nicht die Güter-Kasse.

Meldet sich der Empfänger überhaupt nicht zur Abholung des Gutes, so kann eine Ablieferung nicht stattfinden. Diesen Grundsatz verkennt das Reichsgericht in der Entscheidung vom 28. Mai 1921 (Jur. Woch. 21, 1918 und verkehrsr. R. 1921 Bd. I S. 50). Die Entscheidung ist in ihrem Ergebnis zutreffend, jedoch die Begründung ist verfehlt. Es heißt darin:

„Nachdem die Ware auf dem Bahnhof in K. angekommen war, hat der Spediteur H. über den Empfang derselben — wie das Berufungsgericht feststellt: spätestens am 5. Okt. 1918 — quittiert. Er hat sich nicht vergewissert, ob die Ware vollzählig vorhanden war, hat sie auch nicht sofort abgeholt, vielmehr hat sich die Abholung aus den von H. bei seiner Vernehmung angegebenen Gründen bis zum 9. Okt. verzögert. An diesem Tage stellte sich bei der Abholung heraus, daß von den verladenen 4 Fässern eines fehlte. Das Berufungsgericht hat angenommen, der Sinn und die rechtliche Bedeutung der im Voraus geleisteten Quittierung sei dahin aufzufassen, daß die Ware als abgenommen gelte (welche Wirkung nur bei sofortigem Widerruf der Quittung aufgehoben werden könne), und daß zwischen Empfänger und Eisenbahn ein Ver-

wahrungsvertrag abgeschlossen werde, der bis zur körperlichen Abholung der Ware in Kraft bleibe. — — —

Zunächst ist es nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in der Bezahlung der Fracht und der Quittierung über den Empfang der Ware rechtlich eine Ablieferung und Abnahme des Frachtgutes erblickt hat.“

Dieser Satz trifft nicht das Richtige: Die Bezahlung der Fracht ist niemals ein Teil der Ablieferung des Gutes. Die Bezahlung der Fracht kann vor oder nach der Ablieferung stattfinden; sie ist eine selbständige Verpflichtung des Absenders und bisweilen des Empfängers aus dem Frachtvertrage, hat aber an sich mit der „Ablieferung des Gutes“ nichts zu tun.⁸⁾

Die Quittung über den Empfang der Ware ist aber ebensowenig die Ablieferung der Ware. Diese Meinung verwechselt die „Ablieferung“ und den „Beweis der Ablieferung“. Die Eisenbahn verlangt ein Empfangsbekennnis über das Gut schon in dem Augenblicke, in welchem nur der Frachtbrief eingelöst wird. Der Empfänger erhält den Frachtbrief erst ausgehändigt, nachdem er nicht bloß die Fracht und die sonstigen Gebühren bezahlt hat, sondern erst nachdem er auf der Aviskarte auch den Vordruck über den Empfang des Gutes unterzeichnet hat.

Diese Quittung ist natürlich keine Ablieferung des Gutes. Sie ist lediglich ein Empfangsbekennnis über die Ablieferung des Gutes. Das Empfangsbekennnis ist weder eine Ablieferung, noch ersetzt es eine Ablieferung; es ist auch keine symbolische Ablieferung; denn eine symbolische Ablieferung gibt es nicht. Die Ablieferung des Frachtgutes ist eine Tatsache, welche im Prozesse erforderlichenfalls erwiesen werden muß, und zwar ist für die Ablieferung des Frachtgutes die Eisenbahn beweispflichtig.

⁸⁾ Den Ausführungen des RG. möchte ich einen Auszug aus dem ROHG. 14, 294 gegenüberstellen:

„Unter Ablieferung versteht das Gesetz denjenigen Akt, durch welchen der Frachtführer die zum Zwecke des Transports erhaltene *Gewahrsam* nach Beendigung des Transports mit Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt. Entsch. d. ROHG. Bd. II S. 252. Die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Frachtgutes, die Aufforderung an denselben, das Frachtgut abzuholen und die Auslieferung des Frachtbriefes, überhaupt alle diejenigen Handlungen, welche bloß bezwecken, den Empfänger in den Stand zu setzen, über das Frachtgut zu verfügen, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten, noch eine solche ersetzen. Entsch. d. ROHG. Bd. VI S. 273.

Wenn daher der Appell.-Richter aus dem Umstande, daß dem Adressaten L. von der Ankunft des Frachtgutes Kenntnis gegeben und derselbe hierdurch in die Lage versetzt wurde, über das Frachtgut zu verfügen, die Folgerung zieht, es sei hiermit die Beendigung des ganzen Frachtgeschäftes seitens der Eisenbahn konstatiert, und könne nach diesem Zeitpunkte von einer Haftung derselben als Frachtführerin nicht mehr die Rede sein, so verkennt er den Begriff der Ablieferung. Der Sachverhalt, welchen er unterstellt, rechtfertigt nicht die Annahme, daß eine Ablieferung stattgefunden habe, läßt daher die Verantwortlichkeit der Eisenbahn als Frachtführerin fortbestehen.“

Die Avisquittung ist nun allerdings die Beurkundung eines Beteiligten über die Tatsache der Ablieferung des Gutes. Sie kann demnach als ein Beweis für die Ablieferung verwendet werden, aber sie ist kein unwiderleglicher Beweis. Gegenüber diesem Beweise durch das Empfangsbekanntnis gibt es einen Gegenbeweis; und gerade gegenüber dem Empfangsbekanntnis auf der Aviskarte ist der Gegenbeweis leicht zu führen. Zur Widerlegung der Quittung auf der Aviskarte genügt der Hinweis auf die tatsächlichen Vorgänge, vor allem darauf, daß die Eisenbahn den Empfänger zwingt, erst ein Empfangsbekanntnis abzugeben und ihm dann darauf nicht das Frachtgut, sondern nur den Frachtbrief auszuhändigen, auf Grund dessen er nun an einer ganz anderen Stelle das Frachtgut überwiesen erhalten kann. Die Feststellung dieser Tatsachen genügt, um die Quittung auf der Aviskarte wertlos zu machen.

Daß die Quittung nicht die wirkliche Ablieferung ersetzt, daß die Quittung vielmehr durch die Darlegung der wirklichen Vorgänge ohne weiteres widerlegt wird, ist in der Rechtsprechung anerkannt. Ich nenne das Urteil des LG. Köln (Eisenb. E. 32,54 und SSZ. 1915 S. 276) welches den Klageanspruch auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn aus folgenden Gründen für gerechtfertigt erklärt:

„Selbst wenn mit dem Vorderrichter angenommen werden sollte, daß im allgemeinen nach Empfang der Frachtbriefe der Empfang der Frachtstücke zu vermuten sei, so ist doch für die Güterausgabestelle in A. diese Vermutung unzutreffend, wie die übereinstimmenden Aussagen von J. und Sch. darthun. Danach hat J. über den Empfang der Briefe quittiert, bevor ihm ein Frachtstück ausgegeben war; erst mit den Briefen begab er sich an eine andere Stelle des Güterschuppens, um die Güter herauszusuchen. Bei dieser Art des Verfahrens liegt dem Beklagten der Beweis ob, daß dem Kläger das fehlende Gut tatsächlich ausgehändigt worden ist. Der Beklagte hat diesen Beweis nicht geführt. Seine Angriffe auf die Glaubwürdigkeit des Zeugen J. können den Beweis nicht erbringen. Denn selbst wenn J. nicht glaubwürdig wäre, so wäre damit nicht das Gegenteil seiner Aussage erwiesen.

Mit Recht ist demnach der Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.“

XI. Die Ablieferung von Wagenladungen.

Bei Wagenladungen ist eine gleiche Vorbereitung der Ablieferung nötig, wie bei den Stückgütern, die nicht durch die Bahnspediteure zugerollt werden:

1. Benachrichtigung des Empfängers durch Aviskarte oder in sonstiger Weise von der Ankunft des Gutes,
2. Meldung des Empfängers auf der Kasse zur Einlösung des Frachtbriefes. Hier wird ebenfalls immer eine Quittung über das Gut selbst, d. h. die Wagenladung verlangt.

3. Meldung des Empfängers auf dem Freiladegleis beim Gütervorsteher oder Lademeister zur Ueberweisung des Waggons.

Nachdem alles dies geschehen ist, erfolgt die Ablieferung der Wagenladung, indem der Lademeister den eingelösten Frachtbrief, den man ihm vorzuzeigen hat, prüft und an der Hand des Frachtbriefes den Waggon heraussucht. Die Besitzübertragung erfolgt in der Weise, daß der Lademeister den Abholenden zu dem Waggon führt, ihm die Unversehrtheit der Plomben und des etwaigen Schlosses zeigt, den Verschuß sodann entfernt und etwa erklärt: Hier ist der Wagen, laden Sie ihn aus.

Nur der letzte Akt, die ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung des Lademeisters, daß der Wagen dem Abholenden bezeichnet und zur Abladung freigestellt wird, ist die Ablieferung. Alles was vorherging, war nur Vorbereitung derselben. In der Sprache der Kaufleute nennt man dies auch „Ueberweisung des Waggons“. Man nennt es nicht Uebergabe der Wagenladung, weil unter Uebergabe die Bewegung des Gutes von Hand zu Hand verstanden wird. Man sagt: der Lademeister weist dem Empfänger den Waggon an oder überweist ihm den Waggon. Es ist eine Gestattung der Ausladung.

Mit der Ueberweisung des Waggons muß der Empfänger oder sein Bote einverstanden sein. Das Einverständnis braucht nicht besonders ausgedrückt zu werden. Es ist schon dadurch genügend erklärt, daß er sich mit dem eingelösten Frachtbrief beim Lademeister meldet und nach dem Wagen fragt. Auch gibt er keine Erklärung ab; wenn der Lademeister den Wagen zeigt und die Plomben entfernt, so hat er sein Einverständnis mit der Ablieferung genügend zum Ausdruck gebracht.

Ist der Empfänger nicht einverstanden, so muß er dem Lademeister es sagen. Dies kommt vor, wenn äußerlich an dem Waggon etwas nicht in Ordnung erscheint, z. B. die Puffer sind verbogen oder die Ladung auf dem offenen Wagen ist verrutscht; denn das deutet auf einen heftigen Rangierstoß und eine dadurch erfolgte Beschädigung des Gutes; oder die Plomben und die sonstigen Verschlüsse, die Verschnürung und Beplanung der offenen Ladung sind nicht in Ordnung. Das deutet auf Beraubung. In solchen Fällen wird der Empfänger mit der einfachen Ablieferung nicht einverstanden sein, sondern zunächst Feststellung der Mängel durch die Eisenbahn oder amtliche Sachverständige verlangen.

Stellt der Empfänger derartige Anforderungen, so ist mit der bloßen Ueberweisung der Ladung eine Ablieferung nicht vollendet. Die amtliche Feststellung hat erst zu erfolgen; der Empfänger darf sie jederzeit verlangen und zwar auch bei Wagenladungen.⁹⁾ Ist der Schaden schriftlich festgestellt, so hat der Akt der Ablieferung endgiltig vor

⁹⁾ Viele Güterabfertigungen weigern sich, die amtliche Schadensfeststellung bei Wagenladungen vorzunehmen. Das ist irrig, denn § 82 EVO. bezieht sich auf alle Güter, folglich auch auf Wagenladungen.

sich zu gehen; denn die erste Ablieferung ist in Ermangelung des Einverständnisses des Empfängers nicht zu Ende gekommen.

XII. Einheitlichkeit des Aktes der Ablieferung.

Die Ablieferung ist ein rein tatsächlicher Vorgang, welcher nur mit Zustimmung des Empfängers stattfinden kann. Folglich ist er ein durch Zusammenwirken des Frachtführers und Empfängers vorgenommener einheitlicher Akt. Die Eisenbahn kann nicht heute den Wagen hinstellen und morgen erklärt der Empfänger sein Einverständnis mit dieser Hinstellung und ladet den Wagen aus. Wenn man diese beiden Handlungen, die sich auf zwei Tage verteilen, zusammen als Ablieferung auffassen wollte, so würde ein Zwischenraum zwischen dem Hinstellen des Wagens seitens der Eisenbahn und dem Ausladen desselben seitens des Empfängers vorhanden sein, während dessen eine unklare Rechtslage gegeben wäre. Das Hinstellen des Wagens ist keine halbe Ablieferung und das Ausladen ist nicht die andere Hälfte. Das Ausladen gehört überhaupt nicht mehr zur Ablieferung, sondern erfolgt nach der Ablieferung; und das Hinstellen des Wagens gehört ebenfalls nicht zur Ablieferung, sondern ist eine Vorbereitung der Ablieferung. Der Akt der Ablieferung muß ein einheitlicher sein, weil mit ihm erhebliche Rechtswirkungen eintreten. Dieser Eintritt der Rechtswirkungen kann nur in einem Augenblicke erfolgen, sich aber nicht auf einen längeren Zeitraum erstrecken. Ist aber der Akt ein einheitlicher, so ist damit auch die Regel gegeben, daß erst mit der Zustimmung des Empfängers die Ablieferung erfolgt sein kann; denn alle Handlungen der Eisenbahn zum Zwecke der Ablieferung sind im Zweifel nur Vorbereitungen für die Ablieferung. Für den Zeitpunkt der Ablieferung ist also die Zustimmung des Empfängers maßgebend. Da diese ein wesentliches Erfordernis zur Ablieferung ist, kann sie nicht ergänzt oder vermutet werden. Sie muß faktisch vorliegen. Es ist dagegen nicht nötig, daß sie unbedingt erst im Augenblicke der Ablieferung erklärt wird.

Es ist zulässig, daß der Empfänger seine Zustimmung schon im Voraus mit einer bestimmten Art der Ablieferung erklärt. Das ist der Fall, wenn der Frachtführer Güter auf einen Bauplatz (Baumaterialien) oder auf einem Marktplatze (bei Messen und Märkten) oder an einer bestimmten Stelle im Wasser (z. B. zur Herstellung eines Damms) niederlegen soll. In diesen Fällen ist der Empfänger nach seiner ausdrücklichen oder stillschweigenden Erklärung damit einverstanden, daß der Frachtführer die Ablieferung vornimmt, ohne daß der Empfänger selbst oder ein Bote desselben zugegen ist. Die Ablieferung ist auch hier kein einseitiger Akt des Frachtführers. Denn die Zustimmung des Empfängers mit der Art der Ablieferung ist bereits vorher erklärt. Die Ablieferung wird hier durch den einseitigen Akt des Frachtführers nur vollendet.

Das sind im übrigen Ausnahmefälle. Ist — wie gewöhnlich — eine vorherige Zustimmung des Empfängers mit der einseitigen Art der Ablieferung nicht erklärt, so kann sie erst durch Zustimmung des Empfängers vollendet werden.

Bei Ablieferung auf Privatanschlußgleis stellt die Eisenbahn gewöhnlich den Waggon auf das Freiladegleis des Empfängers ab, ohne daß letzterer hinzugezogen wird. Dieses Abstellen ist keine Ablieferung. Eine Ablieferung liegt erst vor, wenn der Empfänger irgendwie seine Zustimmung mit diesem Hinstellen zu erkennen gegeben hat, z. B. wenn er die Wagenladung in Besitz nimmt.

Vor allem ergibt sich aus der Einheitlichkeit des Aktes der Ablieferung, daß man nicht die vorhergehenden Handlungen z. B. die Avisierung der Ankunft des Gutes, die Einlösung des Frachtbriefes, die Anweisung eines Löschrates usw. als Ablieferung ansehen kann. Alles das sind nur Vorbereitungen der Ablieferung. Sie sind kein Teil der Ablieferung, weil notwendig zwischen der Vorbereitungshandlung und der endgiltigen Ablieferung Zwischenräume liegen, während welcher der Frachtführer das Gut noch in seinem Besitze hat. Die Ablieferung besteht aber in der Aufgabe des Frachtbesitzes und wird erst mit der Zustimmung des Empfängers zu der Aufgabe des Frachtbesitzes vollendet. Die genannten Handlungen sind mithin nicht Teile der Ablieferung, auch nicht der Beginn der Ablieferung, sondern nur Vorbereitung der Ablieferung.¹⁰⁾

Unerheblich ist auch, daß zwischen den einzelnen Vorbereitungen der Ablieferung längere Zwischenräume liegen. Auch wenn der Empfänger nach Einlösung des Frachtbriefes das Gut nicht entgegennimmt, so kann aus der Säumnis des Empfängers nicht einfach eine Ablieferung und ein nachfolgender entgeltlicher Verwahrungsvertrag konstruiert werden. Aus der Säumnis des Empfängers ist eine Ablieferung unmöglich zu entnehmen. Es fehlt an dem festen Zeitpunkte, in welchem die Ablieferung anzunehmen ist; es fehlt überhaupt der faktische Vorgang der Besitzübertragung; es fehlt die Mitwirkung des Empfängers.¹¹⁾

Zum Abschluß eines Verwahrungsvertrages gehört eine Willenserklärung des Empfängers; diese ist in seinem Schweigen nicht zu erblicken. Die Eisenbahn kann zwar für nicht eingeholte Frachtgüter Lagergeld und Wagenstandgeld berechnen. Dies gründet sich jedoch auf den Frachtvertrag, welchen der Frachtführer zur Erhebung dieser Gebühren nach Maßgabe des Tarifes bzw. nach § 354 HGB. berechnen darf. Der Frachtvertrag ist indessen noch nicht beendet. Ueber

¹⁰⁾ Im wesentlichen übereinstimmend:

Eger Anm. 446 zu § 84 EVO.

Lehmann-Ring Nr. 6 zu § 429 HGB.

Düringer-Hachenburg Note II zu § 429 HGB.

Staub Anm. 7 zu § 429 HGB.

¹¹⁾ Alles dies übersieht v. d. Leyen in seiner Besprechung. Jur. Woch. 22, 1318.

die weiteren Maßregeln, die dem Frachtführer im Falle der Säumnis des Empfängers zustehen, vgl. unten Kap. XIV.

XIII. Der Empfänger.

Der Empfänger hat bei der Ablieferung mitzuwirken, indem er seine Zustimmung zu der Besizaufgabe des Frachtführers gibt und regelmäßig selbst den Besitz des Gutes erwirbt. Der Empfänger erwirbt auch den Besitz an dem Frachtgute, wenn er seine Zustimmung zu der Aufgabe des Besitzes dem Frachtführer im voraus erklärt, z. B. bei der Ablieferung auf Bauplätzen, auf Messen und Märkten; denn der Besitzer braucht nicht das Gut in die Hand zu nehmen oder überhaupt in unmittelbarer Nähe zu haben, um Besitz zu erwerben. Der Bauherr wird Besitzer der auf dem Bauplatz abgeladenen Materialien, auch wenn er nicht bei dem Abladen zugegen ist. Er ist der Besitzer des Bauplatzes und wird deshalb auch der Besitzer der auf dem Platze niedergelegten Sachen. Der Messekaufmann, welcher seine Waren auf dem Messeplatz abladen läßt, wird Besitzer der Frachtkiste, auch wenn er beim Abladen nicht zugegen ist.

Der Empfänger braucht aber den Besitz des Frachtgutes überhaupt nicht in Person zu erwerben. Es gibt auch Ablieferungen an Ersatzpersonen. Der Empfänger kann den Frachtführer anweisen, das Gut an eine andere Person abzuliefern, z. B. an einen Fuhrunternehmer (Vollmachtsspediteur), an ein Lagerhaus, an einen anderen Frachtführer; diese treten bei der Ablieferung an die Stelle des ursprünglichen Empfängers.

Bisweilen greift das öffentliche Recht ein, indem es z. B. die unmittelbare Ablieferung an den Empfänger verbietet und vorerst eine zoll- oder steueramtliche Handlung vorschreibt. Gibt der Frachtführer den Besitz zu Gunsten einer Zollverwaltung auf, so tritt an die Stelle der Person des Empfängers die Zollverwaltung.¹²⁾ Nimmt sie das Gut in ihren Besitz, so ist die Ablieferung aus dem Frachtvertrage vollendet. Die Zollbehörde vertritt den Empfänger gewissermaßen kraft öffentlichen Rechts.

Die Herausgabe des Gutes an die Zollbehörde ist aber nur dann eine Ablieferung im Sinne des § 429 HGB., wenn das Gut den Bestimmungsort erreicht hat. Eine Herausgabe des Gutes, die nicht an dem Bestimmungsorte, sondern unterwegs vorgenommen wird, ist niemals Ablieferung.¹³⁾

Ferner muß die Zollbehörde den alleinigen unmittelbaren Besitz des Frachtgutes erwerben. Steht der Zolleschuppen im Mitbesitz des Frachtführers (Eisenbahn) und der Zollbehörde, so liegt eine Aufgabe des Besitzes noch nicht vor.

¹²⁾ So RG. 15. 1. 08; 67, 336.

¹³⁾ OLG. Marienwerder. Seuff. A. 52 Nr. 176; ROHG. 2, 254; 8, 26.

XIV. Ablieferungshindernisse.

Die Beendigung der strengeren Sachschadenhaftung des Frachtführers durch die Ablieferung ist nicht möglich beim Eintritt von Ablieferungshindernissen.

Ein Ablieferungshindernis liegt immer vor, wenn die Mitwirkung des Empfängers bei der Ablieferung nicht zu erreichen ist; es ist unerheblich, ob der Empfänger seine Mitwirkung schuldhaft versäumt oder ob er ohne Verschulden verhindert ist. Ein Verschulden des Empfängers festzustellen, ist schwer, da er ja nach den Regeln des Frachtvertrages gar nicht zur Entgegennahme der Frachtgüter gegenüber dem Frachtführer verpflichtet ist. Nur der Absender hat die Verpflichtung, für die Entgegennahme des Gutes am Bestimmungsorte zu sorgen. Ein Verzug des Empfängers kommt hierbei nicht in Frage, und ein Verzug des Absenders kommt erst in Betracht, wenn er zur Mitwirkung bei der Ablieferung gemahnt ist.

Man sieht hieraus, daß die Regeln über den Schuldnerverzug auf die Ablieferung und Entgegennahme des Gutes durch den Empfänger keine Anwendung finden können. Doch auch die allgemeinen Regeln über den Gläubigerverzug finden auf die Ablieferung des Frachtgutes keine Anwendung, weil die Folge der Nichtmitwirkung bei der Ablieferung entsprechend den besonderen Verhältnissen beim Frachtvertrage in den §§ 437, 601, 604 HGB. und 52 BSchG. besonders geregelt sind.

Der Frachtführer hat von dem Ablieferungshindernis dem Absender Kenntnis zu geben und dessen Weisungen einzuholen. Hat dies zu keinem Erfolg geführt, so hat der Frachtführer die Wahl, um sich von dem Gute und der Haftung für das Gut zu befreien, zwischen

- a) Einlagerung bei sich selbst,
- b) Einlagerung bei einem Lagerhalter oder in sonstiger sicherer Weise,
- c) Selbsthilfeverkauf, falls das Gut dem Verderben ausgesetzt und Gefahr im Verzuge ist, unter Beachtung der Förmlichkeiten des § 373 HGB. (Im Seerecht wird der Selbsthilfeverkauf nicht erwähnt.) Der Frachtführer hat hiernach nicht ein allgemeines Selbsthilfeverkaufsrecht, wie der Verkäufer nach § 373 HGB. Dem Eisenbahnfrachtführer ist dagegen ein weitergehendes Recht zum Selbsthilfeverkauf im § 81 EVO. gegeben:

1. Sofortiger Selbsthilfeverkauf, wenn das Gut dem Verderben unterliegt oder sonst nicht lagerfähig ist;
2. befristeter Selbsthilfeverkauf allgemein.

Die Eisenbahn ist ferner insofern bevorzugt, als ihr der Verkauf ohne jegliche Förmlichkeit gestattet ist. Auf die Voraussetzungen der Hinterlegung und des Verkaufs wird im einzelnen nicht eingegangen. Hier soll nur das Verhältnis dieser Handlungen zur Ablieferung besprochen werden.

Weder die Hinterlegung, noch der Selbsthilfeverkauf sind Akte der Ablieferung. Wird zur Hinterlegung oder zum Selbsthilfeverkauf

geschritten, so darf dies nur im Falle eines Ablieferungshindernisses geschehen. Die Unmöglichkeit der Ablieferung ist ja gerade die Voraussetzung der Hinterlegung und des Selbsthilfeverkaufs. Hinterlegung und Selbsthilfeverkauf stehen also in einem Gegensatz zur Ablieferung. Das ist herrschende Meinung¹⁴⁾. Aber jeder dieser Akte bewirkt eine Beendigung der strengeren Sachschadenhaftung des Frachtführers wie die Ablieferung. Auch das ist anscheinend die herrschende Meinung.¹⁵⁾

Hinterlegung (bei einem Dritten) und Selbsthilfeverkauf sind Akte, die in einen bestimmten Zeitpunkt fallen. Durch diese Vorgänge wird das Ende der strengeren frachtrechtlichen Haftung des Frachtführers scharf gekennzeichnet.

Der Frachtführer darf aber das Gut statt es bei einem Dritten einzulagern, auch selbst auf Lager nehmen. Das ist im § 81 Abs. 3 und 6 EVO. für die Eisenbahn ausdrücklich hervorgehoben. Dieses „auf Lager nehmen“ muß jedoch durch bestimmte Tatsachen in die Erscheinung treten. Ein unmerkliches Hinübergleiten von der strengeren frachtrechtlichen Haftung in die leichtere Haftung aus dem Verwahrungsvertrage entspricht weder dem Bedürfnis der Praxis nach genauer Abgrenzung der Haftung, noch den Vorschriften des Gesetzes. In der EVO. § 81 Abs. 3 wird von der Eisenbahn gefordert, daß sie das Gut im Falle von Ablieferungshindernissen „auf Lager zu nehmen hat“. Das auf Lager nehmen kann nach dem Wortlaut nicht ein einfaches Stehenlassen des Gutes sein; sondern es muß in den Raum gebracht werden, welcher für Lagergüter bestimmt ist, muß in das Lagerbuch eingetragen werden, kurz, es muß die eigene Einlagerung durch bestimmte Tatsachen für die Außenwelt in die Erscheinung treten. Dasselbe geht aus § 86 Abs. 6 EVO. hervor.

Der Wortlaut „zu Lager nehmen“ bedeutet für Wagenladungsgüter, daß sie ausgeladen werden. Solange die Eisenbahn die Wagenladungen auf ihrem Gleis stehen hat, hat sie sie nicht zu Lager genommen. Sie kann demnach für die nicht ausgeladenen Wagenladungsgüter kein Lagergeld, sondern nur Wagenstandgeld beanspruchen. Solange sie nicht ausgeladen sind, dauert die strengere frachtrechtliche Haftung fort.



¹⁴⁾Vgl. Mittelstein Handbuch 264; Schaps § 601 Anm. 12; Pappenheim 3, 416; Lehmann-Ring Nr. 6 zu § 429 HGB; Anm. Boyens 2, 198.

¹⁵⁾ROHG. 14, 295; OLG. Karlsruhe in Goldtschmidts Zeitschr. 40, 536; RG. in Eisenb. E. 2, 1, 270; OLG. Dresden in Eisenb. E. 6, 377; Lehmann-Ring Nr. 6 zu § 429 HGB.; Barnickel in Eisenb. E. 26, 114; Senckpiel, Eisenbahntransportgesch. 301; Rundnagel, Haftung 37 und Handbuch 422. Die abweichenden Meinungen gehen durchweg auf die Frage nicht näher ein, z. B. Staub Anm. 9 zu § 429 und die andern Kommentare (Düringer-Hachenburg § 429 Anm. 4 a. E.; Makower § 429 I 1.) Das RG. 28. 5. 21; TW. 1921, 1518 hat diese Streitfrage nicht entschieden, sondern nur behauptet, die im Text bekämpfte Ansicht sei die herrschende. Diese Behauptung dürfte in Ansehung der hier genannten Zitate nicht zutreffend sein.

Das Problem der Selbstkostenrechnung bei der Reichseisenbahn.

Von

Dr. Guido Fischer, D. H. H. München.

1. Kameralbuchhaltung, Selbstkostenrechnung und Statistik.

Wie die meisten staatlichen Betriebe, so besitzt auch die Reichsbahn ihre Kameralbuchführung. Diese Form der Festhaltung von Wertverschiebungen entstand schon im 17. Jahrhundert, als die Fürsten mit den Einkünften ihrer eigenen Besitzungen nicht mehr ausreichten und immer häufiger die Volksvertretungen dem Regenten eine periodenweise Apanage gewähren mußten. Als Gegenrecht wurde hierfür den Standesvertretungen und später den sich daraus entwickelnden Parlamenten das Kontrollrecht über die Wirtschaftsführung der Staatsverwaltung eingeräumt. Daher mußte es nun auch ermöglicht werden, daß diese Kontrolle sich zahlenmäßig orientieren konnte, und es bildete sich infolge dessen eine Buchführungsart heraus, welche vor allem diesen einzigen Zweck im Auge hatte. Sie sollte daher klar und übersichtlich sein, um eine leichte Ueberprüfung herbeiführen zu lassen, und sollte außerdem die Finanzgebarung der betreffenden Staatsbehörde ersichtlich machen, ob alle Einnahmen ordnungsgemäß und richtig durchgeführt wurden und ob alle Ausgaben so sparsam wie möglich und in enger Anlehnung an die Richtlinien, die das Parlament der Staatsbehörde im Voraus gegeben hatte, betätigt wurden. Auf die Ermöglichung dieses Budgetrechtes der Parlamente ist daher die Kameralbuchhaltung vor allem zugeschnitten.

Das ganze Rechnungswesen einer Staatsbehörde zerfällt demzufolge in zwei große Teile: Erstens die laufenden Aufzeichnungen der betreffenden Buchungsstelle über ihre Vermögensänderungen und zweitens die Rechnungslegung über die Durchführung dieses Wirtschaftsprinzipes auf Grund des im Voraus erteilten Sollhaushaltes. Für diese Aufgabe ist daher auch die Buchführung während des Jahres eingerichtet.

Für den ersten Teil der Kameralbuchhaltung, der Wirtschaftsführung, werden nur zwei Arten von Büchern geführt. Einmal die