

Die in diesem Jahre erfolgte Ausbreitung und Verdichtung des Luftverkehrs innerhalb Deutschlands hat in vielen Städten die Flughafenfrage sehr aktuell werden lassen. In manchen Orten hat man erkannt, daß es nunmehr an der Zeit ist, den Flughafen nicht irgendwo draußen an der Peripherie der Stadt, abgelegen von allen Verkehrslinien, ein Eigenleben führen zu lassen, sondern daß die Güte des Flughafens sehr wohl in einem Maße, einer Stadt in den nächsten Jahren ein erhebliches Plus an Verkehr und Bedeutung zuzuführen. Mit voller Berechtigung hat namentlich Berlin sich in diesem Jahre weitgehend mit der Ausgestaltung von Tempelhof beschäftigt, wozu ja freilich die von keiner anderen Hauptstadt der Welt übertroffene zentrale Lage Tempelhofs einen besonderen Anreiz bietet. Immerhin hat Berlin noch nicht den Flughafenverkehr von London-Croydon oder Paris-Bourget erreicht, denn während z. B. im Monat September im ersteren Hafen 4000 Flugplätze und 150 t Post und Waren, in letzterem 3700 Personen und 140 t Post und Waren durchgingen, beläuft sich die entsprechende Zahl für Tempelhof nur auf 2500 Passagiere und 48 t Post und Fracht. Die Vergrößerung der Flugzeugtypen, welche 1926 auch innerhalb der deutschen Flugzeugindustrie Fortschritte machen wird, bedingt zwangsläufig eine Ausgestaltung der Flugplätze. So hat sich z. B. in diesem Jahre beim Junkers-Dreischrauben-Großflugzeug ergeben, daß das Tanken aus Kanistern oder das Heranrollen der Fässer viel zu viel Zeit in Anspruch nimmt, um mit der kurzen Zeit der Zwischenaufenthalte auszukommen. Tankwagen waren daher ebenso notwendig wie Trecker zum Fortbewegen der schweren Maschinen. Weit wichtiger ist natürlich noch die Ausstattung der Flughäfen mit entsprechenden FT- und Wetterstationen. Der Flugsicherungsdienst wird 1926, vorausgesetzt, daß tatsächlich die Verkehrsflugzeuge mit FT-Stationen ausgerüstet werden, einen bedeutenderen Fortschritt erfahren können. Wenn nicht schon in diesem Jahre der Einbau von FT-Anlagen im innerdeutschen Luftverkehr erfolgte, so war auch hieran das Hemmnis der Begriffsbestimmungen schuld, welches eine Erhöhung der Nutzlast der Flugzeuge nicht ermöglichte und somit auch die Verwendung von Funkstationen an Bord der Flugzeuge bei allen technischen Vorteilen unwirtschaftlich erscheinen ließ.

Im Zusammenhang mit den anfangs erwähnten lebhaften Diskussionen über die organisatorische Neugruppierung der deutschen Luftfahrt sind mannigfache kritische Anmerkungen an bisheriges System unserer Handelsluftfahrt laut geworden. Aus der kurzen Darstellung dürfte bereits hervorgehen, auf welchen Gebieten in Zukunft energisch zu arbeiten ist. Auf der anderen Seite ist die Feststellung nicht zu widerlegen, daß in keinem anderen Staate der Welt bei einem so geringen Kostenaufwand von seiten der Regierung solche Leistungen hinsichtlich Ausdehnung der Organisation und Sicherheit des Betriebes anzufinden sind. Was den Flugzeugbau als solchen betrifft, so nahm die Öffentlichkeit vor drei Wochen die Meldung aus London als Selbstverständlichkeit hin, daß das englische Luftministerium sich nunmehr offiziell dazu entschlossen hat, vom Holzflugzeugbau zum Ganzmetallbau überzugehen. In den Werken von Dornier und Junkers besaß Deutschland bisher seit vier Jahren die einzigen Ganzmetall-Flugzeug-Produktionsstätten der Erde. Wenn somit nunmehr nach einer Reihe von Jahren die Debatte „Holz oder Metall“ sich ihrem Abschlusse nähert, so legt darin der kräftigste Beweis, daß die deutsche Technik trotz aller politischen und wirtschaftlichen Hemmnisse ihre Schuldigkeit getan hat. — Es muß erwartet werden, daß auch die neue Organisation des deutschen Luftverkehrs alle Aufmerksamkeit darauf verwendet, die unmittelbaren und lebendigen Beziehungen zwischen den praktischen Erfahrungen im Luftverkehr mit den wissenschaftlichen Arbeiten in den Forschungsbureaus der Flugzeug-

industrie zu erhalten. Es wäre ein großer Fehler, annehmen zu können, daß eine Lockerung dieser Verhältnisse etwa durch bessere und sichere finanzielle Grundlagen der Luftverkehrsunternehmen aufzuwiegen wäre. Die Vorteile innerer Zusammenarbeit zwischen Verkehr und Wissenschaft lassen sich niemals ersetzen durch finanzpolitische Vergünstigungen — besonders nicht auf einem so jungen technischen Gebiete, wie es die Luftfahrt noch für mindestens zehn Jahre darstellt.

Das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung im Frachtbrief.

Von Dr. jur. Karl Derlien, Rechtsanwalt und Notar in Lübeck.

A. Die Bedeutung des Anerkenntnisses der mangelhaften Verpackung im System der Haftung der Eisenbahn.

§ 1.

Von dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, wonach eine Schadensersatzpflicht nur durch ein Verschulden ausgelöst werden kann, weicht das Eisenbahnfrachtrecht mehrfach ab, und zwar gerade für die Schadensfälle, welche für die Praxis von größter Bedeutung sind. Wenn nämlich Güter auf dem Transport verloren gehen oder beschädigt werden, so haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf Verschulden für den entstandenen Schaden. Hiernach besteht eine Haftung auch für Zufall, wovon allerdings ein durch höhere Gewalt entstandener Schaden ausgenommen wird. Wenn die grundsätzlich angeordnete Haftung bis zur höheren Gewalt ausnahmslos durchgeführt würde, so würden schwere Unbilligkeiten für die Eisenbahn daraus entstehen. Es entspricht auch dem Grundgedanken des Gesetzgebers, welcher im § 456 HGB. zum Ausdruck kommt, wenn die an sich sehr weitgehende Haftung durch Ausnahmen eingeschränkt wird. Der Gedanke, welcher zugrunde liegt, kann mit Müller-Erbach¹⁾ zutreffend als Grundsatz der Gefahrftragung bezeichnet werden. Die Bahn soll danach alle Gefahren des Transportes tragen, welche sie zu bekämpfen in der Lage ist, während Absender und Empfänger ihnen ohnmächtig gegenüberstehen. Hiernach will der Gesetzgeber darauf hinwirken, daß die Eisenbahn die Gefahren, welche nach der Eigentümlichkeit ihres Betriebes den beförderten Gütern drohen, nach Möglichkeit bekämpft. Andererseits will aber auch der Absender alle Maßnahmen treffen müssen, welche in seinem Herrschaftsbereich liegen, um das von ihm zur Beförderung angelieferte Gut gegen die Schäden, welche ihm möglicherweise zustoßen können, zu schützen. Trifft er hiergegen keine geeigneten Vorkehrungen, so muß er billigerweise die Folgen auf sich nehmen, und zwar entsprechend dem Grundsatz der Gefahrftragung auch dann, wenn ihn kein Verschulden trifft. Dementsprechend fällt die Haftung der Eisenbahn nicht nur dann fort, wenn ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine „von der Eisenbahn nicht verschuldete Anweisung“ den Schaden herbeiführt. Vielmehr wird die Bahn auch schon dann von der Haftung frei, wenn der Verlust oder die Beschädigung auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen war. (Vgl. § 459 HGB.) Ferner zählt § 459 HGB. eine Reihe von Gefahren auf, welche

¹⁾ Müller-Erbach, Deutsches Handelsrecht, Seite 596.

sämtlich dem Machtbereich des Verfügungsberechtigten entspringen und deren Schadenfolgen deshalb von der Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen sein sollen. Hierzu gehört auch die Gefahr, welche mit der Mangelhaftigkeit der Verpackung verbunden ist. Ist doch der Absender in der Lage, die Gefährlichkeit des Transportes herabzumindern, indem er für eine ausreichende Verpackung des Gutes sorgt. Nach § 62 EVO. muß von ihm das Gut, soweit es seine Natur erfordert, gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung sicher verpackt werden. Erfüllt der Absender diese Verpflichtung nicht, so sind die Rechtsfolgen verschieden, je nachdem, ob die Mängel der Verpackung „äußerlich erkennbar“ waren oder ob es sich um „heimliche“ Mängel handelt. Die Bahn ist verpflichtet, vor der Annahme des Gutes zur Beförderung zu prüfen, ob es genügend sicher verpackt ist¹⁾. Über die Frage, wieweit diese Pflicht zur Untersuchung zu gehen hat, herrscht Streit. In der Regel wird es genügen müssen, wenn der annehmende Beamte sich das Gut ansieht. Das Gehör kann allenfalls dann für die Prüfung in Betracht kommen, wenn ein Klirren des Inhaltes auf mangelhafte äußere Verpackung hinweist. Es kann aber nicht verlangt werden, daß der Beamte besondere Proben in dieser Richtung anstellt, indem er z. B. das Gut kuttet. Man wird vielmehr nur dann einen durch das Auge nicht wahrnehmbaren Mangel der Verpackung als äußerlich, nämlich durch das Gehör, erkennbar ansehen können, wenn beim gewöhnlichen Aufladen auf die Sackkure beim Verkarren oder Absetzen ein Klirren zu hören ist²⁾. Andere³⁾ nehmen an, daß ein Mangel schon dann als äußerlich erkennbar gelten müsse, wenn er durch irgendein Sinnesorgan wahrgenommen werden kann. Diese Ansicht metet der Bahn eine viel zu eingehende Prüfung zu, welche mit der im Interesse des Verkehrs erforderlichen Schnelligkeit der Güterannahme nicht zu vereinbaren ist. Man wird vielmehr dem annehmenden Beamten nur eine oberflächliche Prüfung, wie sie oben geschildert worden ist, zumuten können. (Solche Mängel der Güter, welche bei einer derartigen Prüfung nicht erkennbar sind, sind als „äußerlich nicht erkennbare Mängel“ im Sinne des § 456 anzusehen.)

Wenn ein angeliefertes Frachtgut tatsächlich mangelhaft verpackt war, dieser Mangel aber trotz pflichtgemäßer Prüfung bei der Annahme des Gutes nicht erkennbar war, so haftet die Bahn nach § 456 HGB. nicht für den Schaden, welcher durch den heimlichen Verpackungsmangel verursacht ist. Diese Regelung entspringt wiederum dem Gedanken, daß jeder Vertragstil diejenige Gefahren zu tragen hat, welche aus seinem Machtbereich hervorgegangen sind.

Anders gestaltet sich die Rechtslage, wenn die Bahn ein Gut mit erkennbaren Verpackungsmängeln zur Beförderung annimmt, ohne von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch zu machen, von Absender zu verlangen, daß er im Frachtbriefe die Mängel der Verpackung anerkennt. (Vgl. § 62 Absatz 2, Satz 1, EVO.) In diesem Falle trifft den das Gut annehmenden Bahnbeamten ein Ver schulden, für welches die Bahn nach § 458 HGB., § 278 BGB. einstehen muß⁴⁾. Weil die Bahn mit der vorbehaltlosen Annahme die Gefahr der Beförderung auf sich nimmt, kann sie sich auf ein etwaiges konkurrierendes Verschulden des Absenders, welches nach § 254 BGB. zu berücksichtigen wäre, nicht berufen, ist

¹⁾ Eger, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, Bemerkung 273.

²⁾ Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn, Leipzig 1924, Seite 81.

³⁾ Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch, Bemerkung 4 zu § 456, Staub, Kommentar zum HGB., 11. Aufl., Bemerkung 11 zu § 456.

⁴⁾ Eger, Bemerkung 273, Lehmann-Ring, Anmerkung 8 zu § 459, Düringer-Hachenburg, Bemerkung 7 zu § 456, anderer Meinung Rundnagel, 2. Aufl., Seite 135.

vielmehr für den entstandenen Schaden allein verantwortlich¹⁾. Dies gilt selbst dann, wenn der Absender die schlechte Verpackung gekannt hat oder bei Anwendung auch nur geringer Sorgfalt hätte erkennen müssen, also wenn er vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt hat²⁾. Eine nähere Erörterung der sich hieran knüpfenden Streitfrage kann unterbleiben, da sie durch die EVO. in dem hier vertretenen Sinne entschieden ist. Nach § 62 Absatz 3, Satz 2, EVO. soll nämlich die Bahn nur dann von der Haftpflicht befreit sein, wenn der Absender arglistig gehandelt hat. Diese Bestimmung der EVO. steht mit dem HGB. durchaus im Einklang und ist daher rechtsgültig³⁾. Insoweit darin die Haftung der Bahn für offene, nicht anerkannte Verpackungsmängel angeordnet wird, wird nur ein Grundsatz festgelegt, der sich schon aus den oben dargelegten allgemeinen Erwägungen ergibt. Wenn weiter die Berücksichtigung eines konkurrierenden Verschuldens des Absenders bis auf den Fall der Arglist ausgeschlossen wird, so ist auch diese Anordnung gültig, weil dadurch höchstens die Haftung der Bahn erweitert wird. Demnach steht § 471 Absatz 1 HGB. der Gültigkeit nicht im Wege. Denn hiernach können nur solche Vorschriften, welche zugunsten der Bahn die Bestimmungen des HGB. über die Haftung ausschließen oder beschränken, nicht wirksam durch die EVO. begründet werden; dagegen kann sehr wohl zu ihren Ungunsten die Haftung erweitert werden.

Ist in einem Prozeß streitig, ob der Mangel bei der Annahme erkennbar war, so ist die Bahn beweispflichtig, wenn sie behauptet, daß er nicht erkennbar war, denn damit beruft sie sich auf einen der im § 456 HGB. vorgesehenen Ausnahmefälle von der Haftung. Für das Vorliegen der Voraussetzungen dieses Ausnahmefalles ist sie beweispflichtig.

Die Mangelhaftigkeit der Verpackung braucht keineswegs immer auf einer Nachlässigkeit des Absenders zu beruhen. Es kommt im Verkehr häufig vor, daß aus wirtschaftlichen Gründen der Versender eines Frachtgutes gezwungen ist, dieses, wenn er es durch die Bahn transportieren läßt, so zu verpacken, daß das Gut gegen die Gefahren des Transportes nicht unter allen Umständen geschützt wird. Besonders häufig wird dieser Fall bei Gütern von geringem Werte eintreten, weil hier häufig eine wirklich sorgfältige Verpackung derartige Kosten verursachen würde, daß die Kosten der Umhüllung außer Verhältnis stehen würden zu dem Wert des Gutes.

Im Interesse des Wirtschaftslebens ist es notwendig, auch solchen Gütern den Bahntransport zu ermöglichen. Andererseits kann der Bahn entsprechend dem Grundsatz der Gefährtragung nicht zugemutet werden, die Haftung für Schäden zu übernehmen, die auf dem Transport infolge der nicht ausreichenden Verpackung entstehen. Durch eine besondere Vereinbarung von Fall zu Fall könnte nach dem allgemeinen Grundsatz des § 471 HGB. die Haftung der Bahn bei der Annahme mangelhafter verpackter Güter nicht ausgeschlossen werden. Ohne daß ein Ausschluß der Haftung ermöglicht wird, würde aber die Bahn in jedem Falle die Annahme derartiger Güter ablehnen. Aus diesem Grunde greift die spezielle Vorschrift des § 459 Absatz 1, Ziffer 2, HGB. ein, welche in die EVO. (§ 86 Absatz 1, Ziffer 2) übernommen ist. Hiernach kann die Bahn solche Güter, welche ihrer Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung während der Be-

¹⁾ Eger, Anmerkung 273, EE. Band 19, Seite 193, Band 21, Seite 251; anderer Meinung Eckstein, EE. Band 34, Seite 274, Lehmann-Ring, Bemerkung 4 zu § 456.

²⁾ Staub, Anmerkung 13 zu § 456, Eger, Anmerkung 273 und 276.

³⁾ Anderer Meinung Rundnagel in Ehrenbergs Handbuch Band 5, Abteilung 2, § 138, Seite 440, § 104, Seite 336, Note 2.

förderung erfordern, mit mangelhafter Verpackung bei der Anlieferung des Gutes annehmen, ohne Gefahr zu laufen, für die daraus auf dem Transporte entstehenden Schäden eintreten zu müssen. Denn die Bahn haftet bei solchen Gütern dann nicht, wenn der Absender auf dem Frachtbriefe erklärt, daß die betreffenden Güter mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben worden sind. Die Haftung wird ausgeschlossen für alle Schäden, welche aus der mit der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entstehen. Im Rahmen dieser Gesetzesvorschrift läßt die EVO. in § 62 Absatz 2, Satz 1, der Bahn, welcher ein mangelhaft verpacktes Gut angeliefert wird, die Wahl offen, entweder die Annahme des Gutes abzulehnen oder zu verlangen, daß der Absender im Frachtbriefe die Mängel der Verpackung anerkennt. Die Erklärung im Frachtbrief hat den Zweck, die nötige Klarheit über das Vorhandensein eines Mangels zu schaffen, indem der Mangel ausdrücklich und formell festgestellt wird. Insbesondere wird durch die Erklärung auch erreicht, daß der Empfänger und die Empfangsbahn Kenntnis von dem Mangel erhalten¹⁾.

Das Anerkennnis wird meist beim Vorhandensein offener Mängel abgegeben werden. Es sind aber auch Fälle denkbar, in denen heimliche Mängel anerkannt werden²⁾. Wenn z. B. der das Gut annehmende Beamte zufällig einen solchen Mangel entdecken sollte, so wird er auch dann das Anerkennnis verlangen.

Wenn die Bahn sich im Prozesse darauf beruft, daß ihre Haftung auf Grund des Anerkennnisses entfallt, so müßte sie an sich beweisen, daß gerade der Mangel der Verpackung und kein anderes Ereignis den Schaden verursacht hat. Da die Kompliziertheit des Bahnbetriebes es mit sich bringt, daß meist zahlreiche Möglichkeiten vorhanden sind, auf welche der Schaden zurückgeführt werden kann, so würde dieser Beweis praktisch wohl selten gelingen. Da die Verpackung einen sehr wesentlichen Faktor für die Sicherheit des Gutes auf dem Transporte bildet, spricht die Erfahrung dafür, daß eine Mangelhaftigkeit der Umhüllung in den meisten Fällen den Schaden verursacht haben wird. Deshalb wird der an sich schwierige Beweis der Bahn bedeutend erleichtert durch § 459 Absatz 2 HGB. Wenn hiernach der eingetretene Schaden den Umständen nach aus dem Mangel der Verpackung entstehen konnte, so steht der Bahn die Vermutung zur Seite, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist. Erst durch diese Gesetzesbestimmung wird der Bahn eine Waffe in die Hand gegeben, um die Haftungsbeschränkung im Prozesse durchsetzen zu können.

Die Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist. (§ 459 Absatz 3 HGB.) Der Absender, welcher sich hierauf beruft, muß das Verschulden der Bahn beweisen.

Ein Überblick über die rechtliche Stellung des Anerkennnisses im System der Haftung läßt sich am leichtesten gewinnen, wenn man die Verteilung der Beweislast im Prozesse hinsichtlich der verschiedenen Rechtslagen, wie sie sich bei mangelhaft verpackten Gütern ergeben können, vergleicht.

Wenn der Absender die Bahn wegen einer Beschädigung oder eines Verlustes des Gutes auf dem Transporte in Anspruch nimmt, so muß er zur Begründung des Klagsanspruches behaupten und beweisen, daß das Gut in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung beschädigt bzw. verloren gegangen ist. (Vgl. § 456 HGB.) Damit hat der Absender seiner Beweispflicht Genüge getan.

¹⁾ Eger, Bemerkung 273.

²⁾ Anderer Meinung Schulz, Bemerkung 4 zu § 86. Die Haftpflicht der Eisenbahn, Berlin 1920.

Wenn demgegenüber die Eisenbahn sich darauf beruft, daß der Schaden auf Verpackungsmängel zurückzuführen ist, so gestaltet sich ihre Beweislast verschieden, je nachdem ob es sich

a) um heimliche Mängel handelt, deren Vorhandensein nicht im Frachtbrief anerkannt ist, oder ob
b) offene, im Frachtbrief aber nicht anerkannte Mängel vorliegen, oder ob
c) der Absender im Frachtbriefe die Mangelhaftigkeit der Verpackung anerkannt hat.

Zu a). Die Bahn muß

1. beweisen, daß ein Mangel der Verpackung vorlag. Ferner muß sie aber
2. beweisen, daß der Mangel bei pflichtgemäßer Prüfung des annehmenden Beamten äußerlich nicht erkennbar war. Dieser Beweis ist nötig, weil die Bahn bei nicht anerkannten offenen Mängeln (Fall b) in der Regel haftet. Endlich ist die Bahn
3. beweispflichtig für den Kausalzusammenhang zwischen dem Verpackungsmangel und dem eingetretenen Schaden. Oben Seite 30 ist bereits darauf hingewiesen worden, daß dieser Beweis selten möglich sein wird. An dieser Beweisschwierigkeit dürfte in den meisten Fällen die Einrede der Bahn scheitern.

Zu c).

Ist der Mangel der Umhüllung äußerlich erkennbar, hatte die Bahn aber trotzdem das Gut ohne Anerkennnis des Mangels zur Beförderung angenommen, so muß die Bahn beweisen:

1. daß das Gut mangelhaft verpackt war,
2. den Kausalzusammenhang zwischen diesem Mangel und dem Verlust bzw. der Beschädigung des Gutes, und
3. daß der Absender arglistig gehandelt hat.

Wegen der Schwierigkeit des Beweises zu 2 und 3 wird es in diesem Falle meist bei der grundsätzlichen Haftung der Bahn für den Schaden sein Bewenden haben.

Erheblich günstiger gestaltet sich die Beweislage für die Bahn, wenn der Absender im Frachtbriefe die Mangelhaftigkeit der Verpackung anerkannt hat. Zunächst braucht die Bahn nicht zu beweisen, daß das Gut mangelhaft verpackt war. Vielmehr spricht auf Grund des Anerkennnisses eine Vermutung für die Tatsache der mangelhaften Verpackung. Ob diese Vermutung überhaupt vom Absender durch den Gegenbeweis der sicheren Verpackung widerlegt werden kann, ist eine Streitfrage, welche später einer eingehenden Prüfung unterzogen werden soll. Weiter gilt der Beweis des Kausalzusammenhanges zwischen dem Mangel der Verpackung und dem eingetretenen Schaden nach § 459 Absatz 2 HGB. schon als erbracht, wenn die Bahn beweisen kann, daß der Schaden den Umständen nach möglicherweise auf den Mangel zurückgeführt werden kann. Diese Vermutung ist allerdings widerleglich. Dem Absender steht der Gegenbeweis offen, daß der Schaden auf ein anderes Ereignis zurückzuführen ist, welches zum Herrschaftsbereich der Bahn gehört und demnach von dieser zu vertreten ist. Ferner kann der Absender die Einrede der Bahn schlagen, indem er sich auf § 459 Absatz 3 HGB. beruft. Alsdann muß er behaupten und beweisen, daß der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist. Um diesen Beweis zu führen, muß er im einzelnen unter Beweis stellen,

- c) welches Ereignis den Schaden verursacht hat,
 β) inwiefern die Bahn an diesem Ereignis ein Verschulden trifft,
 γ) den ursächlichen Zusammenhang zwischen diesem Ereignis und dem eingetretenen Schaden.

Wie aus dieser vergleichenden Übersicht hervorgeht, gestaltet sich für die Bahn die Prozeßlage bei weitem am günstigsten in dem Falle zu c), denn hier ist ihr der schwierige Beweis für den Kausalzusammenhang zwischen dem Mangel der Verpackung und dem eingetretenen Schaden durch die ihr zur Seite stehende Vermutung nach § 459 Absatz 2 des HGB. erheblich erleichtert. Aus diesem Grunde wird in den Fällen zu c) sie sich leichter von der Haftung freimachen, als wenn äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung vorliegen; ein Ergebnis, welches nicht befriedigend ist.

B. Das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung und seine Rechtsfolgen.

1. Die Voraussetzungen der Haftungsbefreiung.

a) Die Form des Anerkenntnisses.

§ 2.

Der Eisenbahnfrachtvertrag ist ein Formalvertrag. Schon deshalb, weil die Bahn einen Vertragsantrag, welcher den Bestimmungen der EVO. gerecht wird, nicht ablehnen darf, ist es nötig, daß der Inhalt des Vertrages klar und eindeutig festgestellt werden muß. Deshalb werden in der EVO. in jeder denkbaren Hinsicht Richtlinien gegeben, nach welchen die Vertragsschließenden den Inhalt des Frachtvertrages schematisch festlegen können. Diesem Zwecke der Klarstellung dienen auch die Formvorschriften über den Frachtbrief, welcher als Beweisurkunde die Vereinbarungen der Parteien ein für allemal festlegen soll. Dementsprechend ist als Form für das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung die Erklärung im Frachtbriefe vorgeschrieben. (§ 459 Absatz 1 Ziffer 2 HGB.). Die hier vorgeschriebene Form ist obligatorisch und notwendig in dem Sinne, daß jede andere Form die an das Anerkenntnis geknüpften Rechtsfolgen nicht hervorrufen kann¹⁾. Es genügt also z. B. nicht ein mündliches oder ein außerhalb des Frachtbriefes abgegebenes schriftliches Anerkenntnis. Die Stelle, an der im Frachtbriefe das Anerkenntnis abzugeben ist, befindet sich in der Rubrik: „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen, wie bahnlagernd, Anschlußgleits usw.“ Wird das Anerkenntnis an einer anderen Stelle des Frachtbriefes abgegeben, so wird man ihm deshalb allein aus diesem Grunde die Rechtswirkung nicht absprechen können, jedenfalls dann nicht, wenn die Erklärung ihrem Wortlaut nach eindeutig als Anerkenntnis im Sinne des § 459 aufzufassen ist.

Die Bahn ist berechtigt, von dem Absender zu verlangen, daß er die einzelnen Mängel der Verpackung aufführt. Dieses Recht der Bahn folgt schon aus der Tendenz des § 459, der Bahn den Beweis für das Vorliegen von Mängeln und für deren Kausalzusammenhang mit dem entstandenen Schaden nach Möglichkeit zu erleichtern. Um zu beweisen, daß der Schaden den Umständen nach aus mit dem Mangel verbundenen Gefahren entstehen konnte, muß die Bahn zunächst darlegen, worin im einzelnen die von ihr behauptete Mangelhaftigkeit bestand.

¹⁾ Eger, Bemerkung 458, Düringer-Hachenburg § 459, Anmerkung 7, EE, Band 19, Seite 172, EE, Band 24, Seite 341. Rundaegel in Ehrenbergs Handbuch, 5. Band, II. Abteilung, Seite 429.

Solange also im Anerkenntnis die Mängel nicht einzeln aufgeführt sind, bleibt für die Bahn eine von Gesetz nicht gewollte Schwierigkeit des Beweises bestehen. Das Anerkenntnis entbehrt dann auch der nötigen Klarheit. Aus diesen Gründen kann die Bahn verlangen, daß der Absender die vorhandenen Mängel im einzelnen kennzeichnet¹⁾. Demgemäß bestimmt § 62 Absatz 2 Satz 1 EVO., daß die Mängel anmerkenbar sind.

Wenn der Absender zwar bereit ist, ein Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung abzugeben, sich aber weigert, die einzelnen Mängel dabei aufzuführen, so kann die Bahn auch dann die Annahme des Gutes zur Beförderung ablehnen. Sie kann das singemäß in jedem Falle tun, in dem das Anerkenntnis nicht in der in der EVO. vorgeschriebenen Art und Form abgegeben ist²⁾.

Wenn also z. B. ein Gut, welches seiner Natur nach eine Verpackung in Kisten erfordert, in einem Papierballen angeliefert wird, so kann vom Absender verlangt werden, daß er erklärt: „Frachtstück mangelhaft in Papier verpackt.“

Hat sich die Bahn mit einem allgemein gehaltenem Anerkenntnis begnügt, liegt z. B. nur die Erklärung: „Mangelhaft verpackt“ vor, so ist auch diese Erklärung ein wirksames Anerkenntnis im Sinne des § 459 Absatz 1 Ziffer 2³⁾. Denn nach den obigen Ausführungen hat die Bahn nur das Recht, Spezifizierung des einzelnen Mangels zu verlangen. Macht sie von diesem Rechte keinen Gebrauch, so bleibt das nur allgemein gehaltene Anerkenntnis trotzdem rechtswirksam, wenigstens die Beweislast im Prozesse sich für die Bahn schwieriger gestaltet.

In vielen Fällen wird neuerdings im Frachtbrief die Erklärung abgegeben: „In Papier verpackt“ oder „in Leinen verpackt“. Solche Art von Anerkenntnissen wird nämlich von einigen Eisenbahndirektionen gefordert. Es herrscht Streit darüber, ob derartige Klauseln, welche ihrem Wortlaut nach nur die Art der Verpackung angeben, ein Anerkenntnis im Sinne des § 459 Absatz 1 Ziffer 2 darstellen. Zweifelhaft kann diese Frage meines Erachtens höchstens dann sein, wenn es meist der Fall sein wird, sich eine derartige Klausel in der für das Anerkenntnis vorgeschriebenen Rubrik findet, also in der Spalte des Frachtbriefes: „Vorgeschriebene Erklärungen usw.“ Aber auch dann, wenn sich eine solche Klausel an dieser Stelle des Frachtbriefes vorfindet, wird man nach meiner Ansicht bei unbefangener Auslegung aus dem Wortlaut der Klausel folgern müssen, daß der Absender damit nur die Verpackungsart angeben wollte und lediglich dieses zum Ausdruck gebracht hat⁴⁾.

Weiter der Sinn einer derartigen Klausel noch die Umstände, unter denen die Klausel abgegeben ist, lassen eine andersartige Auslegung zu. In verschiedenen Urteilen von Oberlandesgerichten und in einem Urteil des Reichsgerichts⁵⁾ wird die Auffassung vertreten, nach den Umständen sei ein solcher Vermerk als Anerkenntnis von Mängeln aufzufassen. Denn die Bahn habe ein Interesse, die Art der Verpackung festzustellen nur insoweit, als die Verpackung nach ihrer Ansicht mangelhaft sei. Wenn der Vermerk nur bezweckt hätte, die Umhüllung ihrer Art nach zu kennzeichnen, so hätte die Klausel in die Rubrik „Art der Verpackung“

¹⁾ Staub, Anmerkung 5 zu § 459.

²⁾ Eger, Bemerkung 273.

³⁾ Ehrenberg, Handbuch, 5. Band, II. Abteilung, Seite 441.

⁴⁾ Derselben Ansicht Dr. Roeder, Jur. Wochschr. 1924, Seite 162. — L. G. Ulm, Verkehrsrecht, Rundschau 1922, S. 214, Nr. 133.

⁵⁾ OLG. Frankfurt a. M. 22. Mai 1922; Sped.- u. Schiffsahrtszeitung 1922, Seite 1228; OLG. Celle 12. November 1921; Jur. Wochschr. 1922, Seite 916, EE, Band 39, Seite 135, Nr. 79; RG-Urteil vom 3. März 1924; Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Seite 278; Verkehrsrecht, Rundschau 1924, Seite 124, Nr. 72.

aufgenommen werden müssen. Aus der Aufnahme eines solchen Vermerks in die für das Anerkenntnis vorgeschriebene Spalte wird von den erwähnten Gerichten gefolgert, dieser Vermerk könne nicht als Mittel zur Feststellung der Identität in Betracht, vielmehr müßte er einen anderen Zweck haben. Dieser Zweck könne nur der sein, Mängel der Verpackung anzuerkennen, auch ohne daß dieser Zweck aus dem Wortlaut ersichtlich sei. Dieser Gedankengang vermag nicht zu überzeugen. Man wird verlangen müssen, daß die Erklärung, deren Abgabe die Bahn gefordert hat, dem Absender ohne weiteres als Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung verständlich ist, wenn seine Erklärung in diesem Sinne ausgelegt werden soll. Diesem Erfordernis wird nicht genügt bei Klauseln, welche nur die Art der Verpackung angeben. Deshalb wird man in solchen Fällen nicht den Willen des Absenders, ein Anerkenntnis abzugeben, hineininterpretieren können. Ist es doch gerade der Zweck eines solchen Anerkennnisses der Klarstellung zu dienen und Streitigkeiten vorzubeugen. Eine solche Verständlichkeit für den Absender wird man um so mehr fordern müssen, weil für den Absender besonders einschneidende Rechtsfolgen aus dem Anerkenntnis entstehen. Zu Unrecht nehmen die Vertreter der Gegenmeinung an, daß aus der Rubrik, in welcher die Erklärung im Frachtbrief abgegeben ist, zu schließen sei, daß der Absender einen Mangel der Verpackung anerkenne. Diese Annahme trifft deshalb nicht zu, weil der Vordruck der fraglichen Rubrik keinen besonderen Hinweis darauf enthält, daß an dieser Stelle Verpackungsmängel anerkannt werden könnten. Ferner ist auch bei dieser Streitfrage zu berücksichtigen, daß die an das Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung geknüpften Rechtsfolgen eine Ausnahme von der grundsätzlichen Haftung der Bahn darstellen. Da von dieser die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmevorschrift bewiesen werden müssen, so wird man zu Ungunsten der Bahn entscheiden müssen, wenn die Auslegungsfrage, ob ein Anerkenntnis vorliegt oder nicht, zweifelhaft sein kann.

Wenn eine Klausel, welche ihrem Wortlaut nach nur die Art der Verpackung bezeichnet, sich in einer anderen Rubrik des Frachtbriefes als der für das Anerkenntnis vorgeschriebenen befindet, z. B. in der Spalte: „Art der Verpackung“, so wird man unter keinen Umständen einen solchen Vermerk als Anerkenntnis von Mängeln der Verpackung ansprechen dürfen. Das einzige Argument, welches für eine solche Auslegung sprechen könnte, fällt hier fort. Im Gegenteil spricht hier außer den oben angeführten Gründen der Ort der Erklärung im Frachtbrief dafür, daß lediglich beabsichtigt war, die Art der Verpackung im Vergleich zu anderen Möglichkeiten zu kennzeichnen¹⁾. Senckpiehl, welcher auch für diese Fälle die Gegenansicht vertritt, meint, der Form dürfe keine weitere Bedeutung beigegeben werden, als es das Gesetz vorschreibt. Er erkennt, daß es sich hier gar nicht um die Frage handelt, ob eine Form beachtet ist oder nicht, sondern daß es sich vielmehr um eine Auslegungsfrage handelt. Von der Leyen²⁾ führt zur Begründung der Gegenmeinung an, in § 459 Absatz 1 Ziffer 2 stünde nur, daß die Erklärung des Absenders „im Frachtbrief“ enthalten sein müsse. Von einer bestimmten Stelle des Frachtbriefes sei nicht die Rede. Aus dieser Tatsache wird man aber nach meiner Ansicht nur folgern dürfen, daß ein nach Wortlaut und Sinn eindeutiges Anerkenntnis auch dann wirksam ist, wenn es an einer unrichtigen Stelle des Frachtbriefes steht. Eine Erklärung aber, welche aus sich selbst nicht als Anerkenntnis ausgelegt werden kann und welche sich noch dazu an einer für

¹⁾ OLG. Kassel, Jur. Wschrft. 1923, Seite 240 und 241; Senckpiehl, Jur. Wschrft. 1923, Seite 240; v. d. Leyen, Jur. Wschrft. 1923, Seite 241.

²⁾ v. d. Leyen a. a. O.

Angaben anderer Art bestimmten Stelle des Frachtbriefes findet, wird man niemals als ein Anerkenntnis der mangelhaften Verpackung ansehen können.

Auch wenn man der Gegenmeinung folgen wollte, so kann höchstens dann die Angabe der Verpackungsart als Anerkenntnis ihrer Mangelhaftigkeit aufgedeckt werden, wenn die Verpackung tatsächlich mangelhaft war. Falls der Absender dies bestreitet, müßte die Bahn die Tatsache der Mangelhaftigkeit als Voraussetzung für den von ihr behaupteten Sinn der Klausel beweisen.

(Fortsetzung folgt.)

Buchbesprechungen.

Tiessen, E., Grundkarten der deutschen Wirtschaft. I. Seehafenverkehr und Binnenschifffahrt im Deutschen Reich 1913 und 1922. II. Der Gesamt-Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen 1913 und 1922. (Je eine Karte für 1913, 1922 und die Differenzen zwischen 1913 und 1922—insgesamt 6 Karten.) Reimar Hobbing, Berlin 1925.

Von Karten, die versuchen, die von den Großverkehrsmitteln getragenen Verkehrsströme wiederzugeben, sind die Sympherschen Karten über den Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen 1875 und 1910 Gemeindegut des wirtschaftswissenschaftlichen Anschauungsunterrichts geworden. Tiessen, der die Veranschaulichung der Verkehrsbeziehungen zu seinem Spezialarbeitsgebiet erkoren hat, wendet sich mit dem neuen Kartenwerk, wie sich aus dessen Aufmachung und der Verlagspropaganda ergibt, ebenfalls an weitere Kreise, um einen Überblick der verkehrlichen Grundlagen und Erscheinungen Deutschlands zu geben. Was die Darstellung der Verkehrsströme von 1913 betrifft, so wird diese Arbeit von bleibendem Interesse sein. Für 1922 wird man dies weniger sagen können, da dieses Jahr noch zu sehr unter den Wirkungen des Krieges und seiner Folgeerscheinungen (Inflation, Arbeitsleistungsminderung) stand, wenschon es gegenüber den Jahren seit 1913 und gegenüber 1923 schon eher als normal angesprochen werden kann. Doch glaube ich auf Grund mir vorliegender neuer Verkehrsergebnisse sagen zu können, daß erst das Jahr 1925 als neues Standardjahr zu bezeichnen ist, das einen endgültigen Vergleich mit 1913 erlauben und die Vergleichsgrundlage für spätere Jahre abgeben wird.

Der Gesamteindruck des Tiessenschen Kartenwerkes war bei mir der, daß die Darstellungen des Wasserverkehrs klarer erscheinen wie die des Eisenbahnverkehrs. Das liegt einmal in den natürlichen Grundbedingungen der Verkehrswege, dann in der Einteilung der zugrundegelegten Verkehrsstatistik, vor allem wohl aber am Maßstab. M. E. ist der (wohl der Handlichkeit halber gewählte) Maßstab 1:1.000.000 namentlich für die Darstellung des Eisenbahnverkehrs zu klein, um hinreichende Deutlichkeit zu geben und die Verlagerung der zu „fetten“ Verkehrskomplexe zu vermeiden. Auch die Andeutung der Bewegungsrichtung durch komplizierte Legenda ist nicht gerade glücklich. Durch differenzierte Abtönung der Bewegungsrichtungen wäre hier zu helfen. Als bedauerliches Manko ist die Weglassung des Rhein-Grenzverkehrs bei Emmerich (bedeutendster Binnenstromdurchgangsverkehr der Welt) zu bezeichnen. Weiter ist die Einsetzung des Verkehrs Elsaß-Lothringens mit Frank-