

lung als bedauerlich und die geforderte Vereinigung von Technik und Wirtschaft in der Verkehrswissenschaft als notwendig⁶⁾. Eine weitere Förderung wird die Rheinverkehrsbeobachtung erfahren durch eine zentrale Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Die Jahresberichte der Zentralkommission legen bis heute deutlich davon Zeugnis, daß durch die Material-Sammlung bei den Behörden der einzelnen Bundesstaaten die Homogenität des Werkes leidet. Wie anderwärts ergibt sich auch hier die Notwendigkeit, mit dem Reichsgedanken in der Wasserstraßenverwaltung endlich Ernst zu machen, an Stelle der Aufsetzung einer Reichsspitze auf den alten Apparat der Länder einen organischen Behördenaufbau des Reichs zu schaffen⁷⁾, und in diesem auch den Platz für eine eindringende und klarlegende Beobachtung der Rheinschiffahrt: zum Nutzen von Wirtschaft und Wissenschaft.



AGR DR. SENCKPIEHL, WERDER a. d. Havel: Nachträgliche Berichtigung der Frachtbriefangaben.

I.

Die Fragen über die Bedeutung der Frachtbriefangaben, über die Zulässigkeit der Berichtigung und ihre Wirkung für die Tarifierung, ferner über die Bedeutung der Frachtbriefbezeichnung für die Haftung des Frachtführers, alle diese Fragen gehören zu den unstrittigsten des Eisenbahnfrachtrechts. Wir wollen heute nur auf die Frage eingehen, ob die einmal gemachten Angaben im Frachtbrief vom Absender nachträglich berichtigt werden dürfen, und ob auf Grund der Berichtigung eine andere Frachtberechnung verlangt werden kann.

Zur Untersuchung dieser Frage müssen wir auf das Wesen des Eisenbahnfrachtvertrages und insbesondere das Wesen der Tarifierung näher eingehen.

Die Verpflichtung des Absenders (oder des in gewissem Sinne an seine Stelle tretenden Empfängers) aus dem Frachtvertrage besteht im wesentlichen nur in der Bezahlung der Fracht und eventuell in der Abnahme des Frachtgutes nach beendiger oder unmöglicher Beförderung.

Was der Absender sonst zu tun hat, z. B. Ausstellung des Frachtbriefes, Angabe des Inhalts und Gewichts, der Adresse und des Bestimmungsortes usw. sind grundsätzlich keine Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage, sondern nur Voraussetzungen für die Erfüllung des Frachtvertrages durch den Frachtführer. Der Frachtführer kann nicht Klage erheben auf richtige Gewichts-, Inhalts- oder Adressenangabe; er kann vielmehr den Vertrag nicht erfüllen, wenn der Absender diese Angaben nicht macht. Der Absender kommt durch nicht rechtzeitige Erstattung der Angaben in Gläubigerverzug, und der Frachtführer kann nicht in Schutzdenerzug kommen, solange ihm diese Angaben nicht gemacht sind.

Voraussetzung für die Erfüllung des Frachtvertrages seitens des Frachtführers ist es, daß diese Angaben vom Absender rechtzeitig gemacht werden. Der Frachtführer darf auf diese Angaben ohne weiteres vertrauen. Er ist zu einer

⁶⁾ Vgl. meinen Aufsatz „Verkehrswissenschaft“ in der Zeitschrift „Maschinenbau“, Abt. Wirtschaft, 1922/23, Heft 18, W 133.

⁷⁾ Vgl. den Plan einer Neuorganisation bei Baur, Die Binnenschiffahrt im Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens, 1922, Bd. 1.

Nachprüfung der Angaben nicht verpflichtet (aber berechtigt). Viele Angaben vermag er gar nicht nachzuprüfen, z. B. die Angaben der Adresse und der Bestimmungsstation, weil diese lediglich von dem Willen des Absenders abhängen.

Sind die Angaben unrichtig, dann hat der Absender die Folgen der Unrichtigkeit, vor allem den aus der unrichtigen Angabe entstandenen Schaden zu tragen.

Die Angaben müssen nicht bloß richtig, sondern auch vollständig sein, so daß der Frachtführer sich gegen Gefahren, die ihm aus der Natur des Gutes entstehen können, zu schützen vermag. Wenn eine Ware im Handelsverkehr unter dem angegebenen Namen nicht als entzündbar oder explosiv etc. bekannt ist, so ist es Sache des Absenders, dem Frachtführer über diese Eigenschaft der Ware aufzuklären.

Alles dies sind jedoch keine Verpflichtungen des Absenders aus dem Frachtvertrage, auf welche der Frachtführer klagen könnte, wenn man sie auch unter den Begriff „Verpflichtung“ im allgemeinen Sinne oft miteinbegreift. Es sind, wie gesagt, Voraussetzungen für die Erfüllung des Frachtvertrages seitens des Frachtführers. Die Folgen der Unterlassung dieser Voraussetzungen hat der Absender selbst zu tragen. Bestehen die Folgen in einem Schaden an dem Vermögen des Frachtführers, so entsteht eine richtige klagbare Schuld des Absenders zur Schadenersatzleistung an den Frachtführer. (Von den besonderen Verzugsentschädigungen des § 642, Abs. 2 BGB. wollen wir hier absehen, da sie für das Frachtrecht nicht in Betracht kommen).

II.

Die vorstehenden Regeln ergeben sich aus den allgemeinen Vorschriften des Schuldrechts und insbesondere des Werkvertrages, unter den das Frachtgeschäft bekanntlich fällt. §§ 241 ff., 254, 276, 278, 293 ff., 631 ff., 642 BGB. Einzelne dieser Regeln sind für das Frachtrecht besonders ausgebildet.

Ist z. B. die Mitwirkung des Absenders bei der Angabe des Inhalts und Gewichts, des Bestimmungsortes usw. nicht richtig ausgeübt, so wäre er nach der allgemeinen Regel vielleicht nur im Falle eines Verschuldens schadenersatzpflichtig. Für das Frachtrecht ist jedoch die besondere Vorschrift des § 426 Abs. 2 HGB. aufgestellt, daß der Absender für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben eine Garantiepflicht übernimmt.

Diese Garantiepflicht ist für das Eisenbahnfrachtrecht in dem § 57 EVO. und Art. 7 Abs. 1 I D. wiederholt. Hiernach hat der Absender für alle Folgen der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Frachtbriefangaben einzustehen, auch wenn ihm ein Verschulden nicht zur Last zu legen ist.

In den Wortlaut der einzelnen Bestimmungen des § 426 Abs. 2 HGB., des § 57 EVO. und des Art. 7 Abs. 1 I D. bestehen verschiedene Abweichungen; doch sind diese ganz unwesentlich. Sie besagen alle das gleiche. Man hat bisweilen den eisenbahnfrachtrechtlichen Bestimmungen eine weitergehende Bedeutung beimessen wollen als dem § 426 Abs. 2 HGB., weil es in den beiden eisenbahnfrachtrechtlichen Bestimmungen nicht bloß heißt: „Der Absender haftet für die Richtigkeit der Frachtbriefangaben“, sondern noch der Zusatz gemacht ist: „und trägt alle Folgen, die aus der unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragung (Erklärung) entspringen“.

Zwischen „haften“ und „alle Folgen tragen“ besteht aber kein Unterschied. Es sind verschiedene Ausdrücke für denselben Begriff.

Die Folgen der unrichtigen Frachtbriefangaben können Beschädigungen, Verluste, Verspätungen sein; z. B. es wird infolge ungenauer Angaben der Adresse des

Gut dem Empfänger verspätet zugestellt, oder es wird einem Unbefugten ausgehändigt, von welchem es nicht wieder zu erlangen ist. In diesen Fällen sind die Tatbestände für die Haftung der Eisenbahn nach §§ 84, 94 EVO. gegeben. Nun würde die Eisenbahn für die Verspätung und die Auslieferung an einen Unbefugten haften. Wenn der Schaden jedoch eine Folge der mangelhaften Frachtbrieftausstellung ist, so fällt nach § 57 EVO. oder Art. 7 Abs. 1 IO die Haftung der Eisenbahn weg.

Die Folgen mangelhafter Frachtbrieftausstellung können aber auch Entstehung von Vertragsstrafen, Frachtzuschlägen, Zollstrafen, polizeiliche oder strafgerichtliche Strafen sein. Werden diese Strafzahlungen unmittelbar von dem Absender erhoben, so kann er von der Eisenbahn keinen Ersatz dafür beanspruchen, denn nach § 57 EVO., Art. 7 Abs. 1 IO soll er selbst die Folgen der Frachtbrieftängel tragen; ganz abgesehen davon, daß für wirkliche „Strafzahlungen“ nur in beschränktem Umfange von anderen Personen Ersatz gefordert werden kann. Wenn nun diese Strafzahlungen von der Eisenbahn erhoben werden, so kann sie von dem Absender auf Grund des § 57 EVO. Art. 7 Abs. 1 II Ersatz verlangen, sofern eine Regreßforderung für die genannte Strafzahlung nach den Grundsätzen des Strafrechts überhaupt zulässig ist.

Der Hauptanwendungsfall ist unrichtige oder mangelhafte Inhalts- und Gewichtsangaben. Auf die Richtigkeit und Genauigkeit dieser Angaben wirken zahlreiche andere gesetzliche Bestimmungen hin. Vor allem wird für fehlerhafte Inhaltsangaben nach § 60 EVO. ein Frachtzuschlag und nach § 96 EVO. unter Umständen eine Verwirkung von Schadenersatzansprüchen dem Absender angedroht. Diese Vorschriften haben aber ihre besonderen Tatbestände. § 57 EVO. und Art. 7 Abs. 1 IO gelten selbstverständlich neben diesen besonderen Bestimmungen.

Um die Wirkung beider Vorschriften nebeneinander klar zu machen, gebe ich folgendes Beispiel:

Es wird ein Gut richtig als „photographische Artikel“ in dem Frachtbriefe deklariert. Diese entzündet sich unterwegs, und es verbrennt nicht nur das Gut sondern auch ein Teil des Eisenbahnwagens. Wären nun für die beförderten Sachen besondere Sicherheitsvorschriften in Anlage C der EVO. oder in den Ausführungsbestimmungen zu Art. 3 IO zufällig nicht vorgesehen, so darf nach § 50 EVO. (Art. 7 Abs. 4 IO) ein Frachtzuschlag nicht erhoben werden. Auch tritt eine Verwirkung der Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahn dann nach § 96 EVO. nicht ein. Nach § 57 EVO. und Art. 7 Abs. 1 IO kann jedoch der Absender für den der Eisenbahn entstehenden Schaden haftbar gemacht werden, insoweit er bei einer vollständigen Deklaration — aus welcher die Entzündlichkeit der Stoffe zu erkennen gewesen wäre — hätte vermieden werden können.

Die häufigsten Fälle, in denen die Garantiepflicht des Absenders in Betracht kommen, sind:

- a) Die Empfangsstation wird ungenau bezeichnet, z. B. ohne den vorschriftsmäßigen Zusatz zum Unterschiede von anderen, gleichnamigen Stationen. Für diesen Mangel hat der Absender einzustehen. Die Folge wird in der Regel nur eine Verzögerung sein; denn die Eisenbahn muß Rückfrage halten. Verschiedt sie das Gut ohne Rücksicht auf, so handelt sie schuldhaft, denn ohne Vervollständigung des Frachtbriefes dürfte das Gut nicht befördert werden. Die Eisenbahn hat daher den Schaden nach § 254 HGB. mitzutragen.
- b) Der Inhalt des Gutes ist unrichtig oder ungenau bezeichnet. Die Eisenbahn glaubt 7 B nach der Deklaration es mit anderen Gütern zusammen ver-

den zu können; das Gut richtet indessen an anderen Gütern Schaden an. Der Absender ist für den gesamten Schaden der Eisenbahn haftbar, wenn bei richtiger Bezeichnung des Gutes die Bahn es nicht mit anderen Gütern zusammen verladen hätte.

- c) Ist der Empfänger richtig bezeichnet, aber seine Adresse falsch angegeben, so hat der Absender die Folgen des Umstandes, daß das Gut dem Empfänger nicht zugestellt oder ihm nicht avisiert werden kann, selbst zu tragen. Die Folgen sind Verzögerungen, Rückfragen usw. Liefert die Eisenbahn das Gut aber einem Unbefugten aus, so ist sie hierfür haftbar (vgl. Lehmann-Ring Nr. 1 zu § 426 HGB). Unter Umständen ist der Schaden der Fehlauslieferung auf beide Parteien zu verteilen. § 254 HGB.

III.

Der Zweck der obigen Regeln, die auf eine richtige und vollständige Inhaltsangabe hinwirken, ist nur der, dem Frachtführer die Erfüllung des Frachtvertrages zu ermöglichen, vor allem das Gut sofort zu befördern und die anderen mitbeförderten Güter vor den eventuellen Gefahren dieses Gutes schützen zu können.

Nun benutzt die Eisenbahn die Inhalts- und Gewichtsangabe des Frachtbrieftes außerdem zugleich als Grundlage für die Frachtberechnung. Die Frachtberechnung hat aber mit der Garantiepflicht des Absenders nichts zu tun. Insoweit die Eisenbahn auf Grund der Angaben des Frachtbrieftes ihre Forderungen berechnet, hat sie kein Recht, von dem Absender eine bedingungslose Gewährleistung für die Richtigkeit seiner Angaben zu verlangen. Sie darf nur verlangen, daß der Absender mit der nötigen Sorgfalt die Angaben richtig und vollständig macht. Sie kann sich gegen falsche Angaben durch Vertragsstrafen schützen, wie sie dies im § 60 EVO. und Art. 7 Abs. 4 IO auch in vollem Maße getan hat. Die Bahn hat sich sogar soweit geschützt, daß der Absender für die Richtigkeit der Angaben wenigstens nach § 60 EVO — nicht nach Art. 7 IO — auch ohne Verschulden einstehen muß und insbesondere auch die Vertragsstrafen ohne Verschulden des Absenders fällig werden.

Diese Regeln (§ 60 EVO.) haben aber mit der Garantiepflicht des Absenders aus § 57 EVO. nichts zu tun; denn die Garantiepflicht soll dem Frachtführer nur die Erfüllung des Frachtvertrages ermöglichen oder erleichtern. Sie soll aber nicht der Gegenpartei bloß Material zur Aufstellung ihrer Kostenrechnung geben.

IV.

Insoweit also der Frachtführer sich auf die Frachtbriefangaben nur zum Zwecke seiner Frachtberechnung stützt, kommen § 57 EVO. und Art. 7 (1) IO. nicht zur Anwendung; vielmehr gilt folgendes:

Gibt der Absender ein unrichtiges Gewicht an und wird infolgedessen die Fracht unrichtig berechnet, so steht derjenigen Partei, welche durch die unrichtige Frachtberechnung geschädigt ist, ein Berichtigungsanspruch zu. Dieser Berichtigungsanspruch stützt sich aber nicht auf § 70 EVO. bzw. Art. 12 Abs. 4 IO., denn es handelt sich hier um den Fall, daß die Fracht an sich richtig, aber unter Zugrundelegung unrichtiger Tatsachen (Gewichtsangaben) unrichtig berechnet worden ist. Dieser Fall wird von dem § 70 EVO. (Art. 12 Abs. 4 IO) nicht getroffen.

Der Frachtvertrag ist nicht in der Weise auszulagen, daß das angegebene Gewicht unter allen Umständen auch im Falle der Unrichtigkeit der Frachtbe-

rechnung zu Grunde gelegt werden soll. Gegen solche Auslegungen hat sich die Bahn in den Vorschriften der §§ 56, 50 EVO., Art 7 Abs. 2 und 4 II sehr energisch gewandt. Doch auch ohne diese Bestimmungen muß als der Wille der Parteien gelten, daß nur das richtige Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde zu legen ist. Auch ist nirgends in der EVO. oder im Tarife eine Andeutung darüber enthalten, daß das angegebene Gewicht maßgebend sein soll vor dem richtigen Gewicht. Vielmehr ist überall, wo von dem Gewicht gesprochen wird, selbstverständlich das richtige Gewicht gemeint. Wenn nun ein falsches Gewicht in dem Frachtbrief angegeben ist, so ist keine Partei an diese Angabe gebunden. Es ist der Wille der Parteien zu unterstellen, daß nur das richtige Gewicht maßgebend sein soll.

Manche Gewichtsangaben rühren aber nun nicht vom Absender her, sondern von den Frachtführern. Nach § 58 EVO. hat die Eisenbahn regelmäßig das Gewicht der Stückgüter festzustellen und in den Frachtbrief einzutragen. Jede Partei hat für die Richtigkeit ihrer Gewichtsangaben nach §§ 276, 278 BGB. einzustehen.

Wenn eine Gewichtsangabe der Frachtberechnung zu Grunde gelegt wird, so geschieht dies nur deswegen, weil die Parteien die Gewichtsangaben für richtig ansehen. Stellt sich später heraus, daß die Gewichtsangabe falsch war, so kann der Geschädigte eine Richtigstellung der Fracht verlangen. Diese Grundsätze sind an sich unbestritten. Die Eisenbahn verfährt regelmäßig nach denselben: wenn sie wegen zu geringer Gewichtsangaben die Fracht zu niedrig berechnet hat, so verlangt sie regelmäßig Nachzahlung des Unterschiedes zwischen der bezahlten und der richtigen Fracht.

Umgekehrt muß dem Absender auch das Recht auf Berichtigung der Fracht zustehen, wenn infolge zu hoher Gewichtsangabe — ganz gleich, von wem das Gewicht festgestellt und in dem Frachtbrief verzeichnet worden ist — die Fracht zu hoch berechnet worden ist. Die Frachtbriefangaben machen zwar Beweis gegen denjenigen, welcher sie in den Frachtbrief einträgt, aber dieser Beweis kann durch Gegenbeweis entkräftet werden.

Diese Regeln sind in der Wissenschaft unbestritten.
Düringer-Hachenburg Note III zu § 426 HGB.;
Mein Eisenbahntransportgeschäft S. 45;
Der Aufsatz: „Fehler in den Gewichtsangaben“ (Sped.- und Schiff.-Zeitung, Berlin 1918 Nr. 10 S. 79);

Staub Ann. 15 zu § 426 HGB., welcher dies folgendermaßen ausdrückt:

„Diese Vorschrift bedeutet nicht etwa, daß die Angaben im Frachtbrief unbedingt für den Inhalt im Frachtvertrage maßgebend sind; vielmehr ist, wie bereits oben, Ann. 3, dargetan, der Gegenbeweis der Unrichtigkeit und Unvollständigkeit der Angaben gestattet. Auch dem Absender ist dieser Gegenbeweis nicht versagt. Wenn z. B. der Absender die zum Versand gebrachten Mengen falsch bezeichnet (etwa 1000 Pfd. Zucker, statt 100 Pfd. Zucker), so folgt daraus keineswegs, daß der Absender die Fracht für 1000 Pfd. zu bezahlen hat; vielmehr ist ihm der Gegenbeweis, daß der Frachtbrief die Menge unrichtig bezeichnet, wohl gestattet. Der Absender haftet jedoch dem Frachtführer für alle schädlichen Folgen, welche dadurch entstehen, daß der Frachtführer der Angabe im Frachtbrief vertraut hat, so z. B. wenn er mit Rücksicht auf die größeren Mengen einen größeren Platz in seinem Fahrzeuge freigelassen und dadurch Schaden erlitten hat.“

Schließlich verweise ich auf meinen Aufsatz: „Die Garantiepflicht des Absenders beim Eisenbahnfrachtvertrage“ (Verkehr 1921 S. 6 — 9).

V

Die Eisenbahn verwendet nun auch die Inhaltsangabe als Grundlage für die Frachtberechnung. Der Tarif der Eisenbahn hat für die verschiedenen Güterarten verschiedene Frachtsätze eingeführt. Massengüter und gewisse Lebensmittel tarifieren billiger als hochwertige Kaufmannsgüter. Maßgebend ist indessen immer der wirkliche Inhalt der Güter. Ist der Inhalt aus irgend einem Grunde unrichtig angegeben, so ist die Fracht nachträglich für den richtigen Inhalt des Gutes zu berechnen und zu bezahlen. Die Eisenbahn verfährt immer nach diesem Grundsatz, wenn nach der Inhaltsangabe die Fracht zu gering berechnet ist. Das gleiche muß gelten, wenn die Fracht auf Grund irrtümlicher oder ungenauer Inhaltsangabe zu hoch berechnet ist. Die Inhaltsangabe ist nur ein Beweis für die Richtigkeit des Inhalts und zwar nur gegen denjenigen, welcher diese Inhaltsangabe gemacht hat. Dieser Beweis ist nach allgemeiner Regel durch Gegenbeweis entkräftbar.

Auch diese Regel ist in der Rechtsprechung anerkannt. So hat das Landgericht Danzig in dem Urteile vom 23. 5. 1919 ausgeführt (Sped.- und Schiff.-Zeitung 1921, S. 85):

„Auch mit § 57 EVO., wonach der Absender für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Frachtbrief haftet, ist keineswegs gemeint, daß es der Eisenbahnverwaltung freisteht, infolge einer ihr ungenau erscheinenden Fassung des Frachtbriefs eine Frachtvergütung zu erlangen, die ihr in Wirklichkeit gar nicht zusteht. Ein solches Verlangen hat im Gesetz keine Stütze.“

Eine Ausnahme von dieser Regel findet nur bei solchen Ausnahmetarifen statt, in denen die Ermäßigung nicht nur für bestimmt bezeichnete Güter gewährt wird, sondern auch von einer vorgeschriebenen Deklaration im Frachtbriefe abhängig gemacht wird. Demnach ist die Inhaltsangabe allein maßgebend, wenn die Ermäßigung nur für den Fall zugestanden ist, daß das Gut auch wirklich so deklariert ist, wie es der Ausnahmetarif vorschreibt. Solche Tarife sind zulässig, nur muß verlangt werden, daß der Tarif derartige weittragende Bedingungen klar ausspricht. Fehlt es an diesem klaren Ausdruck, so gilt die allgemeine Regel, daß der Tarif auf den wirklichen Inhalt, nicht auf die (mehr oder weniger ungenau) Frachtbriefangabe angewendet wird.

Der allgemeine Tarif der Eisenbahn, das heißt die Allgemeine Wagenladungsklasse, allgemeine Stückgutsklasse usw. enthalten bisher keine Vorschrift, nach welcher eine bestimmte, formularmäßige Inhaltsbezeichnung die Bedingung für die Anwendung der bestimmten Tarifklasse ist. Es gilt nur die Vorschrift, daß das Gut richtig und zwar nach der vorgeschriebenen Güterklassifikation und im übrigen nach der Handelsübung zu bezeichnen ist. Das schließt aber eine nachträgliche Berichtigung der Inhaltsangabe nicht aus.

VI

Würde die Eisenbahn nach den vorstehenden Ausführungen verfahren, so würde sie lediglich eine nachträgliche Rechnungsoperation vorzunehmen haben, wenn ihr nachträglich die richtige Natur des Gutes nachgewiesen wird. Diese Mühe muß sich aber jeder Kaufmann machen, welcher nicht feste Preise, sondern eine Preisberechnung nach bestimmten Grundsätzen (z. B. Tarifen) vereinbart. Eine Nachprüfung der Frachtberechnung nimmt ja die Eisenbahn selbst sehr häufig vor und tritt darauf an die Beteiligten mit Nachforderungen heran.

Es wäre äußerst unbillig, wenn ein solches Recht nur der Eisenbahn zugestanden, dem Absender dagegen versagt sein soll.

Daß sich die Eisenbahn derartige nachträgliche Frachtberechnungen gefallen lassen muß, hat Polchan in seinem Aufsatz: „Der Anspruch auf den billigeren Tarif“ (Eisenbahnrecht, Entsch. 33, 195) überzeugend ausgeführt. Dieser Meinung hat sich das OLG. Celle in dem Urteile vom 4. 4. 1918. angeschlossen (Leipz. Ztschr. 1918, 952 und Sped.- und Schiff.-Ztg. 19, 230).

Es wäre auch eine gar zu einseitige Regelung der Vertragsrechte der Parteien, wenn die Eisenbahn nur deshalb, weil ihr solche Einrichtung eine Mehrarbeit macht, eine Berichtigung der Frachtberechnung ohne weiteres ablehnen dürfte und den Absender um erhebliche Beträge schädigen dürfte, zumal es bei den heutigen Eisenbahntarifen doch nur einem Spezialisten möglich ist, für jedes Gut immer die tariflich richtige Bezeichnung zu finden. Man muß doch bedenken, daß eine Ware in dem Frachtbrief nicht falsch bezeichnet wird, wenn sie nur allgemein genannt, und ein tariflich wichtiger Zusatz weggelassen wird. Solche Ungenauigkeiten kommen alle Tage vor. Sie lassen sich jederzelt, und zwar auch noch nachträglich, richtig stellen.

Genz anders steht es mit den Gefahrgütern. Es ist selbstverständlich, wenn die Rechtsprechung für diese Güter, die bei nicht richtiger Behandlung während des Eisenbahntransports dem Betriebe und auch Menschenleben gefährlich werden können, verlangt, daß sie genau nach Vorschrift bezeichnet werden, damit die Natur dieser Güter von den Eisenbahnbeamten richtig erkannt wird. Es ist verständlich, wenn hier das Reichsgericht schon bei ungenauer Bezeichnung eine Unrichtigkeit im Sinne des § 60 EVO. sieht (vergl. RG. 27, 9, 19 in Ztschr. f. Internat. Eisenbahntransp. 21, 26). Aber auch dies ist bestritten. Das OLG. Bamberg hat in dem Urteile vom 6. 2. 1920 — OLG. 41, 226 — erklärt, daß Frachtzuschläge nur bei wirklich unrichtiger, nicht ungenauer Bezeichnung verlangt werden dürfen.

Bei der großen Menge der ungefährlichen Güter entspricht es aber dem Geiste der heutigen Gesetzgebung nicht, dem starren Wortlaut ein so weit gehendes Recht einzuräumen. Ist man doch jetzt darüber einig, daß der Absender ein Gut absichtlich falsch bezeichnen darf, ohne daß dies seinen Anspruch auf Schadenersatz irgend wie beeinträchtigt, wenn er die falsche Bezeichnung gewählt hat, um das Gut vor Diebstahl der Eisenbahnangestellten zu schützen.

VII

Ich komme hiernach zu dem Ergebnis:

Es ist immer derjenige Tarif anzuwenden, welcher für das Frachtgut vorgeschrieben ist. Ist in dem Frachtbriefe eine Bezeichnung des Gutes gewählt, aus welcher der richtige Tarif sich nicht ohne weiteres ergibt, so ist eine nach der bloßen Frachtbriefbezeichnung vorgenommene Tarifierung nachträglich auf Verlangen des Geschädigten zu berichtigen. Den Berichtigungsanspruch hat nicht bloß die Eisenbahn, sondern auch der Absender.

Um zu einem richtigen Ergebnis zu gelangen, ist unter Umständen eine nachträgliche Beweisaufnahme nötig. Dieser Beweis darf auch nicht deswegen abgeschnitten werden, weil das Gut bereits dem Empfänger ausgehändigt ist. Sowohl die Eisenbahn wie der Empfänger (oder Absender) können eine nachträgliche Feststellung der Natur des Gutes verlangen, denn nirgends ist in der Eisenbahnverkehrsordnung oder dem Internationalen Übereinkommen vorgeschrieben, daß nachträgliche Feststellungen unzulässig sind.

Die Rechtsprechung, welche den vorstehenden Ausführungen folgt, schiebt nun in der Begründung ihrer Ansicht oft über dieses Ziel hinaus: sie meint, die Eisenbahn sei verpflichtet, bei ungenauen oder unvollständigen Frachtbriefangaben entweder das Gut zu untersuchen oder Rückfrage beim Absender zu halten, ehe sie einen Tarif anwendet, welcher nicht auf den wirklichen Inhalt des Gutes paßt. Das ist verfehlt. Der Frachtführer hat keine Verpflichtung, das Gut zu untersuchen, sondern immer nur ein Recht zu dieser Untersuchung. Eine solche Verpflichtung wäre mit dem Massenbetrieb der heutigen Frachtführer nicht vereinbar. Auch für den Frachtführer gilt die Regel: er darf sich auf die Angabe seines Vertragspartners verlassen, er darf nicht darauf vertrauen, daß sie vollständig sind. Dem Frachtführer ist selbst dann kein Vorwurf zu machen, wenn er bei ungenauen Angaben den höchsten nach den Angaben zulässigen Tarif zur Anwendung bringt. Der Frachtberechtigte hat in solchem Fall den nicht unerheblichen Nachteil, bei einer späteren Berichtigung die Unrichtigkeit oder Ungenauigkeit seiner Angaben zu beweisen. Gelingt ihm dieser Beweis nicht, so dringt er mit seiner Berichtigung nicht durch. Dieses Beweisrisiko ist gewiß eine Strafe für seine ungenauen oder unrichtigen Angaben. Es wäre aber eine Uebertreibung des Formalismus, wenn man dem Frachtberechtigten diesen Beweis überhaupt abschneiden wollte.

