

Das  
Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft,  
mit besonderer Berücksichtigung  
des Postfrachtgeschäfts.

Von

Dr. jur. **P. Lentke,**  
Postinspektor.



Berlin 1905.  
**J. Guttentag, Verlag Buchhandlung,**  
G. m. b. H.



## Vorwort.

---

Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft ist monographisch seit längerer Zeit nicht mehr erörtert worden; für das Postfrachtgeschäft — dessen Gestaltung dem Verfasser praktisch besonders nahe lag — hat es eine selbständige Behandlung überhaupt noch nicht gefunden.

Die folgende Darstellung dürfte daher, zumal angesichts der Neuregelung unseres Privatrechtszustands durch das Bürgerliche Gesetzbuch und das neue Handelsgesetzbuch, nicht nur für den Juristen, sondern auch für den Post- und Eisenbahnbeamten und nicht zuletzt für den Kaufmann einiges Interesse bieten. Freilich erhebt die vorliegende Schrift nicht den Anspruch, den Gegenstand voll zu erschöpfen; Verfasser hofft namentlich die Fragen des internationalen Eisenbahn- und Postverkehrs sowie des Seerechts in den Kreis späterer Betrachtungen ziehen zu können.

Die Arbeit, zu der Verfasser die Anregung Herrn Professor Dr. Pappenheim in Kiel verdankt, war schon im Oktober 1901 abgeschlossen, doch ist die neueste Jurisdiktion und Literatur nachgetragen.

Das Sachregister hat Herr Gerichtsreferendar Kopfa freundlichst aufgestellt, wofür ihm auch an dieser Stelle verbindlichster Dank gesagt sei.

Mitteilungen über Mängel oder Unrichtigkeiten und Ratschläge für den weiteren Ausbau werden stets willkommen sein.

Möge das Büchlein eine freundliche Aufnahme finden.

Königsberg (Pr.), im Dezember 1904.

Leutke.



# Inhalt.

	Seite	
§ 1. Einleitung . . . . .	15	
Teil I.		
<b>Vom gewöhnlichen Frachtgeschäft.</b>		
I. Allgemeines.		
§ 2. Begriff und Inhalt des Frachtgeschäfts . . . . .	19	
§ 3. Rechtliche Natur des Frachtvertrags . . . . .	29	
II. Der Übergang der (dinglichen usw.) Rechte am Frachtgut.		
§ 4. Gewahrsam, Besitz, Eigentum . . . . .	88	
§ 5. Das Verfolgungsrecht des unbezahlten Verkäufers und das Zurückbehaltungsrecht . . . . .	46	
§ 6. Das Rücktrittsrecht . . . . .	50	
III. Das Verfügungsrecht.		
§ 7. Das Verfügungsrecht des Absenders . . . . .	52	
§ 8. Das Verfügungsrecht des Empfängers . . . . .	64	
A. Die juristische Konstruktion:		
1. Empfänger präsumtiver Mandatar des Absenders . . . . .	65	
2. Vertragsmäßige Zession . . . . .	66	
3. Fingierte Zession . . . . .	67	
4. Absender präsumtiver Mandatar des Empfängers . . . . .	69	
5. actio negotior. gest. dir. . . . .	70	
6. Vertrag zugunsten Dritter . . . . .	71	
7. Anweisungssatzzept des Frachtführers . . . . .	73	
8. Anormale anteziplerte Klage aus dem Frachtvertrag . . . . .	73	
9. Rein formales Klagerecht, formelle Legitimation . . . . .	73	
10. Hellwig . . . . .	74	
11. Ergebnis . . . . .	88	
B. Das materielle Recht . . . . .		84
§ 9. Die Pfändung und Beschlagnahme von Eisenbahnfrachtgütern . . . . .	108	
§ 10. Modifikationen: Eisenbahnfrachtrecht . . . . .	105	
Frachtbriefduplikat . . . . .	107	
Aufnahmeschein . . . . .	109	
Ladeschein . . . . .	109	
Binnenschiffahrtsgesetz . . . . .	114	
Flößereigesetz . . . . .	119	

## Teil II.

## Vom Postfrachtgeschäft.

	Seite
§ 11. Die Rechtsquellen . . . . .	120
§ 12. Die Postordnung insbesondere . . . . .	126
§ 13. Das Rechtsverhältnis der Post zum Publikum . . . . .	137
§ 14. Rechtliche Natur der einzelnen Postbeförderungsverträge . . . . .	150
1. Die Güterbeförderung oder das eigentliche Postfrachtgeschäft . . . . .	151
2. Die Bantgeschäfte:    a) Postanweisung . . . . .	159
b) Postnachnahme . . . . .	172
c) Postauftrag . . . . .	174
3. Das Postzustellungsgeſchäft . . . . .	175
4. Der Post-Zeitungsdebit . . . . .	178
§ 15. Das Verfügungsrecht am Aufgabeort . . . . .	181
§ 16. " " unterwegs . . . . .	194
§ 17. " " am Bestimmungsort . . . . .	201
§ 18. Das selbständige Recht des Empfängers auf Ausshändigung der Sendung	206
§ 19. Fortsetzung. (Die Bedeutung des Postsonderrechts für den Herausgabe-	
anspruch des Empfängers.) . . . . .	220
§ 20. Fortsetzung. (Postpaketadresse, Postanweisungsformular, Postablieferungs-	
schein.) . . . . .	230
§ 21. Fortsetzung. (Postordnung und Postgesetz.) . . . . .	239
§ 22. Das Ergebnis . . . . .	247
§ 23. Die Pfändung von Postsendungen . . . . .	252
§ 24. Schlusswort . . . . .	260
Sachregister . . . . .	261

## Literatur.

- Anshühk**, Deutsches Staatsrecht, in Holzendorfs Enzyklopädie, 6. Aufl., 1904.
- Arndt**, Das Verordnungsrecht des Deutschen Reichs, 1884.
- Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 1901.
- Das selbständige Verordnungsrecht, 1902.
- Verfassung des Deutschen Reichs. Mit Einleitung und Kommentar. 2. Aufl., 1902.
- Staatsrecht und Verwaltungsrecht, in Birkmeyers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 2. Aufl., 1904.
- Das RG. und die Begriffe „Gesetz“ und Verwaltungsvorschriften, im Verwaltungsarchiv Bb. 13 Heft 3.
- Bähr**, Über die sog. Verträge zugunsten Dritter, in den Jahrbüchern für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, Bb. 6, 1863.
- Besprechung von Man dry, der zivilrechtl. Inhalt der Reichsgesetze, in der kritischen Vierteljahrschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, Bb. 25, 1883.
- Buchmann**, Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft, Jnaug.-Dissert. Regensburg, 1897.
- Busch**, Die deutschen Postgesetze „über die Bestellung (Ablieferung) usw.“ im Archiv für Theorie und Praxis des Handelsrechts, Bb. 20, 1871.
- Cnyrim**, de res personae transportandi obligatione, quam cum posta contrahimus. Marburg. Jnaug.-Dissert., 1854.
- Coermann**, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung, 1901.
- Cohen**, Die Verträge zugunsten Dritter zc. Kofiod. Jnaug.-Dissert., 1891.
- Cosack**, Lehrbuch des Handelsrechts, 6. Aufl., 1903.
- Lehrbuch des deutschen bürg. Rechts. Bb. 1, 4. Aufl., 1903, Bb. 2, 4. Aufl., 1904.
- Dambach-v. Grimm**, Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs, 6. Aufl., 1901. Nachtrag dazu von v. Grimm. 1904.
- Denkschrift**, zum Entwurf eines HGB. und eines Einf.-Ges. in „Materialien zu den Reichs-Zustitzgesetzen, herausgegeben von Hahn und Mugdan, Bb. 6, 1897“.
- Dernburg**, Preuß. Privatrecht, 5. Aufl., Bb. 1, 1894, Bb. 2, 1897.
- Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens, 1. und 2. Aufl., Bb. 1, 1902, Bb. 2<sub>1</sub>, 1899, Bb. 2<sub>2</sub>, 1901.
- Dernburg-Biermann**, Pandekten, 7. Aufl., 1902 und 1903.
- Hüringer-Hachenburg**, Das HGB. vom 10. Mai 1897, Bb. 1, 1899, Bb. 2 (Handelsgeschäfte — Allgemeine Vorschriften, bis § 372 einschl.), 1901.
- Eger**, Das deutsche Frachtrecht mit besond. Berücksicht. des Eisenbahnfrachtrechts, 2. Aufl., 3 Bde., 1888, 1890, 1891.
- Handbuch des preuß. Eisenbahnrechts, 2 Bde., 1889 und 1896.
- Die EBD. vom 26. 10. 1899, 2. Aufl., 1901.

- Eudemann, W.**, Recht der Eisenbahnen, 1886.  
 — Deutsches Handelsrecht, 4. Aufl., 1887.  
 — **Tr.**, Einführung in das Studium des HGB., 1898.  
**Enzyklopädie** der Rechtswissenschaft, begründet von F. v. Holtzendorff, herausgegeben von Kohler, 6. Aufl., 2 Bde., 1904.  
**Faßbender**, Hat der Adressat einer Postanweisung gemäß den die Reichspost betreffenden Spezialvorschriften in Verbindung mit dem subsidiär in Betracht kommenden bürgerlichen Rechte einen Rechtsanspruch auf Aushändigung der Postanweisungssumme? Leipz. Inaug.-Dissert., 1903.  
**Fischer, P. D.**, Die Post, 1901.  
**Fischer-König**, Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung, 5. Aufl., 1902.  
**Fischer-Hentle**, HGB., 6. Aufl., 1904.  
**Förster-Grorius**, Preuß. Privatrecht, 6. Aufl., 1892.  
**Förtsch**, Die Reichsgesetze, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, 2. Aufl., 1900.  
**Freund**, Besprechung von Mittelstein, Beitr. zum Postrecht, und Tinsch, die Postanweisung, in Z. 40.  
**Friedberg**, Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs, 7. Aufl., 1904.  
**Frieg**, Die rechtliche Konstruktion der Postanweisung. Erlang. Inaug.-Dissert., 1897.  
**Gad**, Die Haftpflicht der deutschen Postanstalten, 1863.  
**Gangloff**, Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers am Frachtgut. Erlang. Inaug.-Dissert., 1897.  
**Gareis**, Die Verträge zugunsten Dritter, 1873.  
 — Die Postanweisung, in den Blättern für Rechtsanwendung, zunächst in Bayern N. F., Bd. 34, 1889.  
 — Das Deutsche Handelsrecht, 7. Aufl., 1903.  
**Georgi**, Verträge zugunsten Dritter. Tübing. Inaug.-Dissert., 1897.  
**Gerber-Cosack**, System des deutschen Privatrechts, 17. Aufl., 1895.  
**Goldmann**, Das HGB., betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt usw., 1896.  
 — Das HGB. v. 10. 5. 1897, erläutert (nur bis § 104 erschienen), 1901.  
**Goldschmidt**, Handbuch des Handelsrechts, 1. Abt., 2. Aufl., 1874, 2. Abt., 1868.  
 — Universalgeschichte des Handelsrechts, 1891.  
 — System des Handelsrechts, 4. Aufl., 1892.  
**Gorden**, Die EBD. vom 26. 10. 1899, 1900.  
 — Die Gepäckbeförderung in E. G. u. A., Bd. 17, 1901.  
**Günther**, Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht, Rostock. Inaug.-Dissert., 1903.  
**Hübler**, Die Haftpflicht ex recepto, 1884.  
**Hünel**, Studien zum deutschen Staatsrechte, Bd. 1, 1873, Bd. 2, 1880 und 1888.  
 — Deutsches Staatsrecht, 1892.  
**v. Jahn**, Kommentar zum Allg. Deutschen Handelsgesetzbuch, Bd. 2, 1883.  
**Reckhausen**, Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefes, Freiburg. Inaug.-Dissert., 1900.  
**Heim**, Das Briefgeheimnis, im Archiv für Post und Telegraphie, 1900, S. 965 ff.  
**Hellhoff**, Besitz- und Eigentumsübergang im Falle der Versendung nach geltendem deutschen Rechte. Freiburg. Inaug.-Dissert., 1903.

- Hellwig**, Die Verträge auf Leistung an Dritte, 1899.
- Hensel**, In den Annalen des Deutschen Reichs von Hirth und Seydel, Jahrgang 1882.
- Hertz**, Die Pfändung von Fernsprecheinrichtungen und Postanweisungsbeträgen in DZB., 1903.
- Herker**, Vorlegung, Pfändung und Beschlagnahme von Gütern, die sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, in Z. d. V. D. G., 1903, S. 881 ff.
- Hillig**, Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, 1864.
- Hönninger**, Die rechtliche Natur der Postanweisung, Leipzig. Inaug.-Dissert., 1898.
- Höpfner**, Im Archiv für die zivilistische Praxis, Bd. 36, 1853.
- Hogewe**, Das selbständige Klagerecht des Adressaten einer Postsendung, Götting. Inaug.-Dissert., 1895.
- Holl**, Die Verträge zugunsten Dritter, Erlang. Inaug.-Dissert., 1899.
- Hubrich**, Das R.G. über den Gesetzes- und Verordnungsbegriff nach Reichsrecht, 1905.
- Jaffé**, Der Briefbeförderungsvertrag, Berlin. Inaug.-Dissert., 1897.
- Jasper**, Die Haftpflicht des Frachtführers, Leipzig. Inaug.-Dissert., 1902.
- Kann**, Die Transportgeschäfte der Post, Erlang. Inaug.-Dissert., 1892.
- Karstens**, Im Archiv für die zivilistische Praxis, Bd. 37, 1854.
- Keyfner**, Allgemeines Deutsches G.W., 1870.
- Kiechelbach**, Die rechtliche Natur der Postanweisung, Erlang. Inaug.-Dissert., 1896.
- Klein**, Über die Abweichungen des Frachtrechts der Eisenbahnen vom sonstigen Frachtrecht hinsichtlich der Haftpflicht, Erlang. Inaug.-Dissert., 1897.
- Kniep**, Der Besitz des G.W., 1900.
- Kody**, Deutschlands Eisenbahnen, 2. Abt., 1860.
- Kohler**, Die Briefmarke im Recht, im Arch. f. v. R., Bd. 6, 1892.  
— Das Recht an Briefen, im Arch. f. v. R., Bd. 7, 1893.
- Krompe**, Vom Posttransportvertrage usw., in der Zeitschrift für deutsches Recht Bd. 18, 1858.  
— Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft, in Z. 11, 1868.
- Kuhn**, Im Archiv für Handelsrecht, Bd. 6.
- Laband**, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 4. Aufl., 4 Bde., 1901.
- Landgraf**, Das R.G., betr. die privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flößerei, 2. Aufl., 1900, nebst Ergänzungsband.
- Lehmann**, Der Entwurf des revidierten G.W., im Archiv für die zivil. Praxis, Bd. 86, 1896.
- Lehmann-Ring**, Das G.W. für das Deutsche Reich, Bd. 2, 1901.
- v. d. Leyen**, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, in Z. 41.  
— Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts, in Z. 49.
- v. Lunde**, Beiträge zur Lehre über die Haftverbindlichkeit der Postanstalt usw., in der Zeitschrift für Zivilrecht und Prozeß, Bd. 16, 1859.
- Lüning**, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, 1884.
- Lüwi**, Die Postanweisung, Erlang. Inaug.-Dissert., 1891.
- Makower**, G.W. mit Kommentar, Bd. 1, Teil II: Buch III (Handelsgeschäfte), 12. Aufl., 1904.
- Makower-Löwe**, Gesetze, betr. die privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschifffahrt u. Flößerei, 3. Aufl., 1903.

- Mandry-Weib**, Der zivilrechtliche Inhalt der Reichsgesetze, 4. Aufl., 1898.
- Materialien** siehe unter Denkschrift.
- Mayer**, Theorie des französischen Verwaltungsrechts, 1886.
- Meermann**, Die Stellung des Frachtführers nach dem neuen HGB. und dem RG., betr. die privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschifffahrt, Erlang. Jnaug.-Dissert., 1897.
- Meili**, Die Haftpflicht der Postanstalten, 1877.
- Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten, 1888.
- Merten**, Die rechtliche Natur der Postanweisung, Greifswald. Jnaug.-Dissert., 1895.
- Meyer, G.**, Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, 1883.
- Mittelslein**, Beiträge zum Postrecht, 1891.
- Rechtsfragen des Postanweisungsverkehrs, in Gruchots Beiträgen, Bd. 36, 1892.
- Das Frachtrecht und Eisenbahnfrachtrecht des Entwurfes eines HGB. in G. G. u. A., Bd. 13, 1897.
- Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, 2 Bde., 2. Aufl., 1900—1903.
- Müller**, Über die de recepto actio und deren analoge Ausdehnung auf die Postanstalten, 2. Aufl., 1857.
- L., Frachtbrief und Frachtbriefduplikat, Erlang. Jnaug.-Dissert., 1899.
- Münter**, Das Frachtfahrerrecht.
- Neuberg**, Post-, Telegraphen- und Fernsprechgesetzgebung, 1903.
- v. d. Osten**, Der einfache Sachtransport nach deutschem Reichspostrecht, 1884.
- Pappenheim**, Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines HGB. mit Ausschluß des Seehandelsrechts, 1896.
- Paschke**, Die Rechtsgültigkeit der GBD. v. 26. 10. 1899, Leipzig. Jnaug.-Dissert., 1903.
- Petshek**, Über Eigentum an Briefen nach heutigem gemeinen Recht, im Arch. f. b. R., Bd. 9, 1894.
- Pfizer**, Die Postanweisung, in den Jahrbüchern für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, Bd. 31, 1892.
- Pietzsch**, Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Deutschen Reichs, Berlin, 1902.
- Protokolle zum Handelsgesetzbuch von 1861.**
- Puchelt**, Kommentar zum HGB.
- Reindl**, In G. G. u. A., Bd. 17, 1901.
- Reiß**, Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefes, Leipzig. Jnaug.-Dissert., 1903.
- Rießer**, Zur Revision des HGB., Beilageheft zu 3. Bd. 33, 1887.
- v. Rönne**, Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2 Bde. 1876, 1877.
- Rumler**, Die Bedeutung und Wirkung des Ladeseins, Erlang. Jnaug.-Dissert., 1899.
- Sarwey**, Das öffentliche Recht und die Verwaltungsrechtspflege, 1880.
- Scheda**, Sind Postanweisungsbeträge pfändbar?, in Gruchots Beiträgen, Bd. 47, 1903.
- Schellmann**, Über die rechtliche Natur des Postbeförderungsvertrages, Marburg. Jnaug.-Dissert., 1861.
- Scherer**, Die Rückforderung der auf gefälschte Postanweisungen geleisteten Zahlungen. Separatabdruck aus der Zeitschrift für französisches Zivilrecht, Bd. 20, 1889.
- **M.**, Die Gesetzgebung des Deutschen Reichs mit Erläuterungen, 2. Ergänzungsheft, 1902, 3. Ergänzungsheft, 1903, 4. Ergänzungsheft, 1904, 1. Lief.
- Schlegelberger**, Hat der Adressat eines Geldbriefes nach dessen Ankunft am Bestimmungsort gegen die Postanstalt einen Anspruch auf Auslieferung? in DZB., 1901.
- Das Zurückbehaltungsrecht, in den N. z. P. u. J., Bd. 12, 1904.

- Schloßmann**, Der Besitzerwerb durch Dritte nach römischem und heutigem Recht, 1881.
- Schmidt**, Die Grenzen der Haftpflicht der Reichspostverwaltung zc. Sonderabdruck aus Gruchots Beiträgen, Bd. 83, 1889.
- Über die rechtliche Natur der Postanweisungen zc. Sonderabdruck aus Gruchots Beiträgen, Bd. 84, 1890.
- Besprechung von Mittelstein, Beiträge zum Postrecht, im Arch. f. b. R., Bd. 6, 1892.
- Schmidt, Paul**, Das Recht des Empfängers einer Postsendung gegen die Post auf Auslieferung. Tübing. Jnaug.-Dissert., 1898.
- Scholz**, Die Prozeßvertretung des Reichs-Post- und Telegraphenfiskus, in Gruchots Beiträgen, Bd. 47, 1903.
- Schott**, Das Transportgeschäft, in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. 3, 1885.
- Schröder**, Der Eigentumsübergang bei versendeten Sachen, in Z. 51.
- v. **Schwarze**, Die Beschlagnahme von Briefen und Telegrammen, in „Erörterungen praktisch wichtiger Materien aus dem deutschen Strafprozeßrecht“, 1881.
- Sell**, Über den Erwerb des Eigentums an Briefen, im Archiv für die zivilistische Praxis, Bd. 21, 1838.
- v. **Seydel**, Bayerisches Staatsrecht, Bd. 3, 1887, Bd. 5, 1891.
- Kommentar zur Verfassungsurkunde, 2. Aufl., 1897.
- Sieblitz**, Die Post im Auslande, 3. Aufl., 1900.
- Siewers**, Das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht, im sächsischen Archiv, Bd. 14, 1904.
- Stahl**, Die Verträge zugunsten Dritter nach dem BGB., Bonn. Jnaug.-Dissert., 1899.
- Staub**, Kommentar zum BGB., 6. und 7. Aufl., 1900.
- Stegner**, Die rechtliche Natur des Postanweisungsgeschäfts nach geltendem Rechte. Insbesondere Erörterung der Frage, ob der Postverwaltung die Befugnis zusteht, die auf gefälschte Postanweisungen ausgezahlten Beträge vom Empfänger wieder erstattet zu verlangen. Leipz. Jnaug.-Dissert., 1902.
- Stenglein**, Lexikon des deutschen Strafrechts, 2 Bde., 1900.
- Die strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reichs, 3. Aufl., 1903.
- Stobbe-Tejmann**, Handbuch des Deutschen Privatrechts, 3. Aufl., Bd. 3, 1898.
- Sydow**, Kritik von Mittelsteins Beiträgen, im Archiv für Post und Telegraphie, 1891.
- **Busch**, Konkursordnung, 9. Aufl., 1902.
- **Zivilprozeßordnung**, 9. Aufl., 1901.
- Tachau**, Die Pfändung von Postanweisungsbeträgen, in DZS., Bd. 8, 1903.
- Thöl**, Das Handelsrecht, Bd. 3, das Transportgewerbe, 1880.
- Handelsrechtliche Erörterungen, 1882.
- Tinsch**, Die Postanweisung, zivilrechtlich betrachtet, 1890.
- Der selbständige Anspruch des Adressaten gegen die Postanstalt, in Gruchots Beiträgen, Bd. 35, 1891.
- Turnau-Förster**, Das Liegenschaftsrecht nach den Deutschen Reichsgesetzen, Bd. 1: Das Sachenrecht des BGB., 2. Aufl., 1902.
- Unger**, Die Verträge zugunsten Dritter, in den Jahrbüchern für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, Bd. 10, 1871.
- Vogel**, Das Dispositionsrecht beim Transport. Zürich. Jnaug.-Dissert., 1889.

- Walter**, Über den Anspruch des Adressaten eines Geldbriefs oder einer Postanweisung gegen die Post auf Auslieferung des Geldbriefs oder Auszahlung des Postanweisungsbetrags etc., Greifswald. Inaug.-Dissert., 1900.
- Wanninger**, Die Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechts durch das neue GGB. Erlang. Inaug.-Dissert., 1898.
- Warneyer**, Jahrbuch der Entscheidungen, 1. Jahrg., 1903, 2. Jahrg., 1904.
- Wehrmann**, Das Eisenbahnfrachtgeschäft, 1880.
- Windscheid-Kipp**, Lehrbuch des Pandektenrechts, 8. Aufl., 1900.
- Wirsing**, Die zivilrechtliche Haftung der Post. Erlang. Inaug.-Dissert., 1892.
- Wolff**, Die rechtliche Natur des Postanweisungsgeschäfts, Erlang. Inaug.-Dissert., 1892.
- Bersch**, Wie unterscheiden sich im Namen eines Dritten geschlossene Verträge von solchen zugunsten eines Dritten? Jenaer Inaug.-Dissert., 1901.
- Zorn**, Das Reichs-Staatsrecht, 2. Aufl., 1895 und 1897.
- Zschimmer**, Die Offerte an das Publikum. Rostock. Inaug.-Dissert., 1897.
-





# Einleitung.

„Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.“

Kaiser Wilhelm II.

## § 1.

Eine der interessantesten und zugleich praktisch wichtigsten Fragen aus dem Gebiet des Post-Privatrechts ist unstreitig die nach dem Verfügungsrecht über die Postsendungen während des Transports. Ihre praktische Wichtigkeit ergibt sich aus den überaus engen Beziehungen in denen heute jeder Gebildete, ja jedermann aus dem Publikum zur Post und ihren Geschäften steht, welche er täglich für sich in Anspruch nimmt. Ob und wie lange ein gewöhnlicher Brief, eine Postanweisung mit dem darauf ruhenden Gelbbetrag, ein Wertbrief der Verfügungsgewalt des Absenders untersteht, ob und von welchem Zeitpunkt ab der Adressat ein Recht auf Aushändigung der Sendung auch gegen den Willen des Absenders geltend machen darf, ist im geschäftlichen Leben wie im Privatverkehr häufig von der größten Wichtigkeit<sup>1)</sup>. Und daß diese Frage auch theoretisch ein nicht geringes Interesse bietet, beweist die häufige Behandlung, welche sie in der juristischen Literatur, zum Teil von gewichtigen Autoritäten, erfahren hat.

Durfte eine Erörterung über das Verfügungsrecht beim Postfrachtgeschäft hiernach auch früher auf wohlwollende Aufnahme weiterer Kreise rechnen, so beansprucht sie neuerdings ein besonderes Interesse, nachdem mit dem Inkrafttreten der neuen Reichsgesetzgebung prinzipielle und einschneidende Änderungen der hier, wie auf das Post-Privatrecht überhaupt, anzuwendenden Rechtsnormen eingetreten sind.

---

<sup>1)</sup> Hogrewe S. 5 glaubt, die Frage sei „nicht gerade von eminent praktischer Bedeutung“, weil sie zu einem Prozeß vor der höchsten Instanz in neuester Zeit nicht geführt hat. Eine sonderbare Begründung!

Während nämlich nach Art. 421 Abs. 2 des früheren HGB. die Vorschriften des 1. Abschnitts „Vom Frachtgeschäft überhaupt“ im 5. Titel „Von dem Frachtgeschäft“ des IV. Buchs (Handelsgeschäfte) auf die Frachtgeschäfte der Postanstalten insoweit Anwendung fanden, als nicht für diese durch besondere Gesetze und Verordnungen ein anderes bestimmt war, also subsidiär hinter dem eigentlichen Postrecht, schließt § 452 des neuen HGB. die Anwendbarkeit der allgemeinen Bestimmungen über das Frachtgeschäft (§§ 425—451) auf die Beförderung von Gütern durch die Postverwaltungen des Reichs und der Bundesstaaten ganz aus. Das gleiche tut hinsichtlich der seerechtlichen Bestimmungen des neuen HGB. sein § 663. Hierdurch und durch die Erklärung im 2. Satz des § 452, daß die bezeichneten Postverwaltungen nicht als Kaufleute im Sinne dieses Gesetzbuchs gelten, sind die Transportgeschäfte der Postanstalten der Herrschaft des neuen HGB. vollständig entzogen; an seine Stelle tritt jetzt beim Schweigen der Postspecialgesetze das BGB.<sup>1)</sup> Diese Änderung der rechtlichen Grundlagen des Postfrachtgeschäfts ist durchaus nicht so unerheblich und praktisch belanglos, wie es auf den ersten Blick scheinen könnte. Sie in ihrem vollen Umfang zu würdigen, liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit; einige kurze Bemerkungen darüber mögen genügen.

Zunächst ist die alte, in Theorie und Praxis wiederholt erörterte Streitfrage betreffs der Kaufmannseigenschaft der Post<sup>2)</sup> in Übereinstimmung mit der von der Reichspostverwaltung vertretenen Ansicht gegen die herrschende Meinung in verneinendem Sinne entschieden und damit, für das Privatrecht wenigstens, aus der Welt geschafft<sup>3)</sup>.

Die Außerkraftsetzung des Art. 400 bezw. § 431, wonach der Frachtführer ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden, ist allerdings insofern bedeutungslos, als dieser Rechtsatz mit der Ausdehnung auf alle Schuldner bezüglich des Verschuldens ihrer gesetzlichen Vertreter und der Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer

1) Über die abweichende Ansicht Arndts u. anderer s. u. § 13.

2) Ausführliche Literatur siehe bei Laband 3. Aufl. II. S. 50 N. 1. u. bei Arndt, Staatsrecht S. 285.

3) Über die öffentlichrechtliche Bedeutung dieser Frage s. Laband 4. Aufl. III. S. 48 ff. und besonders Pappenheim S. 12 ff.

Verbindlichkeiten bedienen, in das B.G.B.<sup>1)</sup> Aufnahme gefunden hat, mithin für die Postverwaltung nach wie vor gilt.

Dagegen ist mit dem Art. 406<sup>2)</sup> (jetzt § 436), nach welchem die Annahme des Guts und des Frachtbriefs den Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten, das rechtliche Fundament für die gleichartige Bestimmung im § 50 VI der P.D.<sup>3)</sup> gefallen.

Auch der Umstand, daß die Post jetzt über das dem Frachtführer im § 440 (früher Art. 409) zugestandene Pfandrecht an dem Gut wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen nicht mehr verfügt, entbehrt nicht der Bedeutung. Zwar verleiht § 6 des Posttaggesetzes vom 28. Oktober 1871 der Verwaltung wegen der Postgefälle und darüber hinaus § 273 B.G.B. wegen aller fälligen Ansprüche ein Retentionsrecht an den noch in ihrem Besitz befindlichen Sendungen. Da dieses aber weder das Recht zum zwangsweisen Verkauf der Sendung in sich schließt, noch der Post im Konkurs des Schuldners ein Vorzugsrecht<sup>4)</sup> vor dessen übrigen Gläubigern sichert, — beides Rechtswirkungen des Pfandrechts — ist sie jetzt dem die Zahlung verweigernden Empfänger bzw. Absender gegenüber erheblich schlechter gestellt als früher. Bei unbezahlt gebliebenen Beträgen an Porto und Gebühren<sup>5)</sup> wird diese Änderung praktisch allerdings kaum eine Rolle spielen, denn hier bietet § 25 des P.G. in Gestalt der exekutivischen Einziehung der Post ein für die meisten Fälle ausreichendes Mittel, sich bezahlt zu machen. Die Wiedererlangung der verauslagten Zoll- und Steuerbeträge usw. dürfte indessen nicht selten auf Schwierigkeiten<sup>6)</sup> stoßen.

Hier interessiert uns aber vor allem der Fortfall der Bestimmungen des Art. 405 (künftig § 435), wonach der Empfänger dem Frachtführer

1) § 278.

2) Rann, S. 181 ff. hält diesen Artikel mit Unrecht auch auf das frühere Postrecht nicht für anwendbar.

3) „Hat der Empfänger die Sendung angenommen, so ist er . . . zur Entrichtung des Portos und der Gebühren verpflichtet“ usw. — Über den Rechtscharakter der P.D. s. u. § 12.

4) Die Portobeträge sind keine „öffentlichen Abgaben“ im Sinne der §§ 49, 1 und 61, 2 der R.D.; vgl. auch § 48 daselbst. — Arnbt, Staatsrecht S. 295 nennt das Porto eine „öffentlich-rechtliche Gebühr“ (s. u. § 14).

5) Worunter hier nur die Beförderungsgebühren zu verstehen sind; vgl. Dambach S. 165, 3.

6) Vgl. Rann, S. 173 ff.

gegenüber nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung ein selbständiges Recht auf dessen Aushändigung besitzt. Ob und in welchem Umfang dieser selbständige Anspruch nach früherem Recht auch dem Empfänger einer Postsendung der Post gegenüber zustand, war eine vielumstrittene Frage, mit welcher wir uns weiter unten <sup>1)</sup> eingehend zu beschäftigen haben werden. Im Anschluß daran wird zu untersuchen sein, welchen Einfluß auf die Beantwortung dieser Frage das neue Reichsrecht ausgeübt hat.

Den Ausgangspunkt für unsere Erörterungen bilden naturgemäß die allgemeinen Bestimmungen des HGB. über das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft. Sie seien daher zunächst in den Kreis unserer Betrachtung gezogen.

---

<sup>1)</sup> §§ 18 ff.

## Teil I.

# Vom gewöhnlichen Frachtgeschäft.

## I. Allgemeines.

### § 2.

#### Begriff und Inhalt des Frachtgeschäfts.<sup>1)</sup>

Der Ausdruck „Frachtgeschäft“ findet sich in der Sprache der Gesetzgebung zuerst in dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1861, von welchem ihn das neue Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 übernommen hat. Ersteres handelt im fünften Titel des IV. Buchs „Von dem Frachtgeschäft“ — und zwar im 1. Abschnitt „Von Frachtgeschäfte überhaupt“, im 2. „Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere“ — und im V. Buch, welches das Seerecht normiert, im 5. Titel „Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern“, im 6. Titel dagegen „Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden“. Hiernach umfaßt das Seefrachtgeschäft die Beförderung von Gütern oder von Reisenden, und zwar liegt ein solches Frachtgeschäft im weiteren Sinne auch dann vor, wenn ein Privatmann eine Verfrachtung nur einmal und gelegentlich übernimmt. Anders beim Landfrachtgeschäft. Als solches charakterisiert das alte HGB. zunächst nur das Geschäft des Frachtführers, d. h. desjenigen, der „gewerbemäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt“<sup>2)</sup>. Die Grenzen des Landfrachtgeschäfts sind sonach enger gezogen, indem die Übernahme des Personentransports<sup>3)</sup> ganz und die des Gütertransports insoweit aus-

<sup>1)</sup> Die §§ 2, 3, 7 und 8 dieser Abhandlung sind — im wesentlichen unverändert — 1903 als Königsberger Inaugural-Dissertation erschienen

<sup>2)</sup> HGB I 390.

<sup>3)</sup> Näheres über den Personenbeförderungsvertrag der Eisenbahnen s. bei Eger in DZS. 1901 S. 107 ff.; vgl. auch Lehmann-Ring S. 402; Matower S. 1541.

geschlossen bleibt, als sie nicht gewerbemäßig erfolgt. Ein vereinzelter Gütertransport zu Lande oder auf Binnengewässern gilt nur dann als Landfrachtgeschäft, wenn er von einem Kaufmann übernommen wird, gleichviel auf welche Geschäfte sich dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb erstreckt<sup>1)</sup>. Ohne Rücksicht auf die vielumstrittene Frage der Gewerbemäßigkeit werden im alten HGB. ferner die Frachtgeschäfte „von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten“ den Bestimmungen des Abschnitts „Vom Frachtgeschäfte überhaupt“ unterstellt, jedoch mit der Modifikation, daß diese für die Frachtgeschäfte der Postanstalten nur subsidiär hinter dem eigentlichen Postrecht und für die der Eisenbahnen neben den Bestimmungen des 2. Abschnitts „Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere“ gelten sollen<sup>2)</sup>. Eine mehr oder weniger abweichende Regelung haben außer dem Postfrachtgeschäft noch erfahren die sog. „internationalen Eisenbahntransporte“<sup>3)</sup> durch das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“, abgeschlossen zu Bern am 14. Oktober 1890<sup>4)</sup>, die Beförderung von Gütern auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern durch das materiell dem Seerecht nachgebildete RG., betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, vom 15. Juni 1895<sup>5)</sup>, und endlich die Geschäfte des „Frachtflößers“ durch das RG., betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei, ebenfalls vom 15. Juni 1895<sup>6)</sup>.

Sonach waren umfangreiche Gebiete des Binnenfrachtgeschäfts den Bestimmungen des „Vom Frachtgeschäfte überhaupt“ betitelten Abschnitts des alten HGB. nicht oder nicht ausschließlich unterworfen und die im einzelnen maßgebenden Rechtsnormen an verschiedenen Stellen zu suchen. Gleichwohl ist ein Bedürfnis, die früher selbständig behandelten Gegenstände des Transportrechts dem Handelsgesetzbuch einzuverleiben, auch bei dessen Neuredaktion nicht anerkannt, das bisherige System vielmehr als zweckmäßig beibehalten worden. Zu Änderungen hat man sich nur vereinzelt und meist nur zu dem Zweck entschlossen, die Vorschriften des HGB. möglichst mit denen des

1) HGB. I 420, II 451.

2) HGB. I 421.

3) Pappenheim S. 6.

4) RGBl. 1892 S. 793 ff.

5) RGBl. 1895 S. 301 ff. und 1898 S. 868 ff. in der neuen Fassung.

6) RGBl. S. 341 ff.

Berner Übereinkommens und des Binnen-Schiffahrtsgesetzes in Einklang zu bringen<sup>1)</sup>).

Von diesen Änderungen springt zunächst die selbständigere Gestaltung des Eisenbahnfrachtrechts ins Auge. Das neue HGB. befaßt sich mit dem Landfrachtgeschäft zwar ebenfalls in zwei Abschnitten, dem sechsten und siebenten des dritten Buchs, überschrieben „Frachtgeschäft“ und „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen“. Während aber nach dem früheren Recht auf die Eisenbahnen die Bestimmungen des Abschnitts „Von Frachtgeschäfte überhaupt“ neben denen des Abschnitts „Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbepondere“ Anwendung fanden<sup>2)</sup>, gelten die Vorschriften des gewöhnlichen Landfrachtrechts jetzt für die Eisenbahnen erst in zweiter Linie, soweit nämlich nicht in dem Abschnitt „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen“ ein anderes bestimmt ist<sup>3)</sup>, eine Neuerung, welche der Bedeutung und Eigenart des Eisenbahnfrachtrechts entspricht<sup>4)</sup>.

Bei denjenigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnunternehmungen, welche der EBD. nicht unterliegen (Kleinbahnen)<sup>5)</sup>, sind, insoweit als im HGB. auf die EBD. verwiesen wird, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen dieser Bahnunternehmungen maßgebend, — eine sehr bedenkliche Vorschrift, welche, wie Pappenheim mit Recht ausführt, „das Fortbestehen eines einheitlichen deutschen Privatrechts

1) Denkschrift zum Entwurf in der Fassung der dem Reichstage gemachten Vorlage S. 2, 273f.; vgl. dazu Pappenheim S. 8f.; Gierke in Z. 45 S. 531; Cohn im Arch. f. b. R. Bd. XII S. 249 und Literatur daselbst; v. d. Leyen in Z. 49 S. 417 ff.

2) HGB. I 421.

3) HGB. II 454. Wegen des veränderten rechtlichen Charakters der EBD. f. u. S. 34 ff.

4) Auf die Frachtgeschäfte der öffentlichen Eisenbahnen (Großbahnen) finden die Rechtsquellen in folgender Reihenfolge Anwendung:

1. Die im § 471 HGB. aufgezählten zwingenden Normen;
2. Die Bestimmungen der EBD.;
3. Der Vertrag zwischen dem Publikum und der Bahn, wie er sich aus den Beförderungsbedingungen, Tarifen, Betriebsreglements usw. ergibt;
4. Die dispositiven Bestimmungen des 7. Abschnitts (Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen);
5. Die Vorschriften des 6. Abschnitts (Frachtgeschäft);
6. Subsidär das BGB., namentlich die Vorschriften über den Werkvertrag.

5) Vgl. v. d. Leyen in Z. 49 S. 420 u. 434 f.

hinsichtlich des Eisenbahntransportgeschäfts von der zufälligen Übereinstimmung partikulärer Beliebungen abhängig macht“<sup>1)</sup>).

Während das Seefrachtgeschäft früher zu den objektiven Grundhandelsgeschäften — auch Einzelhandelsgeschäfte genannt — gehörte<sup>2)</sup>, zählte das Binnenfrachtgeschäft zu den subjektiven — Gewerbehandelsgeschäften —, d. h. es war Handelsgeschäft nur, wenn es gewerbemäßig betrieben wurde<sup>3)</sup>. Praktisch war dieser Unterschied von geringer Bedeutung. Das neue HGB. hat die objektiven Grundhandelsgeschäfte beseitigt, es fordert den Gewerbebetrieb für jedes Handelsgeschäft<sup>4)</sup>. Wer ein sogenanntes Handelsgewerbe, z. B. das eines Frachtführers<sup>5)</sup>, betreibt, ist Kaufmann und damit nicht nur den Bestimmungen über das Frachtgeschäft, sondern überhaupt dem ganzen Handelsgesetzbuch unterworfen.

An der Spitze der Vorschriften über das Landfrachtgeschäft, mit dem wir uns hier ausschließlich beschäftigen, steht die Definition des vom alten HGB. neu aufgestellten<sup>6)</sup> terminus technicus, „Frachtführer“. Die Definition des neuen HGB. — Frachtführer ist, wer es gewerbemäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande<sup>7)</sup> oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen — weicht sachlich von der des alten<sup>8)</sup> nicht ab; eine redaktionelle Verbesserung liegt in der Beseitigung der inkorrekten Ausdrucksweise „auf Flüssen und Binnengewässern“ sowie in der Legung des Tons auf die Übernahme der Ausführung der Beförderung, statt wie früher, auf die Ausführung<sup>9)</sup>.

Nach diesen Legaldefinitionen bildet also die Ausführung oder richtiger die Übernahme der Ausführung das Essentiale des Landfrachtgeschäfts. Wer den Transport tatsächlich bewerkstelligt, ist unerheblich; Frachtführer im Sinne des Gesetzes ist nur der dominus

1) Pappenheim S. 19 ff. 22; HGB. II § 173; Pr. G. v. 28. Juli 1892, betr. die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen.

2) HGB. I Art. 271, 4.

3) HGB. I 272, 3.

4) HGB. II § 1.

5) HGB. II § 1 Z. 5.

6) v. Sahn II S. 572 zu Art. 390.

7) D. h. nicht bloß auf der Erdoberfläche, sondern auch unterirdisch (Tunnelbahnen) oder überirdisch (Hochbahnen, Luftballons, Briestauben).

8) Oben S. 19.

9) HGB. II 425; RQ. XXV S. 112; Denkschrift S. 274; Pappenheim S. 76; Mittelstein JFrR. S. 69.

negotii, der dafür einzustehen hat, daß der Transport überhaupt und ordnungsmäßig zur Ausführung gelangt. Der Frachtführer braucht daher die Beförderung weder selbst zu besorgen, noch sie durch eigene Organe besorgen zu lassen, vielmehr kann er sich dazu auch dritter selbständiger Personen bedienen, wenn nur die Ausführung in seinem eigenen Namen geschieht. Es kann daher jemand Frachtführer sein, der kein einziges Transportmittel besitzt und niemals eine Transporthandlung selbst vornimmt<sup>1)</sup>. Ob dieser dominus negotii eine natürliche oder juristische Einzelperson ist, oder eine Gesellschaft, oder eine private oder öffentliche Transportanstalt, ist gleichgültig<sup>2)</sup>.

Das Frachtgut<sup>3)</sup> muß aber während der Beförderung in den Gewahrsam (die custodia) des Unternehmers übergehen, und dieser ist verpflichtet, für die Erhaltung des Frachtguts vom Moment der Übernahme ab Sorge zu tragen<sup>4)</sup>. Ist dies bei einem zu befördernden Gegenstand nicht der Fall, wie z. B. beim Handgepäck eines Eisenbahn-Reisenden, so liegt ein Frachtvertrag überhaupt nicht vor<sup>5)</sup>.

1) Gareis S. 441 ff., Staub N. 10 zu § 425; Makower S. 1897; Goldschmidt I S. 618; Hahn § 11 zu Art. 390; Eger, FrR. I S. 29 ff.; Pr. ER. II S. 401; Schott S. 298; RDSt. 9 S. 89, 20 S. 341; RG. 25 S. 112.

2) Schott S. 290; Endemann, HR S. 626; Eger, FrR. I S. 30.

3) über den Begriff des Frachtguts vgl. Makower S. 1400; Lehmann-Ring II S. 311

4) Die Beförderung eines Postwagens oder eines Postabteils in einem Eisenbahnzug auf Grund des Gesetzes vom 20. 12. 1875 ist daher kein Frachtgeschäft; die custodia verbleibt dabei der Post; vgl. Lehmann-Ring II S. 311 Fischer-Henke spricht von unentgeltlicher Leistung von Diensten und unentgeltlicher Herbeiführung eines Erfolgs, S. 305.

5) Lehmann-Ring S. 394; Makower S. 1526; Staub Ann. 4 zu Art. 425; Dernburg, Pr. PrivR. II S. 593; Eger, FrR. I S. 23; Förtsch S. 241; Wehrmann S. 27; Klein S. 100 ff. u. Literatur daselbst. Abw. Gareis S. 443; vgl. aber S. 464. Das RG. hat bezüglich des Reise- und Handgepäcks ausgeführt: „ . . . Die EW. vom 26. Oktober 1899, welche in ihrem vierten Abschnitt die Beförderung des Reisegepäcks behandelt, läßt inhaltlich der Vorschriften in den §§ 30 ff. klar erkennen, daß die Beförderung des sogenannten Reisegepäcks auf Grund eines besonderen Transportvertrages erfolgt, welcher neben dem Personentransportvertrage selbständig in bezug auf das Reisegepäck gegen Bezahlung einer Gepäckfracht (§ 32 Abs. 4) durch Auslieferung des Reisegepäcks und Lösung eines die Stelle des Frachtbriefes vertretenden Gepäckscheins, zum Abschluß gelangt. . . . Das Reisegepäck geht durch Aufgabe desselben bei der Eisenbahn vertragsmäßig in den Besitz, die Obhut und die Aufsicht derselben über und unterliegt dieser bis zu seiner Abholung an der Ankunftsstation durch den hierzu Berechtigten . . . § 28 der EW. gestattet nur die Mitführung des sogenannten Handgepäcks in den Personen-

In der Legaldefinition ist dieses Erfordernis zwar nicht *expressis verbis* enthalten; es ergibt sich aber aus dem Wesen des Frachtvertrags und beim neuen HGB. auch aus § 1 Z. 5, wo den Geschäften des Frachtführers die Geschäfte des Schleppschiffahrtsunter-

wagen und bestimmt ausdrücklich, daß Gepäckscheine hierfür nicht ausgegeben werden, die Reisenden auch das in den Wagenabteilen mitgeführte Reisegepäck selbst zu beaufsichtigen haben. . . . Durch den von dem Reisenden für seine Person durch Lösung der Fahrkarte abgeschlossenen Transportvertrag erwirbt derselbe allerdings mit Rücksicht auf die Bestimmung in § 28 der Verkehrsordnung zugleich das vertragsmäßige Recht auf Mitnahme seines Handgepäcks in seinen Wagenabteil und die Eisenbahn ist, soweit dabei die erforderlichen Grenzen innegehalten werden, vertragsmäßig verpflichtet, dies ihrerseits zu gestatten. Dieses Recht und diese Pflicht folgen aber ohne weiteres aus dem abgeschlossenen Personentransportvertrage in Verbindung mit § 28 a. a. O. und stellen sich als ein Ausfluß dieses Vertrages dar, welchen man insofern als einen erweiterten Personentransportvertrag bezeichnen kann.

. . . . Hiernach ist davon auszugehen, daß der Reisende, was von entscheidender Bedeutung ist, durch Mitnahme seines Handgepäcks in den Personenwagen dieses unter seiner eigenen Obhut und Beaufsichtigung selbst mit sich führt, die unmittelbare Verfügung über dasselbe behält, solches selbst befördert und eine von der Beförderung seiner Person getrennte gesonderte Beförderung des Handgepäcks durch die Eisenbahn nicht stattfindet.“ RG. in Straff. 35 S. 220 ff.

Im Anschluß an diese Entscheidung hat das RG., 4. Straffenat. unterm 9. 4. 1904 in Sachen Werle und Genossen ausgeführt:

Der 3. Straffenat hat in dem Urteile vom 1. 5. 1902 (Bd. 35 S. 220 ff.) an die Spitze seiner Erörterungen gestellt: Voraussetzung für die Beförderung durch expresse Boten sei unter allen Umständen, daß der Bote das Beförderungsmittel darstelle. Es wird demnächst auseinandergesetzt, daß ein solches Verhältnis da nicht vorliege, wo der Bote die Beförderungsgegenstände nicht mit sich führe, sondern wo er diese einem Dritten zur selbständigen Beförderung übergebe. Eine derartige selbständige Beförderung durch einen Dritten walte da ob, wo der die Eisenbahn zum eigenen Fortkommen benutzende Bote die Beförderungsgegenstände als Reisegepäck zur Beförderung im Gepäckwagen des Personenzugs aufgabe, sie walte dagegen nicht ob, wo der Bote die Beförderungsgegenstände in dem von ihm benutzten Personenwagenabteil als Handgepäck bei sich führe. Im ersteren Falle vermittele er eine von der Beförderung seiner Person getrennte, gesonderte Beförderung des Gepäcks, im letzteren Falle handele es sich nicht um den Abschluß eines besonderen Frachtvertrags, sondern nur um eine aus § 28 der Verkehrsordnung abgeleitete Nebenwirkung des abgeschlossenen Personentransportvertrags, wobei der Beförderungsgegenstand nicht in die Obhut und Aufsicht eines Dritten gelange, sondern in der des Boten selbst verbleibe. Ausdrücklich ist dabei vom III. Straffenat die Frage unentschieden gelassen, ob das gleiche Verhältnis auch für den damals der Entscheidung nicht unterliegenden Fall zutrefte, wo jemand zwei Personensfahrkarten löse, aber nur einen der beiden ihm zustehenden Plätze mit einer Person besetze, während er auf dem für den anderen Platz bestimmten Handgepäckraum Beförderungsgegen-

nehmers, der in den weitaus meisten Fällen die zu befördernden Gegenstände nicht in seinen Gewahrsam erhält, koordiniert werden<sup>1)</sup>).

Der Frachtführer ist verpflichtet, zu prüfen, ob die Verpackung des Guts nach Maßgabe der mit der gewählten Beförderungsart verbundenen Gefahren als ausreichend erscheint. Diese Pflicht findet ihre Grenze darin, daß dem gewöhnlichen Frachtführer nur eine äußere Untersuchung, die aber sorgfältig zu geschehen hat, zusteht und obliegt<sup>2)</sup>).

stände unterbringe. Und diese hier im Streit befangene Frage muß verneint werden. Entscheidend ist nicht der Umstand, daß der Bote die Sachen in seiner Obhut hat, sondern daß er das Beförderungsmittel bildet. Kann dies im Einklange mit den Ausführungen des III. Straßensatz da angenommen werden, wo der Bote vermöge des über die Beförderung seiner Person mit der Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrages das Recht zur Mitführung eines gewissen Quantum von Gepäck als „Handgepäck“ ohne besonders dafür zu gewährende Vergütung beanspruchen kann, so liegt doch hier ein derartiges Verhältnis eben nicht vor. Die Bezahlung der Fahrkarten für diejenigen Plätze in den Wagenteilen, die von Personen gar nicht besetzt, sondern lediglich zur Beförderung von Sachen benutzt werden sollten, stellt sich tatsächlich allein als Vergütung für die Unterbringung von Gepäckstücken dar, auf deren Mitführung die in den betreffenden Wagenabteilen reisenden Boten auf Grund der für ihre Plätze gelösten Fahrkarten keinen Anspruch hatten. Es handelt sich also bei dem Transport der auf den von Personen unbelegten Plätzen untergebrachten Beförderungsgegenstände tatsächlich nicht um Ausübung von Rechten, die innerhalb des Kreises der Befugnisse aus dem zur Beförderung ihrer Personen von den Boten abgeschlossenen Transportverträge liegen, sondern um Heranziehung der Eisenbahn zu einer von der Beförderung jener durchaus unabhängigen und selbständigen Frachttransportart, deren wahrer Charakter dadurch keine Veränderung erleidet, daß die Vergütung für Benutzung des im Personenwagen befindlichen Gepäckraums nicht ausgesprochen unter dem Titel „Fracht“, sondern verschleiert als „Personenfahrgehalt“ gewährt wird, umsomehr als dies offensichtlich zu keinem anderen Zwecke geschieht, als dem einer Umgehung des Gesetzes (des Postgesetzes vom 28. 10. 1871).

Hiernach unterliegt das angefochtene Urteil, das sich nur mit Erörterung und Verneinung des objektiven Tatbestandes befaßt, der Aufhebung gegenüber den bereits oben genannten 6 Angeklagten. Archiv f. Post- u. Tel. 1904 S. 561 f.

Über die Haftpflicht der Schlafwagengesellschaften für das in ihren Wagen aufgenommene Gepäck der Reisenden vgl. Brückner im Recht, 1902 S. 305 ff. Vgl. dazu ferner J. d. W. D. G. 1903 S. 88 ff. Dort wird auch das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Schlafwagengesellschaft mit dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post verglichen.

<sup>1)</sup> So auch Cosack S. 887. Vgl. ferner bezüglich des Schleppvertrags Dernburg, bürgerl. R. Bd. II 2, S. 447; Matowier S. 1899; Gareis S. 442; Förtsch S. 96; Landgraf Ergänzungsband S. 16; Sahn II S. 574; RDStG. 23 S. 320; RG. 6 S. 99, 10 S. 166.

<sup>2)</sup> RG. 26. 9. 00 Sächf. Arch. 12 S. 781 u. C. G. u. N. 19 S. 198.

Die Eisenbahnen dagegen sind jederzeit befugt, unter Hinzuziehung des Berechtigten oder zweier Zeugen die Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefs zu prüfen und das Ergebnis festzustellen<sup>1)</sup>. Diese Befugnis steht in erster Linie der Versand-Abfertigungsstelle zu; wenn besondere Gründe dafür vorliegen aber auch der Empfangs-Abfertigungsstelle<sup>2)</sup>.

Einige Schriftsteller<sup>3)</sup> vermischen in der Definition des Begriffs „Frachtführer“ vor „ausführt“ die Worte „für andere“. Allerdings leuchtet ein, daß derjenige kein Frachtführer sein kann, der nur seine eigenen Güter befördert, so z. B. der Hausierer, der sich dazu eines eigenen Wagens bedient. Offenbar liegt dies aber schon in dem Erfordernis der „Gewerbemäßigkeit“<sup>4)</sup>, weil diese mindestens die Absicht voraussetzt, die Beförderung nur gegen eine Gegenleistung eines zweiten Kontrahenten, und zwar einen Entgelt, zu bewerkstelligen<sup>5)</sup>.

Art, Wert und Beschaffenheit der zu transportierenden Güter, ferner, ob der Transport sich zu Lande oder auf Binnengewässern — für den Transport auf Schiffen ist indes das Binnenschiffahrtsgesetz maßgebend — bewegt, ob er von Ort zu Ort oder innerhalb eines Orts<sup>6)</sup> erfolgt, ob in größerem oder geringerem Umfang, ob durch Tier-, Wasser-, Dampf- oder Menschenkraft, durch Wind, Luftdruck oder Elektrizität usw. ist unwesentlich. Ebenso wenig macht es einen Unterschied, wenn der Unternehmer statt eines besonderen Transportmittels seine eigene Körperkraft oder die eigene Bewegungskraft des Frachtguts<sup>7)</sup> benutzt. Frachtführer sind deshalb nicht nur der gewöhnliche Frachtfuhrmann, der Flußschiffer und die Eisenbahn, die Dienstmännersinstitute<sup>8)</sup> und Privatpaketposten, sondern auch die Dienst-

1) EBD. § 53; Allg. Abf.-Vorschr. Teil II § 26.

2) Allg. Abf.-Vorschr. § 51, 4.

3) So Buchelt A. 5 zu Art. 390; vgl. Staub A. 9 zu § 425.

4) Abw. Buchelt a. a. O.

5) Vgl. aber unten S. 32.

6) Es genügt aber nicht, daß ein Gegenstand überhaupt fortgeschafft wird, sondern er muß vertragsmäßig an eine bestimmte Stelle geschafft werden. Ein Vertrag über Fortschaffung von Müll oder Dung ist daher nur dann ein Frachtgeschäft, wenn der Müll oder Dung auf ein bestimmtes Grundstück transportiert werden soll, nicht aber dann, wenn der Fuhrmann ihn behalten oder an einer beliebigen Stelle abladen darf. Vgl. Makower S. 1397.

7) Z. B. des Dampfschiffs oder des Automobils bei der Beförderung derartigen Fahrzeuge vom Ort der Herstellung nach dem der Ablieferung.

8) Lehmann-Ring S. 818.

männer, Fußboten, Gepäcsträger und Viehtreiber<sup>1)</sup>, natürlich unter der Voraussetzung, daß die Güter oder das Vieh während der Beförderung ihrer Obhut anvertraut werden, und daß sie aus der Beförderung<sup>2)</sup> ein Gewerbe machen. Auch wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist im Betrieb seines Handelsgewerbes eine einzelne Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen übernimmt, gelangen die Bestimmungen des VI. Abschnitts (Frachtgeschäft) zur Anwendung<sup>3)</sup>.

Nicht als Frachtführer anzusehen sind dagegen die Personentransportanstalten, es sei denn, daß sie zugleich Güter befördern, die gewöhnlichen Lohnkutscher und andere Unternehmer, welche nur zum Zwecke der Ausführung eines Transports Dienste leisten oder auf Grund eines ihnen erteilten Auftrags oder Befehls tätig werden, Nichtkaufleute, welche gelegentlich und vereinzelt einen Gütertransport ausführen, Personen, welche das Frachtgeschäft nicht in eigenem Namen, wenn auch für eigene Rechnung betreiben, ferner Personen, welche bei Transporten nur Dienste leisten, wie Kutscher, Prokuristen, Eisenbahnbeamte, endlich Personen, welche nur die Transportmittel an andere, die den Transport übernehmen, leihen, liefern oder vermieten<sup>4)</sup>. Alle diese Geschäfte fallen nicht unter die Bestimmungen

<sup>1)</sup> So auch Vareis S. 442; Eger, *JrM.* I S. 15 ff.; Vareis u. Fuchsberger S. 816; Schott S. 290; Wehrmann S. 28, 34, Staub *Ann.* 2 zu § 425; Matower S. 1398; ferner *MDStG.* 13 S. 133 ff.; *RG.* 6 S. 100; *Sahn* II S. 574; *Buchelt* II S. 443 ff. *J. L. abw. Cosack* S. 387; *Dernburg, bürgerl. Recht*, II 2 S. 447 *N.* 4; *Wolfschmidt* I S. 615; *Lehmann-Ring* S. 313 § 85 I 1. Für die Gepäcsträger insbesondere, bei denen die Entscheidung dieser Frage wegen ihrer Haftung praktisch von großer Bedeutung ist, vgl. Eger in *E. C. u. N.* 17 S. 284 f.; *Reindl* ebenda S. 363 und *Literatur* S. 365; *Gorden* ebenda S. 374 u. 378 ff. u. 19 S. 285. Die Eisenbahngepäcsträger sind für die Beförderung des Gepäcks nach und von der Wohnung als selbständige Frachtführer anzusehen, — *DStG.* Hamburg, 29. 6. 00, *Rechtspr. der DStG.* 2 S. 281 — ebenso als selbständige Gewerbetreibende bei der Aufbewahrung von Gepäc. Für derartige Vertragsleistungen haftet daher nicht die Eisenbahn nach *UBD.* § 37, sondern allein der Gepäcsträger. *DStG.* Kiel v. 7. 5. 03 in *E. C. u. N.* 20 S. 164; *Scherer* 1902 S. 160. Vgl. ferner *Holzbecher* in *J. d. W. D. C.* 1900 S. 173 f., *Reindl* a. a. D. 1903 S. 81 ff., *Gorden* a. a. D. 1902 S. 182 ff., 1903 S. 285.

<sup>2)</sup> Über die zur Beförderung gehörigen Nebentätigkeiten vgl. *Matower* S. 1899.

<sup>3)</sup> § 451.

<sup>4)</sup> *Staub* *N.* 4; *Lehmann-Ring* *Nr.* 1 zu § 425; *Matower* S. 1398; *Vareis* S. 441 f.; *Eger, JrM.* I S. 8, 21, 31, 35; *MDStG.* 20 S. 842; *Wolfschmidt* I S. 613; *Buchelt* I S. 15, II S. 21, 447; vgl. *v. Sahn* I S. 21, II 578/79. Auch die Posthalter sind hiernach keine Fracht-

des Titels „Frachtgeschäft“, vielmehr finden auf sie, wenn sie Handelsgeschäfte sind, die entsprechenden handelsrechtlichen Normen, sonst die Regeln des BGB. Anwendung.

Bei einem Transport können mehrere aufeinanderfolgende Frachtführer beteiligt sein. Man nennt sie Samtfrachtführer, Unterfrachtführer oder Zwischenfrachtführer. Ob ein oder mehrere Frachtführer

fürher, vgl. RG. vom 17. März 1900 in Gruchots Beitr. Bd. 44 S. 1077, in Seufferts Arch. Bd. 55 S. 425 und im Arch. f. Post u. Telegraphie 1900 S. 678 ff. Das RG. führt hierüber aus: „Nach dem Inhalte des Vertrages, welchen der Kläger (Postfiskus) mit dem Beklagten (Posthalter) abgeschlossen hat, ist von dem Berufungsgerichte mit Recht die Auffassung zurückgewiesen worden, welche der Kläger auch in der Revisionsinstanz vertreten hat und welche dahin geht, daß der Beklagte für den eingetretenen Verlust der vier Geldbriefbeutel mit den fünf Wertsendungen nach Maßgabe der Artikel 390, 395 und 400 des Handelsgesetzbuchs älterer Fassung zu haften habe. Denn der Beklagte ist nach der Stellung, welche ihm die Postverwaltung nach dem erwähnten Vertrag über die Besorgung des Postfuhrwesens der Station G. eingeräumt hat, nicht Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs gewesen, wie dies das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat. Zwar ist nach diesem Vertrage die Verpflichtung des Beklagten als Posthalter nicht darauf beschränkt, daß er die zur Beförderung der regelmäßigen und nicht regelmäßigen Posten erforderlichen Postillione, Wagen und Pferde stellt, sondern er hat auch die Beförderung der Wagen durch die Postillione zu besorgen und haftet für diese, wenn sie bei der Beladung oder Entladung des Postwagens, soweit sie ihnen durch die Dienstanweisung für Postillione übertragen ist, durch Handlungen oder Unterlassungen eine Dienstwidrigkeit begehen, für den hieraus dem Kläger entstehenden Schaden. Gleichwohl aber ist der Beklagte als Posthalter nicht Frachtführer im Sinne des BGB. Denn Frachtführer in diesem Sinne ist nicht schon der, welcher zum Zwecke der Ausführung des Transports Dienste leistet, oder auf Grund eines ihm erteilten Auftrags oder Befehls tätig wird; Frachtführer ist vielmehr — wie der erkennende Senat in dem in Band 25 der Entscheidungen des RG. in Zivilsachen veröffentlichten Urteile vom 25. Mai 1889, Nr. 25 S. 108, 110 ff., ausführlich dargelegt hat — nur derjenige, welcher die dem Frachtführer obliegende Transportleistung selbst, das Werk, welches zu vollenden ist, in gewerblicher Selbständigkeit und auf eigene Rechnung ausführt. Beide Merkmale gehören zum Begriffe des Frachtvertrags und rechtfertigen die verschärfte Haftung des Frachtführers; beide fehlen in der Stellung des Beklagten als Posthalters. Er hat nicht selbständig Anordnungen über die Art und Weise des Transports, die Sicherung und den Schutz derselben zu treffen, sondern hat lediglich den Anordnungen des Klägers in diesen Beziehungen Folge zu leisten und dafür einzustehen, daß auch die Postillione, die in seinen Diensten stehen, den vom Kläger selbständig getroffenen Anordnungen Folge leisten. Die Gefahr des Transports selbst übernimmt der Posthalter durch die Dienste, die er leistet, nicht, er ist auch, weil er nicht auf eigene Rechnung transportiert, nicht befugt, je nach dem größeren oder geringeren Werte der Postsendungen und dem hiernach wechselnden Risiko selbständig die Vergütung zu berechnen. Er hat vielmehr lediglich dem Kläger seine