

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen

Sammlung der noch wichtigen Entscheidungen
nach Fachgebieten geordnet

Herausgegeben

von

Professor Dr. **L. Auerbach**, Berlin;
Präsident des Reichspatentamtes a. D. **Johannes Eylau**, München;
Rechtsanwältin **Charlotte Graf**, Berlin; Ministerialdirektor z. Wv. Senats-
präsident Dr. **Ernst Knoll**, Berlin; Rechtsanwalt **Erich Kummerow**, Berlin;
Rechtsanwalt **Hermann Reuß**, Berlin; Rechtsanwalt Dr. **Walter
Schmidt**, Düsseldorf; Landgerichtsdirektor **Alexander Swarzenski**, Berlin;
Rechtsanwalt Dr. **Werner Vahldiek**, Berlin.

Gruppe III Handelsrecht

Schiffahrtsrecht

Teil 1



Berlin 1953

Walter de Gruyter & Co.

vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung / J. Guttentag, Verlags-
buchhandlung / Georg Reimer / Karl J. Trübner / Veit & Comp.

Schiffahrtsrecht

Bearbeitet

von

Dr. Werner Vahldiek

Rechtsanwalt in Berlin

Teil 1



Berlin 1953

Walter de Gruyter & Co.

vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung / J. Guttenberg, Verlags-
buchhandlung / Georg Reimer / Karl J. Trübner / Veit & Comp.

Archiv Nr. 28 17 53

**Satz und Druck: Berliner Buchdruckerei Union GmbH., Berlin SW 29
Alle Rechte, einschließlich des Rechts der Herstellung von Photokopien
und Mikrofilmen, vorbehalten**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der aufgenommenen Entscheidungen	VII
Seerecht	I
Sachregister	390

Verzeichnis der aufgenommenen Entscheidungen

+ Entscheidung ist gekürzt

* Entscheidung enthält nur Leitsatz

RGZ.	Seite	RGZ.	Seite
1, 1	1	62, 420	244
1, 36	3	67, 10	248
3, 17	7	67, 300	251
5, 79	8	68, 65	257
5, 89	11	68, 203	258
10, 18	15	69, 23	265
13, 68	18	71, 26	267
13, 79	28	71, 330	271
14, 5	35	74, 46	275
14, 34	44	74, 193	276
15, 25	55	74, 335	280
15, 83	57	76, 85	284
15, 133	68	78, 380	287
16, 3	69	79, 178	288
19, 7	72	80, 233	292
20, 52	78	82, 417	295
20, 175	96	83, 141	299
20, 184	100	85, 369	301
21, 136	105	89, 285	304
23, 70	117	93, 111	307
25, 104	127	93, 166 ⁺	310
28, 159	130	93, 171	315
31, 62	133	95, 246	316
32, 4	142	96, 164	318
32, 26	154	96, 316	323
33, 67	159	97, 13	329
34, 72	170	98, 115	333
36, 116	179	98, 164	336
38, 1	182	98, 171	340
38, 85	188	98, 186	343
39, 9	189	98, 335	348
44, 136 ⁺	191	101, 273	352
46, 3	196	103, 214	354
48, 89	201	103, 257	356
51, 235	207	103, 280	360
53, 224	214	106, 212 [*]	364
55, 179	217	107, 229	364
56, 391	220	107, 305	368
57, 62	225	108, 304	371
58, 195	228	110, 224	374
59, 305	232	110, 349	378
60, 401	239	111, 37	382
	112, 133		385

VIII

Die Entscheidungen sind grundsätzlich ungekürzt gebracht worden. Ausnahmsweise gekürzte Entscheidungen sind mit einem + gekennzeichnet.

Soweit eine Entscheidung mehrere Fachgebiete betrifft, ist sie nur in einem Fachgebiet aufgenommen worden. Die anderen Gebiete enthalten nur den Leitsatz der betreffenden Entscheidung mit einem Hinweis, wo der vollständige Abdruck erfolgt ist.

Um das Auffinden der Entscheidungen zu erleichtern, wird am Schluß der Gruppe ein Gesamt-Fundstellenregister erscheinen, in dem alle aufgenommenen Entscheidungen verzeichnet und nach der Fundstelle der alten und der neuen Sammlung zitiert sind.

Seerecht

RGZ. 1, 1.

1. **Umfang der Haftung des ersten Frachtführers für den späteren.**
HGB. Art. 401.
2. **Voraussetzung der Anwendbarkeit des Art. 408 HGB.**

I. Zivilsenat. Urt. v. 22. Oktober 1879.

I. Kreisgericht Gera. — II. Appellationsgericht Eisenach.

Die Kläger übergaben der Thür. Eisenbahn eine an St. in Helsingfors in Finnland bestimmte Kiste mit Wollenwaren zur Beförderung mit einem Frachtbriefe, welcher an den Spediteur Sch. in Wirballen lautete und nach der Behauptung der Kläger folgenden Vermerk enthielt: „Transito Finnland mittels der Zollagenten H. & Co. St. Petersburg.“

Die Kiste kam in Wirballen an, allein mit einem an Stelle des angeblich verloren gegangenen ursprünglichen Frachtbriefes von der preuß. Ostbahn ausgefertigten neuen Frachtbriefes, welcher statt der angeführten Bemerkung folgende enthielt:

„Zur Verzollung durch die Zollagentur in Wirballen.“

Das Gut wurde in Wirballen verzollt. Die Rückerstattung dieses Zolles fordern die Kläger von der Thür. Eisenbahn. Sie behaupten, Sch. in Wirballen habe den Betrag des Zolles von St. in Helsingfors erhoben und St. ihnen, den Klägern, denselben zur Last geschrieben, übrigens ihnen auch seine betreffenden Ansprüche zediert. In erster Instanz wurde die Klage angebrachtermaßen abgewiesen, in zweiter auf Beweis der Klage erkannt. Letzteres Erkenntnis wurde vom Reichsgericht bestätigt aus folgenden

Gründen:

„Die Beklagte räumt die Möglichkeit ein, nach Finnland bestimmte Güter durch Rußland als nicht zollpflichtiges Transitgut gehen zu lassen. Die Kläger behaupten, daß der von ihnen auf den ursprünglichen Frachtbrief gesetzte Vermerk diese Wirkung gehabt haben würde, während der Vermerk auf dem substituierten Frachtbrief gerade die Verzollung in Wirballen angeordnet habe. Ist die Behauptung der Kläger richtig, so besteht zwischen der Notwendigkeit der Aufwendung zum Zwecke

der Verzollung und der eigenmächtigen Substitution des Frachtbriefes durch die Ostbahn ein ursachlicher Zusammenhang. Die Substitution ist aber auch der Bahn zum Verschulden anzurechnen; die Beklagte bringt in dieser Richtung keine Entschuldigungsmomente vor.

Die Substitution geschah bei Ausführung des Transportes, beziehungsweise zum Zwecke dieser Ausführung; die Beklagte als erster Frachtführer haftet mithin nach Art 401 HGB. (s. a. Art. 429 HGB. und Betriebsreglement § 62) für den dadurch entstandenen Schaden, und zwar demjenigen gegenüber, welchem sie zur Ausführung des Transportes verpflichtet ist, dem Absender. Der Frachtvertrag ging nach der Darstellung in der Klage auf den Transport und die Ablieferung zollfreien Gutes: der Frachtführer hat zollpflichtiges abgeliefert, beziehungsweise der vom Absender bezeichnete Empfänger konnte das Gut nur gegen Zahlung des Zolles erhalten, der Absender ist daher zum Schadenersatz berechtigt gerade so, wie er es im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes sein würde. Es ist dabei gleichgültig, ob der Absender den Frachtvertrag für eigene Rechnung, oder, wie dies beim Verkäufer, welcher die Ware dem Käufer übersendet, oder beim Spediteur der Fall ist, für fremde Rechnung abgeschlossen hat. Er ist Kontrahent und der Käufer, der Kommittent kann (abgesehen von dem Fall, daß er als Empfänger in den Frachtvertrag eintritt) die Klage aus dem Frachtvertrage nur als zedierte geltend machen. Der Absender hat daher sein Interesse an der Ausführung des Frachtvertrages nicht näher zu begründen, braucht also namentlich nicht geltend zu machen, daß er dem Käufer oder dem Kommittenten den diesem entstandenen Schaden bereits ersetzt habe. Dem Frachtführer bleibt es vorbehalten, darzutun, daß dem Absender infolge besonderer Umstände kein Schaden entstanden sei, z. B. daß derjenige, für dessen Rechnung der Frachtvertrag abgeschlossen war, auf jeden Ersatz verzichtet habe. Nicht genügen aber würde es, wenn der Frachtführer geltend machte, der Absender sei seiner Verpflichtung gegen denjenigen, für dessen Rechnung er den Frachtvertrag abgeschlossen habe, noch nicht nachgekommen, habe diesem den Schaden noch nicht ersetzt. Die Behauptung der Beklagten, die Kläger hätten an St. in Helsingfors (den Käufer des Gutes, welcher dasselbe in Empfang genommen hatte) den Betrag des Zolles nicht bezahlt, ist daher unbeachtlich. Unbeachtlich ist aber auch die Klagebehauptung, St. habe seine Ansprüche den Klägern zedierte; denn St. hatte gegen die Beklagte keine Ansprüche, sondern nur solche gegen den Kläger.

Fraglich könnte sein, ob nicht der Anspruch der Kläger nach Art. 408 Abs. 1 HGB. erloschen sei. Wenngleich die Beklagte sich auf diesen Artikel nicht ausdrücklich beruft, so ist doch in dem, was in der Einredeschrift vorgebracht wird, eine Bezugnahme auf diese gesetzliche Bestimmung enthalten, denn es wird behauptet, die durch den Agenten Sch. in Wirballen erfolgte Annahme des Gutes habe dem Kläger präjudiziert. Allein die Bestimmung schlägt aus folgenden Gründen nicht ein.

Der Frachtbrief enthält die *lex des Frachtvertrages*. Indem der Frachtführer dem Empfänger das Gut mit dem Frachtbrief abgeliefert, erklärt er demselben, einen Frachtvertrag mit dem im Frachtbrief angegebenen Inhalt zu erfüllen, und der Empfänger nimmt nur die Erfüllung dieses Frachtvertrages an, beziehungsweise erklärt nur, daß der Frachtführer seine Verpflichtung aus diesem Frachtvertrage erfüllt habe. Daher kann, wenn der Frachtführer das Gut mit einem Frachtbrief abgeliefert, welcher einen anderen Inhalt, als der ursprüngliche über den zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrag ausgestellte Frachtbrief hat, die auf Grund dieses neuen Frachtbriefes erfolgte Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht eine Erklärung über die Erfüllung der Verpflichtung des Frachtführers jedenfalls soweit nicht enthalten, als der ursprüngliche Frachtbrief von dem späteren abweichende Bestimmungen enthält.

Hiernach hat der zweite Richter den Klägern den zur Begründung ihres Schadens erforderlichen Beweis mit Recht auferlegt, daß wenn das Gut mit dem ursprünglichen so, wie hier vorgebracht, lautenden Frachtbrief in Wirballen angekommen wäre, die Verzollung nicht erforderlich gewesen sein würde. Dieser Beweis kann nach der Richtung geführt werden, daß der fragliche Vermerk unter allen Umständen dazu genügt haben würde, oder daß der Empfänger Sch. in Wirballen bisher in gleichen Fällen die zur Vermeidung der Verzollung erforderlichen Vorkehrungen getroffen habe.“

RGZ. 1, 36.

1. Begriff der bösllichen Handlungsweise. Ist die Geltendmachung derselben von seiten desjenigen, welcher eine Schiffsladung auf Grund eines an Order lautenden Konnossements empfangen hat, schlechthin schon dadurch ausgeschlossen, daß der Schiffer zu dem ihm vorgeworfenen Verhalten dem Befrachter gegenüber berechtigt war? Beweislast in betreff des bösllichen Charakters dieses Verhaltens.

HGB. Art. 609 u. 610.

2. Bezieht die in Art. 614 HGB. ausgesprochene Beschränkung der Entschädigungspflicht sich auch auf den Fall bösslicher Handlungsweise?

I. Zivilsenat. Urt. v. 10. Januar 1880.

I. Handelsgericht Bremen. — II. Obergericht daselbst.

Aus den Gründen :

„Eine Besichtigung der vom Kläger als Führer des Schiffes „Bertha“ mit diesem von Darien (Georgia) in Brake angebrachten Ladung Pitsch-Pine-Holz, welche die Beklagten auf Grund des darüber vom Kläger gezeichneten, an Order lautenden Konnossements empfangen haben, hat unstreitig weder bei der Übernahme, noch später stattgefunden. Nach Art. 610 HGB. sind daher die von dem Beklagten der liquiden Frachtforderung des Klägers gegenüber geltend gemachten Ansprüche wegen Beschädigung eines Teiles dieser Ladung erloschen, soweit diese Beschädigung nicht durch eine bössliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung entstanden ist. Zur Begründung der Gegenforderung der Beklagten gehört hiernach die Behauptung und im Bestreitungsfall der Beweis einer solchen bösslichen Handlungsweise.

Vgl. Entsch. des ROHG.'s Bd. 14 Nr. 96 S. 297.

Die Beschädigung, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, ist unstreitig dadurch verursacht, daß der Kläger diejenigen 53 behauenen Balken und 166 Dielen, welche ihm in Gemäßheit der Chartepartie von seinen Befrachtern und zugleich Abladern J. & L. in Darien „cross cut“ (d. h. bereits quer durchschnitten) „for beam fillings and broken stowage“ (d. h. zum Zwecke der Ausfüllung der Rundungen des Schiffes und des Stauens) an Bord gesandt waren, zum großen Teile durch nochmaliges Zerschneiden weiter hat zerkleinern lassen, so daß er infolgedessen statt der obigen, im Konnossement angegebenen Stückzahl 98 Balken und 224 Dielen den Empfängern abgeliefert hat.

Das Handelsgericht hat ohne weiteres als liquid angenommen, daß in diesem Verfahren des Klägers, da derselbe den Befrachtern gegenüber dazu berechtigt gewesen sei, eine bössliche Handlungsweise nicht gefunden werden könne, weil der moralische Charakter einer an sich berechtigten Handlung dadurch nicht geändert werde, daß Kläger durch die Zeichnung des Konnossements eine größere Verpflichtung auf sich geladen habe, als es seinen Kontrahenten gegenüber erforderlich gewesen wäre, mit welchem letzteren Satz offenbar hat ausgesprochen werden sollen, daß der Kläger den Befrachtern und Ab-

ladern gegenüber berechtigt gewesen sein würde, entweder das Konnossement unter dem Vorbehalt seiner Befugnis zum weiteren Durchschneiden der Hölzer zu zeichnen, oder aber in dasselbe diejenige Stückzahl aufzunehmen, welche sich infolge des Durchschneidens ergeben hatte.

Mit Recht ist aber das Obergericht dieser Ansicht entgegengetreten. Denn durch die Ausstellung des Konnossements übernahm Kläger, wie ihm nicht unbekannt sein konnte, dem Empfänger der Ladung gegenüber eine selbständige Verpflichtung zur Ablieferung der darin als empfangen verzeichneten Hölzer, und zwar — wie auch durch den hergebrachten Ausdruck „to be delivered in the like order and condition“ im Konnossement von ihm anerkannt ist — in gleicher Beschaffenheit, wozu selbstverständlich auch gehört, daß er die Hölzer in derselben Stückzahl und in denselben Maßen abzuliefern hatte. Auch ist, obwohl Kläger das in dieser Instanz beanstandet, mit dem Obergericht ohne weiteres anzunehmen, daß der Wert der hier fraglichen Hölzer, sollten auch zu beamfillings und broken stowage — wie Kläger behauptet — nur Hölzer von geringerer Qualität verwendet werden, wenigstens zum Teil auf ihrer Länge beruht und daß daher, wie auch dem Kläger nicht unbekannt gewesen sein kann, das Durchsägen derselben eine Wertminderung und mithin eine Beschädigung involviert. War Kläger zu dieser nachteiligen Behandlung der Hölzer dem Empfänger gegenüber nicht berechtigt, so trägt sein Verfahren diesem gegenüber allerdings den Charakter der Böswilligkeit an sich und kann er sich dieserhalb auf sein Rechtsverhältnis zu den Befrachtern und darauf, daß er diesen gegenüber in gutem Glauben gehandelt habe, nicht berufen, mag er nun — was nicht erhellt — das Konnossement vor oder nach dem Durchschneiden der Hölzer gezeichnet haben. Denn er wußte, daß das von ihm gezeichnete, an Order laufende Konnossement die Grundlage seiner Verpflichtung gegen den Empfänger bildete, welchen er auch im letzteren Fall wesentlich dadurch beschädigte, daß er ihn in seinem Vertrauen auf die Richtigkeit des Inhalts des Konnossements, von welcher er bei dessen Erwerbung ausgehen durfte, täuschte.

Auch darin ist dem Obergericht beizutreten, daß zwar ohne weiteres angenommen werden darf, Kläger habe das Durchschneiden der Hölzer nicht zum Zwecke der Beschädigung des Empfängers vornehmen lassen, sondern er habe damit zunächst nur eine bessere Verladung beabsichtigt, daß aber eine böswillige Handlungsweise im Sinne der Art. 369, 427, 610 HGB. auch unter dieser Voraussetzung vorliegt, da die

Beschädigung der Hölzer die notwendige und dem Kläger erkennbare Folge der von ihm gewollten Handlung war. Die weitere Behauptung des Klägers, er habe die hier fraglichen Hölzer zu dem Zwecke, zu welchem sie ihm übergeben waren, ohne deren Zerkleinerung überhaupt nicht verwenden können, verdient ebenfalls keine Berücksichtigung, da hierdurch der böslische Charakter der klägerischen Handlungsweise dem Konnossementsinhaber gegenüber nicht ausgeschlossen, Kläger vielmehr nur berechtigt gewesen sein würde, seinen Anspruch auf Lieferung geeigneter Hölzer zum Stauen usw. den Befrachtern gegenüber geltend zu machen.

In dem Konnossemente ist nun freilich nicht bloß wegen der Fracht, sondern auch in betreff der übrigen Bestimmungen der Chartepartie auf diese letztere Bezug genommen, so daß diese Bestimmungen auch den Beklagten als Empfängern gegenüber nach Art. 653 HGB. rechtliche Wirkung haben. Dies gilt jedoch selbstverständlich an sich nicht von der klägerischerseits behaupteten Genehmigung der Befrachter zum Durchschneiden der Hölzer, sondern nur von einer solchen Einwilligung der Befrachter in dieses Verfahren, welche der Kläger auf Grund der Chartepartie von ihnen zu verlangen berechtigt war. Diese Voraussetzung würde allerdings vorliegen, wenn die vom Kläger behauptete Usance existiert, da die Beklagten nicht behauptet haben, daß Kläger die Hölzer über das nach dieser Usance zulässige Maß von 12 Fuß hinaus verkleinert habe. Unrichtig ist es aber, wenn Kläger vermeint, der Beweis dieser — von den Beklagten bestrittenen — Usance sei nicht, wie geschehen, ihm aufzuerlegen gewesen, sondern es hätte vielmehr der Beweis der Nichtexistenz der Usance den Beklagten auferlegt werden müssen. Denn obwohl die Beklagten an sich nicht nur die beschädigende Handlung, sondern auch den böswilligen Charakter derselben darzutun haben würden, so bedarf es doch auf Grund des Zugeständnisses des Klägers, daß er selbst das Durchschneiden der Hölzer angeordnet habe, auch in letzterer Beziehung keines Beweises mehr, da an sich dieses Verfahren weder nach den Bestimmungen der Chartepartie oder des Konnossements, noch auch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen als gerechtfertigt, sondern vielmehr äußerlich als ein rechtswidriger wissentlicher Eingriff in die Eigentumsrechte Dritter erscheint, so daß es dem Kläger obliegt, diesen Charakter seines Verfahrens durch den Nachweis einer ihm zur Seite stehenden vertragsmäßigen Berechtigung, welche prozessualisch eine Replik bildet, zu beseitigen.

Gelingt dem Kläger dieser Beweis nicht, haftet er mithin den Beklagten wegen seiner bösslichen Handlungsweise, so trifft auch seine Berufung auf den Art. 614 HGB. der beklagtischen Schadensliquidation gegenüber nicht zu. Denn die Bestimmungen desselben über die Berechnung der Wertverminderung beschädigter Güter beziehen sich, wie aus dem Eingange: „muß für Beschädigung der Güter auf Grund des Artikels 607 Ersatz geleistet werden“, klar hervorgeht, nur auf die dem Verfrachter schon aus dem Rezeptum obliegende Haftung, nicht aber auch auf die Haftung des Verfrachters aus seinem oder seiner Leute Verschulden, bei welcher vielmehr die allgemeinen Grundsätze gelten und daher auch Ersatz entgangenen Gewinnes beansprucht werden kann.“ . . .

RGZ. 3, 17.

Anfechtung einer Dispache.

HGB. Art. 731.

I. Zivilsenat. Urt. v. 30. Oktober 1880.

I. Landgericht Lübeck. — II. Oberlandesgericht Hamburg.

Aus den Gründen:

„Was zunächst die Zulässigkeit der Anfechtung einer Havarie-Grosse-Dispache überhaupt betrifft, so bedarf es keiner näheren Ausführung, daß dieselbe, ungeachtet der im Art. 731 HGB. vorgeschriebenen obrigkeitlichen oder gerichtlichen Bestellung des Dispacheurs, nicht dem mindesten Zweifel unterliegen kann, wie es auch nach den vor Emanation des Handelsgesetzbuches geltenden seerechtlichen Grundsätzen unstreitig war, daß derjenige Beteiligte, welcher wegen der vom Dispacheur befolgten Rechtsgrundsätze oder wegen faktischer Unrichtigkeiten Erinnerungen gegen die Dispache machen zu können glaubte, dieserhalb die richterliche Entscheidung anrufen dürfe¹⁾. . . . Da die im vorliegenden Fall gegen die Dispache erhobenen Monitoren schon durch die falschen tatsächlichen, bzw. rechtlichen Prämissen, auf denen liquidermassen die entsprechenden Posten der Dispache beruhen, als justificiert erscheinen, so haben die vorigen Richter auch mit Recht angenommen, daß es zur Widerlegung der Dispache nicht erst eines von

¹⁾ Vgl. Bruhn, Entscheidungen des Oberappellationsgerichts Lübeck, in Lübecker Rechtssachen Bd. 2 S. 98, 99; Beratungsprotokolle zum Handelsgesetzbuch S. 2758 bis 2763 und Art. 839, 841 HGB. — Von der den Landesgesetzen im Art. 731 Abs. 3 HGB. vorbehaltenen Befugnis hat Lübeck keinen Gebrauch gemacht.

den Beklagten zu erbringenden Gegenbeweises gegen die Dispache bedurft habe.“

RGZ. 5, 79.

Rechtliche Wirkung der Übergabe des Ladescheines. Bedeutung der im Ladeschein enthaltenen Angaben über die Beschaffenheit des Gutes.

I. Zivilsenat. Urte. v. 1. Oktober 1881.

I. Stadtgericht Berlin. — II. Kammergericht daselbst.

Aus den Gründen :

„1. Das Handelsgesetzbuch enthält über die Frage nach dem Einfluß der Übergabe des Ladescheines auf die Besitzverhältnisse keine Bestimmung. Bei den verschiedenen Beratungen wurden darüber abweichende Beschlüsse gefaßt.

In erster Lesung wurde der Satz angenommen:

Art. 351. „Die Übergabe des Ladescheines steht der Übergabe der Ware gleich.“

Man war dabei der Ansicht, für das Konnossement würde der gleiche Beschluß gefaßt werden. Im Entwurf zweiter Lesung (Art. 388) war die Bestimmung beibehalten. Als nun in erster Lesung des Seerechtes beschlossen worden war, für das Konnossement keine entsprechende Bestimmung aufzunehmen, strich man konsequent auch den Art. 351 (Prot. S. 2218, 2219—2229). Nachdem man aber in zweiter Lesung des Seerechtes eine entsprechende Bestimmung für das Konnossement angenommen hatte, den jetzigen Art. 649, beschloß man, die Aufnahme einer gleichen Bestimmung für den Ladeschein in dritter Lesung zu beantragen (Prot. S. 4027, 4130 flg.). Der Antrag wurde aber in dritter Lesung abgelehnt (Prot. S. 4774). Durch die Nichtaufnahme dieser Bestimmung ist jedoch nicht gesetzlich ausgesprochen, daß die Übergabe des Ladescheines keine der Übergabe des Konnossements entsprechende Wirkung betreffs der Besitzverhältnisse haben sollte, ebensowenig wie die Beschränkung der Bestimmung des Art. 649 auf Orderkonnossemente die Möglichkeit der Anwendung desselben auf Rektakonnossemente ausschließt.

Vgl. Entsch. des ROHG.'s Bd. 11 Nr. 125 S. 415 flg.

Es fragt sich nun, ob der in Art. 649 HGB. ausgesprochene Satz als eine lediglich positivrechtliche Bestimmung aufgefaßt werden müsse, oder ob sie nicht aus allgemeinen Grundsätzen sich herleiten lasse und damit auch die Beschränkung derselben auf Konnossemente hinwegfalle.

Das Reichsgericht tritt der letzteren, insbesondere von Goldschmidt (Handbuch des Handelsrechtes Bd. 1 § 73 S. 721 flg. und § 75 S. 764 flg.) vertretenen und begründeten Ansicht bei. Der Schiffer, welcher ohne Konnossementsausstellung für den Ablader detiniert, erklärt durch Zeichnung des Orderkonnossements naturgemäß, für den legitimierten Inhaber des Konnossements zu detinieren, denn nur diesem verpflichtet er sich das Gut herauszugeben, und der Absender kann das Gut nur verlangen gegen Zurückgabe der Konnossemente. Der Konnossementsinhaber detiniert also durch den Schiffer, er erhält die Detention durch Übergabe des Konnossements.

Welche rechtlichen Wirkungen durch diesen Erwerb der Detention vermittelt werden, in welches Verhältnis der Konnossementserwerber zum Gute tritt, ob er Eigentümer desselben wird usw., hängt davon ab, in welchem Sinne ihm das Konnossement übertragen worden war. Diese Auffassung entspricht nicht nur den Grundsätzen des gemeinen, sondern auch denen des preußischen Rechts. Das letztere bietet für dieselbe noch einen besonderen Anhalt in der Bestimmung der §§ 66, 67 ALR. I. 7, denn in der Vereinbarung darüber, daß das dem Schiffer übergebene Gut nicht mehr zur Verfügung des Absenders stehen, sondern dem legitimierten Inhaber des Konnossements ausgeliefert werden solle, ist notwendig die Anweisung, für diesen Inhaber zu detinieren, enthalten (vgl. die Ausführungen des Reichsoberhandelsgerichts in dessen Entsch. Bd. 7 Nr. 4 S. 34 über die Wirkungen der Übergabe eines Extraditionsscheines). Aus dieser Auffassung ergibt sich aber, daß der Übergabe des Ladescheines, welchen der Flußschiffer in völlig gleicher Tendenz, wie der Seeschiffer das Konnossement, ausstellt, die gleiche Wirkung betreffs der Besitzverhältnisse beigegeben werden muß, welche nach Art. 649 der Übertragung des Konnossements zukommt. . . .

2. Der Erwerber auf dem Transport befindlicher Ware hat nicht nur ein Interesse daran, durch den Ladeschein in den Stand gesetzt zu werden, sich nach Ankunft des Frachtführers am Bestimmungsort in sicherer Weise in den tatsächlichen Besitz des Gutes zu setzen, sondern auch daran, vom Frachtführer eine Erklärung über die Beschaffenheit des Gutes zu erhalten. Der Frachtführer weiß dies, ist sich also bewußt, durch seine Angabe über die Beschaffenheit des Gutes eine für den Inhaber des Ladescheines bedeutsame Handlung vorzunehmen. Er dokumentiert ferner durch die Form, in welcher er diese Angabe vornimmt, daß er damit dem Inhaber des Ladescheines

gegenüber eine Rechtshandlung vornehme. Er „bekennt“, das Gut in der und der Beschaffenheit empfangen zu haben. Er „verspricht“ oder „verpflichtet“ sich, das Gut in der gleichen Beschaffenheit abzuliefern. Er hat also damit eine Erklärung gegenüber dem Inhaber des Ladescheines abgegeben und in der Absicht abgegeben, daß dieser dieselbe beim Erwerb des Ladescheines berücksichtige. Es ist daher evident, daß er mit dieser Erklärung eine Haftung übernommen hat. Allein welchen Inhalt, welchen Umfang, welche Voraussetzung hat diese Haftung? Verliert der Ladeschein durch die Beifügung derselben seine Bedeutung als einer Urkunde über die Verpflichtung, das übernommene Gut auszuliefern? Wird er zum Verpflichtungsschein über Lieferung der bezeichneten Ware? Aus der Erklärung über den Empfang des Gutes ist dies nicht zu entnehmen, ebensowenig aber auch aus der Erklärung über die Ablieferung, denn diese geht immer darauf, das „empfangene“ Gut abzuliefern, und es ist außerdem immer vorausgesetzt (wenn nicht gar, wie dies in den Konnossementen üblich, ausdrücklich ausgesprochen), daß der Aussteller Verluste und Beschädigungen, für welche er nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht aufzukommen braucht, nicht zu vertreten hat. Der Inhalt der durch die im angegebenen Sinne abgegebene Erklärung übernommenen Verpflichtung kann daher nur der sein, für denjenigen Schaden zu haften, welchen der Inhaber des Ladescheines infolge eines bei der Abgabe der Erklärung über die Beschaffenheit des Gutes vorgekommenen Verschuldens erlitten hat. Etwas weiteres folgt aus allgemeinen Grundsätzen nicht, insbesondere nicht dies, daß der Frachtführer dem Inhaber des Ladescheines für die Richtigkeit der fraglichen Bezeichnungen der Beschaffenheit des Gutes unbedingt, also auch wenn kein Verschulden auf seiner Seite vorliegt, haftet. Ein solcher Satz ist in Art. 654 Satz 1 HGB. für den Seefrachtvertrag über die Haftung aus der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter aufgestellt. Derselbe ist aber, ebenso wie die in Satz 2 des Artikels beigefügte Beschränkung des Umfanges der Haftung, positiver Natur, ergibt sich keineswegs aus allgemeinen Sätzen und kann darum auf den Ladeschein nicht ausgedehnt werden.

Hieraus folgt, daß, wenn der Frachtführer sich selbst darauf beruft, daß seine Angabe über die Beschaffenheit des Gutes im Ladeschein nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt, der Inhaber des Ladescheines ihn mit diesem Vorbringen nicht alsbald unter Bezugnahme darauf, daß er für seine eigene Erklärung einzustehen habe, zurückzuweisen befugt

ist. Dieses negative Resultat genügt aber für die Beurteilung des vorliegenden Falles, und es bedarf der weiteren Untersuchung der Wirkungen der irrigen Bezeichnung des Gutes im Ladeschein nicht.“ ...

RGZ. 5, 89.

1. Einstweilige Ausschließung des Rechtsweges nach §§ 36 flg. der Strandungsordnung von 1874.

2. Begriff der „Besitzlosigkeit“ im Sinne der §§ 20, 21 der Strandungsordnung von 1874.

3. Unanwendbarkeit der Bestimmungen des fünften Buches des Handelsgesetzbuches auf die Flußschiffahrt.

4. „Reife zur Endentscheidung“ im Sinne des § 528 Abs. 3 Nr. 1 ZPO. mit Rücksicht auf die Fälle des § 500 ZPO.

I. Zivilsenat. Urt. v. 25. Juni 1881.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelssachen. —

II. Oberlandesgericht daselbst.

Es war geklagt auf Vergütung für die angebliche „Bergung“ von zwanzig den Beklagten gehörenden Fässern Spirit, welche während eines Sturmes in einer Schute auf der Elbe bei Hamburg auf einem Transport begriffen gewesen und mit der Schute dem Strand zugetrieben waren. Die Beklagten hatten zunächst nur die prozeßhindernde Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges vorgeschützt, weil der Anspruch nach §§ 36 flg. der Strandungsordnung von 1874 vorgängig beim Strandamt anzubringen und im Verwaltungswege darüber zu entscheiden sei. Das Gericht erster Instanz und das Berufungsgericht hatten diese Einrede als begründet anerkannt; in der Revisionsinstanz wurde aber das Berufungsurteil für einen Teil der Klagesumme — auf welchen nämlich der Klageanspruch nunmehr eingeschränkt worden war — aufgehoben, und insoweit die Sache zu weiterer Verhandlung an das Landgericht zurückverwiesen, aus folgenden

Gründen:

„Mit Unrecht bestreiten die Kläger, daß die §§ 36 flg. der Strandungsordnung überhaupt die gerichtliche Verfolgung von Ansprüchen auf Berge- oder Hilfslohn oder auf Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hilfskosten ausschließen, so lange nicht die vorläufige Entscheidung des Strandamtes, bzw. der Aufsichtsbehörde auf dem dort vorgeschriebenen Wege herbeigeführt ist. Die kategorische Vorschrift, daß, wer einen solchen Anspruch erhebe, denselben beim Strandamt anzu-

melden habe, kann, in Verbindung mit den sodann folgenden Bestimmungen über das weitere Verfahren, nicht anders verstanden werden. Dagegen war den Klägern darin beizustimmen, daß nach der rechtlichen Natur des von ihnen erhobenen Anspruchs diese Bestimmungen hier keine Anwendung leiden, weil es sich gar nicht um Bergungs- oder Hilfskosten im Sinne der Strandungsordnung handelt. Daraus, daß die Kläger selbst bei der Begründung ihres Anspruchs sich der Ausdrücke „Bergung“ und „Bergelohn“ bedient haben, würde an sich nicht einmal mit Notwendigkeit folgen, daß sie selbst der Meinung waren, es liege ein nach der Strandungsordnung zu beurteilender Fall vor, da das Wort „bergen“ im gewöhnlichen Sprachgebrauch unzweifelhaft eine weiterreichende Bedeutung hat. Anders würde in dieser Beziehung die Sache freilich liegen, wenn sie die Verurteilung der Beklagten „auf Grund der hier anzuwendenden Bestimmungen über Berge-, eventuell Hilfskosten“ verlangt haben sollten, weil es überhaupt nur über Bergungs- und Hilfskosten im Sinne der Strandungsordnung besondere gesetzliche Bestimmungen gibt. Ob nun die Klage zu lesen sei, wie eben angeführt, oder vielmehr: „auf Grund der hier analog anzuwendenden Bestimmungen“ usw., ist nach dem Tatbestande des angefochtenen Urteils zwischen den Parteien streitig. Indessen bedarf dieser Punkt keiner Entscheidung, da es auf die rechtliche Begründung, welche die Kläger ihrem Anspruch gegeben haben, überhaupt nicht ankommt, wenn sich derselbe objektiv als auf einem von den unter die Strandungsordnung fallenden verschiedenen Rechtsgrund beruhend darstellt. Dies ist hier der Fall, da man es mit einer gewöhnlichen negotiorum gestio, bzw. mit gewöhnlichen über gewisse Dienstleistungen und Aufbewahrung von Sachen abgeschlossenen Verträgen zu tun hat. Zu den Bergungs- und Hilfskosten im Sinne des § 36 der Strandungsordnung gehören nur einmal die Bergungs- und Hilfskosten im Sinne des Handelsgesetzbuches Buch 5 Tit. 59, und sodann der in den Fällen der §§ 20–22 der Strandungsordnung zu entrichtende „Bergelohn“, wozu nach dem Sinne des Gesetzes ohne Zweifel auch in diesen Fällen auch noch sonstige „Bergungskosten“ kommen können. Was nun zuvörderst das Handelsgesetzbuch betrifft, so regelt dieses nach Art. 742 das, nur die Fälle, wo ein „Schiff“, worunter hier, wie überall im fünften Buche „vom Seehandel“, nur ein Seeschiff verstanden ist (vgl. die Art. 432, 438), oder dessen Ladung in einer Seenot geborgen oder aus einer Seenot gerettet wird. Wenn auch

der Begriff der „Seenot“, mit Lewis (Seerecht Bd. 2 S. 113), auszu-
dehnen sein mag auf Gefahren, welche ein Seeschiff auf dem von See-
schiffen befahrenen unteren Teil eines Flusses betreffen — wie ein
Urteil des Oberappellationsgerichts zu Lübeck vom Jahre 1866, ab-
gedruckt bei Kierulff (Samml. Bd. 2 S. 513), diesen Unterschied vom
Standpunkt des vor dem Handelsgesetzbuch im Hamburg geltenden
Bergungsrechtes aus für unerheblich erklärt hat — so kann doch eine
für den Hamburger Hafenverkehr bestimmte Schute in keinem Sinne
für ein „Seeschiff“ und ebensowenig eine dieselbe bei einer Fahrt auf
der Elbe treffende Gefahr für eine „Seenot“ gelten. Es ist aber daran
festzuhalten, daß die Bestimmungen des fünften Buches des Handels-
gesetzbuches an und für sich auf die Flußschiffahrt keine analoge
Anwendung leiden.

Vgl. Entsch. des ROHG.'s Bd. 6 S. 396 flg.

Wie der Umstand, daß der Senat der Freien und Hansestadt Ham-
burg, in Gemäßheit des § 2 der Strandungsordnung die Amtsbezirke
der hamburgischen Strandämter durch die Verordnung vom 23. Dezem-
ber 1874 abgrenzend, als obere Grenze des Bezirks des Strandamtes
zu Hamburg die über die Norderelbe führende Eisenbahnbrücke
bestimmt hat, bewirken sollte, daß nun Vorkommnisse, die sich auf
oder an der Elbe unterhalb der Eisenbahnbrücke zutragen, ohne an sich
zu den Bergungen im Sinne der Strandungsordnung zu gehören, doch
als solche zu behandeln wären, ist durchaus nicht abzusehen.

Die Subsumtion des vorliegenden Falles unter die Bergungsfälle
im Sinne der Strandungsordnung läßt sich aber auch nicht etwa auf
Grund der §§ 20—22 dieses Gesetzes aufrechterhalten. Allerdings ist es,
was die Bestimmungen der §§ 20, 21 anlangt, in § 22 den Landes-
regierungen freigelassen, andere Gewässer der See gleichzustellen, und
durch die erwähnte Verordnung des hamburgischen Senats vom 23. De-
zember 1874 ist dies mit der Elbe bis zu der über die Norderelbe
führenden Eisenbahnbrücke aufwärts geschehen. Kann nun auch hier
von einer Anwendung des von versunkenen oder seetriftigen Gegen-
ständen handelnden § 21 ersichtlich nicht die Rede sein, so könnte
doch die Frage entstehen, ob nicht etwa der eine Bergung von Seeaus-
wurf oder strandtriftigen Gegenständen voraussetzende § 20 hier
zutreffe. Die Behauptung der Kläger geht jedenfalls dahin, daß die
Schute mit den den Beklagten gehörenden 20 Fässern Sprit gegen den
Elbstrand getrieben und von dort aus geborgen worden sei: es würde
sich also nur noch fragen, ob die Darstellung der Kläger auch dahin

aufzufassen ist, daß jene Gegenstände bereits aus dem Gewahrsam des Schutenführers gekommen, mithin besitzlos gewesen seien. Es ist in der Klage gesagt, die Schute sei dem Sinken nahe und der Verfügung ihres Führers entzogen gewesen, womit offenbar auch von den, hier allein in Frage kommenden Fässern Sprit mittelbar das Entsprechende behauptet ist. Der Ausdruck „der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen“ ist derjenige, dessen sich das Handelsgesetzbuch in Art. 742 Abs. 1 bedient, um die Fälle der Bergung gegen denjenigen der bloßen Hilfsleistung abzugrenzen, und ohne Zweifel haben auch die Kläger gerade im Hinblick hierauf diese Wendung gebraucht. Indessen wenn auch nach einer Auffassung damit für den Begriff der Bergung im Sinne des Handelsgesetzbuches gerade das Merkmal der Besitzlosigkeit der zu bergenden Gegenstände aufgestellt sein soll, so ist dies doch nichts weniger als sicher, wie schon die große Verschiedenheit der bei den Beratungen der Hamburger Seerechtskommission hervorgetretenen Ansichten beweist (Prot. S. 2803 flg. 4142 flg. 4148 flg.); und der Umstand, daß doch der Ausdruck „dem Gewahrsam der Schiffsbesatzung entzogen“ oder ein ganz gleichbedeutender gerade vermieden, und statt dessen der unbestimmtere „der Verfügung entzogen“ gebraucht ist, spricht eher gegen jene Auffassung. An sich wird man aber wenigstens als Regel anzusehen haben, daß der Besitz an einem Fahrzeug, auf welchem sich noch die Mannschaft befindet, und an der Ladung desselben erst dann aufgehoben ist, wenn dasselbe gesunken oder gescheitert ist (vgl. l. 13 pr. Dig. de adq. poss. 41, 2). So hat man auch im vorliegenden Fall keine Veranlassung, aus der tatsächlichen Darstellung der Klage ein Mehreres zu entnehmen, als daß der Schutenführer keine Aussicht mehr hatte, sich ohne fremde Hilfe die Schute und ihren Inhalt in seinem Gewahrsam zu erhalten, und deshalb den Beistand der Kläger und ihrer Leute annahm. Hiermit ist auch in Einklang die vor dem Oberlandesgericht vorgekommene Äußerung der Kläger, daß ihr Anspruch am wenigsten unter den dritten Abschnitt, also unter die §§ 20—22 der Strandungsordnung, sondern höchstens unter den zweiten Abschnitt falle: eine Äußerung, die zwar, als in das Gebiet der Rechtsdeduktion gehörend, nicht maßgebend sein konnte, aber doch, bei sonstiger Zweifelhafteit der Bedeutung des Vorbringens der Kläger in tatsächlicher Beziehung, für die Ermittlung derselben mitverwertet werden durfte. Auch der Umstand, daß die Kläger in der Folge die Fässer Sprit in ihrem Gewahrsam hatten, steht der soeben entwickelten Auffassung des Herganges nicht entgegen, da angenommen werden muß, daß sie ihnen von dem Schutenführer

nach geschehener Rettung zur einstweiligen Lagerung auf ihrem Speicher übergeben worden sind. Liegt mithin kein Grund vor, die Besitzlosigkeit der angeblich von den Klägern geborgenen Fässer Sprit als von ihnen behauptet anzusehen, so fällt damit auch die Möglichkeit einer Subsumtion dieser Sache unter die §§ 20—22 der Strandungsordnung fort.

Das Berufungsurteil unterlag daher der Aufhebung. . . . Im Sinne des § 528 Abs. 3 Nr. 1 ZPO. erschien sodann die Sache zur Endentscheidung reif, nämlich zur Endentscheidung über die prozeßhindernde Einrede, welche bis jetzt allein den Gegenstand der Verhandlung gebildet hat, indem diese zu verwerfen, und daher die Sache nach § 500 ZPO. zu weiterer Verhandlung an das Gericht erster Instanz zurückzuverweisen war.“

RGZ. 10, 18.

In welchem Umfange haften der Schiffer und Reeder dritten Personen für den diesen aus der Untüchtigkeit der zum Laden oder Löschen verwendeten Gerätschaften erwachsenen Schaden, wenn diese Arbeiten durch besondere Stauer mit deren Gerätschaften bewirkt werden?

HGB. Artt. 445, 451, 478—481.

I. Zivilsenat. Urt. v. 24. Januar 1883.

I. Landgericht Hamburg. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Es ist zwischen den Parteien unstreitig, daß der Ehemann der Klägerin am 7. Februar 1882, als er im Auftrage der Firma James Gibson & Co. Waren in seiner Jolle an Seite des im Hamburger Hafen liegenden englischen Dampfschiffes „John Ormston“ gebracht hatte, dadurch, daß das Tau einer s. g. Brook, in welcher fünf zusammen circa 600 Pfund schwere Fässer Butter aus einer Schute an Bord des „John Ormston“ gewunden wurden, an der Stelle, an welcher es an dem Windehaken befestigt war, riß, durch drei infolgedessen herabstürzende Butterfässer im Rücken getroffen und schwer verletzt, auch infolge dieser Verletzungen am 17. Februar 1882 gestorben ist.

Der Beklagte, welcher für die von der Klägerin auf Schadensersatz in Anspruch genommene Reederei des „John Ormston“ als Kavent eingetreten ist, wurde in dieser Eigenschaft in erster Instanz verurteilt, der Klägerin für die Zeit von 20 Jahren, beginnend mit dem 7. Februar 1882, eine jährliche Rente von 1000 M, welche jedoch im Falle ihrer Wieder-

verheiratung wegfällt, zu zahlen und seine dagegen erhobene Berufung ist vom Oberlandesgerichte als unbegründet verworfen.

Die hiergegen vom Beklagten eingelegte Revision erweist sich als unbegründet.

Der Berufungsrichter geht mit Recht davon aus, daß nach Art. 451 HGB. der Reeder für den Schaden verantwortlich ist, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Wenn der Berufungsrichter hierbei den Art. 451 a. a. O. dahin versteht, daß derselbe keine selbständige Verpflichtung des Reeders statuiere, sondern diesen nur für haftbar erkläre, sofern auch die betreffende Person der Schiffsbesatzung selbst aus ihrem Versehen hafte, so bedarf die Richtigkeit dieser Auffassung hier keiner Prüfung, da sie dem Beklagten günstig ist und die Entscheidung des Berufungsrichters hierauf nicht beruht.

Mit Recht nimmt der Berufungsrichter dann ferner an, daß die Art. 478—481 HGB. zunächst von den Verpflichtungen des Schiffers gegen den Reeder handeln, und daß insbesondere nach Art. 479 a. a. O. zwar auch den dort genannten Personen, aber auch nur diesen, ein direktes Klagerecht aus den Versehen des Schiffers gegen diesen auf Grund ihrer an sich gegen den Reeder begründeten Kontraktansprüche zusteht, wobei anerkannt wird, daß der Ehemann der Klägerin in einem der hier bezeichneten Kontraktverhältnisse zu der beklagten Reederei nicht gestanden habe. Damit ist aber die Haftung des Schiffers aus einer aquilischen Verschuldung auch anderen als den in Art. 479 a. a. O. genannten Personen gegenüber, wie der Berufungsrichter weiter mit Recht annimmt, keineswegs ausgeschlossen, woraus sich dann auch die nach Art. 451 a. a. O. angenommene Haftung der beklagten Reederei für ein solches Verschulden ergibt.

Auch die Gründe, aus denen der Berufungsrichter annimmt, daß im vorliegenden Falle die Verletzung und der Tod des Ehemannes der Klägerin auf ein Verschulden des Schiffers des „John Ormston“ zurückzuführen sei, lassen eine Rechtsverletzung nicht erkennen.

Allerdings war unbestrittenermaßen die Übernahme und Verstaung der Ladung von dem Schiffer einem Stauer — Oldenburg — übertragen, welchem auch die zerrissene Brook gehörte. Dieser Umstand ist aber vom Berufungsrichter nicht unberücksichtigt gelassen, indem derselbe bemerk, daß der Schiffer sich nicht ohne weiteres auf die Stauer habe verlassen dürfen. Diese Erwägung ist richtig, und ebenso ist es zutreffend, wenn der Berufungsrichter annimmt, es sei eine aus der dienstlichen Stellung des Schiffers sich ergebende Pflicht desselben, sich zuvor von

der Haltbarkeit der zum Übernehmen der Ladung aus den Schuten zu benutzenden Gerätschaften zu überzeugen, welche Pflicht selbst dann nicht cessiere, wenn Zwangsstauer zum Einnehmen und Stauen der Ladung angenommen werden müssen. Denn nach Art. 481 HGB. hat der Schiffer, und zwar auch dann, wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird, für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen zu sorgen. Dies gehört mithin zu seinen Dienstverrichtungen, bei welchen er nach Art. 478 HGB. die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat, deren Vernachlässigung ein nach Art. 451 HGB. die Verantwortlichkeit des Reeders für den dadurch dritten Personen zugefügten Schaden begründet. Der Beklagte meint nun freilich, daß der Schiffer, welcher zum Übernehmen und Verstauen der Ladung einen besonderen, nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Stauer annimmt und diesem auch die Stellung der dazu erforderlichen Gerätschaften überläßt, nur wegen einer culpa in eligendo hafte, und rügt deshalb Verletzung der Art. 481, 445 HGB. Dieser Ansicht kann aber nicht beigetreten werden. Denn obwohl — wie bereits vom Reichsoberhandelsgerichte in dessen Entsch. Bd. 19 S. 263 flg. in zutreffender Weise näher ausgeführt ist — der Schiffer nach Art. 481 HGB. nicht ohne weiteres und in allen Fällen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften und für die Ordnungsmäßigkeit der Stauung einzustehen hat und der Umfang desjenigen, worauf er seine Sorgfalt zu richten hat, ein verschiedener sein kann, je nachdem er die Stauung selbst und durch seine Leute bewirkt oder vertragsmäßig, infolge bestehender obrigkeitlicher Anordnung oder freiwillig durch Dritte bewirken läßt, so bleibt doch, wie aus Art. 481 a. a. O. hervorgeht, der Schiffer immer prinzipiell die vermöge seiner dienstlichen Stellung auf dem Schiffe zunächst verantwortliche Person, und dieser ihm gesetzlich obliegenden Verantwortlichkeit vermag er sich nicht dadurch zu entziehen, daß er — wie es hier geschehen ist — freiwillig eine dritte Person für sich handeln läßt. Daraus folgt, daß der Schiffer nicht nur bei der Auswahl des Stauers mit Sorgfalt zu verfahren hat, sondern daß ihm auch die Überwachungspflicht obliegt. Wenn der Berufungsrichter die hierbei aufzuwendende Sorgfalt dahin definiert, daß der Schiffer für omnis culpa in dem Sinne hafte, daß er die von einem ordentlichen Manne unter den gegebenen Umständen zu erwartende Vorsicht und Bedachtsamkeit zu prästieren habe, so erscheint auch diese Annahme rechtlich als durchaus zutreffend. Die Gründe des ersten Richters aber, welche der Berufungsrichter für die weitere Annahme in Bezug nimmt, daß unter den Umständen des vorliegenden Falles der Schiffer bei

Anwendung jener Sorgfalt in der Lage gewesen wäre, die Schadhaf-
tigkeit der von dem Stauer Oldenburg verwendeten Brook zu konstatieren,
beruhen auf tatsächlicher Würdigung, und es ist weder ersichtlich, daß
dieselbe durch einen rechtlichen Irrtum beeinflußt ist, noch daß ein er-
heblicher Umstand dabei übersehen wurde. Auch ist es nicht rechts-
irrtümlich, sondern vielmehr rechtlich wohl begründet, wenn der Be-
rufungsrichter auf den Einwand des Beklagten hinzufügt, es sei, falls
der Schiffer selbst die genügende Sachkenntnis zur Prüfung der Halt-
barkeit der Brook nicht besessen haben sollte, seine Pflicht gewesen,
einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen. Wenn der Beklagte hier-
gegen in der Revisionsinstanz noch geltend gemacht hat, der Schiffer
habe hierbei dem Stauer die bessere Sachkenntnis zutrauen dürfen, so
trifft dies schon deshalb nicht zu, weil der Schiffer auch die Möglichkeit
einer Nachlässigkeit oder eines Leichtsinnes auf seiten des Stauers zu
berücksichtigen hatte. Außerdem geht der Gesetzgeber, indem er in
Art. 481 HGB. dem Schiffer die Sorge für die Tüchtigkeit der Gerät-
schaften zum Laden und Löschen auferlegt, offenbar davon aus, daß ein
ordentlicher Schiffer sich im Besitze der hierzu erforderlichen Kennt-
nisse befinden müsse.“ . . .

RGZ. 13, 68.

**1. Begriff der Seefahrt im Gegensatz zu der Schiffahrt auf Flüssen
und Binnengewässern.**

HGB. Art. 390, 432, 438, 450. — Bundesgesetz, betr. die Nationa-
lität der Kauffahrteischiffe, vom 25. Oktober 1867 § 1. — Vorschriften
über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom
13. November 1873 § 1. — Verordnungen zur Vermeidung des Zu-
sammenstoßes der Schiffe auf See vom 23. Dezember 1871 und 8. Ja-
nuar 1880 im Eingange. — Strandungsordnung vom 17. Mai 1874
§ 22. — Preuß. Verordnung vom 27. Februar 1862.

**2. Unter welchen Voraussetzungen ist ein von einem Frachtführer
oder Reeder aufgestellter Prospekt als *lex contractus* für die von ihm
abgeschlossenen einzelnen Geschäfte zu betrachten? Besteht eine Pflicht
der mit ihm Kontrahierenden, sich mit einem solchen Prospekt bekannt
zu machen.**

HGB. Art. 279, 405.

**3. Unter welchen Voraussetzungen ist eine vom Frachtführer aus-
gestellte Urkunde als Ladeschein aufzufassen?**

HGB. Art. 413, 414, 415.

I. Zivilsenat. Urt. v. 8. Dezember 1883.

I. Landgericht Greifswald, Kammer für Handelssachen Stralsund. —
II. Oberlandesgericht Stettin.

Aus den Gründen:

„Am 7. März 1880 ist das dem Beklagten gehörige Dampfschiff Stralsund I, welches nebst dem ebenfalls dem Beklagten gehörigen Dampfschiff Stralsund II seit dem Frühjahr 1879 vom Beklagten zur Unterhaltung einer regelmäßigen Verbindung behufs des Transportes von Gütern zwischen Stettin und Stralsund, Wolgast anlaufend, benutzt wird, auf der Reise von Stettin nach Stralsund in der Zicker Rinne, wohin der Kapitän sich mit dem Schiff begeben hatte, um die im Zicker See liegende dänische Brigg Christian nach Stralsund zu schleppen, leck geworden und voll Wasser gelaufen, wodurch die Ladung und insbesondere auch die für den Kläger bestimmten, von Stettin an ihn abgesandten Güter größtenteils entweder gänzlich verdorben oder mehr oder weniger beschädigt sind. Der Kläger fordert dieserhalb vom Beklagten Schadensersatz, und der Beklagte ist diesem Antrag gemäß durch das angefochtene Erkenntnis vom Berufungsrichter verurteilt worden.

Von den beklagterseits erhobenen Revisionsangriffen kann

1. derjenige, welcher dem Berufungsrichter wegen Verwerfung des Einwandes, daß der Beklagte für den Schaden nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haften würde, die Verletzung der Art. 390 flg. durch unrichtige Anwendung, sowie der Art. 452, 632 flg. HGB. durch Nichtanwendung verwirft, für zutreffend nicht erachtet werden.

Das deutsche Handelsgesetzbuch hat nach dem Vorgang anderer Seegesetzgebungen von einer Definition der Begriffe „Seeschiff“ und „Seefahrt“ abgesehen. Der preußische Entwurf enthielt allerdings an der Spitze des Buches „Vom Seehandel“ in Art. 385 die Bestimmung:

Als Seeschiffe im Sinne dieses Gesetzbuches sind nur solche Schiffe anzusehen, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen.

Schon in erster Lesung (vgl. Protokolle S. 1483—1485) wurde aber diese Definition bekämpft als einerseits ungenügend und andererseits zu eng und weil es überhaupt unmöglich sei, ausreichende Unterscheidungsmerkmale des Seeschiffes aufzustellen, weshalb das Wort „nur“ gestrichen wurde, worauf in zweiter Lesung der Artikel auch in dieser Fassung nochmals von verschiedenen Seiten beanstandet und die gänzliche Streichung beschlossen ward (vgl. Protok. S. 3694—3696).

Infolgedessen sind dann zum Zwecke der Bezeichnung derjenigen Schiffe, welche in das Schiffsregister eingetragen werden sollen, die Art. 432 Abs. 1 438 in das Gesetzbuch aufgenommen, nach welchen das Schiffsregister für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe zu führen ist, die Landesgesetze aber bestimmen können, daß die betreffenden Vorschriften auf kleine Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) keine Anwendung finden. In Übereinstimmung mit Art. 432 bezeichnet der Art. 450 HGB. als „Reeder“ den Eigentümer eines ihm „zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes“, während das Gesetz nach Art. 390 unter Frachtführer auch denjenigen versteht, welcher gewerbsmäßig den Transport von Gütern auf Binnengewässern ausführt, wobei auch dieser Begriff nicht näher definiert ist.

In Ermangelung einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Seefahrt“ sind für diesen der Sprachgebrauch und die Anschauungen des Verkehrs, speziell der seemännischen Kreise maßgebend, zu deren Ermittlung aber auch anderweite Akte der Gesetzgebung, sowie Anordnungen von Behörden herangezogen werden können.

Von diesem Grundsatz geht auch der Berufungsrichter aus, indem er auf Grund des Zusammentreffens einer Reihe von tatsächlichen Momenten annimmt, daß der Dampfer Stralsund I kein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes und kein dem Beklagten zur Seefahrt dienendes Schiff, der Beklagte mithin nicht Reeder im Sinne des Art. 450 HGB. mit der sich aus Art. 452 ergebenden beschränkten Haftung sei, sondern vielmehr als Frachtführer im Sinne des Art. 390 a. a. O. persönlich hafte.

Allerdings ist, wie der Beklagte mit Recht hervorhebt, der Umstand, daß die Schiffe Stralsund I und II ursprünglich für die Fahrt zwischen Stettin und Uckermünde erbaut und eingestellt waren, also für die Fahrt auf der Oder und dem Haff vor dem Eintritt der Oder durch die Peene, Swine und Dievenow in die Ostsee, und daß sie daher ursprünglich nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt waren, für sich allein unerheblich, und es ist auch an sich nicht entscheidend, ob die Schiffe nach Bauart und Ausrüstung zur Seefahrt geeignet sind. Allein diese Umstände hat auch der Berufungsrichter nur adminikulierend in Betracht gezogen. . . .

Das entscheidende Gewicht für seine Auffassung, daß auch die Fahrt zwischen Stettin und Stralsund über Wolgast, in welche die Schiffe später eingestellt sind, nicht unter die Art. 432, 450 HGB. falle, obwohl dieselbe für einen ansehnlichen Teil der ganzen Strecke aus der

Peene-Mündung heraus und von der Peenemünder Tonne an durch den Greifswalder Bodden auf Palmerort und weiter nach Stralsund, also durch „ein allerdings der Ostsee angehöriges Gebiet“ gehe, legt der Berufungsrichter vielmehr auf die Nähe der zerrissenen Küsten des Festlandes und der Insel Rügen, sowie durch kleine Inseln bedingte eigentümliche Gestaltung des Gewässers, infolgederen auch die zu einer Seefahrt möglichst ungeeigneten Oder- oder Haff-Kähne auf demselben Wege nach Stralsund zu verkehren pflegten, in Verbindung mit dem Umstand, daß die Schiffe Stralsund I und II trotz ihrer Einstellung in ihre jetzige Fahrt in den von den Experten der Stettiner Seeversicherungsgesellschaften zusammengestellten Handbuch der Handelsmarine der Provinzen Pommern und Preußen nicht unter A (Seedampfschiffe), sondern unter B (Bugsier- und Flußdampfschiffe) klassifiziert sind, für welche Auffassung „in den meistinteressierten Kreisen der Geschäftswelt“ auch der Umstand zeuge, daß die Stettiner Assekuranzgesellschaften Versicherungen auf dem Wasserwege von Stettin nach Stralsund als solche für Flußschiffahrt behandeln, welche sie in den Bedingungen und Prämiensätzen von Versicherungen für Seeschiffahrt unterscheiden. Auch darauf, daß der erste Richter, die mit zwei Kaufleuten besetzte Kammer für Handelssachen in Stralsund, diese Auffassung teilt, legt der Berufungsrichter nicht ohne Grund Gewicht, und nicht minder durfte er der Übereinstimmung derselben mit den auf Grund des Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung behufs Ausführung des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867 erlassenen Vorschriften des Bundesrates über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 Bedeutung beilegen. Denn mag man auch in diesen Vorschriften, nach deren § 1 als „Seefahrten“ im Sinne des dem Art. 432 HGB. hinsichtlich der Bedeutung dieses Wortes offenbar konformen § 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 nur angesehen werden sollen die Fahrten:

„bei . . . Peenemünde . . . außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden, sowie bei Rügen außerhalb der Insel Ruden und des Thiessower Höft“,

während der hier fragliche Weg sich innerhalb der bezeichneten Punkte hält, nicht mit

Lewis in Endemanns's Handbuch des Handelsrechtes Bd. 4 S. 1 eine authentische Interpretation des Begriffes Seefahrt auch im Sinne des Handelsgesetzbuches erblicken, so darf doch angenommen werden, daß sie den in seemännischen Kreisen herrschenden Anschauungen ent-

sprechen. Dasselbe gilt von der seitens des Berufungsrichters in bezug genommenen preuß. Verordnung vom 27. Februar 1862, nach welcher der Art. 432 HGB. nicht anzuwenden ist auf die im Regierungsbezirk Stralsund und Stettin zu Hause gehörigen Küstenfahrzeuge, welche ihre Reisen über das Küstengebiet des Regierungsbezirks Stralsund und des Usedom-Wolliner Kreises nicht ausdehnen. Denn der Berufungsrichter nimmt mit Recht an, dieser Bestimmung liege der Gedanke zugrunde, daß die Fahrten innerhalb des erwähnten Gebiets (unter welche auch die hier fragliche Fahrt fällt) wegen der eigentümlichen Gestaltung dieses Gebiets als eigentliche Seefahrten nicht anzusehen seien. . . .

Die Gefahren einer eigentlichen Seereise und die Schwierigkeiten, welche aus einer solchen hinsichtlich der Aufsicht über das Schiff und der Einwirkung auf dasselbe für den Eigentümer erwachsen, auf welchen Momenten die dem Seerecht eigentümlichen Institute und Rechtssätze zum Teil beruhen (vgl. Motive zu Art. 385 des preußischen Entwurfs), treffen offenbar bei einer auf den Greifswalder Bodden beschränkt bleibenden Schifffahrt fast ebensowenig zu, wie bei der Schifffahrt auf dem jedenfalls zu den Binnengewässern zu rechnenden Haff, da der Bodden an Umfang kaum so groß ist, mit der offenen See östlich und insbesondere westlich ebenfalls nur durch ziemlich schmale Ausgänge in Verbindung steht und daher auch geographisch füglich als ein sich als Binnengewässer gestaltender Teil der Ostsee betrachtet werden kann. Die Salzhaltigkeit des Wassers kann in dieser Frage für sich allein nicht als entscheidend angesehen werden. Die Auffassung der auf einem beschränkten und eingeschlossenen Gebiet der See betriebenen Schifffahrt als einer Schifffahrt auf einem Binnengewässer hat auch an sich ebensogut Anspruch auf Zulässigkeit, als z. B. auch umgekehrt in den Verordnungen zur Vermeidung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 23. Dezember 1871 und 8. Januar 1880 alle mit der See in Zusammenhang stehenden Gewässer, sofern sie nur auch von Seeschiffen befahren werden, der See gleichgestellt sind, und als die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 es in § 22 der Landesgesetzgebung überlassen hat, welche Gewässer in betreff des See-Auswurfes und der seetriftigen Güter der See gleichzustellen seien.

Gegenüber der auf den Anschauungen des seemännischen Verkehrs beruhenden Auffassung des Berufungsrichters verdient es keine Beachtung, wenn der Beklagte behauptet, daß nach dem gemeinen Sprachgebrauch nur alle innerhalb der Kontinente belegenen, entweder gar

nicht oder doch nur durch Ausflüsse mit dem offenen Meer in Verbindung stehenden Gewässer Binnengewässer, alle außerhalb der Küsten des Kontinents belegenen Gewässer aber, selbst wenn sie durch Inseln, Halbinseln oder Landzungen mehr oder weniger eingengt und zu Meerbusen oder Engen gestaltet sind, Meeresteile seien, sofern sie nur in unmittelbarer Verbindung mit der See stehen.

2. Begründet ist dagegen die Rüge, daß der Berufungsrichter den vom Beklagten erhobenen Einwand, er hafte nur in Gemäßheit seines Fahrplanes, bzw. Prospektes, aus rechtsirrtümlichen Gründen verworfen habe.

Dieser Einwand ist vom Beklagten darauf gestützt, daß er, als er anfangs 1879 die bisher mit denselben Schiffen von A. F. betriebene Linie übernahm, einen gedruckten Prospekt ausgegeben habe, von welchem ein Exemplar zu den Akten übergeben ist. Dieser enthält auf der Vorderseite die Angabe der Abgangszeiten der Dampfer Stralsund I und II von Stettin und Stralsund und einen Frachttarif sowie die Firmen, welche an den gedachten beiden Orten und in Wolgast die Expedition besorgen. Auf der Rückseite, auf welche durch das unten auf der Vorderseite stehende Wort „verte!“ verwiesen ist, sind unter den §§ 1 bis 12 „Allgemeine Bedingungen“ in großem deutlichen Druck zu lesen welcher sich im übrigen auf Frachtberechnung, Frachtzahlung, Nachnahme, Kosten und Risiko des Ein- und Ausladens, die Verantwortlichkeit der Ablader und Empfänger für Nichterfüllung steueramtlicher Vorschriften, Lagerkosten bei nicht sofort erfolgender Abnahme usw. beziehen, während die §§ 9, 10, 12 wörtlich lauten:

§ 9. Die Reederei haftet für die Beschädigung und Verluste an den ihren Schiffen zur Beförderung übergebenen Gütern nur, wenn solche nachweislich durch grobes Verschulden der Mannschaft herbeigeführt sind.

§ 10. Die Dampfer haben die Berechtigung, eintretenden Falls andere Schiffe ins Schlepptau zu nehmen und notleidenden Schiffen Assistenz zu leisten, eventuell auch von ihrer Linie abzuweichen.

§ 12. Ablader und Empfänger erkennen durch Benutzung der von den Expeditionen in diese Linie gestellten Dampfer die vorstehenden Bedingungen als ihnen bekannt und sie verpflichtend an.

Diese Bedingungen will der Beklagte als Bestimmungen des Frachtvertrages angesehen und seine Haftung will er demgemäß beurteilt wissen, indem er behauptet und unter Beweis gestellt hat, daß der Prospekt allen namhaften Stettiner Kaufleuten mit Verbindungen in

Stralsund, insbesondere den Absendern der für den Kläger bestimmten Güter in je einem Exemplar behündigt und auch stets auf dem Schiffe Stralsund I ausgehängt gewesen sei, wobei der Beklagte dem Kläger auch den Eid darüber zugeschoben hat, daß dieser selbst den Fahrplan — Prospekt und Bedingungen — zugestellt erhalten und Kenntnis von demselben erlangt habe. Kläger will dagegen dem Fahrplan keine Bedeutung beigelegt wissen, hat dessen Verbreitung, insbesondere die Bekanntschaft seiner Absender mit demselben bestritten und den ihm deferierten Eid angenommen. Auf alle Fälle hat er sich darauf berufen, daß — wie Beklagter zugestanden hat — weder in den Frachtbriefen noch in den s. g. Ladescheinen, welche gegenseitig ediert und zu den Akten gebracht sind, bezüglich der hier fraglichen Sendungen irgend eine Bezugnahme auf den Prospekt und die Bedingungen enthalten gewesen sei.

Der Berufungsrichter erachtet nun die Anwendung der Bedingungen des Prospektes zunächst deshalb für ausgeschlossen, weil nach Art. 415 HGB. für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter lediglich der Ladeschein entscheide und die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung haben, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Der Berufungsrichter verletzt hierbei aber den Art. 413 HGB. dadurch, daß er Urkunden des hier vorliegenden Inhalts als Ladeschein im Sinne des Handelsgesetzbuches ansieht. Wie sich aus dem Inhalt der eingereichten Urkunden ergibt, sind dieselben nämlich einfache Bescheinigungen des Kapitäns, das darin bezeichnete Gut zur Beförderung an die darin genannte Person empfangen zu haben, wobei von einer daneben vom Frachtführer übernommenen Verpflichtung zur Aushändigung des Gutes, welche der Art. 413 Abs. 2 HGB. als das Charakteristische des Ladescheines bezeichnet, mit keinem Wort die Rede ist. Eine solche bloße Empfangsbescheinigung mit Hinzufügung des Ortes und der Person, an welche das Gut befördert werden soll, kann aber bei der weittragenden Bedeutung, welche das Handelsgesetzbuch der Ausstellung eines Ladescheines beilegt, für einen solchen umsoweniger erachtet werden, als nach Art. 413 Abs. 1 HGB. der Frachtführer nicht etwa infolge des abgeschlossenen Frachtvertrages zur Ausstellung eines Ladescheines verpflichtet ist, sondern dieselbe ein besonderes Übereinkommen zwischen Frachtführer und Absender voraussetzt, ein solches Übereinkommen klägerischerseits aber gar nicht behauptet ist. Außer-

dem spricht gegen die Auffassung solcher Urkunden als Ladeschein, daß in concreto eine Bestimmung in Ansehung der Fracht fehlt, obwohl der Art. 414 HGB. unter Ziffer 6 auch diese als zum Inhalt des Ladescheines gehörig betrachtet.

Der Berufungsrichter meint dann freilich, daß auch, abgesehen von der Wirkung eines Ladescheines, die allgemeinen Bedingungen des Prospektes nicht als vereinbarte Bestimmungen des Frachtvertrages anzusehen und deshalb rücksichtlich der Haftung des Beklagten wirkungslos seien. Aber auch hierin irrt er rechtlich. . . . Zwar ist es gerechtfertigt, daß der Berufungsrichter die Kenntnis der Empfänger von dem Fahrplan für unerheblich erachtet. Denn nach Art. 405 HGB. ist zwar nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, gleichviel ob er hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handelt. Hierdurch ist jedoch nur ausgesprochen, daß der Empfänger nicht als bloßer Vertreter oder Mandatar des Absenders anzusehen sei, sondern ihm ein eigenes Recht zustehe. (Vgl. Entsch. des ROHG.'s Bd. 4 S. 359 flg.). Der Inhalt dieses seines Rechtes wird aber lediglich durch den zwischen dem Frachtführer und dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrag bestimmt, und in betreff dieses Inhaltes kann daher auch nur der Wille bzw. die Kenntnis des Absenders, welcher den Vertrag abgeschlossen hat, nicht auch des bei dem Vertragsabschluß an sich unbeteiligten Empfängers sowohl zu Gunsten als zum Nachteil des letzteren maßgebend sein. Wie der Empfänger sich hiernach nicht darauf berufen kann, daß der Frachtführer sich ihm gegenüber bereit erklärt habe, Frachtverträge unter Bedingungen abzuschließen, welche für den Frachtführer ungünstiger sind als die gesetzlichen oder die mit dem Absender vereinbarten Bestimmungen, so kann andererseits der Frachtführer nicht geltend machen, daß er sich dem Empfänger gegenüber nur zum Abschluß von Frachtverträgen bereit erklärt habe, welche zu seinen Gunsten hiervon abweichen. Wenn der Empfänger sich auf diesen Grundsatz beruft, so verstößt dies umsoweniger gegen Treue und Glauben, als der Empfänger nicht davon auszugehen braucht, daß der Frachtführer auch mit dem Absender die gleichen Bestimmungen vereinbart habe. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, daß nach § 12 der allgemeinen Bedingungen des Prospektes Ablader und Empfänger durch Benutzung der Dampfer die vorstehenden Bedingungen als ihnen bekannt und sie verpflichtend anerkennen. Denn diese Erklärung setzt,

wenn sie nicht in Ansehung der Empfänger rechtlich als wirkungslos erscheinen soll, voraus, daß entweder dem Absender beim Abschluß des Frachtvertrages die Bedingungen bekannt waren, oder daß — was ja auch vorkommen kann, aber im vorliegenden Falle nicht behauptet ist — der Frachtvertrag vom Empfänger, und zwar mit dieser Kenntnis, abgeschlossen war.

3. Dagegen hat der Berufungsrichter mit Unrecht angenommen, es sei nicht ersichtlich, daß die Absender sich im vorliegenden Falle auf die „allgemeinen Bedingungen“ eingelassen haben. Ist nämlich auch das bloße Aushängen des Fahrplans auf dem Schiffe mit Recht für bedeutungslos erachtet, so beurteilt doch der Berufungsrichter die vom Beklagten ferner behauptete Tatsache falsch, daß der Prospekt vom Beklagten bei Übernahme der Linie Stettin-Stralsund — etwa ein Jahr vor Eingehung der hier fraglichen Frachtgeschäfte — nicht nur überhaupt unter den Stettiner Interessenten verbreitet, sondern insbesondere auch den Absendern der hier fraglichen Güter ein Exemplar desselben zugestellt ist. Denn die Meinung, es würde hieraus nicht folgen, daß die Absender den Prospekt samt den auf der Rückseite stehenden „allgemeinen Bedingungen“ und darunter die hier fraglichen Paragraphen derselben gelesen und wahrgenommen haben, oder daß der Beklagte dies auch nur als geschehen hätte annehmen dürfen, verstößt gegen den im Handelsverkehr vor allem aufrecht zu erhaltenden Grundsatz von Treue und Glauben, sowie gegen den Art. 279 HGB., nach welchem in Beziehung auf die Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen ist. Es ist nämlich, was vom Berufungsrichter nicht beachtet ist, im Handelsverkehr bei gewissen Geschäftsbranchen notorisch gebräuchlich, daß der Unternehmer im voraus öffentlich oder doch den beteiligten Geschäftsleuten nicht nur den Kreis derjenigen Geschäfte, welche er zu betreiben beabsichtigt, sondern auch die näheren Bestimmungen bekannt macht, unter welchen er derartige Geschäfte abzuschließen bereit ist. Abgesehen von den Versicherungsgesellschaften aller Art, pflegt dies insbesondere von Transportunternehmern zu geschehen. Der Zweck dieses Verfahrens ist ersichtlich, eine besondere Vereinbarung über den Inhalt der abzuschließenden Verträge für jeden einzelnen Fall zu vermeiden und überflüssig zu machen. Die Empfänger einer solchen Mitteilung können dieselbe folglich nur dahin verstehen, daß die von ihnen mit dem Unternehmer innerhalb des betreffenden Geschäftskreises abzuschließenden Verträge

als in Gemäßheit der im voraus aufgestellten Bestimmungen abgeschlossen gelten sollen, sofern nicht im einzelnen Falle hiervon abweichende Vereinbarungen getroffen sind. Daraus ergibt sich daher nach den Grundsätzen von Treu und Glauben für sie die Verpflichtung, sich mit dem Inhalt der ihnen mitgeteilten Vertragspropositionen bekannt zu machen und dieselben zu beachten. Denn sie müssen davon ausgehen, daß dies von der anderen Seite erwartet wird und umsomehr erwartet werden darf, als es zur Anwendung der bei jedem Kaufmann vorauszusetzenden Sorgfalt in der Betreibung seiner Geschäfte gehört, die ihm gemachten generellen wie speziellen Vertragspropositionen zu prüfen, um sich über das Vorteilhafte und Nachteilige derselben zu unterrichten und sein Verhalten danach zu bemessen. Schließen die Empfänger demnächst innerhalb des betreffenden Geschäftskreises Verträge mit dem Proponenten ab, so müssen sie also die ihnen in betreff des Inhaltes solcher Geschäfte proponierten Bestimmungen als ihnen bekannte und von ihnen gewollte *lex contractus* gelten lassen, sofern sie nicht hiervon Abweichendes mit ihm vereinbart haben, da sie bei einer gegenteiligen Absicht *dolos* handeln würden und sie sich auf ein arglistiges Verhalten nicht würden berufen können. Hiernach war es nicht, wie der Berufungsrichter angenommen hat, Sache des Beklagten, bei Abschluß des Frachtvertrages, d. h. bei Einlieferung der Güter mit den Frachtbriefen, hervorzuheben, daß er auf Grund der im Prospekt aufgestellten Bedingungen kontrahiere, oder sonstwie auf diese Bedingungen nochmals ausdrücklich Bezug nehmen, sondern es hätten gerade umgekehrt die Absender — was aber als geschehen nicht behauptet ist — ihren gegenteiligen Willen aussprechen müssen, wenn sie jene Bestimmungen nicht als Teil des abzuschließenden Frachtvertrages gelten lassen wollten.

Der Berufungsrichter bemerkt nun freilich noch, daß der Fahrplan, Tarif und die Expedienten auf der Vorderseite des Prospekts, die allgemeinen Bedingungen aber auf der Rückseite stehen, und daß die §§ 9, 10 der Bedingungen, auf welche der Beklagte sich beruft, unter einer Menge „harmloser und unverfänglicher“ Bestimmungen „versteckt“ seien. Einen Entscheidungsgrund hat er hieraus aber nicht entnommen und konnte er hieraus auch nicht entnehmen. Denn einesteils ist durch das unten auf der Vorderseite des Prospekts stehende Wort „Vertel!“ auf die Rückseite ausdrücklich hingewiesen, anderenteils ist klägerischerseits gar nicht behauptet, daß die Absender die Rückseite übersehen hätten und bei gehöriger Sorgfalt hätten übersehen können.

wie auch von einer beabsichtigten Täuschung der Absender durch die „Harmlosigkeit“ der den §§ 9, 10 vorausgehenden Bedingungen nirgends die Rede, sondern einfach behauptet ist, daß den Absendern von den allgemeinen Bedingungen wie von dem Prospekt überhaupt nichts bekannt gewesen sei.

Zur Unterstützung seiner Ansicht, daß bei Einlieferung des Gutes der Beklagte auf den Prospekt habe Bezug nehmen müssen, fügt der Berufungsrichter noch den Satz hinzu: „zumal der Text der von den Absendern ausgestellten Frachtbriefe erkenntlich von der gesetzlichen und gewöhnlichen Haftbarkeit des Frachtführers ausging“. Ein selbständiger Entscheidungsgrund ist hierin aber nicht zu erblicken. Auch kann diese Bemerkung nicht für zutreffend erachtet werden, da auch unter Voraussetzung der Richtigkeit solcher Auslegung der Frachtbriefe der Beklagte bzw. der Schiffer infolge der von ihnen anzunehmenden Bekanntschaft der Absender mit dem Prospekt davon ausgehen durften, daß die Frachtbriefe etwas mit diesen in Widerspruch stehendes nicht enthalten würden, und ihnen daher eine genaue Prüfung des Inhalts der Frachtbriefe in dieser Hinsicht nicht zuzumuten war. . . .

Hieraus ergibt sich, daß das angefochtene Urteil der Aufhebung unterliegt, da es auf der Annahme beruht, daß die Frage, ob der Beklagte bezüglich des eingetretenen Schadens ersatzpflichtig ist, nicht nach den allgemeinen Bedingungen des Prospekts, sondern nur nach den gesetzlichen Bestimmungen des Art. 395 HGB. zu beurteilen sei, nach welchem letzteren der Frachtführer haftet, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt usw. entstanden ist, während nach § 9 der Bedingungen der Beklagte nur haften würde, sofern die Verluste oder Beschädigungen nachweislich durch grobes Verschulden der Mannschaft herbeigeführt sind.“

RGZ. 13, 79.

1. Fällt es unter die dem Schiffer gesetzlich erteilte Vollmacht, wenn derselbe außerhalb des Heimathafens des Schiffes eine Reparatur vornehmen läßt, welche nicht zur Wiederherstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes notwendig ist, sondern nur bezweckt, dem Schiff seine bisherige Klasse zu erhalten?

2. Ist der Schiffer außerhalb des Heimathafens befugt, Anerkennungsverträge abzuschließen oder Beweisdokumente auszustellen, welche sich auf Rechtsgeschäfte beziehen, die der Schiffer innerhalb seiner Befugnisse eingegangen ist?

HGB. Art. 496, 497.

I. Zivilsenat. Urt. v. 13. Februar 1884.

I. Landgericht Hamburg. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Auf Bestellung des Kapitän Uffen, welcher damals die der beklagten Reederei gehörige Brigg Castor, deren Heimathafen Emden ist, als Schiffer führte, hat der Kläger während des Aufenthalts dieses Schiffes in Hamburg eine größere Reparatur an demselben ausgeführt, nach deren Beendigung er dem Kapitän Uffen eine Rechnung darüber im Gesamtbetrage von 22 878,25 M zustellte, von welcher auf Veranlassung des Klägers ein Exemplar durch Kapitän Uffen mit den Worten:

„Als richtig anerkannt“

unter Beifügung seines Namens versehen und dem Kläger zurückgegeben ist.

Die beklagte Reederei hat die Bezahlung dieser Rechnung, nachdem Kapitän Uffen abschläglich 5000 M auf dieselbe gezahlt hatte, verweigert, weshalb Kläger sie auf Zahlung des Restbetrages von 17 878,25 M bei den hamburgischen Gerichten belangt hat. . . .

Die gegen das Endurteil des Berufungsgerichts eingelegte Revision erweist sich als unbegründet.

Bei der Würdigung der von der Beklagten gegen die oben gedachte, in zweiter Instanz näher spezialisierte und substanziierte Rechnung des Klägers erhobenen Monitoren geht der Berufungsrichter von der Annahme aus, daß

1. der Kapitän Uffen, auch wenn die Reparatur — wie beklagterseits behauptet ist — nicht zur Wiederherstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes, sondern zu dem Zwecke vorgenommen sei, dem Schiffe seine bisherige Klasse in der Veritas zu sichern, bei Anordnung dieser Arbeiten innerhalb der ihm nach Art. 496 HGB. als Schiffer Dritten gegenüber beiwohnenden Vollmacht handelte, und daß

2. die vom Kapitän Uffen vorgenommene Vollziehung des Vermerks „Als richtig anerkannt F. Uffen“ auf der vom Kläger über die von diesem ausgeführte Reparatur aufgestellten Rechnung sowie die Behändigung dieser Urkunde an den Kläger auf den Wirkungskreis des Schiffers sich beziehende Rechtshandlungen und deshalb nach Art. 496 HGB. für den Reeder verbindlich seien, möge man darin den Abschluß eines Anerkennungsvertrages oder die Zustellung eines Beweisdokumentes finden. Die nachträgliche Erklärung des Schiffers, daß er sich bei

jener Anerkennung übereilt oder geirrt habe, vermöge durch sich selbst an der Bedeutung der Anerkennungsurkunde nichts zu ändern, vielmehr könne es sich nur fragen, ob ihre Wirkung durch einfachen Gegenbeweis oder nur mittels eines Kondiktionsbeweises aufzuheben ist. Die Beweislast rücksichtlich der von der Beklagten gegen die Rechnung erhobenen Monitoren liege daher der Beklagten ob, und soweit der Beweis der Unrichtigkeit der einzelnen Posten von der Beklagten nicht angetreten ist, müsse der Klage entsprochen werden.

Zu 1 hat nun zwar die Revision einen Angriff nicht erhoben. Die Annahme, daß die Anordnung einer umfassenden Reparatur des Schiffes nicht etwa zur Wiederherstellung der Seetüchtigkeit desselben, sondern nur zu dem Zwecke, dem Schiff seine bisherige Klasse in den Listen der Assekuranzgesellschaften zu erhalten, unter die dem Schiffer in Art. 496 HGB. gesetzlich erteilte Vollmacht falle, erscheint aber keineswegs als so unbedenklich, daß ihre Richtigkeit in Ermangelung eines speziellen Angriffs einer Nachprüfung nicht bedürftig wäre. Denn nach dem Wortlaut des Artikels, nach welchem, wenn das Schiff sich außerhalb des Heimathafens befindet, der Schiffer kraft seiner Anstellung Dritten gegenüber befugt ist, „für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen“, könnte es scheinen, daß die Vornahme einer Reparatur zu dem oben gedachten Zweck über den Inhalt dieser Vollmacht hinausgehe, da die „Erhaltung“ des Schiffes und die „Ausführung der Reise“ an sich auch ohne solche, aus bloßen Utilitätsgründen vorgenommene Reparatur möglich sind, und da der Betrieb der Reederei mit dem Schiffe, sowie das Bedürfnis des Verkehrs, mit Bezug auf welche die Grenzen, innerhalb deren der Schiffer den Reeder vertritt, im allgemeinen bemessen sind, eine so weitgehende Vollmacht an sich nicht erforderlich machen. Auch nach den vor Einführung des Handelsgesetzbuches in Deutschland geltenden Grundsätzen scheint es bedenklich, den Schiffer zur Vornahme kostspieliger Reparaturen, welche durch das augenblickliche Bedürfnis nicht geboten werden, als berechtigt anzusehen.

Vgl. Kaltenborn, Seerecht Bd. 1 S. 147, 148.

Ebenso sollte nach den Motiven zu dem preußischen Entwurf des Seerechts (S. 235) die Dispositionsbefugnis des Kapitäns beschränkt sein auf Rechtsgeschäfte, „welche zum Betrieb der Reederei mit dem Schiffe erforderlich sein mögen“, und auch noch bei der ersten Beratung

der Kommission wurde zur Rechtfertigung der vom Referenten vorgeschlagenen Bestimmungen, welche der Beratung zugrunde gelegt wurden, bemerkt, die im Mittelalter zur Geltung gekommenen, das römische Recht modifizierenden und ergänzenden Grundsätze, unter anderen, daß der Schiffer alle außergewöhnlichen Rechtsgeschäfte ohne Genehmigung des Reeders nur dann vornehmen dürfe, wenn sie auf der Reise notwendig würden, welche Grundsätze im wesentlichen auch in allen neueren Seerechten festgehalten und namentlich auch in Deutschland in Geltung geblieben seien, zu verlassen, sei kein zureichender Grund vorhanden.

Vgl. Protokolle S. 1881.

Der § 2 des dem jetzigen Art. 496 HGB. bei der Beratung zugrunde gelegten Referentenentwurfs erklärte demgemäß den Schiffer auch nur zur Vornahme derjenigen Geschäfte und Rechtshandlungen für ermächtigt, welche die Ausrüstung usw. des Schiffes gewöhnlich mit sich bringe, während nach § 4 dieses Entwurfs nur im Falle der Notwendigkeit zum Zwecke der Erhaltung des Schiffes und der Fortsetzung der Reise der Schiffer zu außergewöhnlichen Reparaturen und außerordentlichen Anschaffungen usw. ermächtigt sein sollte.

Im Laufe der Verhandlungen wurden diese Grundsätze und Bestimmungen aber bekämpft, und in das Handelsgesetzbuch sind sie nicht übergegangen. Schon in erster Lesung wurde beschlossen, in dem § 2 des Entwurfs das Wort „gewöhnlich“ zu streichen, nachdem gegen diesen Zusatz eingewendet war, der Schiffer müsse auch die außergewöhnlichen und seltener vorkommenden Geschäfte, nicht bloß die immer wiederkehrenden alltäglichen vorzunehmen berechtigt und verpflichtet sein.

Vgl. Protokolle S. 1896.

In zweiter Lesung wurde dann einem den jetzigen Art. 496 betreffenden beschränkenden Antrag gegenüber abermals geltend gemacht, diese Beschränkung des Schiffers widerspreche der Auffassung des Verkehrs, nach welcher der Schiffer außerhalb des Heimathafens regelmäßig als Kurator des ihm anvertrauten Vermögens Herr der Geschäftsführung und der Dritte nicht verpflichtet sei, wenn er sich mit dem Schiffer in ein Geschäft einlassen wolle, sich erst zu erkundigen, ob das Geschäft notwendig vorgenommen werden müsse, oder ob der Schiffer sich nur aus Zweckmäßigkeitsgründen oder aus anderen Motiven dazu veranlaßt finde, wovon nur bei Kreditgeschäften eine Ausnahme zu machen sei. Der Ausdruck „mit sich bringen“ solle keineswegs soviel bedeuten, als

„notwendigmachen“, sondern nur, daß das Geschäft nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge mit der Ausrüstung, Erhaltung usw. des Schiffes in Zusammenhang stehe und nicht offenkundig anderen Zwecken diene. Ohne daß hiergegen irgend ein Widerspruch erfolgt wäre, wurde darauf der gedachte Antrag abgelehnt und der dem jetzigen Art. 496 HGB. entsprechende Art. 449 des Entwurfs erster Lesung von der Versammlung angenommen.

Vgl. Protokolle S. 3767, 3768.

Daß die Verfasser des Gesetzes den Art. 496 HGB. so verstanden wissen wollten, wie ihn der Berufungsrichter unter Bezugnahme auf die Protokolle und in Übereinstimmung mit

Lewis, Seerecht S. 102 flg., und Ehrenberg, Beschränkte Haftpflicht S. 188 und 193,

auslegt, nämlich dahin, daß die Machtvollkommenheit des Schiffers nicht auf die gewöhnlichen und häufig wiederkehrenden Geschäfte, also insbesondere auf geringe Reparaturen beschränkt sei, sondern alle bei einem regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb bald öfter, bald weniger oft vorkommenden Geschäfte in sich schließe, kann dieser Entstehungsgeschichte des Gesetzes gegenüber keinem Zweifel unterliegen, und mit Recht zählt der Berufungsrichter zu den Geschäften der letzteren Art auch eine zu dem oben gedachten Zwecke vorgenommene Reparatur des Schiffes. Diese Auslegung ist aber auch durch den Wortlaut des Gesetzes gerechtfertigt. Denn der Ausdruck „mit sich bringen“ ist dahin zu verstehen, daß das betreffende Geschäft mit der Ausrüstung, Erhaltung usw. des Schiffes in Zusammenhang steht. Es spricht für diese Auslegung insbesondere die abweichende Fassung des sich unmittelbar anschließenden Art. 497 HGB., nach welchem der Schiffer zur Aufnahme von Darlehen usw. nur befugt ist, wenn dies zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig und insofern es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ferner läßt es sich auch sehr wohl rechtfertigen, daß die „Erhaltung“ des Schiffes auch die lediglich behufs der Klassifikation desselben vorgenommenen Reparaturen mit sich bringe, d. h. daß auch diese mit der „Erhaltung“ des Schiffes im Zusammenhang stehen, da die Erhaltung des Schiffes auch die Erhaltung der für den Betrieb der Reederei mit demselben erheblichen Beschaffenheit des Schiffes in sich schließt, und die wiederum durch die Beschaffenheit bedingte Klassifikation wegen der von dieser abhängigen Höhe der Versicherungsprämien, sowie der Möglichkeit und Höhe eines Frachtverdienstes von so wesentlicher Bedeutung für den Betrieb der Reederei

mit dem Schiffe ist, daß das Schiff in Folge des Verlustes seiner bisherigen Klasse gewissermaßen nicht mehr dasselbe bleibt. Ob und inwieweit die Reparatur eines Schiffes geradezu notwendig für die Fortsetzung der gegenwärtigen Reise, bzw. für die augenblickliche Verwendung des Schiffes zum Frachterwerb oder nur mit Rücksicht auf die weite Zukunft aus Zweckmäßigkeitsgründen geboten war, wird sich auch mit Sicherheit im einzelnen kaum ermitteln lassen.

Hat aber der Berufungsrichter den Kapitän Uffen nach Art. 496 HGB. mit Recht für befugt erachtet, die hier fragliche Reparatur des Schiffes anzuordnen und über dieselbe mit dem Kläger zu kontrahieren, so sind die von der Beklagten

zu 2 erhobenen Revisionsangriffe unbegründet. Denn war der Kapitän Uffen befugt, die Reparatur bei dem Kläger zu bestellen, und fällt mithin der dieserhalb von ihm mit dem Kläger geschlossene Vertrag in den ihm gesetzlich als Schiffer zustehenden Wirkungskreis, so kann es in keiner Weise als bedenklich erscheinen, ihn auf Grund des Art. 496 HGB. auch für befugt zu erachten, die Richtigkeit der von dem Kläger über die zum Zwecke der Reparatur von diesem gelieferten Arbeiten und Materialien ausgestellten Rechnung anzuerkennen, da dies — mag man (was der Berufungsrichter unentschieden gelassen hat) die Behändigung der die betreffende Erklärung enthaltenden Urkunde an den Kläger als Abschluß eines Anerkennungsvertrages oder als Zustellung eines Beweisdokumentes auffassen — in beiden Fällen eine ihrem Inhalt nach auf den Wirkungskreis des Schiffes sich beziehende und daher für den Reeder verbindliche Rechtshandlung ist. Es folgt dies daraus, daß der Schiffer, welcher innerhalb seines Wirkungskreises einen für den Reeder verbindlichen Vertrag abschließt, seine Reederei in betreff der aus diesem Vertrag erwachsenen Rechtsverhältnisse nicht nur aktiv, sondern (vgl. Art. 764 HGB.) auch passiv, und zwar auch im Prozeß zu vertreten berechtigt ist. Wie ihm daher dem Dritten gegenüber in betreff dieser Rechtsverhältnisse die vollkommene Disposition über dieselben zusteht, er z. B. dem Dritten dessen aus dem Vertrag hergeleitete Forderungen rechtsgültig bezahlen oder einen Vergleich darüber schließen kann, so muß er auch als legitimiert angesehen werden zu allen übrigen mit der Ausführung des Vertrags im Zusammenhang stehenden Rechtshandlungen, also auch zu einem vertragsmäßigen Anerkenntnis der auf Grund des Vertrags von dem Dritten erhobenen Ansprüche oder zu dem Zugeständnis, daß die betreffenden