

**93. Begriff und Erfordernisse des Ladescheines im Binnenschifffahrts-
rechtl.**

I. Zivilsenat. Urf. v. 28. Februar 1923 i. S. Th. (R.) w. D. M.
Schiffahrtgef. (Wettl.). I 82/22.

I. Landgericht Nürnberg. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Entsch. in Zivilf. 106.

22

Die Klägerin ist Inhaberin einer durch Indossament auf sie übertragenen, als „Konnoffement“ bezeichneten Urkunde vom 15. Oktober 1914, laut welcher sich die Beklagte in der dort angegebenen Weise verpflichtet hat, eine Partie lose Gerste im angeblichen Gewicht von 60 000 kg durch das Schiff „Ludwig Roth“, Schiffer Mehling, in Ruhrort an Order abzuliefern. Die Gerste ist, nachdem sie in Würzburg verladen und in Frankfurt a. M. in ein anderes Schiff umgeladen war, bei einer Havarie dieses Schiffes unterhalb Frankfurt a. M. beschädigt worden. Die unbeschädigt gebliebenen 660 kg Gerste wurden der Klägerin ausgehändigt; der beschädigte Teil von 59 340 kg wurde an die Versicherungsgesellschaft, bei der die Gerste versichert war, herausgegeben. Die Klägerin verlangte mit der Klage zunächst Lieferung von 59 340 kg Gerste und späterhin Schadensersatz wegen Nichtlieferung.

In beiden Vorinstanzen wurde die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin hatte Erfolg.

Gründe:

Mit Recht wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß das als Konnoffement bezeichnete und von der Beklagten unterschriebene Schriftstück vom 25. Oktober 1914 kein Ladefchein (Flußkonnoffement) im Sinne von § 72 BinnSchG., §§ 444 ff. HGB. sei. Die Urkunde ist an Order gestellt und vom Absender der darin verzeichneten Waren durch Indossament auf die Klägerin übertragen worden. Als Ablieferungsort ist Ruhrort unter Beifügung einer besonderen Meldeadresse (BinnSchG. § 72 Abs. 3) angegeben. Ferner ist Ort und Tag der Ausstellung, Name und Wohnort des Frachtführers (der Beklagten), Name des Absenders, die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit und Menge aufgeführt und die Unterschrift des Frachtführers vollzogen. Des weiteren heißt es in der genannten Urkunde: „Durch das Schiff »Ludwig Roth« Schiffer Mehling empfangen Sie auf Grund unserer umfiehenden Übernahmebedingungen und der Bedingungen der beteiligten Transportunternehmer nachstehend verzeichnete Waren“ und weiter „Zur Erfüllung vorstehender Verbindlichkeit wurden drei Konnoffemente ausgestellt. Sobald eins erfüllt ist, sind die anderen kraftlos.“ Die so in Bezug genommenen Übernahmebedingungen der Beklagten bezeichnen sich als „Konnoffementsbedingungen“.

Dies alles weist darauf hin, daß die Beteiligten, insbesondere die Beklagte, sowie der Absender und die Klägerin, bei Ausstellung und Annahme der Urkunde darin einen Ladefchein der in § 72 BinnSchG., §§ 444 ff. HGB. erwähnten Art erblickt haben, der im Verkehr vielfach Fluß- oder Binnenkonoßement oder auch schlechthin Konnoßement genannt wird (Mittelstein, Binnenschifffahrtsrecht Bd. 1 § 72 Anm. 1

Abf. 2 S. 293). Es ist denn auch — wie die Revision mit Recht betont — der eben erwähnte Charakter der Urkunde als Ladeschein (Fluß-, Binnenkonnoſſement) in den Vorinstanzen von den Parteien nicht bestritten worden. Zweifellos liegt auch ein solcher Ladeschein wirklich vor. In § 445 HGB. und § 72 BSchG. ist nur der regelmäßige Inhalt eines Ladescheins angegeben, von welchem sehr wohl abgewichen werden kann, ohne daß dadurch das Wesen der Urkunde berührt wird. Was ein Ladeschein unter allen Umständen enthalten muß, um als solcher zu gelten, hängt in erheblichem Maße von den Umständen des Einzelfalls ab. Im vorliegenden Falle handelt es sich um einen Vordruck, wie er von der Beklagten im regelmäßigen Betriebe ihres auf Güterbeförderung gerichteten Geschäfts als Ladeschein verwandt und ausdrücklich als Konnoſſement bezeichnet ist. Die zu befördernden Güter sind in der genannten Urkunde mit genügender Deutlichkeit beschrieben. Wenn es dann weiter heißt, daß diese von Würzburg ab zu verschiffenden Güter von dem legitimierten Inhaber der an Order lautenden Urkunde in Ruhrort durch das Schiff „Ludwig Roth“ Schiffer Mehling, „auf Grund unserer (d. h. der Beklagten) Übernahmebedingungen“ zu empfangen sind, so besagt dies nichts anderes, als daß sich die Beklagte als Frachtführerin verpflichtet, die Güter an den genannten Inhaber der Urkunde in Ruhrort auszuliefern, wie denn auch in dem Schlußsatz der Urkunde von der Erfüllung „vorstehender Verbindlichkeit“ die Rede ist. Diese unter ausdrücklicher Bezugnahme auf ihre Übernahmebedingungen von der Beklagten erklärte Verpflichtung enthält zugleich durch die an den legitimierten Konnoſſementsinhaber gerichteten Worte „empfangen Sie“ eine die Güter betreffende Andienungserklärung und besagt in ihrem Zusammenhang, daß die Beklagte die Güter, deren Auslieferung sie unter Bezugnahme auf die Freizeichnungsklausel „Inhalt, Maß und Gewicht unbekannt, frei von Bruch, frei von Leckage, frei von Beschädigung“ nach vollzogener Beförderung verspricht, zum Zwecke dieser Beförderung bereits empfangen (übernommen) hat. Damit sind die Erfordernisse eines rechtsgültigen Ladescheins in ausreichendem Maße erfüllt. Mit Unrecht führt das Berufungsgericht gegen die Auffassung der Urkunde als Ladeschein den Umstand an, daß sie vor der Verladung der Güter ausgestellt sei. Denn die Vorschrift des § 72 BSchG., daß der Ladeschein nach der Verladung auszustellen ist, will nur bestimmen, in welchem Zeitpunkt der Absender ein Recht auf Übergabe des Ladescheins erwirbt. Es können aber Absender und Frachtführer sehr wohl ausdrücklich oder stillschweigend vereinbaren, daß der Ladeschein über zwar vom Frachtführer zur Beförderung übernommene, aber noch nicht verladene Güter ausgestellt wird, wie dies in § 642 Abf. 5 HGB. für die Seeschifffahrt ausdrücklich anerkannt ist, wo-

nach neben den sog. Abladekonnoffementen über Ware, die bereits abgeladen ist, auch Übernahmekonnoffemente üblich sind für Ware, die noch nicht abgeladen, sondern erst zur Beförderung übernommen ist. Das wird von der herrschenden Meinung mit Recht angenommen (Mittelsstein in Ehrenbergs Handbuch, Bd. 7 Abs. 1, § 30 Anm. 37). Kann aber ein Ladeschein auch vor der Verladung der Güter ausgestellt werden, so hat es nichts Auffälliges, wenn in dem vom Berufungsgericht erwähnten § 3 der „Konnoffements-Bedingungen“ die Haftung des Frachtführers für die Gefahr des Einladens grundsätzlich abgelehnt wird. Der weiter vom Berufungsgericht angeführte § 2 der „Konnoffements-Bedingungen“ bezieht sich nur auf „kombinierte Bahn- und Schiffstransporte“ und hat für die Auffassung der hier maßgeblichen Urkunde als Ladeschein ebensowenig Bedeutung, wie der Umstand, daß nach Behauptung der Beklagten das Gut in Frankfurt a. M. einem anderen Frachtführer übergeben und von diesem nicht auf Grund der von der Beklagten ausgestellten Urkunde im Sinne von § 449 HGB. übernommen worden ist.

Aus vorstehendem folgt, daß das „Konnoffement“ als ein Ladeschein im Sinne des Binnenschifffahrtsrechts anzusehen ist und mithin als Grundlage des in der Klage erhobenen Anspruchs dienen kann....