

55. Ist der Inhalt eines Durchkonossements über eine See- und anschließende Binnenschiffs-Beförderung für denjenigen maßgebend, der an Stelle der Reederei des Seeschiffes auf Grund des Durchkonossements die Waren aus dem Seeschiff in das Binnenschiff umgeladen und das für das Binnenschiff gezeichnete Flußkonossement (Ladeschein) in Empfang genommen hat?

HGB. § 651.

I. Zivilsenat. Ur. v. 5. Oktober 1932 i. S. Firma J. D. & Boons (Bekl.) w. Firma B. (Kl.). I 115/32.

I. Landgericht Duisburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die Klägerin schloß am 28. November 1929 in Rostock einen Frachtvertrag ab mit einem Schiffsmakler M. über die Beförderung von Weizen, den sie an die Firma B. in Düsseldorf verkauft hatte, von Rostock nach Rotterdam zwecks Weiterbeförderung im Rheinschiff nach Düsseldorf. Sie zahlte an den Schiffsmakler die ganze Fracht von Rostock nach Düsseldorf. Das die Beförderung der Ware von Rostock nach Rotterdam mit dem Dampfer „Louffita“ und weiter mit Rheinschiff von Rotterdam nach Düsseldorf betreffende Konossement vom 14. Dezember 1929 wurde von dem Schiffsmakler unterzeichnet mit: „für die beteiligten Reedereien F. W. Reederei“. Dieses Konossement indossierte die Klägerin in blanko an die Firma B. in Düsseldorf und händigte es gegen Zahlung des Kaufpreises für den Weizen an sie aus. In Rotterdam veranlaßte die Beklagte, angeblich gegen Zahlung der bis dahin entstandenen Fracht an den Schiffer der „Louffita“, die Umladung der Ware aus dem Seeschiff in das Rhein-

schiff „Lajo“ und unterschrieb den die Beförderung von Rotterdam nach Düsseldorf betreffenden Ladeschein (Rheinkonnoffement) vom 27. Dezember 1929 als „die Agentur“ der Firma L. & Cie. AG. für diese als die Rahneignerin, Beladerin und Frachtführerin. Das Rheinkonnoffement blieb im Besitz der Beklagten, die darin als „Absender“ bezeichnet ist. Nach Ankunft der Ware in Düsseldorf wollte die Beklagte, da M. das von der Klägerin gezahlte Frachtgeld nicht an sie abgeliefert hatte, den Ladeschein (Rheinkonnoffement) sowie die Ware an die Firma B. als die legitimierte Inhaberin des Seekonnoffements (Durchkonnoffements) nur ausliefern gegen Zahlung von 5172,89 holländischen Gulden als Frachtgeld für die streitige Beförderung und für die Beförderung von zwei früher ebenfalls von M. an die Firma B. verfrachteten Ladungen Weizen. Die Firma B. zahlte den verlangten Betrag unter Vorbehalt der Rückforderung und erhielt darauf das Rheinkonnoffement sowie die Ware. Sie hat alle ihre Rechte aus dieser unter Vorbehalt geleisteten Zahlung an die Klägerin abgetreten. Dementsprechend verlangt diese jetzt von der Beklagten die Rückzahlung des genannten Betrags nebst Zinsen oder eines entsprechenden Reichsmarkbetrags.

Das Landgericht gab der Klage nur zum Teil statt, das Oberlandesgericht entsprach ihr vollständig. Die Revision der Beklagten blieb erfolglos.

Gründe:

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß es entscheidend darauf ankommt, welche Rechte die Rechtsvorgängerin der Klägerin, die Firma B., als legitimierte Inhaberin des Konnoffements auf Auslieferung der Ware hatte. Das Berufungsgericht wendet deutsches Recht an. Auch dies ist im Ergebnis nicht zu beanstanden, wengleich im Berufungsurteil dafür auf hier nicht maßgebliche frachtrechtliche Verhältnisse Bezug genommen wird. Denn die den dortigen Erwägungen zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zeigen, daß sich die Beteiligten für die mit der Konnoffementsausstellung zusammenhängenden und aus ihr ergebenden Rechtsverhältnisse dem deutschen Recht unterworfen haben (vgl. Schaps Seerecht 2. Aufl. § 642 HGB. Anm. 28 flg.). Die Beklagte hat denn auch in der Revisionsinstanz gegen die Anwendung deutschen Rechts keine Einwendungen erhoben, sondern selbst ihre Revision auf Verletzung materiellen deutschen Rechts (§ 651 HGB.) gestützt.

Das Konnossement nimmt auf den „Frachtvertrag vom 28. November 1929“ Bezug. Das ist der zwischen M. „als Agenten der Eigner des Dampfers *Loussita*“ und der Klägerin geschlossene Vertrag vom 28. November 1929. Hierin ist ausdrücklich darauf hingewiesen, daß Durchkonnossemente (through-bills of lading) Koftod-Düsseldorf ausgestellt seien. Demgemäß ist das Konnossement, das an sich auf das Schiff „*Loussita*“, Schiffer S. E., lautet, „für die beteiligten Reedereien“ unterzeichnet, und zwar durch M. mit dem Zusatz „Reederei“. Der Inhalt des Konnossements vom 14. Dezember 1929 ist zwar nicht ganz klar und eindeutig. Er ergibt aber zur Genüge, daß es sich, wie der Vorderrichter angenommen hat, um ein durchgehendes Konnossement für die Beförderung der Ware von Koftod über Rotterdam (mit Umladung daselbst) nach Düsseldorf handelt (s. Schaps a. a. D. § 651 HGB. Anm. 24 bis 28). Auf Grund dieses Konnossements hat der Schiffer des Dampfers „*Loussita*“ die Güter an Bord seines Schiffes genommen, von Koftod nach Rotterdam befördert und dort zur Weiterbeförderung nach Düsseldorf an den Kahn „*Lajo*“ abgegeben. Damit ist die vom Berufungsgericht nicht ausdrücklich festgestellte, aber ersichtlich angenommene und seinen Erwägungen zugrunde gelegte Befugnis des M. (der auch als „Charterer“ der „*Loussita*“ mit der Reederei dieses Schiffes die Charter vom 28. November 1929 geschlossen hat — Schaps a. a. D. § 642 Anm. 15 a. E.; § 651 Anm. 12 —) zur Ausstellung des Konnossements für den Dampfer „*Loussita*“ genügend begründet (Schaps a. a. D. § 642 Anm. 15). Übrigens scheint auch die Beklagte diese Vollmacht des M. für den Dampfer „*Loussita*“ nicht bestritten zu haben und bestreiten zu wollen. . . . (Wird ausgeführt.)

Nach dem Durchkonnossement hatte an sich die Reederei der „*Loussita*“, die Firma Sch., St. & Co. in Kopenhagen, die Ware in Rotterdam umzuladen, das für das Rheinschiff „*Lajo*“ gezeichnete Rheinkonnossement vom 27. Dezember 1929 in Empfang zu nehmen und dieses Konnossement (Ladeschein) an den durch das Seekonnossement (Durchkonnossement) legitimierten Empfänger der Ware zu übergeben (Schaps a. a. D. § 651 Anm. 25). Tatsächlich ist in der Weise verfahren worden, daß die Beklagte in Rotterdam die Umladung der Ware von der „*Loussita*“ auf das Rheinschiff „*Lajo*“ veranlaßt und den Ladeschein (Rheinkonnossement) vom 27. Dezember 1929 für die Verladerein, die Firma D. & Cie. AG., als deren „Agentur“

ausgestellt hat (s. §§ 72 flg. BinnenschiffG.). In diesem Ladeschein ist angegeben, daß die genannte Verladerein die Ware von der Beklagten empfangen habe. In welcher Weise die Beklagte in Rotterdam die Umladung der Ware veranlaßt und dabei den Besitz daran erlangt hat, ist vom Vorderrichter nicht näher festgestellt worden. Seine Ausführungen zeigen aber, daß dies auf Grund des Durchkonossements vom 14. Dezember 1929 — in welchem die Beklagte als Meldeadresse für Rotterdam aufgeführt war — geschehen ist. Sie ergeben, daß demgemäß die Beklagte für die Reederei der „Louffita“ diese Umladung in Rotterdam vollzogen hat, die an sich im Verhältnis zu dem als legitimierter Inhaber des Durchkonossements ausgewiesenen Empfänger zur Umladung verpflichtet war. Danach mußte auch im Verhältnis zu dem genannten Konossementsinhaber die Beklagte mit der Ware und dem darüber ausgestellten Ladeschein (Rheinkonossement) so verfahren, wie dies an sich der Reederei der „Louffita“ oblag. Zutreffend hat der Berufungsrichter angenommen, daß nach dem Inhalt des Durchkonossements keinerlei Frachtsansprüche auf der Ware gegenüber dem legitimierten Inhaber des Durchkonossements ruhten, und zwar, wie das Konossement zweifellos ergibt, für die ganze Beförderung bis Düsseldorf, sodasß diesem ohne Rücksicht auf etwaige Frachtforderungen, mochten sie aus der gegenwärtigen oder aus anderen Beförderungen herrühren, die Ware am Bestimmungsort Düsseldorf ausgehändigt werden mußte (HGB. §§ 645 flg.; Schaps a. a. O. § 651 Anm. 2, 12). Denn die im Durchkonossement enthaltene Klausel „franko Fracht“ geht als besondere Vorschrift der Bestimmung vor: „Die Weiterbeförderung ab Rotterdam nach Düsseldorf erfolgt auf Grund der Bedingungen der am Weitertransport beteiligten und durch die Firma J. D. & Joons (die Beklagte) vertretenen Reederei und/oder Transportgesellschaft.“ Ebenso geht sie der gleichfalls im Konossement enthaltenen Bezugnahme auf den Frachtvertrag vom 28. November 1929 (zwischen W. und der Klägerin) vor. Dieser Inhalt des Durchkonossements war im Verhältnis zu seinem legitimierten Inhaber sowohl für die Beklagte als auch für die von ihr vertretene Firma J. & Cie. AG. als die Verladerein der Ware ab Rotterdam insofern maßgebend, als die letzteren beide nur auf Grund des Durchkonossements in den Besitz der Ware gelangt waren und nur auf Grund dieses Papiers die Ware von Rotterdam nach Düsseldorf weiterbefördern durften. So enthält denn

auch, wie das Berufungsgericht mit Recht hervorgehoben hat, der Ladeschein (Rheintonnossament) die Klausel „Fracht von — franko“ und „Nachnahme von — keiner“ (Schaps a. a. O. § 651 Anm. 25, 2 flg.). Auch hier geht diese Klausel als Sondervorschrift den im Ladeschein angeführten und in Bezug genommenen allgemeinen Bedingungen vor. Dieser Ladeschein ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts von der Beklagten für die Verladerin, die Firma L. & Cie. AG., ausgestellt und von dieser der Beklagten als der darin angeführten Absenderin der Ware übergeben oder überlassen worden. Wie dargelegt, war die Beklagte an Stelle der insofern von ihr vertretenen Reederei der „Loussila“ verpflichtet, gemäß dem Durchtonnossament dessen legitimiertem Inhaber den Ladeschein (Rheintonnossament) ohne irgendeinen Frachtvorbehalt auszuhändigen. Es kann also dahingestellt bleiben, ob der Schiffsmakler M. das Durchtonnossament nicht nur für die Reederei der „Loussila“, sondern auch für die Firma L. & Cie. AG. als Verladerin auf das Rheinschiff „Lajo“ oder für die Beklagte gezeichnet hat und zeichnen durfte.

Da nach alledem die Rechtsvorgängerin der Klägerin als legitimierte Inhaberin des Durchtonnossaments einen Anspruch auf unentgeltliche Aushändigung des Rheintonnossaments und Auslieferung der Ware in Düsseldorf hatte, ist der Klagenspruch begründet. Der Frachtvertrag über die Beförderung der Ware von Rostock über Rotterdam nach Düsseldorf ist nicht etwa zustandegeworden zwischen der Klägerin und der Beklagten, sondern abgeschlossen hat ihn mit der Klägerin der Schiffsmakler M., sei es im eigenen Namen, sei es für die Reederei der „Loussila“. Daher kann die Beklagte aus diesem Frachtvertrag grundsätzlich keine Ansprüche gegen die Klägerin herleiten.