

Die Ablieferung im Frachtrecht.

Von Dr. Senckpiel, Werder (Havel).

I. Einleitung.

Eine Ablieferung kommt bei zahlreichen Rechtsverhältnissen vor. Ueberall, wo Sachen der Gegenstand des Vertrages sind, spricht man von einer Ablieferung im Sinne einer Rückgabe oder Herausgabe. Unter Ablieferung kann sowohl die Rückgabe an den früheren Besitzer, wie die Herausgabe eines Gutes an einen neuen Besitzer verstanden werden. Man kann jede Besitzübertragung darunter verstehen.

Die Ablieferung ist aber nicht dasselbe wie Empfangnahme und Abnahme.

Ablieferung ist die nackte Besitzübertragung, die Herstellung eines Zustandes, bei welchem der andere den unmittelbaren Besitz erwirbt. Es ist etwas rein tatsächliches; ein bloßes Hin- und Wegnehmen; oft nicht einmal dieses, denn die Sache braucht den Ort ihrer Aufbewahrung nicht zu ändern, sondern nur die tatsächliche Gewalt über die Sache geht von dem einen auf den anderen über.

Etwas weiteres als die Ablieferung ist die „Empfangnahme“ einer Sache: z. B. der Käufer zeigt dem Verkäufer an, daß er mit der Ware zufrieden sei.

Entsprechend weiter ist der Begriff der Abnahme beim Werkvertrage (§ 640 BGB.). Die Abnahme beim Werkvertrage enthält zugleich die Anerkennung, daß der Besteller das Werk im allgemeinen als Erfüllung gelten lassen will.

Das Wort „Abnahme“ ist auch beim Kaufvertrage gebraucht (§ 433 Abs. 2 BGB.). Hier hat es aber nicht den Sinn, daß mit der Abnahme zugleich eine Anerkennung als Erfüllung verbunden sei. Die Abnahme des Kaufvertrages beschränkt sich auf das rein Tatsächliche, auf ein bloßes Befreien des Verkäufers von der Sache. Es stellt also insofern denselben Vorgang wie die Ablieferung dar, nur von der Seite des Empfängers oder Nehmers. Der Geber liefert ab, der Nehmer nimmt ab.

Der Abnahme des Werkvertrages entspricht beim Kaufvertrage die „Empfangnahme“¹⁾.

Auf die verschiedene Bedeutung des Wortes Abnahme beim Kaufvertrage und beim Werkvertrage soll aber hier nicht eingegangen werden. Es soll hier nur die Ablieferung beim Frachtgeschäft behandelt werden.

II. Begriffsbestimmung.

Auch beim Frachtgeschäft ist die Ablieferung ein rein tatsächlicher Vorgang: der Uebergang des unmittelbaren Besitzes am Frachtgute vom Frachtführer auf den Empfänger nach beendeter Beförderung. Damit ist jedoch nur der Regelfall der Ablieferung getroffen. Es gibt auch Fälle der Ablieferung, in denen der unmittelbare Besitz des Frachtführers weiter dauert, aber gleichwohl eine Ablieferung anzunehmen ist. Solche Fälle sind: Der Empfänger vereinbart mit dem Frachtführer ein neues Vertragsverhältnis, einen neuen Frachtvertrag, Ver-

¹⁾ V. d. Leyen in Goldschmidts Zeitschrift 16, 86 ff. unterscheidet beim Versendungskauf vier Stadien:

- „1. die Uebergabe: der Verkäufer überträgt den Besitz an den Frachtführer oder eine sonstige Mittelsperson;
2. die Ablieferung: der Frachtführer bringt die Ware in das Magazin des Käufers;
3. die Abnahme: der Käufer nimmt Kenntnis davon und sorgt dafür, daß sie nicht verderbe;
4. die Empfangnahme: er zeigt dem Verkäufer an, daß er mit der Ware zufrieden ist.“

Eine derartige Verteilung der Vorgänge ist für den Kaufvertrag durchaus lehrreich. Diese Verteilung darf jedoch nicht auf den Frachtvertrag angewendet werden. Das Verhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger ist ein ganz anderes als zwischen Käufer und Verkäufer beim Versendungskauf. Der Frachtführer ist ja gerade ein Bindeglied zwischen dem Verkäufer und Käufer beim Versendungskauf. Darum kämen von den obigen 4 Vorgängen für das Frachtgeschäft überhaupt nur 2 Vorgänge in Betracht, nämlich die Ablieferung und die Abnahme. Beide Vorgänge gehören aber zusammen. Eine Ablieferung ist nicht etwas Einseitiges, welches nur vom Frachtführer ausgeht, sondern der Empfänger muß normalerweise mitwirken. Der Ablieferung des Frachtführers muß die Abnahme des Empfängers entsprechen.

Wie jedoch oben bereits hervorgehoben, soll das Wort Abnahme hier nicht verwendet werden, weil es eine andere Bedeutung beim Kaufvertrage als beim Werkvertrage hat. Das Frachtgeschäft ist aber ein Werkvertrag; darum müßte es hier den Sinn von Empfangnahme, Anerkennung als Erfüllung haben. Nachstehend werde ich die Tätigkeit des Empfängers bei der Ablieferung nur allgemein Mitwirkung nennen.

wahrungs-, Speditions- oder Werkvertrag. Durch Abschluß des neuen Vertrages wird die Ablieferung des Frachtgutes an den Empfänger, d. h. die faktische Besitzübertragung „ersetzt“. Statt das Gut dem Empfänger zu geben und auf Grund des neuen Vertrages zurückzunehmen, unterbleibt das Hin- und Hergeben und Nehmen. Das Gut verbleibt in dem unmittelbaren Besitze des Frachtführers; aber der Frachtvertrag ist beendet, wie wenn eine Ablieferung stattgefunden hätte.

Ich nenne eine solche Ablieferung „Ersatzablieferung“; denn eine körperliche Ablieferung hat nicht stattgefunden. Wir haben im Kap. I gesehen, daß die Ablieferung ein realer Vorgang ist: das faktische Innehaben der Sache wird vom Frachtführer aufgegeben zu Gunsten des Empfängers. Das faktische Innehaben kann auf den Empfänger zwar übergehen, ohne daß das Gut selbst seinen Platz wechselt; aber das Gewaltverhältnis über das Gut ist ein anderes: der Empfänger muß faktisch auf das Gut einwirken können. Es muß die Möglichkeit der Wegnahme bestehen. Diese rein faktische Einwirkung auf das Gut, das unmittelbare Besitzverhältnis tritt auch bei der Ersatzablieferung ein, denn der Abschluß des neuen Vertrages über das Gut ist eine Äußerung des Besitzes des Empfängers. Immerhin liegt ein äußerer Unterschied insofern vor, als der Empfänger auf Grund eines neuen Vertragsschlusses das Gut in dem unmittelbaren Besitze des Frachtführers beläßt und selbst den unmittelbaren Besitz des Gutes überhaupt nicht erwirbt. Diese beiden Arten der Ablieferung sind mithin ganz verschieden und müssen von einander getrennt gehalten werden.

III. Die Begriffsbestimmung in Schrifttum und Rechtsprechung.

A. Schrifttum.

Ueber die Bestimmung des Begriffes der Ablieferung herrscht in der Literatur in der Hauptsache Uebereinstimmung; man nennt sie kurz die frachtrechtliche Besitzaufgabe mit Zustimmung des Empfängers. Rundnagel (Haftung S. 26) drückt sich am ausführlichsten aus und nennt die Ablieferung den Vorgang „durch den der Frachtführer den zum Zwecke der mit dem Absender vereinbarten Beförderung erlangten Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt, und diesen in Stand setzt, über das Gut zu verfügen.“

In dieser Begriffsbestimmung wird einseitig der Vorgang, welcher sich auf der Seite des Frachtführers abspielt, betont, während der Empfänger nur als Nebenfaktor erscheint. Richtig ist, daß der Akt der Ablieferung zwar vom Frachtführer ausgeht, daß jedoch die Mitwirkung des Empfängers dabei nicht bloß unerläßlich ist, sondern ebenso wichtig und bedeutend ist, wie die des Frachtführers.

Erheblich besser lautet die Begriffsbestimmung in dem Commentare von Staub Anm. 7 zu § 429 HGB.:

„Unter Ablieferung versteht man den Akt, durch den der Frachtführer den zum Zwecke der Beförderung erhaltenen Gewahrsam nach Beendigung der Beförderung mit Zustimmung des Empfängers wieder aufgibt und auf letzteren überträgt“.

Staub hebt richtig die Besitzübertragung hervor.

Andere Commentare betonen mit Rundnagel nur die Besitzaufgabe seitens des Frachtführers und wollen dadurch die Fälle der Ersatzablieferung ebenfalls mit umfassen. Das wird aber unklar. Man kann zwei verschiedenartige Fälle wohl in einer allgemeinen Formel zusammenfassen, jedoch meist nur auf Kosten der Klarheit. Die regelmäßigen Folgen solcher Definition sind Unklarheiten und Fehler, wie sie tatsächlich eingetreten sind. Ich werde darauf in diesem Kap. und in Kap. X zurückkommen.

Ganz deutlich sieht man bei Düringer-Hachenburg das Bestreben (Note II 36), den Fall der Ersatzablieferung in seine Begriffsbestimmung einzubeziehen; er sagt:

„Ablieferung ist derjenige Akt, durch welchen der Frachtführer den zum Zwecke des Transports erhaltenen Gewahrsam nach beendetem Transport mit ausdrücklicher Einwilligung des Empfängers wieder aufgibt (vgl. ROHG. II S. 251 ff., XIV S. 294). Es genügt also nicht die bloße Aufgabe des Gewahrsams, wenn sie nicht in Erfüllung des Zweckes des Frachtvertrages erfolgt (vgl. ROHG. VIII S. 29). Andererseits ist nicht nötig, daß eine tatsächliche Besitzübergabe stattfindet. Der Frachtführer kann auf Grund eines mit dem Absender oder dem Empfänger abgeschlossenen besonderen Verwahrungsvertrages den Besitz fortsetzen.“

Aehnlich Lehmann-Ring Nr. 6 zu § 429 und Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch S. 262.

Nach Makower ist (Ia 1 zu § 429 HGB.) Ablieferung: „Besitzübertragung“ und liegt vor, wenn

„der Empfänger dem Frachtführer Anweisung wegen der Ware erteilt und der Frachtführer nach Maßgabe jener Anweisung Besitz überträgt. Sowohl wenn die Ware unmittelbar dem Empfänger oder dem von ihm bezeichneten Dritten (ROHG. 8, 25; 25, 330) übergeben wird, wie auch, wenn sie gemäß seiner Anweisung bei einem Dritten eingelagert wird.“

Die Hervorhebung in der Begriffsbestimmung, daß auch die Ablieferung an einen Dritten eine Ablieferung ist, wenn der Dritte dem Frachtführer vom Empfänger als Ablieferungsstelle oder als Zessionär bezeichnet ist, ist nicht unbedingt erforderlich. Denn die Abtretung und die Substituierung eines Dritten ist bei jedem Rechtsverhältnis regelmäßig zulässig und möglich; sie ist keine Besonderheit der Ablieferung im Frachtrecht.

Richtig ist, daß in der obigen Begriffsbestimmung die Besitzübertragung hervorgehoben und nicht einseitig nur auf die Besitz-

aufgabe des Frachtführers das Hauptgewicht gelegt wird. Pappenheim (Seerecht S. 47) spricht ebenfalls von der Ablieferung

„durch die der Verfrachter den Gewahrsam der Güter mit Zustimmung des Befrachters, bezw. des Empfängers, wieder aufgibt.“

Er hebt indessen ebenfalls zutreffend hervor, daß die Ablieferung keine einseitige Handlung des Frachtführers (Verfrachters) ist, denn er fährt fort:

„Das Aufgeben des Gewahrsams kann aber nur dann als Ablieferung betrachtet werden, wenn mit ihm der Gewahrsam der Güter einem Anderen verschafft wird. Entledigt sich der Verfrachter, sei es auch mit Zustimmung des Befrachters oder gar gemäß dem Frachtvertrage, der beförderten Güter einseitig, so liefert er sie nicht ab.“

Mittelstein (Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch S. 263) unterscheidet:

„Regelmäßig geht hiernach die Ablieferung des Gutes mit seiner Abnahme durch den Empfänger Hand in Hand, sodaß ein zweiseitiger Akt: ein Geben und ein Nehmen, vorliegt. Nötig ist das aber nicht. Es genügt unter Umständen ein einseitiges Tun des Frachtführers im Einverständnis des anderen Teils z. B. das Gut (Steine, Sand) wird bestimmungsgemäß ins Wasser geschüttet; das Gut wird im Einverständnis des Empfängers bei einem Dritten niedergelegt; der Frachtführer behält das Gut auf Grund eines mit dem Empfänger geschlossenen Verwahrungsvertrages.“

Hierzu bemerke ich, daß die Regel ist, daß die Ablieferung ein zweiseitiger Akt ist, und daß ein zweiseitiger Akt auch dann vorliegt, wenn das Gut bei einem Dritten niedergelegt wird; denn der Dritte hat dann das Gut an Stelle des Empfängers zu nehmen.

Der Fall der Weiterverwahrung des Gutes seitens des Frachtführers auf Grund eines besonderen Verwahrungsvertrages ist der Fall der Ersatzablieferung.

Endlich bedarf der Fall, daß der Frachtführer das Gut (Steine, Sand) in das Wasser schütten soll, noch einer näheren Betrachtung: Handelt es sich nämlich nur um die Wegschaffung einer (wertlosen) Sache, so liegt ein Werkvertrag, nicht ein Frachtvertrag vor.

Sollen dagegen die Güter wie Steine, Sand an eine ganz bestimmte Stelle hingeschüttet werden (so wenn sie z. B. zum Bauen verwendet werden sollen), so darf der Empfänger das Hinschütten nicht nur kontrollieren, sondern man wird die Kontrolle als die Regel voraussetzen müssen. Das Hinschütten muß doch sachgemäß gemacht werden, wenn damit der gewollte Zweck erreicht werden soll. Wenn aber der Empfänger auf eine Kontrolle beim Nehmen des Gutes verzichtet, so ist dies keine Ausnahme von der obigen Regel. Denn der Empfänger hat auch in solchem Falle das Recht, bei der Ablieferung mitzuwirken, und er wird unmittelbarer Besitzer des Gutes durch die vereinbarte Ablieferung, mag er nun bei der Ablieferung anwesend sein oder nicht, mag er auf persönliche Mitwirkung verzichtet haben oder nicht.

Ein solcher Verzicht des Empfängers ist übrigens überall möglich.

Der Empfänger läßt sich das Gut auf die Straße stellen, weil er es nicht gleich in den Speicher hineinschaffen lassen kann. Die Rollkutschler lassen die ihnen von der Eisenbahn abgelieferten Frachtgüter bisweilen in der Güterhalle der Eisenbahn stehen. Alle derartige Fälle sind wirkliche zweiseitige Ablieferungen, wenn der Empfänger zu dieser Art der Ablieferung seine Zustimmung erklärt hat; ihm wird der unmittelbare Besitz am Gute übertragen. Wenn er seinen Besitz nicht genügend schützt, so ist das seine Sache. Zutreffend sagt Schaps Anm. 12 zu § 606 HGB.:

„Ablieferung ist derjenige Akt, durch welchen der Verfrachter nach beendigttem Transport den Besitz des Gutes mit Zustimmung des Empfangsberechtigten wieder aufgibt, also ein Akt, der ein Zusammenwirken mit letzterem bedingt (ROHG. 252 ff; 8' 29; 14, 294; HansOLG. Hbl. 1897 Nr. 23; 1900 Nr. 137; 1904, 48; OLG. Königsberg Rspr. 19, 409; RG. 52, 399; RG. JW. 1904, 46; Seuff. A. 51, 442; LZ. 1912, 466; LZ. 1912, 475 - Hansa 1911, 904). Es ist derselbe tatsächliche Vorgang, der im Frachtrecht vom Standpunkt des Verfrachters (Frachtführers) als Ablieferung, von dem des Empfängers als Annahme oder Uebernahme bezeichnet wird (RG. LZ. 1914, 1668). Ablieferung liegt also nicht in der einseitigen Besitzaufgabe seitens des Verfrachters nach bloßer dahingehender Erklärung an den Empfangsberechtigten.“

Wenn hier von Besitzübertragung gesprochen wird, so ist immer der unmittelbare Besitz, das wirkliche, körperliche Innehaben der Sachen zu verstehen, nicht der mittelbare Besitz. Denn der Empfänger kann den mittelbaren Besitz des Frachtgutes schon vor der Ablieferung haben, nicht bloß wenn er mit dem Absender identisch ist, oder wenn der Versender seine Rechte auf das Gut dem Empfänger abgetreten hat, sondern stets nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte gemäß § 435 HGB. Aus diesem Grunde ist es auch recht bedenklich, in der Begriffsbestimmung das Wort „Verfügung“ zu gebrauchen.

Das Wort „verfügen“ ist vieldeutig. Im Handelsverkehr wird in der Regel unter Verfügungsrecht das unmittelbare Besitzverhältnis verstanden. Unter „verfügen“ versteht man auch: Anordnungen, Weisungen erteilen, also die Ausübung des Verfügungsrechts. Wie vieldeutig dieses Wort ist, geht aus der Klausel „zur Verfügung des X.“ hervor. Vgl. die in meinem Lagergeschäft S. 145 ff. aufgezählten Bedeutungen. Dem gegenüber steht die scharfe Begrenzung des Begriffes der Verfügung im bürgerlichen Gesetzbuch als die Willenserklärung:

„durch welche unmittelbar über ein Recht verfügt wird, also das Recht aufgehoben, übertragen, belastet oder in seinem Inhalte verändert wird, es bestehe denn diese Veränderung lediglich in einer Erweiterung oder Verstärkung. Die Verfügung bildet im BGB. einen Gegensatz zu den bloßen Verpflichtungsgeschäften: Der Verkauf ist dort keine Verfügung, wohl aber die Veräußerung der verkauften Sache. (Enneccerus Bürgerl. R. I S. 341).

Aber auch im BGB. wird das Wort Verfügung nicht strikt auf diese

Bedeutung beschränkt, da es auch von „letztwilliger Verfügung“ spricht. Einen anderen Sinn hat wieder die „unentgeltliche Verfügung“ im § 39 KO. Sobald das Wort „verfügen“ in der Begriffsbestimmung für die Ablieferung gebraucht wird, so ist die Gefahr der Unklarheiten vorhanden.²⁾

Die kürzeste Fassung für die Bestimmung des Begriffes der Ablieferung scheint mir: Die Uebertragung des unmittelbaren Besitzes auf den Empfänger. Die Fälle der Ersatzablieferung sind hierbei ausgeschieden. Die Ersatzablieferung ist die Vereinbarung eines anderen, mittelbaren Besitzverhältnisses an Stelle des frachtrechtlichen.

B. Rechtsprechung.

Die im Schrifttum bestehende Uebereinstimmung über die Begriffsbestimmung der Ablieferung tritt in der Rechtsprechung nicht so deutlich hervor. In der früheren Rechtsprechung ist die Ablieferung bisweilen als ein einseitiger Akt des Frachtführers aufgefaßt worden. Der Grund dieser Auffassung war aber nur der Umstand, daß die Erörterungen der Rechtsprechung sich stets auf einen bestimmten konkreten Fall bezogen, und hierbei handelte es sich in der Regel nicht um einen Frachtvertrag, sondern um einen Kaufvertrag.

Im Anschluß an eine Reihe von Aeußerungen des ROHG.³⁾, welches sich bewußt an die schon oben erwähnte Lehre v. d. Leyens anschloß, aber noch im allgemeinen nicht die Einseitigkeit des Aktes betonen, sondern die Mitwirkung des Empfängers bei der Ablieferung hervor-

²⁾ Rundnagel gebraucht das Wort „verfügen“ in seiner Begriffsbestimmung, indem er v. d. Leyen (in Goldschmidts Zeitschrift 16, 86 ff. folgt, welcher S. 96 lehrt:

„Nach alledem läßt sich aus der Lehre vom Frachtvertrage im HGB. der Schluß ziehen, daß überall da, wo es auf die Tatsache ankommt, daß die Ware der Verfügungsmöglichkeit des Empfängers unterworfen wird, diese Tatsache mit dem Worte Ablieferung bezeichnet wird.“

Von der Leyen meint zweifellos das Richtige; denn auf S. 94 vorher sagt er:

Ob der Käufer empfängt, ob der Verkäufer empfangbare Ware liefert, kümmert nicht den Frachtführer. Er hat lediglich die ihm durch den Verkäufer tatsächlich gegebene Ware tatsächlich an den Käufer weiter zu befördern.“

Und vorher S. 89 gibt er die zutreffende Begriffsbestimmung der Ablieferung:

„Diejenige Handlung des Verkäufers, bzw. seines Stellvertreters, welche dem Käufer den Gewahrsam, das faktische, körperliche Innehaben des Kaufobjektes gewährt.“

Der Gebrauch des Wortes „Verfügung“ aber hat Verwirrung hervorgerufen. Vgl. Kap. III B und X.

³⁾ ROHG. 2, 252, 261, 264;
8, 27,
14, 293,
24, 29.

heben, hat das Reichsgericht 11. 6. 1881 — 5, 31 — ausgeführt:

„Wesentlich ist für die Ablieferung, daß der Verkäufer sich der Ware entäußert, den Gewahrsam aufgibt, mag dadurch der Käufer gleichzeitig den Gewahrsam erlangen oder nicht. Wesentlich ist ferner, daß der Käufer durch die Ablieferung die tatsächliche Möglichkeit erlangt, durch streng einseitigen Akt sich sofort den Gewahrsam der Ware zu verschaffen und dieselbe zu untersuchen und darüber tatsächlich zu verfügen.“⁴⁾ Es genügt daher nicht zur Ablieferung eine abgelehnte, wenn gleich reale Traditionsofferte, wenn der Verkäufer sich bei der Ablehnung beruhigt und nicht weiter zur Aneignung des Gewahrsams vorschreitet.“

Ferner RG. 15. 5. 85; 13, 169:

„Der Transport kann nämlich auch im Sinne des Art. 345 nicht eher beendigt sein, als in dem Zeitpunkte, in welchem auch der Frachtführer den Frachtvertrag und damit auch die ihm vom Absender übertragene Verpflichtung erfüllt hat, die Ware zur Verfügung⁴⁾ des Adressaten zu stellen. Der Frachtvertrag hat aber nicht schon mit der Ankunft der Ware am Bestimmungsorte seinen Abschluß erreicht, sondern das ist erst dann der Fall und erst dann ist der Frachtführer von seiner Haftung gemäß Art. 395 HGB. befreit, wenn er die Ware abgeliefert, d. h. durch eine ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung dem Destinatär gegenüber seine Verpflichtung aufgegeben und dadurch die Sendung zur Abnahme durch denselben bereit gestellt hat.“

In der ersten Entscheidung hebt das RG. hervor, daß der Empfänger durch streng einseitigen Akt sich sofort die Gewahrsam der Ware zu verschaffen hat; damit ist aber schon angedeutet, daß der Akt der Ablieferung nicht ein einseitiger sein kann, wenn der Empfänger sofort sich den Gewahrsam verschaffen kann; denn er kann sich nur dann sofort den Gewahrsam verschaffen, wenn er mit der Aufgabe des Besitzes des Frachtführers einverstanden ist.

In der zweiten Entscheidung geht das RG. auf die Mitwirkung des Empfängers deswegen nicht ein, weil es darauf in dem betreffenden Falle nicht ankam.

In der Entscheidung vom 29. 10. 1902 — 52,396 — erklärt das Reichsgericht die Ablieferung im Frachtgeschäft als einen zweiseitigen Akt, indem es ausführt:

„Im Hinblick auf die technischen Schwierigkeiten, die obwalten, wenn aus einem Schiff empfangen werden soll, können Zweifel und Streitigkeiten entstehen, wo das Gut gegeben und genommen werden soll, ob es an Land oder an Bord, und hier ob es im Raume oder auf Deck aus der Hand des einen in die des anderen übergehen soll. Um dem vorzubeugen, bestimmt das Binnenschiffahrtsgesetz in § 56 Abs. 1:

„Sofern nicht durch Vereinbarung ein anderes bestimmt ist, hat der Empfänger gepackte Güter auf dem Schiffe, lose Güter in dem Schiffe abzunehmen und die weitere Entladung zu bewirken.“

Vgl. auch § 41 BSchG. u. Art. 562 und 594 HGB.

Nach dieser Norm hat Kapitän E. sich darauf beschränken können, den Leuten der Jutespinnerei die zur Deckladung gehörigen Ballen

⁴⁾ Man beachte den Gebrauch des Wortes Verfügung! S. oben, Fußnote 2.

an Bord der „Industrie VIII“ anzuweisen und ihnen die Beförderung an Land zu überlassen, sowie demnächst die Raumladung auf Deck zu schaffen und hiermit alsdann wieder ebenso zu verfahren. Unstreitig ist aber Kapitän E. nicht so zu Werke gegangen. Vielmehr hat er die Beförderung der Ballen an Land selbst in die Hand genommen und sie unter Benutzung der eigenen Löschvorrichtungen des Schiffs mittels des Dampfspriets heben und auf dem Werft in den Wagen der Spinnerei (oder ihres Spediteurs) abladen lassen. Hiernach muß mangels anderweitiger Behauptungen oder Feststellungen, unterstellt werden, daß die Ablieferung des Frachtgutes im vorliegenden Falle an Land erfolgt ist: erst auf dem Frachtwagen sind die Ballen aus der Hand des Schiffers in die Hand des Empfängers übergegangen.“

Auch in der Entsch. vom 30. 11. 17 — 91, 289 — es handelt sich ebenfalls nur um den Begriff der Ablieferung beim Kaufvertrage (§ 377 HGB.) — hat das RG. ausgeführt: Die Uebergabe des Gutes an den Spediteur zum Zwecke der Versendung sei keine Ablieferung.

Ebenso RG. 1. 3. 18 — 92, 273: Als geliefert im kaufmännischen Sinne ist beim Versendungskauf die Ware erst dann zu erachten, wenn sie im Niederlassungsorte des Käufers angelangt ist“. Damit ist nur negativ gesagt, daß vor der Ankunft der Ware am Bestimmungsorte noch keine Ablieferung stattgefunden haben kann, ohne daß ein positives Erfordernis der Ablieferung aufgestellt wird.

Mit allen diesen Entscheidungen kann man sich um Ergebnis einverstanden erklären, nur muß man sich hüten, aus den keineswegs scharf und klar gefaßten Begründungen weittragende Schlüsse zu ziehen. Die Begründungen sind nur für den einzelnen Fall zugeschnitten und dürfen nicht verallgemeinert werden. Vor allem ist vor dem Gebrauch gewisser vieldeutiger Worte (z. B. das Wort „verfügen“ bei v. d. Leyen [s. o., Kap. III A]) zu warnen.

IV. Der Ort der Ablieferung.

Der Zweck des Frachtvertrages ist, das Gut in den unmittelbaren Besitz des Empfängers zu bringen. Voraussetzung für die Ablieferung ist deshalb, daß das Gut den Bestimmungsort erreicht. Die Herausgabe des Gutes vor Erreichung des Bestimmungsortes ist in der Regel keine Ablieferung⁵⁾ Ferner ist erforderlich, daß der Frachtführer am Orte der Bestimmung den Empfänger aufsucht, um ihm das Gut zu geben. Der Ablieferungsort wird daher regelmäßig der — im Frachtbrief näher zu bezeichnende — Wohn- oder Lagerraum des Empfängers sein. An diesem Orte wird also regelmäßig der Akt der Ablieferung vor sich gehen müssen.

In der Praxis ist dies nun aber nicht oder nur selten durchführbar. Die Beschaffenheit des Beförderungsmittels verbietet oft eine Beförderung bis in das Haus oder in den Lagerraum des Empfängers. Nur der

⁵⁾ So OLG Marienwerder in Seuff A, 52, 26.

Gepäckträger erfüllt den Frachtvertrag insofern vollkommen, indem er das Gut am weitesten in die Nähe des Empfängers bringt. Jeder andere Frachtführer, welcher sich bestimmter Beförderungsmittel bedient, bringt das Gut nur soweit zum Empfänger heran, als es die Natur seines Beförderungsmittels erlaubt; das Schiff also bis zum Kai, der Eisenbahnfrachtführer bis zur Station und der Landfrachtführer bis an das Haus oder an den Speicher, soweit die Fahrstraße reicht.

Hieraus folgt die wichtige Regel, daß der Frachtführer die Ablieferung des Gutes in Ermangelung einer genaueren Vereinbarung an der vom Empfänger zu bezeichnenden Stelle vorzunehmen hat, jedoch das Gut nicht weiter zu befördern braucht, als er mit seinem Beförderungsmittel gelangen kann. Im übrigen wird der Ort der Ablieferung durch zahlreiche Sonderregeln und Handelsgebräuche näher bestimmt.

a) Binnenschiffahrtsrecht.

Das Schiff muß einen Löschplatz einnehmen. Ist solcher nicht schon im Frachtvertrage bestimmt, so hat der Empfänger ihn zu bestimmen. § 46 BSchG. Bestimmt der Empfänger nicht, nicht rechtzeitig oder ist der vom Empfänger bestimmte Löschplatz ungeeignet, so legt das Schiff an einem ortsüblichen Löschplatze an. Der Verfrachter zeigt dem Empfänger seine Löschbereitschaft an. § 47 BSchG. Die Ablieferung erfolgt auf oder in dem Schiff. § 56 BSchG. Hat der Schiffer das Schiff zu entladen übernommen, so erfolgt die Ablieferung erst auf dem Landungsplatze oder ist auf dem dort haltenden Wagen vorzunehmen.⁶⁾

b) Eisenbahnfrachtrecht.

Die Wagenladungen werden nicht von der Eisenbahn ausgeladen, sondern vom Empfänger. Die Ablieferung von Wagenladungen erfolgt deshalb vor der Ausladung. Es wird die Wagenladung als Ganzes abgeliefert. Das ist ein Fall, in welchem das Gut seinen Platz auf dem Freiladegleis trotz der erfolgten Ablieferung nicht verläßt; denn erst nach der erfolgten Ablieferung beginnt der Empfänger den Waggon auszuladen und die Güter nach und nach zu entfernen.

Stückgüter werden von der Eisenbahn ausgeladen und in der Güterhalle (Ausgabeluke) den sich meldenden Empfängern abgeliefert. Wo Bahnspediteure bestellt sind, wird die Ablieferung bis an das Haus oder in das Haus des Empfängers verlegt.

c) Landfrachtrecht.

Der Rollfuhrunternehmer und der Kraftwagenführer bringen die Güter bis an das Haus oder an den Speicher des Empfängers so weit heran, wie sie mit ihren Fahrzeugen gelangen können. Die weitere Behandlung der Güter hängt von der Beschaffenheit derselben ab.

⁶⁾ So RG. 29. 10. 1902; 52, 399.

Schwergüter werden auf dem Wagen dem Empfänger abgeliefert. Das Herabnehmen ist Sache des Empfängers und seiner Leute. Handliche Güter hat der Rollkutscher abzuladen und bis an das Haus oder den Speicher des Empfängers zu bringen. Das Abtragen in Keller oder Stockwerke ist nur ausnahmsweise Aufgabe des Landfrachtführers. Letztere beiden Fälle sollen nachstehend genauer betrachtet werden.

V. Die Ablieferung im Landfrachtgeschäft.

Die Rollfuhr oder der Kraftwagen fährt, soweit die Straße reicht, bis zur Wohnung oder zum Speicher des Empfängers heran. Der Rollkutscher meldet sich sodann beim Empfänger oder in dessen Kontor, gibt den Frachtbrief oder den sonstigen Begleitzettel ab und erfährt, ob der Empfänger mit der Ablieferung einverstanden ist und wohin das Gut geschafft werden soll. Will der Empfänger das Gut nehmen, so pflegt er den Ort des Verbringens näher zu bestimmen.

Den Ort der Ablieferung kann der Empfänger aber nicht bestimmen; denn der Ort der Ablieferung des Frachtvertrages ist mit dem Absender bereits vereinbart oder ergibt sich aus Gesetz oder Handelsgebrauch. Der Empfänger hat kein Recht, seinerseits den Ort der Ablieferung, welcher durch Vertrag, Handelsgebrauch oder Gesetz festgelegt ist, anders zu bestimmen. Der Empfänger kann aber nicht bloß seine Wünsche äußern, sondern auch die Stelle bestimmen, an welche er das Gut gebracht haben will. Letzteres erklärt sich dadurch, daß seine eigenen Leute regelmäßig beim Abladen mithelfen oder daß der Rollkutscher oft über die vertragliche Verpflichtung des Frachtführers hinaus das Verbringen der Stücke in Keller oder Stockwerke besorgt. Aber auch durch solche Abmachungen des Empfängers mit dem Rollkutscher wird der Ort der Ablieferung nicht irgend wie bestimmt oder der bestimmte Ablieferungsort verändert.

Der Ort der Ablieferung ist in Ermangelung anderer Vereinbarung bei handlichen Gütern, die der Rollkutscher allein abzuladen im Stande ist, der Platz vor dem Hause oder Speicher des Empfängers, an welchem sich der Eingang oder die sonst vom Empfänger bezeichnete Stelle z. B. der Aufzug, befindet. Zur Ablieferung gehört also regelmäßig, daß der Rollkutscher das Gut von dem Rollwagen ablädt und an das Haus oder den Speicher verbringt. Es ist Sache des Empfängers hier das Gut zu untersuchen und die Feststellung von etwaigen Mängeln zu verlangen; denn an diesem Orte wird die Ablieferung des Gutes beendet. Schafft der Rollkutscher das Gut allein oder mit Hilfe der Leute des Empfängers in das Haus, in Stockwerke oder in Kellerräume, in Höfe, Lagerplätze usw., so wird diese Weiterbeförderung nicht mehr als ein Teil der dem Frachtführer obliegenden Leistung angesehen. Diese Weiterbeförderung erfolgt auf Gefahr des Empfängers. Wird hierbei der Rollkutscher tätig, so handelt er nicht mehr als Erfüllungsgehilfe des Frachtführers, sondern als vorübergehend in Diensten des Empfängers stehend.

Die vorstehenden Regeln gelten für die Normalfälle. Sie müssen jedoch noch näher spezialisiert werden, wenn bei der Ablieferung Hindernisse auftreten; z. B. das Haus des Empfängers liegt nicht an der öffentlichen Straße, sondern auf einem Hügel, zu welchem ein schmaler Sandweg führt. Oder das Haus des Empfängers liegt zwar an einer öffentlichen Straße, aber es ist nicht erreichbar, weil die Straße gerade wegen Ausbesserungsarbeiten aufgerissen oder anderweit versperrt ist, z. B. durch Schutthaufen, oder sie ist wegen Schneefalls und Glatteis nicht passierbar.

Nach dem übereinstimmenden Willen der Parteien soll die Beförderung durch ein „rollen“, d. h. durch einen auf Räder laufenden Wagen bewerkstelligt werden, und der Wagen soll durch Pferdekraft oder durch motorische Kraft (Lastautomobil) bewegt werden. Die Parteien wollen keinen Transport mittels Handwagens, sie wollen auch keine Beförderung durch Lastträger oder auf dem Rücken von Lasttieren (Eseln, Pferde etc.). Daraus folgt zweierlei:

1. Positiv: Der Unternehmer hat mit dem Rollwagen so weit an die Behausung heranzufahren, wie das gerade unter den gegebenen Umständen ohne besonderen Vorspann möglich ist.

2. Negativ: Er hat den weiteren Transport der Güter über den Vorraum und über die sonstigen Hindernisse bis zum Hause, über Höfe, Flure, über Kellertreppen oder Treppen in höhere Stockwerke nicht zu besorgen. Diese Tätigkeit wird als „abtragen“ im Gegensatz zum „abrollen“ bezeichnet.

Der Ort der Ablieferung ist also, wenn das Gut nicht unmittelbar vom Rollwagen an das Haus oder den Speicher des Empfängers geschafft werden kann, derjenige Ort, bis zu welchem der Rollwagen überhaupt ohne Vorspann fahren kann.

Zur Begründung vorstehender Regeln nenne ich folgende Gutachten über Handelsgebräuche:

Dove & Apt. 170:

„Die Haftpflicht des Spediteurs für angekommene Güter gilt nach feststehender Usance im Speditionsgeschäft als beendet, sobald die Güter dem Empfänger vor seinem Hause zur Abnahme bereitgestellt sind. Falls sich der Empfänger der Leute des Spediteurs zum Weitertransport innerhalb des Hauses bedient, treten die Leute damit in den Dienst des Empfängers und vollziehen den Transport für dessen Rechnung und Gefahr. Durch den Umstand, daß die Leute des Spediteurs seit langen Jahren stets die Ware in die Lagerräume des Empfängers geschafft haben, wird Aenderung der durch die Usance festgelegten Rechtsverhältnisse nicht herbeigeführt.“

Riesenfeld, Breslauer Handelsgebräuche S. 199 Nr. 650:

„Nach Breslauer Handelsgebrauch hat der Spediteur nur die Verpflichtung, das angerollte Gut abzuladen, nicht aber dasselbe nach dem Lagerraum des Empfängers zu schaffen.“

Riesenfeld S. 202. Nr. 660:

„Nach Breslauer Handelsbrauch ist der Fuhrwerksbesitzer verpflichtet, an das Erdgeschoß des Vorderhauses oder solche Niederlage zu

liefern, wohin mit dem Rollfuhrwagen ohne Ueberwindung besonderer Schwierigkeiten gelangt werden kann."

Ferner Riesenfeld S. 202 Nr. 661:

„Die Abrede „frei Kahn Breslau“ (gemeint ist: an frei Kahn Breslau) hat nach hiesigem Handelsgebrauch die Bedeutung, daß der Frachtführer die Ladung nur an ein Ufer in Breslau zu stellen hat, während Krahn- und Uferfelder der Empfänger oder Absender zu tragen hat."

VI. Das Abtragen der Schwergüter.

Die vorstehenden Regeln für das Abladen des Frachtgutes vor dem Hause des Empfängers bezieht sich nur auf handliche Güter. Im Gegensatz zu diesen stehen die Schwergüter. Letztere sind auf dem Rollwagen abzuliefern.

Handliche Güter sind diejenigen Güter, welche durch einen Mann, nämlich den Rollkutscher, ohne fremde Hilfe vom Wagen genommen und ans Haus oder ins Haus getragen werden können. Hierzu werden Güter bis zu 50 kg schwer gerechnet.

Schwergüter sind solche Stücke, welche nur mit fremder Hilfe oder mit besonderen Vorkehrungen, z. B. Krahn, Ladebaum etc. oder mit Hilfe anderer Personen abgeladen werden können. Zu den Schwergütern werden bisweilen schon alle Güter, die 50 Kilogramm an Gewicht übersteigen, gerechnet. Nr. 5 der allgemeinen Bedingungen der Rollfuhrunternehmer von Hamburg und Altona lautet:

„Die Güter sind, soweit deren Handhabung von einer Person möglich ist, dem Kutscher an der Straße in den Lieferstunden von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends zu übergeben, bezw. ebendasselbst abzunehmen. Betreffs anderer Güter ist der Rollfuhrunternehmer zu einer Aufladung auf den Rollwagen oder zur Abladung nicht verpflichtet. Wird diese trotzdem vom Kutscher ev. mit Hilfskräften besorgt, oder übernimmt der Kutscher den Transport der Güter nach oder von der Straße, so trägt der Rollfuhrunternehmer dafür keinerlei Haftung."

Ich füge nachstehende Gutachten hierüber an:

Dove & Meyerstein S. 125:

„Die Haftpflicht des Spediteurs für angekommene Güter gilt als beendet, sobald dieselben dem Empfänger vor seinem Hause zur Abnahme bereitgestellt sind.

Der Rollkutscher ist verpflichtet, alle ihrem Umfange nach durch einen Mann zu transportierenden Frachtstücke bis zu einem Gewichte von je 50 kg in höhere Etagen, Keller, nach Höfen usw. abzutragen. Gegenstände, die mit Rücksicht auf ihren Umfang, ihr Gewicht oder wegen der Notwendigkeit einer besonders sachgemäßen Behandlung sich zur Absetzung seitens des Kutschers nicht eignen (z. B. Weinfässer, Maschinen, Ballons), gelten als übergeben, wenn sie dem Empfänger vor seinem Hause auf dem Rollwagen zur Verfügung gestellt sind."

Dove & Meyerstein S. 125:

„Nach den Gewohnheiten und Gebräuchen im Berliner Speditionsgewerbe sind Weinfässer als durch den Spediteur abgeliefert zu betrachten, wenn der Rollwagen vor dem Geschäftslokal des Empfängers vorgefahren ist, der letztere hiervon durch den Kutscher Mitteilung erhalten und seine Leute angewiesen hat, das Gut in das Geschäftslokal zu schaffen."

Ferner folgende, in der Sped.- u. Schiff.-Ztg., Berlin erschienene Aufsätze:

„Haftung für Schwergüter. 1915. Nr. 47, S. 369,

Das Risiko des Abtragens. 1915. Nr. 53, S. 417,

Isaac: Keine Haftung des Spediteurs etc. 1916. Nr. 7, S. 49,

Dr. Senckpiehl: Das Risiko des Abtragens. 1911. Nr. 17, S. 218,

— Ablieferung des Frachtgutes. 1912. Nr. 4, S. 43, — Ort der Ablieferung 1908, Nr. 51, S. 656, — Ort der Ablieferung. 1906. Nr. 50, S. 587,

Haftung für Schaden. 1916. Nr. 3, S. 17.

Die obige Regelung ist nicht willkürlich, sondern folgt notwendig aus den wirtschaftlichen Verhältnissen. Vgl. unten Kap. VIII.

VII. Abweichungen.

Die vorstehenden Regeln über den Ort der Ablieferung enthalten nur die Grundzüge. Oertlich und sachlich gelten einzelne Abweichungen. An einzelnen Orten wird eine Abweichung für Leichtgüter gemacht: Leichte Güter trägt der Rollkutscher ohne besondere Vergütung gleich in das Haus und zwar in die Stockwerke hinauf. Hier sind also nicht bloß handliche und Schwergüter zu unterscheiden, sondern: Schwergüter, mittlere und Leichtgüter. Die Grenze ist verschieden. Wenn der Rollkutscher sich beim Empfänger nicht erst meldet, sondern das Gut gleich in das höhere Stockwerk etc. abträgt, so ist der Ort der Ablieferung dann gleich in das höhere Stockwerk verlegt. Oft wird auch für das Abtragen in die Stockwerke keine besondere Gebühr verlangt. Alles dies ist durch Ortsgebrauch geregelt.

Für die Bahnspediteure gelten im allgemeinen gleiche Vorschriften über die Art der Ablieferung wie für den sonstigen Rollfuhrunternehmer. Auch sie rollen die Güter mittels Rollwagens oder Kraftwagens ab; allerdings sind sie nur als Erfüllungsgehilfen der Eisenbahn tätig, und ihre Ablieferung der Güter ist eine Ablieferung auf Grund eines Eisenbahnfrachtvertrages. Der Bahnspediteur hat gegenüber dem Publikum nur eine Stellung wie ein Angestellter der Eisenbahn (vgl. Senckpiehl, Eisenbahntransportgeschäft S. 246 und 287). Für die Abrollung der Güter durch die Bahnspediteure hat die Eisenbahn an vielen Orten besondere Bestimmungen getroffen. So hat sie die Grenze für Schwergüter hinaufgesetzt (vgl. Sped.- und Schiff.-Ztg. 1914 S. 172, 181 und 198).

Die Eisenbahn hat das Abtragen der Güter in die Stockwerke den Bahnspediteuren zur Pflicht gemacht, hierfür aber besondere Gebühren festgesetzt.

VIII. Die wirtschaftlichen Gründe.

Wir wollen noch kurz auf die inneren Gründe für die oben genannten Handelsgebräuche (Kap. V bis VII) eingehen.

Es erscheint zunächst auffallend, daß der Frachtführer ohne weiteres mit dem Rolltransport auch das Einladen der Güter auf den Rollwagen zu übernehmen hat, dagegen nicht das Abladen oder Absetzen. Bei näherem Zusehen hat dies jedoch seinen guten Grund. Dem Rollfuhrunternehmer stehen auf dem Bahnhof alle erforderlichen Hilfskräfte

z. B. Hebewerkzeuge, Leute der Bahn, zur Verfügung. Anders dagegen vor der Behausung des Empfängers. Würde der Spediteur zum Abladen der Schwergüter Arbeitskräfte oder Maschinen mitsenden müssen, so könnte die Abrollung nicht für den allgemein eingeführten billigen Rollgeldsatz gemacht werden. Das Mitführen von Arbeitskräften und Maschinen ist aber nicht notwendig, da die Empfänger von Schwergütern normaler Weise die erforderlichen Hilfskräfte und Maschinen zur Hand haben. Fabriken z. B. besitzen Kräne und reichlich Arbeiter zur Empfangnahme der schweren Waren; selbst für Lokomotiven und Dampfkessel stehen diese zur Verfügung. Kaufleute haben ein geübtes Lagerpersonal, das mit der Behandlung der für sie bestimmten Güter aus jahrelanger Übung genau Bescheid weiß. Die Empfänger lassen deshalb durch ihr Personal die Güter vom Rollwagen absetzen und in das Lager tragen. Daß der Kutscher des Rollfuhrunternehmers dabei behilflich ist, ergibt sich aus den Umständen, ändert aber an der Haftung des Rollfuhrunternehmers nichts; denn nach § 429 HGB. dauert die Haftung des Frachtführers nur bis zur Ablieferung. Sie findet bei den Schwergütern auf dem Rollwagen statt. Verweigert der Empfänger die Annahme dieser Güter, so hat er dies zu erklären, wenn die Güter noch auf dem Rollwagen liegen. Ordnet er die Abladung an, so hat er damit die Annahme des Gutes erklärt.

Wie und wohin das Gut abzusetzen und abzutragen ist, unterliegt der jeweiligen besonderen Anordnung des Empfängers, er hat diesen Teil der Bewegung des Gutes zu leiten. Alles das spricht dafür, daß er auch die Verantwortlichkeit hierfür trägt. Vgl. Senckpiehl in der Sped.- und Schiff.-Ztg. 1911 Nr. 17:

„Ist der Rollkutscher darüber hinaus tätig, indem er die Güter auf Wunsch des Empfängers weiter vom Wagen in das Haus und in die gewünschten Stockwerke schafft, so ist für diese Tätigkeit der Spediteur nicht mehr verantwortlich. Es liegt hier eine aus Kulanz gewährte Mehrleistung vor, die der Spediteur nicht vergütet erhält und für die er darum auch nicht haftet. Das Risiko der Mehrleistung trägt der Empfänger.“

Ausschlaggebend für die Haftung ist also nicht, wessen Leute bei der betreffenden Beförderung beteiligt sind. Hat z. B. der Empfänger nicht die erforderlichen Hilfskräfte zur Hand, um ein Gut vom Rollwagen in den Speicher zu schaffen und ersucht er den Rollkutscher und den Wagenbegleiter darum, so wird durch diese von den Leuten des Spediteurs geleistete Mehrarbeit die Haftung des Spediteurs keinesfalls erweitert. Die Leute treten durch das Ersuchen des Empfängers gewissermaßen in den Dienst des Empfängers. Sie werden „Leute des Empfängers“.

Vgl. Senckpiehl, Haftung für fremde Angestellte in der Sped.- und Schiff.-Ztg. 1911 Nr. 50 S. 674.

Fortsetzung in Heft 5.




154

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

HERAUSGEGEBEN VON DR. ERNST ESCH
DIREKTOR DES
INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

INHALT

- 
- DR. SENCKPIEHL: Die Ablieferung im Frachtrecht.
DR. GUIDO FISCHER: Das Problem der Selbstkostenrechnung bei der Reichseisenbahn.
Oberregierungsrat DR. SCHWAIGHOFER: Verkehrstechnische und betriebsökonomische Gesichtspunkte für die Einrichtung von Eil-Beförderungs-Anlagen des großstädtischen Nachrichtenverkehrs.
Verkehrsrundschau:
Regierungsrat Dr. Staedler, Berlin: Stabile und veränderliche Tarife im internationalen Postverkehr. — Prof. A. Endres †.

1. Jahrg.

1922

Heft 5

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN