

Handbuch des Seerechts

Von
Max Pappenheim



Dritter Band



Duncker & Humblot *reprints*

Systematisches Handbuch der Deutschen Rechtswissenschaft

Unter Mitwirkung

der Professoren **Dr. H. Brunner**, früher in Berlin, **Dr. V. Ehrenberg** in Leipzig, **Dr. H. Gerland** in Jena, **Dr. O. v. Gierke** in Berlin, des General-Prokurators **Dr. J. Glaser**, früher in Wien, der Professoren **Dr. C. S. Grünhut** in Wien, **Dr. A. Haenel**, früher in Kiel, **Dr. A. Heusler** in Basel, **Dr. E. Heymann** in Berlin, **Dr. H. Kantorowicz** in Freiburg i. B., **Dr. E. Kaufmann** in Berlin, **Dr. P. Krüger** in Bonn, **Dr. O. Mayer** in Leipzig, **Dr. L. Mitteis** in Leipzig, **Dr. Th. Mommsen**, früher in Berlin, **Dr. F. Oetker** in Würzburg, **Dr. M. Pappenheim** in Kiel, **Dr. F. Regelsberger**, früher in Göttingen, **Dr. C. v. Schwerin** in Straßburg, **Dr. Lothar Seuffert** in München, **Dr. R. Sohm**, früher in Leipzig, **Dr. E. Strohal**, früher in Leipzig, **Dr. H. Triepel** in Berlin, **Dr. A. v. Tuhr** in Straßburg, **Dr. A. Wach** in Leipzig, **Dr. R. Wagner**, früher in Leipzig, **Dr. L. Wenger** in München, **Dr. C. Wieland** in Basel,

herausgegeben von

Dr. Karl Binding,

früher Professor in Leipzig.

Dritte Abteilung, dritter Teil, dritter Band:

Handbuch des Seerechts. Band III von Pappenheim.



Verlag von Duncker & Humblot.

München und Leipzig 1918.

By

Handbuch des Seerechts.

Schuldverhältnisse des Seerechts. II.

Von

Dr. Max Pappenheim.

(Des Handbuchs des Seerechts dritter Band.)



Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1918.

By

Das Recht der Übersetzung bleibt vorbehalten.

Seiner Exzellenz
dem Königlich Preußischen Staatsminister

Herrn Dr. von Beseler

in Ergebenheit und Verehrung zugeeignet.

V o r w o r t.

Äußere und innere Gründe haben zu einer Teilung des dritten Bandes geführt, mit welchem nach dem früheren Plane das Handbuch des Seerechts abgeschlossen werden sollte. Der vorliegende Band bringt die Darstellung nur des Frachtvertrages; die Behandlung der übrigen noch zu erörternden Schuldverhältnisse des Seerechts bleibt einem weiteren Bande vorbehalten. Es wird auf diese Weise ein übermäßiges Anschwellen des dritten Bandes und eine gegenwärtig sonst nicht zu vermeidende, erhebliche Verzögerung seines Erscheinens verhindert. Sie wäre um so weniger erwünscht, als das Seefrachtgeschäft in besonders hohem Grade von den Ereignissen des Weltkrieges in Mitleidenschaft gezogen worden, und damit auch für die Geschichte des Seefrachtrechts ein wichtiger Abschnitt gegeben ist. So weit der Krieg die Güterbeförderung zur See nicht lahmgelegt hat, sind die Bedingungen, unter denen sie erfolgt, gegenüber der Friedenszeit völlig verändert. Das Seefrachtrecht gehört zwar zu den wenigen Teilen des Privatrechts, bei deren Gestaltung von jeher der Fall eines Kriegausbruchs überhaupt ins Auge gefaßt worden ist. Aber die daraus erwachsenen besonderen Vorschriften verschwinden gegenüber dem tief eingreifenden Kriege selbst, das den Seefrachtvertrag hinsichtlich seiner Abschließung und seines Inhalts in weitem Umfang unter die Herrschaft zwingender Gebote und Verbote gestellt und so die Anwendung und Fortentwicklung des Seefrachtrechts für unbestimmte Zeit aus ihren bisherigen Bahnen gelenkt hat.

Unter den augenblicklichen Verhältnissen hat der Druck dieses Bandes naturgemäß nur langsam vorschreiten können. Bei der Korrektur hat mich mein verehrter Kollege, Herr Professor Dr. Wedemeyer, freundlichst unterstützt, dem ich auch für wertvollen sachlichen Rat herzlich zu danken habe.

Kiel, 15. Juli 1918.

Max Pappenheim.

Inhaltsverzeichnis.

Drittes Buch.

Schuldverhältnisse des Seerechts (Fortsetzung).

Dritter Abschnitt. Der Frachtvertrag.

Einleitung	Seite 3
----------------------	------------

Erste Abteilung.

Wesen, Arten und Abschließung des Frachtvertrags.

I. Begriff, Maßgebendes Recht. § 1	8
II. Elemente des Frachtvertrages. § 2	17
III. Insbesondere die Vertragsbeteiligten. § 3	25
IV. Arten des Frachtvertrages. § 4	51
Insbesondere: 1. Der Unterfrachtvertrag. § 5	59
2. Der Durchfrachtvertrag. § 6.	72
V. Die Rechtsnatur des Frachtvertrages. Insbesondere Frachtvertrag und Schiffsheuervertrag. § 7	86
VI. Die Abschließung des Frachtvertrages. § 8	106
Insbesondere die Beurkundung. § 9.	115

Zweite Abteilung.

Verpflichtungen des Verfrachters.

A. Verpflichtungen des Verfrachters in Vorbereitung der Beförderung.	
1. Stellung des vertragsmäßigen Schiffes. § 10.	127
2. Lieferung des Schiffes in seetüchtigem Stande. § 11.	134
3. Aufsuchen des Abladungshafens und des Ladungsplatzes. An- zeige von der Ladebereitschaft und Aufforderung zur Bewirkung der Abladung. § 12	150
4. Wartepflicht. § 13	165
5. Übernahme und Verladung der Güter. § 14.	188
6. Erteilung des Konnossements.	
a) Geschichtliche Entwicklung. § 15	209
b) Ausstellung des Konnossements. § 16	221
c) Form und Inhalt des Konnossements. § 17.	239
d) Form und Inhalt des Konnossements (Fortsetzung). § 18 .	256
e) Die Konnossementsschuld. § 19	265
Die Konnossementsschuld (Fortsetzung). § 20	290

	Seite
Insbesondere Konnossementsschuldner und Konnossementsgläubiger.	
α) Der Konnossementsschuldner. § 21	312
β) Der Konnossementsgläubiger. § 22.	326
f) Dingliche Rechtswirkung des Konnossements. § 23	342
Dingliche Rechtswirkung des Konnossements (Forts.). § 24	364
g) Das Durchfrachtkonnossement. § 25	380
B. Verpflichtungen des Verfrachters in Ausführung der Beförderung. § 26	393
C. Verpflichtungen des Verfrachters nach Beendigung der Beförderung.	
1. Ablieferung. § 27	407
Ablieferung (Fortsetzung). § 28	420
2. Haftung für Verlust und Beschädigung von Gütern.	
a) Voraussetzungen der Haftung. § 29	433
b) Umfang der Haftung. § 30.	452
c) Das Besichtigungsverfahren. § 31	460
d) Gewillkürtes Recht. § 32	477
Dritte Abteilung.	
Verpflichtungen des Befrachters.	
Vorbemerkung	496
1. Frachtanspruch und Nebenansprüche. § 33	498
2. Der Frachtbetrag. § 34	513
3. Frachtgläubiger und Frachtschuldner. § 35.	524
4. Frachtzahlung; Zurückbehaltungsrecht und Pfandrecht des Verfrachters. § 36	544
Vierte Abteilung.	
Auflösung des Frachtvertrages.	
Vorbemerkung	560
I. Auflösung unmittelbar kraft Rechtssatzes. § 37	562
II. Auflösung durch Kündigung kraft beiderseitigen Kündigungsrechts. § 38	570
Gemeinsames zu I und II. § 39	584
III. Auflösung durch Kündigung kraft einseitigen Kündigungsrechts. § 40.	598

Abkürzungen.

(Vgl. auch oben Bd. II S. XI ff.)

- Ashburner = ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ. The Rodian Sea-Law. Edited from the Manuscripts by Walter Ashburner. Oxford 1909.
- Aspinall = Reports of Cases relating to Maritime Law, London 1864 ff., New Series London 1873 ff. Edited by J. F. Aspinall, später B. und J. B. Aspinall.
- Borchardt-Köhler = Die Handelsgesetze des Erdballs... Begründer des Werkes Dr. Oskar Borchardt. 3. Aufl. Herausg. von Dr. Josef Köhler u. A. Deutsche Ausgabe Signatur D. Berlin 1906 ff.
- Brandis = Das deutsche Seerecht (mit Ausschluß des Seeversicherungsrechts). Von Dr. Otto Brandis. I u. II (Sammlung Götschen). Leipzig 1908.
- Carver = A Treatise on the Law relating to the Carriage of goods by Sea. By the late Thomas Gilbert Carver. Fifth edition by R. A. Wright. London 1909. (Die 6. Ausgabe, London 1918, ist mir zu spät zugänglich geworden, um benutzt werden zu können.)
- Cosack = Lehrbuch des Handelsrechts von Konrad Cosack. 7. Aufl. Stuttgart 1910.
- Danjon = Traité de Droit maritime par Daniel Danjon. 4 Bde. Paris 1910 ff.
- DJZ. = Deutsche Juristen-Zeitung.
- Düringer-Hachenburg = Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (mit Ausschluß des Seerechts)... erläutert von A. Düringer und M. Hachenburg. 2. Aufl. Bd. I—IV. Mannheim 1908—1917.
- Ehrenbergs Handbuch = Handbuch des gesamten Handelsrechts... herausgegeben von Dr. Victor Ehrenberg. Leipzig 1913 ff.
- Endemanns Handb. (auch Endemann schlechthin) = Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Herausgegeben von W. Endemann. 4 Bde. Leipzig 1881—1884.
- v. Gierke = Deutsches Privatrecht. Von Otto v. Gierke. Bd. I—III. (Systemat. Handbuch d. Deutschen Rechtswissenschaft, herausg. von Dr. Karl Binding, 2. Abt. 3. Teil Bd. 1—3.) Leipzig (u. München) 1895—1917.
- Grundtvig = L. A. Grundtvig, Kort Fremstilling af den danske Søret. Til Brug ved Forelæsninger. København 1907.
- Grundtvig I = L. A. Grundtvig, Konnossementet. En søretlig Studie. I. Retten ifølge Konnossementet. København 1902.
- Gütschow, Reform = Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht von Dr. jur. C. Gütschow. Hamburg 1911.
- Hans. RZ. = Hanseatische Rechts-Zeitschrift.
- JÜZ. = Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen. Vom 23. September 1910.
- LZ. = Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht, seit Jahrg. VIII (1914) Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht.
- Lehmann = Lehrbuch des Handelsrechts. Von Dr. Karl Lehmann. 2. Aufl. Leipzig 1912.
- Maclachlan = A Treatise on the Law of Merchant Shipping. By the late David Maclachlan. Fifth Edition by E. L. de Hart and A. T. Bucknill. London 1911.
- Maude and Pollock = A Compendium of the Law of Merchant Shipping... by Fr. Ph. Maude and Ch. Edw. Pollock. Fourth edition by the Hon. Baron Pollock and Gainsford Bruce. 2 Bde. London 1881.

- Ripert = Droit Maritime par Georges Ripert. (Edmond Thaller, Traité général théorique et pratique de Droit commercial.) Tomes I, II. Paris 1913, 1914.
- Rundnagel = Beförderungsgeschäfte. Von Ernst Rundnagel. In Ehrenbergs Handbuch Bd. 5, Abt. II, Kap. 7. Leipzig 1915.
- Scrutton = The Contract of Affreightment as expressed in Charterparties and Bills of Lading. By Sir Thomas Edward Scrutton. Sixth Edition by Sir T. E. Scrutton and F. D. Mackinnon. London 1910.
- Sievecking = Das deutsche Seerecht (mit Ausschluss des Seeversicherungsrechtes). Ein praktisches Lehrbuch von Dr. Alfred Sievecking. Hamburg 1907.
- Smeesters = Constant Smeesters, Droit Maritime et Droit Fluvial. Tomes I, II. Bruxelles 1911, 1912.
- Wüstendörfer I = Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags. Band I. (Mitteilungen der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung e. V., Frankfurt a. M., Heft V.) Dresden, 1905—1909.
- ZPO. = CPO.

Berichtigungen und Zusätze.

- S. 3 Z. 17 v. u. ist hinter „1911“ hinzuzufügen: v. Döhren, Der Seefrachtvertrag unter der Herrschaft des neuen Handelsgesetzbuches nach der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts. Erlanger Diss. 1917.
- S. 9 Z. 17 v. o. ist für „Abs. 3“ zu lesen „Abs. 4“.
- S. 9 Anm. 2 Abs. 1 ist der letzte Satz zu streichen.
- S. 10 Z. 17 v. o. ist für „BGB.“ zu lesen „HGB.“.
- S. 17 Z. 8 v. u. ist hinter „Nr. 33“ hinzuzufügen: Oberprisengericht (27. IV. 1917) in DJZ. XXIII 128.
- S. 17 Z. 1 v. u. ist für „Fritsch“ zu lesen „Förtsch“.
- S. 18 Z. 20 v. u. ist hinzuzufügen: Zu der Frage, wann bei einem Verträge mit noch unbestimmter Erfüllungszeit (es war am 1. Juni 1915 über einen nach Beendigung des Krieges zu bewirkenden Transport kontrahiert worden) der Verfrachter durch Ausübung seines Wahlrechts seine Verpflichtung auf ein bestimmtes Schiff zu beschränken befugt ist, s. Hans. GZ. XXXVIII (1917) Nr. 127.
- S. 18 Z. 1 v. u. ist hinter „XXIII S. 18“ hinzuzufügen: G. Schmidt, Der Begriff „Gut“ im HGB. und seine Anwendungsfälle. Erlanger Diss. 1917.
- S. 28 Z. 1 v. u. ist für „1907“ zu lesen „1917“.
- S. 38 Z. 7—10 v. o. ist für „2“, „3“, „4“ zu lesen „1“, „2“, „3“. — Z. 17 v. u. ist für „2“ zu lesen „1“. — Z. 3 v. u. ist für „4“ zu lesen „3“.
- S. 43 Z. 12 v. u. ist § 614 Abs. 1 zu streichen.
- S. 50 Z. 16 v. u. ist für „§ 34“ zu lesen „§ 35“.
- S. 51 Z. 4 v. o. und Z. 7 f. v. o. ist für „Rechtsgemeinschaft“ zu lesen „rechtlich erhebliche Gemeinschaft“.
- S. 59 Z. 1 v. o. Zum Frachtgeschäft der „Linienschiffahrt“ s. Vogler, De vaste stoomvaartlijnen (acad. proefschr.), Leiden 1913; vgl. auch Wüsten-dörfer I an den im alphabetischen Inhaltsverzeichnis unter „Linien-fahrt“ genannten Stellen.
- S. 84 Z. 11 v. o. ist für „Nr. 2“ zu lesen „Abs. 2“.
- S. 105 Z. 15 v. o. ist für „Nr. III“ zu lesen „Nr. V“.
- S. 107 Z. 22 v. u. ist für „des G.“ zu lesen „der V“.
- S. 111 Z. 9 v. u. ist hinzuzufügen: Vgl. zu der im Texte behandelten Frage im allgemeinen neuerdings die von Mittelstein, Hans. RZ. I 84 ff. mitgeteilten Entscheidungen des I. und VI. Zivilsenats des Hans. OLG. und das in Hans. GZ. XXXIX (1918) Nr. 45 veröffentlichte Urteil des II. Zivilsenats.
- S. 118 Z. 25 v. oben ist hinter „unberührt“ hinzuzufügen: Ebenso die §§ 44, 49 Abs. 3, 50 der Fassung des G. v. 3. VII. 1913; s. auch unten S. 255 f.
- S. 130 Z. 14 v. u. ist hinter „S. XIX“ einzufügen: vgl. auch ROHG. III 220 Z. 8 v. u. ff.
- S. 136 Z. 5 v. u. ist für „§ 560“ zu lesen „§ 599“.
- S. 137 Z. 3 v. u. ist für „Kosten“ zu lesen „Kohlen“.
- S. 148 Z. 3 v. u. ist für „§ 31“ zu lesen „§ 32“.
- S. 153 Z. 5 v. o. ist für „on“ zu lesen „or“.
- S. 154 Z. 20 v. o. ist für „§ 25“ zu lesen „§ 26“.
- S. 166 Z. 9 v. o. ist für „1914“ zu lesen „1913“.
- S. 185 Z. 18 v. o. ist für „§ 39“ zu lesen „§ 40“. — Z. 20 v. o. ist für „§ 25“ zu lesen „§ 26“.

- S. 193 Z. 10 v. u. ist für „§ 36“ zu lesen „§ 37“.
 S. 221 Z. 14 v. u. ist für „1903“ zu lesen „1913“.
 S. 238 Z. 5 v. u. ist hinzuzufügen: und nunmehr Pomerene Act (s. u. S. 344 Anm. 4, Hans. RZ. I, Beiheft 2 S. 103 ff.) s. 4.
 S. 247 Z. 1 v. o. ist für „2“ zu lesen „3“.
 S. 259 Z. 17 v. u. ist hinzuzufügen: Mittelstein (Hans. RZ. I 97) hat sich jetzt den Gegnern Schlotdmanns angeschlossen.
 S. 260 Z. 8 v. u. ist hinzuzufügen: Der nordamerikanische Pomerene Act (s. unten S. 344 Anm. 4) ss. 20, 21 verbietet die dem wirklichen Sachverhalt nicht entsprechende Einsetzung von Klauseln, wie „shipper's weight, load and count“ und erklärt die dem zuwider in das Konnossement aufgenommenen Klauseln „as null and void and as if not inserted therein“.
 S. 280 Z. 12 v. u. ist hinzuzufügen: und nunmehr Pomerene Act (s. unten S. 344 Anm. 4) s. 22.
 S. 299 Z. 4 v. u. ist für „2“ zu lesen „1“.
 S. 313 Z. 16 v. o. ist für „563“ zu lesen „533“.
 S. 316 Z. 9 v. o. ist für „154“ zu lesen „164“.
 S. 401 Z. 10 v. o. ist für „diese“ zu lesen „dieser“.
 S. 402 Z. 10 v. u. ist für „Gestaltung“ zu lesen „Gestattung“.
 S. 437 Z. 15 v. u. ist hinzuzufügen: ferner unten S. 507 Anm. 3.
 S. 441 Z. 11 v. o. ist für „475“ zu lesen „485“.
 S. 456 Z. 1 v. o. ist für „616“ zu lesen „606“.
 S. 473 Z. 19 v. u. ist hinzuzufügen: Mittelstein, Hans. RZ. I 361 f.
 S. 495 Z. 1 v. u. ist hinzuzufügen: Zur Wegbedingung der Besichtigungspflicht selbst s. HGZ. III (1870) S. 339; vgl. für BSchG. 61 Hans. GZ. XIX (1898) Nr. 78, Mugdan u. Falkmann VI Nr. 57 c (Kammergericht), Hansa XLVIII 903 f. (RG.), auch Hans. GZ. XXIV (1903) Nr. 50 (nachträgliche Einigung).
 S. 505 Z. 23 v. o. ist für „die Fracht“ zu lesen „das Liegegeld“.
 S. 512 Z. 1 v. u. ist für „Distanzacht“ zu lesen „Distanzfracht“.
 S. 538 Z. 2 v. o. ist für „Verfrachter“ zu lesen „Befrachter“.
 S. 576 Z. 12 v. o. ist als Anm. 2a hinzuzufügen: Hat der Befrachter das Wahlrecht unter mehreren Bestimmungshäfen (oben S. 397), so wird sein Kündigungsrecht nicht dadurch ausgeschlossen, daß das Hindernis nur betreffs der Reise nach einem (oder einigen) jener Häfen eintritt. Auch soweit hierin ein Unmöglichwerden einer der wahlweise geschilderten Verfrachterleistungen zu erblicken ist, muß die Vorschrift des § 265 S. 1 BGB. als durch die Einräumung des Wahlrechts wegbedungen gelten; vgl. RG.CS. XC 394 f.
 S. 591 Z. 16 v. u. ist hinzuzufügen: C. Diederichsen, Für und wider die Distanzfracht. Kieler Diss. 1918.

Die in Ehrenbergs Handbuch Bd. IV Abt. 1 enthaltene Darstellung des Rechts der Wertpapiere von Ernst Jacobi, die zugleich die zweite Auflage seines Buches „Wertpapiere im Bürgerlichen Recht des Deutschen Reiches“ darstellt, konnte für den Text nicht mehr benutzt werden. Es sei deshalb auf sie besonders zu §§ 19—24 hier ein für allemal hingewiesen.

Drittes Buch.

Schuldverhältnisse des Seerechts.

(Fortsetzung.)

Dritter Abschnitt.

Der Frachtvertrag¹.

Einleitung.

Unter den Schuldverhältnissen des Seehandelsrechts steht das dem Frachtvertrag entspringende seiner Bedeutung nach an erster Stelle. Von Alters her ist die Benutzung des Schiffes zur Beförderung von Gütern eine der wichtigsten, seit Ausbildung eines Seehandels ist sie die wichtigste unter den verschiedenen Arten der Verwendung des Schiffes. Zu gutem Teile hat sich daher auch das besondere Recht des Seehandels für die Güterbeförderung und im Hinblick auf sie entwickelt. Die Rechtsform aber, deren sie sich bediente, war schon im Altertum und ist wiederum seit dem späteren Mittelalter vornehmlich der Frachtvertrag². Die

¹ Literatur (abgesehen von den insgesamt in Betracht kommenden Werken, die das Seerecht oder Handelsrecht überhaupt systematisch oder kommentierend behandeln): Wüstenhöfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags, Bd. I (Dresden 1905—1909); Gütschow, Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht, Hamburg 1911; Scrutton, The Contract of Affreightment as expressed in Charterparties and Bills of Lading, 7. Ausg. 1914 von Scrutton und Mackinnon (im folgenden ist die 6. Ausgabe von 1910 benutzt), Carver, A Treatise on the Law relating to the Carriage of Goods by Sea, 5. Ausg., London 1909; Hutchinson, A Treatise on the Law of Carriers as administered in the Courts of the United States, Canada and England, 3. Ausg. von J. Scott Matthews und W. F. Dickinson, Chicago 1906, 3 Bände; Lundgren, Om befraktning och deraf härledda rättsförhållanden, Stockholm 1883; Hammarskjöld, Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder (akad. afh.) Upsala 1886; Johs. Jantzen, Befragtningsklausuler og Havarier, 2. Aufl., Kristiania 1904; Calamandrei, Il contratto di trasporto terrestre e marittimo, Torino 1887; Pipia, Il contratto di noleggio e la polizza di carico, Torino 1893; Molengraaff, Étude sur le contrat d'affrètement (in Rev. de droit internat. public et privé XIV, 1882). S. ferner die unten S. 6 Anm. 2 und zu § 15 genannten Schriften.

² Zu seiner Geschichte im allgemeinen vgl. Wagner I § 2; Goldschmidt, Handb.⁹ I 1, 1 S. 336 f., 341 ff.; von Amira, Nordgerm. Obliga-

dem 19. Jahrhundert entstammenden Handelsgesetzbücher und Seegesetze haben ihn der Hauptsache nach gemäß den Formen geregelt, in denen sich der Verkehr etwa bis zur Mitte jenes Jahrhunderts bewegte. Für das deutsche HGB. von 1897 gilt dies um so mehr, als das Seehandelsrecht seines vierten Buches in allem Wesentlichen nur eine Wiederholung der entsprechenden Vorschriften des ADHGB. von 1861 darstellt. Man hat anscheinend übersehen, daß auch die erneute Veröffentlichung eines sachlich unveränderten Gesetzes der selbständigen Bedeutung nicht ermangelt. Der Staat bekennt sich durch sie von neuem zu dem Inhalt des Gesetzes. Ein Gewohnheitsrecht, durch das eine Vorschrift des früheren Gesetzes aufgehoben wäre, würde seinerseits durch deren Neuveröffentlichung aufgehoben werden. Aber auch die Auslegung des Gesetzes in einer den veränderten Verhältnissen Rechnung tragenden Art wird durch die erneute Feststellung des Staatswillens erschwert. Eben dies ist im vorliegenden Falle besonders zu bedauern.

Von der Umwälzung, die das 19. Jahrhundert dem Seehandelsbetriebe vermöge der veränderten Technik, Handelsorganisation und allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung gebracht hat, ist in vollem Maße auch das Frachtgeschäft in Mitleidenschaft gezogen worden¹. Sein Recht aber hat der von der Gesetzgebung im Stiche gelassene Verkehr auf eigene Hand den veränderten Verhältnissen nach Möglichkeit anzupassen gewußt. Als Mittel hierzu stand ihm neben der Ausbildung von Ortsgebräuchen vornehmlich die Parteienabrede zur Verfügung. In umfassendstem Maße verwendet, hat sie bewirkt, daß das Gesetzesrecht des Frachtvertrages großenteils durch ein gewillkürtes Recht verdrängt worden ist². Der so gegebene Zustand hat aber erhebliche Mißstände im

tionenrecht I 650 ff., II 788; Pappenheim, Geschichtl. Entwicklung S. 138 ff.; Brandis I § 2; Rehme in Ehrenbergs Handb. I 58, 106, 176 f., 224 f., 227; Oliver, *Historia del derecho en Cataluña* III 275 ff. (nach Cost. v. Tortosa); Ashburner, *The Rhodian Sea-law* S. CLXXIX ff.; A. d. Schaub, *Handelsgeschichte der roman. Völker* passim (vgl. Sachregister s. v. Frachtpreis und Frachtverträge; Martens, *Der Seefrachtvertrag in Marseille im 13. Jahrh.* (Kiel. Diss. 1911); *Frachtlohn und Befrachtung des Schiffes nach dem Gewohnheitsrecht von Marseille* (veröffentlicht von Zeller in Z. f. HR. LXXIV 329 ff.); C. Moers, *Der Seefrachtvertrag n. d. Consolat del Mar und dem modernen span. Handelsrecht* (Heidelb. Diss. 1916); Vogel, *Gesch. d. deutschen Seeschifffahrt* I 369 f., 387 ff. Auf das einzelne ist unten an seinem Ort einzugehen.

¹ Vgl. die Anführungen unten S. 5 Anm. 2.

² Die Frage, inwieweit wegen unrichtiger Auslegung rechtsgeschäftlicher

Gefolge. Auf die Dauer muß er der Achtung vor einem Gesetze Abbruch tun, dessen Geltung nur noch auf dem Papier steht. Die dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte überlassene Rechts-erzeugung führt leicht zu einem Rechte nur des Stärkeren¹. Aus dem Nebeneinander auch an sich sachentsprechender Abreden und nicht wegbedingener, teilweise nicht wegbedingbarer Gesetzes-vorschriften ergeben sich nicht selten Zwittergebilde, in denen altes und neues Recht unharmonisch verbunden sind.

Der Darstellung des geltenden Rechts aber erwachsen aus dem geschilderten Zustande besondere Schwierigkeiten. Sie muß gleichermaßen dem bestehenden Gesetz und den auf seine Ausschaltung abzielenden Parteienabreden gerecht werden. In ihnen können Handelsgebräuche und Gewohnheitsrechtssätze zum Ausdruck gelangen oder ausgebildet werden, begründete Ansprüche an die Auslegung des Gesetzes oder an seine Umgestaltung gemäß den veränderten Lebensverhältnissen erhoben werden. Ob dies zutrifft oder nicht, ob überhaupt die Vereinbarungen der Parteien *iuris civilis adiuuandi, supplendi oder corrigendi gratia* getroffen worden sind, läßt sich nur für den Einzelfall und nach Feststellung des Gesetzesinhalts selbst bestimmen. Dabei hat die Auslegung des Gesetzes selbstverständlich als obersten Leitsatz stets im Auge zu behalten, daß das Gesetz eine vernünftige Lebensordnung sein will. Die Auslegung darf aber nicht zur Umdeutung werden, wenn nicht die Rechtssicherheit gefährdet sein soll.

Der Erkenntnis, daß das Gesetzesrecht des Frachtvertrages, wie es zumal im HGB. enthalten ist, einer Revision dringend bedürftig ist, wird man sich nicht länger verschließen dürfen². Eine wie vortreffliche, gesetzgeberische Leistung es auch darstellt, vor dem Veralten hat es dadurch nicht geschützt sein können. Bereits zur Zeit seiner Entstehung hatten sich die Veränderungen in den tatsächlichen Verhältnissen teils vollzogen, teils vorbereitet, die dem Seehandelsverkehr in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Erklärungen das Rechtsmittel der Revision Platz greift, hat daher hier besondere Wichtigkeit; über sie neuerdings Örtmann, Rechtsordnung und Verkehrssitte §§ 56 ff., ferner RG.CS. LXXXI, Nr. 25, LXXXVI 284, LZ. X 319 Nr. 14.

¹ Vgl. unten § 1 Nr. V, ferner Pappenheim in der Festschrift für Georg Cohn (1915) S. 292 f.

² Vgl. hierzu Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts (Kieler Rektoratsrede 1901) S. 13 ff., Weltwirtschaftl. Arch. II 76 ff.; Wüstendörfer I; Gütschow, Reform S. 5 ff., Zeitschr. f. Vers.-Wiss. XIII 382 f.