

Verkündet
an 20. Juni 1963

Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma O [REDACTED] - O [REDACTED] - Handelsgesellschaft, B [REDACTED]
& G [REDACTED] GmbH & Co. KG, vertreten durch den Konsul
Rudolf G [REDACTED], D [REDACTED], T [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma August de M [REDACTED] Z [REDACTED] S [REDACTED] -, E [REDACTED]
& A [REDACTED] M [REDACTED] in T [REDACTED] /Niederlande,
vertreten durch ihren Directeur,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. Juni 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Dr. Reinicke, Liesecke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 7. Juni 1961 wird auf Kosten der Beklagten zurück-
gewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin übernahm durch Vertrag vom 5./19. März 1959 den Transport von C-0 von Südengland nach deutschen Binnenhäfen für die Beklagte. Mit dem Transport auf dem Rhein ab Terneuzen/Niederlande beauftragte die Klägerin die B R M N.V. in R. Gegenstand des Rechtsstreites sind Transporte mit den Schiffen MS "W" (ca. 302 t Ladung) nach Düsseldorf und MS "U" (ca. 435 t Ladung) nach Mannheim, die am 29. Dezember 1959 Terneuzen verließen.

Die Parteien hatten in dem Verträge vom 5./19. März 1959 für den Monat Dezember 1959 Durchfrachtraten für den Transport

Südengland - Düsseldorf 12,50 hfl je 1016 kg und
für den Transport

Südengland - Mannheim 14,30 hfl je 1016 kg
festgelegt.

Weiter heißt es in diesem Vertrag:

"Folgende Kleinwasserzuschläge können zur Anrechnung kommen:

a) im Verkehr unterhalb Köln (incl. Köln)

bei einem Kölner Pegel von 1,20 - 1,01 m 15 %

1,00 - 0,81 m 25 %

0,80 - 0,41 m 35 %

dann freie Vereinbarung,

b) im Verkehr oberhalb Köln

bei einem Cauber Pegel von 1,30 - 1,16 m 15 %

1,15 - 1,01 m 30 %

1,00 - 0,81 m 45 %

dann freie Vereinbarung.

- 3 -

Maßgeblich für die Berechnung des Kleinwasserzuschlages ist der Pegelstand am Abgangstage des Rheinschiffes in Terneuzen."

Im übrigen sollten die Konnossementsbedingungen der B [REDACTED] R [REDACTED] M [REDACTED] N.V. in R [REDACTED] (= Konnossementsbedingungen) gelten.

Am 24. November 1959 schrieb die Beklagte unter anderem an die Klägerin:

"Sollten die Wasserstände des Rheins unter die kontraktlich erfaßten Pegelstände absinken, so wurden folgende Durchfrachtraten vereinbart:

Für die Düsseldorf-Partien

Kölner Pegel 0,40 - 0,21 m 16,35 hfl je 1016 kg

für die Mannheim - Partien

Cauber Pegel 0,80 - 0,71 m 25,60 hfl je 1016 kg.

Im übrigen gelten die Kontraktbedingungen."

Diese Vereinbarung hat die Klägerin mit Schreiben vom 15. Dezember 1959 bestätigt.

Am 7. Dezember 1959, vor Abschluß der Verhandlungen, übersendte die Klägerin der Beklagten folgendes Schreiben:

"Hiermit benachrichtigen wir Sie, daß die B [REDACTED] R [REDACTED]. uns mitteilte, daß der Cauber Pegel heute wieder bis 0,80 m gefallen war.

Die Tagesfrachten sind also wieder über der ganzen Linie (Köln schon seit dem 26.11.) in Anwendung solange bis und noch 14 Tage nachdem (laut Karenz-



frist Par 14/2 a der Konn.Bedingungen) Köln 0,41
bzw. Caub 0,81 wieder erreicht wird."

Dieses Schreiben ließ die Beklagte unbeantwortet.

In § 12 der Konnossementsbedingungen sind Kleinwasserzuschläge für 1,20 bis 1,11 m Pegel Köln und 1,30 bis 1,21 m Pegel Kaub festgesetzt.

§ 14 hat in seinen für die Entscheidung des Rechtsstreites wesentlichen Teilen folgenden Wortlaut:

§ 14. Die Abnahme- und Transportpflicht der Reederei und des Schiffers erlischt auf jeder Wasserstraße ohne weiteres, gleichgültig, ob die Güter schon übernommen oder verladen sind oder ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, wenn ... folgende Ereignisse oder Umstände eintreten oder vorliegen:

....

f) Hoch- oder Niederwasser, d.h. ein Wasserstand von 1,10 m und darunter Kölner Pegel im Verkehr unterhalb Köln (Köln incl.), 1,20 m und darunter Cauber Pegel im Verkehr mit Plätzen oberhalb Köln,

....

2. Während der ganzen Dauer eines dieser Fälle und noch 14 Tage darüberhinaus ist die Reederei berechtigt, für alle Verzögerungen im Schiffsumlauf Liegegelder nach den Ansätzen von § 7 nebst weiteren Mehraufwendungen zu berechnen, sowie nach ihrer Wahl:

a) entweder den Transport durchzuführen und für die ganze vereinbarte Transportstrecke die Tagesfrachten anzurechnen"

Für die Berechnung ihrer Frachten hat die Klägerin folgende Pegelstände, die von der Beklagten nicht bestritten sind, angegeben:

a) MS "W[REDACTED]" nach Düsseldorf

Pegelstand Köln am 29.12.1959 - 1,83 m und
am 23.12.1959 - 0,36 m

b) MS "U[REDACTED]" nach Mannheim

Pegelstand Kaub am 29.12.1959 - 1,74 m und
am 20.12.1959 - 0,78 m.

Die Klägerin berechnete an Durchfrachtraten unter Zugrundelegung eines Pegelstandes von 0,36/ 0,78 m insgesamt 15 856,55 hfl, nämlich für den Transport

Südengland - Düsseldorf 16,35 hfl je 1016 kg und
für den Transport

Südengland - Mannheim 25,60 hfl je 1016 kg.

Die Beklagte zahlte jedoch unter Zugrundelegung eines Pegelstandes von 1,83 / 1,74 m nur Durchfrachtraten zum Gesamtbetrag von 9 855,06 hfl, nämlich

Südengland - Düsseldorf 12,50 hfl je 1016 kg und
Südengland - Mannheim 14,30 hfl je 1016 kg.

Die Klägerin hat ausgeführt, sie könne die erhöhten Frachtraten der Vereinbarung vom 24. November, 7. und 15. Dezember 1959 nach dem Pegelstand vom $\frac{23}{20}$. Dezember 1959 verlangen, da die fraglichen Transporte innerhalb der Karenzzeit von 14 Tagen nach einem Niedervasserstand gemäß § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen durchgeführt worden seien. Sie hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 5 992,85 hfl (Holländische Gulden), gegebenenfalls

den Gegenwert in DM am Zahlungstage, nebst 5 % Zinsen seit dem 20.1.1960 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat ausgeführt, für die Berechnung der Frachten sei der Pegelstand am Abgangstag der Schiffe in Terneuzen maßgeblich.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Vereinbarungen der Parteien dahin ausgelegt, daß die Klägerin in Anwendung des § 14 Nr.2 der Konnossementsbedingungen (Karenzzeit) die Durchfrachtraten des Schreibens der Beklagten vom 24. November 1959 nach dem Pegelstand von Köln am 23. Dezember 1959 (0,36 m) und dem Pegelstand von Kaub am 20. Dezember 1959 (0,78 m) verlangen könne. Der Abgangstag der Schiffe (29. Dezember 1959) sei für die Frachtberechnung nicht maßgebend. Im einzelnen hat es ausgeführt:

Das Schreiben der Beklagten vom 24. November 1959, in dem die Verhandlungen vom 23. November 1959 bestätigt worden seien, sei nicht eindeutig. Es lasse sich mit der Beklagten dahin auslegen, daß für die in ihm aufgeführten Pegelstände nur die "Kontraktbedingungen" in dem Schreiben vom 5. März 1959 ("im Gegensatz zu den Konnossementsbedingungen") gelten sollten, so daß dann "der Pegelstand am

Abgangstag des Rheinschiffes in Terneuzen maßgeblich" wäre. Es lasse sich aber auch mit der Klägerin dahin auslegen, daß für die in ihm aufgeführten Pegelstände neben den Kontraktbedingungen gemäß dem Bestätigungsschreiben der Klägerin vom 19. März 1959 auch die Konnossementsbedingungen gelten sollten. Dann würde die im § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen vorgesehene Regelung eintreten, wonach die Reederei während der Dauer des Niederwassers und noch 14 Tage darüber hinaus berechtigt sei, für die ganze Transportstrecke die Tagesfrachten anzurechnen. Dann hätten die im dem Schreiben vom 24. November 1959 vorgesehenen "Durchfrachtraten" hier eine Regelung der Höhe der zu berechnenden Frachten bedeutet. Die darin stehenden Worte "kontraktlich" und "Im übrigen gelten die Kontraktbedingungen" ließen sich sowohl für die erste als auch für die zweite Möglichkeit ins Feld führen. Die vereinbarten "Durchfrachtraten" könnten Kleinwasserfrachten im Sinne des Bestätigungsschreibens vom 5. März 1959 sein. Sie könnten jedoch auch eine Regelung der in § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen an sich vorgesehenen Tagesfrachten sein.

Die Klägerin habe in ihrem Schreiben vom 7. Dezember 1959 und dem Bestätigungsschreiben vom 15. Dezember 1959 ihre Ansicht klar zu erkennen gegeben. In dem ersten Schreiben habe sie der Beklagten mitgeteilt, daß "die Tagesfrachten wieder über der ganzen Linie in Anwendung sind, solange bis und noch 14 Tage nachdem (laut Karenzfrist Fcr. 14/2 a der Konnossementsbedingungen) Köln 0,41 bzw. Caub 0,81 wieder erreicht wird." In dem letzten Schreiben habe sie der Beklagten bestätigt, daß für alle Ladungen, welche in "freier Vereinbarung" transportiert würden, die vollen Konnossementsbedingungen auch für evtl. Eisrisiko in Anwendung kämen. Nachdem sie zunächst in dem ersten

Schreiben allgemein darauf hingewiesen habe, daß die Regelung aus § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen gelte, habe sie das in dem zweiten Schreiben damit wiederholt, daß sie diese Regelung auch für evtl. Eisrisiko hervorgehoben habe. Klarstellende Mitteilungen über die Rechtslage bedürften unter Kaufleuten der unverzüglichen Stellungnahme, weil im Handelsverkehr das Bedürfnis nach sicherer Übersicht über alle Ansprüche und Verpflichtungen bestehe. Die Beklagte habe daher den Schreiben vom 7. und 15. Dezember 1959 unverzüglich widersprechen müssen, wenn sie sich mit ihrem Inhalt nicht habe einverstanden erklären wollen.

II. Die Revision ist der Meinung, die Auslegung des Berufungsgerichts widerspreche dem Wortlaut der Urkunden, sie sei denkgesetzlich unmöglich und rechtlich nicht haltbar. Die Parteien hätten eindeutig vereinbart, für die Festsetzung der Frachten seien allein die Pegelstände am Abgangstag der Schiffe in Terneuzen maßgebend; dadurch sei die in § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen enthaltene Frachtregelung bei Niederwasser ausgeschlossen worden.

Dem kann nicht zugestimmt werden.

1. Die Revision rügt, im angefochtenen Urteil sei der Vertrag vom 5/19. März 1959 nicht untersucht worden. In dem Vertrag sei die Vergütung der Klägerin (abgesehen von Wasserständen unter 0,41/0,81 m) abschließend geregelt; es seien Stückfrachten festgesetzt, Tagesfrachten also ausgeschlossen. Es sei vereinbart, die Frachten nach dem Abgangstag zu berechnen. Damit seien die Bestimmungen in § 12 und in § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen außer Kraft gesetzt. Mit dieser Rüge kann die Revision nicht durchdringen;

ebensowenig kann ihrer Auslegung gefolgt werden.

Das Berufungsgericht hat zwar den Vertrag vom 5/19. März nicht näher ausgelegt. Den Ausführungen im angefochtenen Urteil zum Schreiben der Beklagten vom 24. November 1959 kann jedoch die Ansicht des Berufungsgerichts entnommen werden, daß gemäß dem Bestätigungsschreiben der Klägerin vom 19. März 1959 § 14 Nr. 2 der Konnossementsbedingungen auch gegenüber der im Vertrag vereinbarten Vergütung anzuwenden ist. Diese Ansicht läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Was zunächst die Konnossementsbedingungen selbst anlangt, so setzt § 12 Kleinwasserzuschläge bei Kölner Pegel von 1,20 bis 1,11 m und einem Kauber Pegel von 1,30 bis 1,21 m fest; es wird dabei der niedrigste dieser Wasserstände zugrundegelegt, der das Gut vom Beginn der Ladung bis zum Eintreffen am Bestimmungsort betroffen hat. § 14 Nr. 2 berechtigt dagegen die Reederei, während der Dauer von Niedriggerwasser (d.h. einem Pegelstand unter 1,11/1,21 m) und noch 14 Tage darüber hinaus für die ganze Transportstrecke Tagesfrachten zu berechnen. Auch die Konnossementsbestimmungen gehen demnach, was die Revision übersehen hat, davon aus, daß eine bestimmte Vergütung (im Falle des § 12 zuzüglich der Kleinwasserzuschläge) vereinbart ist, berechnen aber dennoch den Frachtführer, bei Eintritt von Niedriggerwasser und während der Karenzzeit Tages-, also Zeitfracht statt der vereinbarten Vergütung zu berechnen. In Abweichung von § 12 haben die Parteien in ihrem Vertrag Kleinwasserzuschläge für Pegelstand von 1,20 bis 0,41 m (Köln) und 1,30 bis 0,81 m (Kaub) festgelegt und weiter bestimmt, daß der Pegelstand am Abgangstag, also nicht der niedrigste Pegelstand während der Dauer des Transportes, maßgebend sein soll. Der Schluß, diese den § 12 ändernde

24

Parteivereinbarung lasse die Geltung des § 14 mit der Maßgabe unberührt, daß das Niedorwasser erst unter 0,41/0,81 m beginnt, ist denkgesetzlich möglich und mit dem Wortlaut vereinbar. Er entspricht, wie das Berufungsgericht richtig hervorgehoben hat, dem Bestätigungsschreiben der Klägerin vom 19. März, wonach die Konnossementsbedingungen gelten sollten, "nachdem wir für Kleinwasser aparte Bedingungen gemacht haben"; durch die "aparten Bedingungen" wurde § 12, nicht aber § 14 Nr. 2 berührt. Bereits der ursprüngliche Vertrag kann also dahin ausgelegt werden, daß sich der Frachtführer auf die Karenzzeit berufen kann. Dann hätte die Klägerin schon nach dem ursprünglichen Vertrag im vorliegenden Fall unter Zugrundelegung der Pegelstände vom 23./20. Dezember 1959 die Tagesfrachten fordern können.

2. Das Schreiben der Beklagten vom 24. November 1959 betrifft die "freie Vereinbarung", die nach dem Vertrag vom 5./19. März für Pegelstände unter 0,41/0,81 m in Aussicht genommen war und die nach der (mit dem Vortrag der Beklagten übereinstimmenden) Feststellung des Berufungsgerichts mit dem Bestätigungsschreiben der Klägerin vom 15. Dezember endgültig zustandegekommen war. In dem Schreiben sind keine Kleinwasserzuschläge, sondern Durchfrachtraten, also Festfrachtsätze für Pegelstand 0,40 bis 0,00 (Köln) und 0,80 bis 0,51 (Kaub) festgesetzt. Das Oberlandesgericht hält dieses Schreiben nicht für eindeutig; nach seiner Ansicht kann es sowohl im Sinne der Beklagten ausgelegt werden, nämlich, daß hierdurch alle Wasserstände unter Zugrundelegung des Abgangstages erfaßt werden, also für eine Niedorwasserregelung im Sinne des § 14 Nr. 2 kein Raum mehr bleibt, als auch im Sinne der Klägerin, daß nämlich hierdurch unter Weitergeltung des § 14 Nr. 2 die dort

bestimmten Tagesfrachten durch die festen Frachtsätze des Schreibens vom 24. November ersetzt werden sollten. Diese Auffassung ist denkgesetzlich möglich und muß von der Revision hingenommen werden. Für sie spricht, daß kein Anhaltspunkt dafür besteht, daß die Klägerin durch die "freie Vereinbarung" in gewisser Richtung und gerade für den vorliegenden Fall schlechter gestellt werden sollte als nach dem Vertrag vom 5/19. März, wie das nach der von der Beklagten vertretenen Auffassung der Fall wäre. Ins Leere geht die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß die Parteien im Rechtsstreit darüber einig gewesen seien, daß Tagesfrachten im Sinne der Konnossementsbestimmungen nicht vereinbart seien und daß die Durchfrachtraten nicht als Tagesfracht (Zeitfracht), sondern als Stückfracht für 1016 kg zu verstehen seien. Die Klägerin hat in den Schriftsätzen vom 18. Oktober 1960 S. 2 und 12. April 1961 S. 2 die Auffassung vertreten, daß anstelle der in § 14 Nr. 2 festgesetzten Tagesfrachten die vereinbarten Durchfrachtraten in Ansatz zu kommen hätten, eine Auslegung, die das Berufungsgericht für möglich gehalten hat.

3. Da das Schreiben der Beklagten vom 24. November nach der rechtsfehlerfreien Auffassung des Oberlandesgerichts für Zweifel Raum läßt, hat das Berufungsgericht seine Entscheidung mit Recht hauptsächlich auf das Schreiben, das die Klägerin am 7. Dezember während des Schwabens der Verhandlungen an die Beklagte richtete, abgestellt. Der Satz 1 dieses Schreibens bestätigt die von der Beklagten nicht bestrittene Behauptung der Klägerin, die Vertragsgestaltung zwischen den Parteien entspreche der zwischen der Klägerin und der von ihr beauftragten Bazeler Rijnvaart Maatschappij

N.V., die sich selbst, der Beklagten erkennbar, gegenüber der Klägerin auf die Geltung der Karenzzeit berufen hat. Das Schreiben läßt aber in seinem Satz 2 auch eindeutig erkennen, daß die Klägerin gegenüber der Beklagten die Geltung der Karenzzeit in Anspruch nahm; das ist an sich beim regelmäßigen Speditionsvertrag selbstverständlich (vgl. §§ 670, 675 BGB, § 408 Abs. 2 HGB); bei der hier vorliegenden Vertragsgestaltung, in der sich die Parteien über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt haben (§ 413 Abs. 1 HGB), ist die zwischen den Parteien des Frachtvertrages vereinbarte Karenzzeit durch Satz 2 des Schreibens vom 7. Dezember und durch die widerspruchslöse Hinnahme dieses Schreibens seitens der Beklagten zum Vertragsinhalt geworden, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei angenommen hat. Das Schreiben enthielt, wie ausgeführt, keine Benachteiligung der Beklagten gegenüber der bereits bestehenden Vertragsregelung. Es nimmt seinem Wortlaut nach die Karenzzeit für Pegelstand unter 0,41/0,81 m in Anspruch, was schon nach dem bisherigen Vertrag zwischen den Parteien rechtens war. Verfehlt ist die Meinung der Revision, das Schreiben habe die Beklagte nicht betroffen, da es von Tagesfrachten spricht. Das Berufungsgericht hat sich innerhalb der Grenzen der von ihm vorzunehmenden Auslegung gehalten, wenn es den Standpunkt vertritt, unter Tagesfrachten seien für die Beklagte erkennbar die im Schreiben der Beklagten vom 24. November enthaltenen "Durchfrachtraten" zu verstehen.

4. Schließlich gibt die Würdigung des Bestätigungsschreibens der Klägerin vom 15. Dezember im angefochtenen Urteil keinen Anlaß zu rechtlichen Beanstandungen. Auch insoweit ist die Auslegung des Berufungsgerichts möglich und für das Revisionsgericht bindend.

5. Die Rüge der Revision, das Oberlandesgericht habe nicht berücksichtigt, daß die Parteien eine sinnvolle Lösung erstrebt hätten, ist unbegründet. Die Revision stellt auf den Interessenstandpunkt der Beklagten ab, die durch die Aufnahme der Klausel von der Maßgeblichkeit des Pegelstandes des Abgangstages die Konnossementsbedingungen habe ausschließen wollen. Dieser Wille der Beklagten ist aber nicht Vertragsinhalt geworden. Vielmehr sind in dem Vertrag die Interessen des Schiffseigners (und damit auch der Klägerin) berücksichtigt worden, dem daran gelegen ist, durch die Karenzzeit den erschwerten Schiffsumlauf bei Niederwasser auszugleichen.

Von der Einholung der Auskunft der Industrie- und Handelskammer Duisburg hat das Berufungsgericht aus zutreffenden Gründen abgesehen.

III. Hiernach war die Revision als unbegründet mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke Dr.Schulze