

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2131 008

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BinnenschiffsverkehrsG) v. 1. Oktober 1953, BGBl I 1453, § 31;
BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1895, BGBl III 4103-1,
§§ 34, 36; HGB § 413 Abs. 1

- a) Der übereinstimmende Wille der Parteien eines Frachtvertrages über Beförderung von Gütern auf Bundeswasserstraßen, die Wirksamkeit des Vertrages davon abhängig zu machen, daß kein anderes als das vereinbarte, jedoch mit den unabdingbaren Festsätzen in Widerspruch stehende Entgelt gezahlt werden muß, ist für die Wirksamkeit des Vertrages unbeachtlich.
- b) In einem Speditionsvertrag können jedenfalls dann keine Vereinbarungen getroffen werden, die von den auf Grund des BinnenschiffsverkehrsG unabdingbar festgesetzten Sätzen abweichen, wenn sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat (§ 413 Abs. 1 HGB).
- c) Zur Fautfracht (§§ 34, 36 BinnenschiffahrtsG) gehört nicht ein unzulässig vereinbartes Entgelt für Kleinwasserrisikoübernahme, wohl aber das Umschlagsentgelt, wenn der Frachtführer den Umschlag von Bord des Küstenmotorschiffes zum Bord des Binnenschiffes übernommen hat.

EGH Urt. v. 12. Dezember 1960 - II ZR 41/59 - OLG Hamburg
LG Hamburg

II ZR 41/59

Verkündet

am 12. Dezember 1960

Pfauz, 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 Ludolph S [REDACTED] & Co, GmbH,
vertreten durch ihren Geschäftsführer Christfried
B [REDACTED], H [REDACTED], A [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die R [REDACTED] Allgemeine Speditions-Aktiengesellschaft,
vertreten durch ihren Vorstand, H. B [REDACTED],
W. K [REDACTED], F. N [REDACTED], Zweigniederlassung H [REDACTED],
H [REDACTED], R [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 1. Dezember 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden unter Zu-
rückweisung der Revision im übrigen die Urteile des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts zu Hamburg vom

- 1a -

8. Januar 1959 und der Kammer 11 für Handelssachen des Landgerichts Hamburg vom 26. März 1958 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Beklagte zur Zahlung von mehr als 13.962,-- DM nebst 5 % Jahreszinsen aus 16.394,10 DM vom 1. September 1957 bis zum 29. Januar 1958 und aus 13.962,-- DM seit dem 30. Januar 1958 verurteilt worden ist. Im Umfange der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von den Kosten der Revision hat die Beklagte 77 v.H. zu tragen. Im übrigen wird die Entscheidung über die Kosten dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
([mobile App](#))



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin fordert von der Beklagten Entschädigung (Fautfracht, Reuefracht) aus einem zwischen den Parteien strittigen Frachtvertrag.

Am 10. April 1956 schrieb die Klägerin an die Beklagte:

"Wir nehmen ... Bezug auf die ... Verhandlungen und erlauben uns, Ihnen nachstehend die dabei getroffenen Vereinbarungen wie folgt zu bestätigen:

4.000 tons Molererde, prompt abzuwickeln
ab 1. April bis Ende Juli 1956 -

3.000 tons Molererde, ab September bis
Dezember 1956 abzuwickeln -

lose Ware, greiferfähig.

Ab Raum Ankunfts-kümo Brake/Unterweser
mit Option Elsfluth/Unterweser -
jeweils an von uns anzuweisender Löschstelle -
bis frei Ankunfts-schiff Ludwigshafen/Rhein -
Löschstelle der R [REDACTED] -

zu einer Rate von DM 14,82 per 1.000 kg

Der von uns notierte Satz versteht sich ausschließlich für Transportversicherung. Evtl. Kleinwasserzuschläge bis zu einem Kauber Pegelstand von 1.01 m sind einkalkuliert.

...

Unsere Notierung versteht sich einschließlich direktem Bord/Bord-Umschlag an der Unterweser ... , Binnenschiffsfracht Unterweser/Ludwigshafen einschließlich der Kanal-kosten.

...

Der Transportübernahme liegen im übrigen unsere Konnossements- und Übernahmebedingungen sowie die ADSp neuester Fassung zugrunde. ... "

Das Schreiben, das die Bezeichnung "Abschluß Nr. 56" trägt, enthält u.a. weiter Angaben über Kleinwasserzuschläge bei einem Kauber Pegelstand von unter 1,01 m, über die kontinuier-

liche Anlieferung des Beförderungsgutes, über Kleinmengen-zuschläge bei Partien unter 200 t und einen Vorbehalt bei Lohn-tariferhöhungen (hinsichtlich des Umschlagsatzes) und bei Erhöhung der festen Frachten.

Die Beklagte antwortete am 12. April 1956, sie gehe mit dem Bestätigungsschreiben der Klägerin im wesentlichen einig, sie sei jedoch nicht einverstanden mit dem Kleinmengen-zuschlag und dem Vorbehalt wegen Erhöhung der Lohn-tarife und der festen Frachten; auch könne sie die kontinuierliche Anlieferung nicht garantieren. Hierüber müsse noch verhandelt werden.

Am 28. Juni 1956 haben die Parteien diese und andere zwischen ihnen streitige Punkte besprochen und eine Akten-notiz unterzeichnet, deren Punkt 4 lautet:

"Kontrakt wird in voller Höhe aufrecht erhalten mit der Maßgabe, daß die Vorbehalte Schrb. S. 12/4 im Sinne von Str. anerkannt werden."

Die Parteien sind sich darüber einig, daß sich der Übernahmesatz von 14,82 DM pro t zusammensetzt aus
13,24 DM behördlich festgesetztem Transportsatz,
0,50 DM Entgelt für Kleinwasserrisikoübernahme und
1,08 DM Binnenumschlagsanteil.

Nach § 9 letzter Satz der Konnossementsbedingungen ist "als Fautefracht in jedem Falle mindestens die Hälfte der Kontraktfracht zu bezahlen."

Von den insgesamt zu befördernden 7000 t sind in der Zeit vom 9. April 1956 bis zum 10. Oktober 1956 die in der Anlage 3 zur Klage angegebenen Mengen befördert worden, deren Summe 5050 t ergibt.

Die Klägerin behauptet, spätestens am 28. Juni 1956 sei zwischen den Parteien ein Frachtvertrag über die Beförderung von 7000 t Molererde zustandegekommen. Trotz Fristverlängerung habe die Beklagte 2445 t nicht zur Verschiffung angedient. Nach den Konnossementsbedingungen habe die Beklagte 50 % des Übernahmesatzes von 14,82 DM, also 7,41 DM pro Tonne, demnach insgesamt 18.117,45 DM als Fautfracht zu bezahlen. Diesen Betrag nebst einem weiteren Betrag von 2.432,10 DM für Eisliegegeld, den die Beklagte während des ersten Rechtszuges gezahlt hat, und einem Betrag von 432.-- DM für Überliegegeld, auf den die Klägerin jedoch im ersten Rechtszug unter Klagezurücknahme verzichtet hat, hat sie mit der Klage geltend gemacht.

Die Beklagte bestreitet das Zustandekommen eines Vertrages überhaupt und macht vorsorglich geltend, es sei höchstens ein Speditionsvertrag geschlossen worden, der die Klägerin nicht zur Erhebung einer Fautfrachtforderung berechtige; keinesfalls könne ein Fautfrachtsanspruch das Entgelt für die Kleinwasserrisikoübernahme und den Binnenumschlagsanteil umfassen.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 18.117,45 DM nebst 5 % Zinsen aus 20.549,65 DM vom 1. September 1957 bis zum 29. Januar 1958 und aus 18.117,45 DM seit dem 30. Januar 1958 verurteilt. Die Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Klageabweisung. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, daß zwischen den Parteien ein Vertrag über die Beförderung von 7000 t Molererde zustandegekommen sei. Zwar seien sich die Parteien, wie das Berufungsgericht ausführt, zur Zeit des Bestätigungsschreibens der Klägerin vom 10. April 1956 noch nicht über alle Vertragspunkte einig gewesen, da die Beklagte in ihrem Schreiben vom 12. April 1956 den Kleinmengenzuschlägen, dem Vorbehalt wegen Lohn- und Frachterhöhung und der Garantie gleichmäßiger Anlieferung widersprochen habe. In der Besprechung vom 28. Juni 1956 habe jedoch die Klägerin den Wünschen der Beklagten Rechnung getragen, so daß über alle Vertragspunkte eine Einigung erzielt worden sei, über die eine Vereinbarung hatte getroffen werden sollen (§ 154 BGB). Zu Unrecht berufe sich die Beklagte für ihre Behauptung, die Klägerin habe am 28. Juni 1956 die im Schreiben der Beklagten vom 12. April 1956 enthaltenen Vorbehalte noch nicht anerkannt, da hierüber erst die Duisburger Direktion der Klägerin entscheiden sollte, auf das Schreiben der Klägerin vom 6. Juli 1956. In diesem Schreiben stehe lediglich, daß der Duisburger Direktion über alle "strittigen Punkte" zwecks Herbeiführung ihrer Entscheidung berichtet worden sei; der den Vertragsabschluß betreffende Punkt 4 der Besprechung vom 28. Juni 1956 sei aber nicht strittig gewesen, sondern allein die (hier nicht interessierenden) Punkte 1 und 3. Eine Bestätigung seines Standpunkts sieht das Berufungsgericht darin, daß die Beklagte in den Schreiben vom 4. März und 5. Juni 1957 die ausdrückliche Erfüllung des "Kontraktes über 7000 tons Molererde" zugesagt habe, nachdem ihr vorher von der Klägerin Fehlfrachtforderungen angedroht worden seien.

1. Die Revision ist der Ansicht, ein Vertrag sei nicht zustandegekommen, da über die Kleinmengenzuschläge entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts keine Einigung erzielt worden sei. Das Berufungsgericht habe, wie die Revision nach § 286 ZPO rügt, das Schreiben der Klägerin vom 8. November 1956 übersehen, in dem die Klägerin mehr als vier Monate nach der angeblich endgültigen Einigung noch Kleinmengenzuschläge (in Höhe von 141.-- DM) berechnet habe; dieses Verhalten der Klägerin beweise, daß sie den ihr von der Beklagten zugemuteten Verzicht auf die Kleinmengenzuschläge nicht anerkannt habe.

Die Rüge der Revision ist unbegründet. Es bedarf nicht der Prüfung, ob diese Kleinmengenzuschläge für den hier in Frage stehenden Kontrakt angefordert wurden oder auf einem buchhalterischen Versehen beruhen oder die Anforderung sogar gesetzlich (§ 21 BSchVerkG, s.u.) berechtigt war. Denn eine solche berechnete oder unberechtigte nachträgliche Anforderung könnte kein hinreichendes Anzeichen dafür abgeben, daß die eindeutig und durchaus nicht mißverständlich getroffene Vereinbarung der Parteien, es sollten keine Kleinmengenzuschläge erhoben werden, in Wirklichkeit doch nicht zustandegekommen sei. Die Beklagte hat selbst in ihrem Schreiben vom 26. Juni 1957 bestätigt, daß die Parteien am 28. Juni 1956 über den Verzicht auf Kleinmengenzuschläge einig gewesen seien; denn in diesem Schreiben führt sie aus:

"Durch die Berechnung der Kleinmengenzuschläge endlich heben Sie die mit Herrn Sch. getroffenen Vereinbarungen vom 28.6.1956 geradezu wieder auf. Denn hier wurde ja gerade vereinbart, daß unsere Abmachungen und Bedingungen bzgl. Kleinmengenzuschlägen gelten sollten."

Wenn die Revision in diesem Zusammenhang von einer mangelnden Abschlußvollmacht der für die Klägerin handelnden

Herren Sch. und B. spricht, so stellt sich dies als ein unzulässiges neues Vorbringen dar.

2. Die Revision meint weiter, ein Verzicht der Parteien auf Kleinmengenzuschläge sei rechtsunwirksam. Das ist richtig, da die Kleinmengenzuschläge Teile der auf Grund Rechtsverordnung (§ 29 BSchVerkG) unabdingbar festgesetzten Transportsätze sind (Kälitz, Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffverkehrsverkehr § 21 Anm. 5). Nicht recht hat aber die Revision, wenn sie ausführt, ein wirksamer Vertrag sei nach §§ 154, 155, 306 BGB deswegen nicht zustandegekommen, weil die Beklagte eindeutig zum Ausdruck gebracht habe, daß für sie ein Verzicht auf die Kleinmengenklausel entscheidende Bedeutung gehabt habe und daß sie ohne diesen Verzicht den Abschluß des gesamten Vertrages über die Verschiffung von 7000 t Molererde nicht gewollt habe. Es liegt weder ein Fall des § 154 noch ein solcher des § 155 vor. Denn die Parteien haben hinsichtlich der Kleinmengenzuschläge, über die eine Vereinbarung getroffen werden sollte, in Wirklichkeit sich geeinigt, und zwar dahin, daß die Klägerin auf diese Zuschläge verzichtete. Eine ganz andere, von den Vorschriften in §§ 154, 155 nicht berührte Frage ist, ob die getroffene Vereinbarung rechtswirksam ist und im Falle ihrer Nichtigkeit (§ 134 BGB) die Nichtigkeit des ganzen Vertrages nach sich zieht (§ 139 BGB). Nach § 31 BSchVerkG wird die rechtliche Wirksamkeit des Vertrages nicht dadurch berührt, daß in dem Vertrage für Verkehrsleistungen Entgelte vereinbart werden, die von den auf Grund dieses Gesetzes festgesetzten abweichen; in diesen Fällen wird das festgesetzte Entgelt geschuldet. Hinsichtlich der Entgelte für Verkehrsleistungen mißt das Gesetz, soweit die Entgelte unabdingbar sind, dem Parteiwillen überhaupt keine Bedeutung zu; der erklärte Wille einer Partei oder auch der übereinstimmende Wille

beider Parteien, die Wirksamkeit des Vertrages davon abhängig zu machen, daß kein anderes als das vereinbarte, jedoch mit den unabdingbar festgesetzten Entgelten in Widerspruch stehendes Entgelt gezahlt werden müsse, ist unbeachtlich.

§ 31 dient gerade der Aufrechterhaltung von Verträgen über Verkehrsleistungen bei gesetzwidrigen Entgeltsvereinbarungen und schließt eine Anwendung des § 139 BGB aus (Kahlitz § 31 Anm. 1; Vortisch, Binnenschiffsverkehrsgesetz § 21 Anm. 2 b, § 31 Anm. 1).

3. Fehl geht auch die Meinung der Revision, die Klägerin könne sich auf die rechtliche Verbindlichkeit des beiderseits nicht erfüllten Vertragsteils nicht berufen, da die Klägerin die Rechtspflicht gehabt habe, die Beklagte auf die Unmöglichkeit der von ihr gewünschten Vereinbarung über die Kleinmengenzuschläge hinzuweisen. Der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung könnte nur auftauchen, wenn die Klägerin von der Beklagten Kleinmengenzuschläge fordern würde; er wäre aber auch in diesem Falle schon deshalb unbegründet, weil die beklagte Handelsgesellschaft die gesetzlichen Vorschriften über die Festentgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt kennen mußte. Aus dem gleichen Grunde wäre auch ein Schadensersatzanspruch auszuschließen (vgl. die gesetzliche Regelung bei Nichtigkeit eines Vertrages, der gegen ein gesetzliches Verbot verstößt, in §§ 309, 307 Abs. 1 S. 2 BGB).

II. Die Ansicht des Berufungsgerichts, der abgeschlossene Vertrag sei ein Frachtvertrag und kein Speditionsvertrag, läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Auf die umfangreichen Angriffe, die die Revision gegen diese Ansicht richtet, braucht jedoch nicht eingegangen zu werden, da die Frage nicht ent-

scheidungserheblich ist. Die Beklagte ist zur Zahlung der Fautfracht auch dann verpflichtet, wenn die Klägerin als Spediteur tätig gewesen sein sollte.

Die Klägerin hat sich nämlich laut ihrem Schreiben vom 10. April 1956 mit der Beklagten über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt. Selbst wenn die Klägerin nicht Frachtführer, sondern Spediteur wäre, hätte sie daher nach § 413 Abs. 1 HGB ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Sie könnte also keine Vereinbarung treffen, die von den unabdingbar festgesetzten Entgelten für Verkehrsleistungen der Schifffahrt (§ 21 BSchVerkG) abweicht, ohne daß es hier einer Entscheidung bedarf, ob ein Spediteur sonst an diese Sätze gebunden ist, wie dies der Ausdruck "Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt" nahelegt (vgl. Vortisch, BSchVerkG § 21 Anm. 1 b, und Kahlitz, BSchVerkG § 21 Anm. 6; ferner die Amtliche Begründung zu § 21, wonach die Spediteurprovisionen zu den Vergütungen für mit der Schiffsbeförderung zusammenhängende Nebenleistungen rechnen, und die entsprechende Regelung im Güterkraftverkehr, § 21 Abs. 2 GüKG). Da die Klägerin auch als Spediteur die Rechte eines Frachtführers hätte, könnte sie auch Fautfracht verlangen. Denn die für das Rechtsverhältnis zwischen den Parteien geltenden ADSp, die auch bei der Spedition zu festen Kosten anzuwenden sind (vgl. Schlegelberger-Schröder, HGB 3. Aufl. § 413 Anm. 4), lassen die vereinbarten besonderen Beförderungsbedingungen des in Binnenschiffahrtstransporten sich betätigenden Spediteurs unberührt (§ 2 c ADSp). Demnach gehen die zwischen den Parteien vereinbarten Konnossementsbedingungen der in den ADSp enthaltene Regelung vor. Nach § 9 der Konnossementsbedingungen könnte die Klägerin, auch wenn sie als Spediteur tätig gewesen wäre, Fautfracht in Höhe der Hälfte der Kontraktfracht

geltend machen, so daß es nicht entscheidend darauf ankommt, ob zwischen den Parteien ein Fracht- oder ein Speditionsvertrag geschlossen worden ist.

III. Die Beklagte hat sich geweigert, den Vertrag voll zu erfüllen. Sie hat damit hinsichtlich des nicht angelieferten Restes des Beförderungsgutes den Frachtvertrag nach § 36 BSchG gekündigt und ist deshalb zur Zahlung der Fautfracht verpflichtet (vgl. RGZ 155, 180; 169, 203); es liegt eine "nicht genügende Vertragserfüllung" im Sinne des § 9 der Konnossementsbedingungen vor, die die Klägerin zur Geltendmachung von Fautfrachtansprüchen in Höhe der Hälfte der Kontraktfracht (abweichend von § 34 BSchG: "ein Drittel der bedungenen Fracht") berechtigt.

Die Parteien sind sich darüber einig, daß auf Grund des § 21 BSchVerkG der Transportsatz auf 13,24 DM per t festgesetzt ist. Sie streiten darüber, ob der in dem vereinbarten Übersnahmesatz von 14,82 DM dem Transportsatz hinzugesetzte Betrag von 0,50 DM für Kleinwasserrisikoübernahme und von 1,08 DM für Binnenumschlag gerechtfertigt ist. Das Berufungsgericht hat dies angenommen, jedoch hinsichtlich des Betrages von 0,50 DM für Kleinwasserrisikoübernahme zu Unrecht. Der Kleinwasserzuschlag gehört zu dem Transportsatz i.S. des § 21 BSchVerkG, unterliegt also der unabdingbaren Festsetzung. Er darf nur gefordert werden, wenn tatsächlich "Kleinwasser" vorliegt, also der vorgesehene Pegelstand unterschritten ist (Kählitz BSchVerkG § 21 Anm. 5). Da die Frachtreise nicht ausgeführt ist, kann er nicht als Fautfracht gefordert werden; denn die "bedungene Fracht" (§ 34 BSchG) oder die "Kontraktfracht" (§ 9 der Konnosse-

mentsbedingungen) darf nicht den gesetzlich zulässigen Frachtsätzen widersprechen. Dagegen ist der Revisionsan- griff hinsichtlich des Betrages von 1,08 DM für Binnenum- schlag nicht gerechtfertigt. Die Revision meint, Kontrakt- fracht i.S. des § 9 der Konnossementsbedingungen könne nur die vom jeweiligen Frachtenausschuß festgesetzte Fracht sein, da sie für die Frachtkontrakte unabdingbar sei; Um- schlagsentgelte hätten mit einem Frachtvertrag nichts zu tun, da sich die Zuständigkeit der Frachtenausschüsse nicht auf sie erstrecke. Dem kann nicht gefolgt werden. Zwar mö- gen die Frachtenausschüsse nicht für die Festsetzung von Umschlagsentgelten zuständig sein (Kahlitz, BSchVerkG § 21 Anm. 13). Damit ist aber noch nicht gesagt, daß diese Ent- gelte nicht zur Kontraktfracht im Sinne des § 9 der Konnosse- mentsbedingungen (entsprechend der bedungenen Fracht nach § 34 BSchG) gehören. Ob dies der Fall ist, kann nur den Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes entnommen werden. Nach § 41 BSchG hat der Absender in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung lose Güter in das Schiff zu liefern (vgl. dazu Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt S. 183); nach § 8 der Konnosse- mentsbedingungen wird die Fracht mangels besonderer Verein- barungen nach dem Tarif und den dafür bestehenden Bestimmun- gen berechnet, der Frachtsatz versteht sich, sofern nichts anderes vereinbart, ab und bis Rheinschiff, wobei nach § 2 der Absender die Güter frei verstaute ins Schiff zu laden hat. Wenn auf Grund besonderer, sowohl im Gesetz als auch in den Konnossementsbedingungen vorbehaltener Vereinbarung der Frachtführer die Beladung, hier den direkten Bord/Bordum- schlag, übernimmt, so geschieht das im Rahmen des Fracht- vertrages und wird durch den "Übernahmesatz", der der ab- weichend vereinbarte "Frachtsatz" i.S. des § 8 ist, abgegol- ten. Auch § 66 BSchG, der die Abgeltung der Leistungen des

Frachtführers durch die bedungene Fracht in einzelnen Punkten regelt, läßt ausdrücklich abweichende Vereinbarungen zu; auch die vereinbarten erweiterten Pflichten des Frachtführers werden durch die "Kontraktfracht" vergütet. Für den Fautfrachtanspruch ist es gleichgültig, ob der Frachtführer eine solche erweiterte Tätigkeit tatsächlich ausgeführt hat. Die in §§ 34, 36 BSchG als Entschädigung bezeichnete Fautfracht ist (anstelle der in § 649 BGB genannten Vergütung) die Abstandssumme, die der Absender für seine Loslösung vom Frachtvertrag an den Frachtführer zu zahlen hat (RGZ 169, 203, 212); sie umfaßt grundsätzlich einen Bruchteil der ganzen Vergütung, die dem Frachtführer für die Erfüllung seiner Pflichten aus dem Frachtvertrag zusteht. Es geht nicht an, diesen Vergütungsanspruch im vorliegenden Fall in zwei Teile zu spalten, einen für die reine Beförderung und den anderen für den Umschlag an der Unterweser, und dem Frachtführer hinsichtlich des ersten Teils einen Fautfrachtanspruch, hinsichtlich des zweiten Teils einen Schadensersatzanspruch wegen Nichterfüllung zuzubilligen (vgl. Pappenheim, Handbuch des Seerechts III S. 612 Fußnote 1; Vortisch-Zschucke § 34 Anm. 2 c). Dem Berufungsgericht ist deshalb darin beizutreten, daß das Umschlagsentgelt zur Kontraktfracht gehört, nach der die Fautfracht zu berechnen ist.

IV. Die Klage ist insoweit nicht genügend schlüssig begründet, als die Klägerin für mehr als 1950 t, nämlich für insgesamt 2445 t zur Verschiffung nicht angedienter Molererde Fautfracht verlangt. Nach dem Vertrag waren 7000 t zu befördern, die Summe der gemäß Anlage 3) zur Klage zur Verladung gekommenen Partien, die nach der ausdrücklichen Erklärung der Klägerin im Schriftsatz vom 13. November 1958 S. 3

auf den in Frage stehenden Kontrakt 1956 anzurechnen sind, beträgt 5050 t. Hiernach kann die Klägerin jedenfalls für 1950 t Fautfracht verlangen, und zwar nach den Ausführungen oben unter III $(\frac{14,82 \text{ DM} - 0,50 \text{ DM}}{2}) = \frac{14,32 \text{ DM}}{2} = 7,16 \text{ DM}$ pro Tonne. Dies ergibt einen Betrag von 13.962,-- DM. Außerdem kann sie 5 % Jahreszinsen aus $(13.962,-- \text{ DM} + 2.432,10 \text{ DM} =) 16.394,10 \text{ DM}$ vom 1. September 1957 bis zum 29. Januar 1958 und aus 13.962,-- DM seit dem 30. Januar 1958 verlangen. Da hinsichtlich des darüber hinausgehenden Betrages von 495 t zwar die Beklagte keine Einwendungen erhoben hat, die Gründe des angefochtenen Urteils aber nichts darüber ergeben, ob es sich um einen Rechenfehler handelt oder ob entgegen der Erklärung der Klägerin diese Menge nicht auf den ganzen Kontrakt anzurechnen ist, sondern als Übersoll des bis Ende Juli 1956 abzuwickelnden Teilbetrages von 4000 t unberücksichtigt bleiben muß, war in diesem Umfang das angefochtene Urteil aufzuheben, damit der Tatrichter die versäumte Prüfung nachholen kann.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Liesecke Hill