

Sammlung *10*

Für das Nachschlagewerk und amtliche Sammlung

2490 077

Gesetz: I. BinnSchG § 47
II. BinnSchG § 48
III. BinnSchG § 49 Abs 2
IV. Verordnung vom 20. September 1944
(RGBl I 213) Art 2.

Rechtssatz:

- I. Der objektiven Löschungsbereitschaft des an einem geeigneten Löschoort befindlichen Schiffes steht es nicht entgegen, wenn Umstände, die ausserhalb des Schiffes und seiner Besatzung liegen, die Löschung verhindern, wie z. B. ständige Fliegerangriffe.
- II. a) Die Beschädigung von technischen Einrichtungen, die der Entladung und dem Abtransport loser Güter dienen, wie Dampfkranne und Hafenbahn, sind Löschungs Hindernisse, die in der Sphäre des Empfängers liegen und daher gemäss § 48 Abs 3 Satz 1 zu seinen Lasten gehen.
b) Die bloss e Erschwerung der Löschung ist einer Verhinderung im Sinne des § 48 Abs 3 Satz 2 nicht gleichzusetzen, es sei denn, dass die Durchführung der Löschung nur bei Aufwand von ganz ungewöhnlichen Mitteln und Kosten möglich ist.
- III. Die Geltendmachung eines "höheren Schadens" setzt kein Verschulden des Empfängers voraus. Zu ersetzen sind aber nach dieser Vorschrift nur solche Nachteile, die ihrer Art nach bei Verzögerung oder Nichtvornahme der Löschung dem Frachtführer üblicherweise zu entstehen pflegen.
- IV. Die Anwendbarkeit der Verordnung vom 20. September 1944 (RGBl I 213) Art 2 setzt voraus, dass eine Löschung überhaupt möglich ist und die Löschozeit durch Fliegerangriffe nur vorübergehend unterbrochen ist. In Fällen, in denen auch ausserhalb der Fliegeralarme die Löschung infolge ununterbrochener Fliegertätigkeit unmöglich oder unzumutbar geworden ist, verbleibt es bei der gesetzlichen Regelung des § 48 Abs 3 Satz 2 BinnSchG.

Aktenzeichen: I ZR 31/50

Urt vom 17. April 1951

OLG Düsseldorf

10

I ZR 31/50

Verkündet am 17. April 1951
gez. [REDACTED], Justizange-
stellter als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle des Bun-
desgerichtshofs.

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

In dem Rechtsstreit der Reederei V[REDACTED], Erste S[REDACTED]
Schiffahrts-GmbH, in S[REDACTED], H[REDACTED], vertreten
durch den Geschäftsführer Diplom-Kaufmann J. B. V[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in K[REDACTED] -

g e g e n

die Firma Sc[REDACTED] & Kl[REDACTED], Bauunternehmer in Kle[REDACTED], So[REDACTED]
[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] in K[REDACTED] -

hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in Karlsruhe auf
die mündliche Verhandlung vom 17. April 1951 unter Mitwirkung
des Bundesrichters Prof. Dr. Lindenmaier als Vorsitzenden und
der Bundesrichter Dr. Heidenhain, Dr. Birnbach, Schmidt und
Wilde

für Recht erkannt:

Das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Düsseldorf vom 3. Mai 1950 wird aufgehoben. Die Sache wird
zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die
Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte es als Frachtführer übernommen, mit dem ihr gehörigen Kahn "C[REDACTED]" Kesselschlacke an die Beklagte zu befördern. Die "C[REDACTED]" traf am 23. September 1944 in dem Hafen von Kleve, ihrem Bestimmungsort, ein. Am gleichen Tage meldete der Schiffer den Kahn bei der Allgemeinen Sp[REDACTED]-AG., die von der Beklagten mit der Löschung betraut war, löschbereit. Die Stadt Kleve lag seit dem 17. September 1944 infolge alliierter Luftlandungen im Bereich der Front. Am 26. September 1944 wurde mit der Löschung des Kahn[REDACTED] begonnen. Am Abend des gleichen Tages fand ein Luftangriff auf Kleve statt, der die Hafenbahn und die Dampfkräne vorläufig unbrauchbar machte. Die Löscharbeiten wurden seitdem nicht mehr fortgesetzt. Im Februar 1945 geriet der Kahn infolge der durch Kriegshandlungen verursachten Überflutung des Hafens auf Wall; als das Wasser zurückging, blieb der Kahn mit dem Bug auf Land hängen und brach in zwei Stücke auseinander. Am 12. Februar 1945 wurde Kleve durch alliierte Streitkräfte besetzt.

Die Klägerin verlangt auf Grund des § 49 des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinnSchG) Liegegeld bis zum 12. Februar 1945, d. h. für 13 1/2 Tage je 69,- RM = 9453,- RM, da nach ihrer Auffassung die gesetzliche Löschezit bereits am 29. September 1944 abgelaufen gewesen sei. Mit der Klage hat sie hiervon einen Teilbetrag von 6500,- RM geltend gemacht, den sie später auf 650,- DM umgestellt hat. Im Berufungsrechtszuge hat sie den Klageantrag auf 6100,- DM erhöht, indem sie auch teilweisen Ersatz des Sachschadens an dem Kahn verlangt, da der Kahn nur infolge seiner Belastung mit der Ladung auseinandergebrochen,

- 3 -



seine Beschädigung also durch die unterbliebene Löschung verursacht worden sei.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht, die Löschung des Kahnes sei seit dem Luftangriff vom 26. September 1944 unmöglich gewesen. Widerklagend hat sie beantragt, die Klägerin zur Zahlung von 166.80 DM nebst Zinsen zu verurteilen, da sie die Frachtrechnung für die Ladung vorsehentlich doppelt an die Klägerin bezahlt habe. Die Klägerin hat diese Behauptung zugestanden, jedoch gegen die Forderung der Beklagten mit dem die Klagesumme übersteigenden Teil ihre Ansprüche aufgerechnet und Abweisung der Widerklage beantragt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Es hat angenommen, dass seit dem 26. September 1944 infolge der Kriegsverhältnisse das Löschen jeder Art von Gütern im Hafen von Kleve unmöglich gewesen sei. Im Berufungsrechtszug hat die Klägerin unter Beweis-antritt dargelegt, dass nach ihrer Auffassung die Löschung des Kahns noch durchführbar gewesen sei, notfalls von Hand. Bis zum 7. Oktober 1944, dem Tage des zweiten grossen Luftangriffs, sei das Wirtschaftsleben der Stadt Kleve normal gewesen. Behörden und eine Reihe grösserer Betriebe hätten bis zu diesem Zeitpunkt, zum Teil auch noch später, gearbeitet. Auch im Hafen seien noch regelmässig Arbeiten ausgeführt worden. Die Fliegertätigkeit habe die Löschung des Kahnes jedenfalls nicht dauernd verhindert. Der wahre Grund für das Unterbleiben der Löschung des Kahnes sei darin zu erblicken, dass die Beklagte - was unstreitig ist - ihren Betrieb schon einige Tage vor der Ankunft des Kahnes aus Kleve

verlagert gehabt und nunmehr bei der Beklagten kein Interesse mehr an der Abnahme der Ladung bestanden habe.

In rechtlicher Beziehung hat sich die Klägerin noch auf die Verordnung zur Beschleunigung des Schiffsumlaufs in der Binnenschifffahrt vom 20. September 1944 (RGBl I 213) sowie auf den Erlass des Reichsverkehrsministers vom 28. März 1944 (Bl 49 GA) berufen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt sie ihren Klageanspruch weiter, während die Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat die Klageansprüche, soweit sie auf das Binnenschiffahrtsgesetz gestützt sind, aus zwei Gründen für unbegründet erachtet: einmal, weil seit dem 26. September 1944 die Löschbereitschaft des Kahnes nicht mehr bestanden habe, und ausserdem, weil seit diesem Zeitpunkt die Löschung nicht nur der verladenen, sondern jeder Art von Gütern durch die Kriegsverhältnisse verhindert worden sei (§ 48 Abs 3 Satz 2 BinnSchG). Der Revision ist zuzugeben, dass beide Gründe das Urteil nicht zu tragen vermögen.

1.) Beim Fehlen anderweiter vertraglicher Abrede wird die Löschzeit, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, nur in Lauf gesetzt, wenn der Schiffer die Löschbereitschaft anzeigt und wenn auch tatsächlich (objektiv)

die Löschbereitschaft in dem Zeitpunkt, für welchen sie erklärt worden ist, vorhanden war (§ 48 Abs 1 BinnSchG; BGHZ 1, 47-50⁷). Die Löschbereitschaft hat der Schiffer am 23. September 1944 angezeigt. Mit der Löschung selbst ist am 26. September 1944 begonnen worden. Damit war die Löschezit in Lauf gekommen. Seine Auffassung, dass der Lauf der Löschezit seit dem Abend des 26. September 1944 unterbrochen und in der Folgezeit nicht wieder in Gang gesetzt worden sei, stützt das Berufungsgericht auf die Annahme, dass die Löschung der "Coburg" nur unter unmittelbarer Lebensgefahr für die beteiligten Arbeiter möglich gewesen sei, da ständig Jagdflieger über Kleve gekreist hätten.

In dieser Beurteilung kann dem Berufungsgericht jedoch auch dann nicht gefolgt werden, wenn unterstellt wird, dass die Feststellung ununterbrochener Fliegertätigkeit für die fragliche Zeit rechtsirrtumsfrei getroffen worden ist. Wie die Revision mit Recht geltend macht, ist das Schiff löschbereit, wenn es nach Aufsuchen eines geeigneten Löschatzes (§ 46 BinnSchG) dem Empfänger am Ablieferungs-ort zur Abnahme der Ladung zur Verfügung gestellt wird. Die Löschbereitschaft fehlt also z. B., wenn der Kahn mangels eines geeigneten Löschatzes eine Löschung unter normalen Umständen nicht zulässt. So lag der im Urteil des Senats vom 12. Januar 1951 (BGHZ 1, 47) entschiedene Fall. Wird dagegen die Löschung durch Umstände verhindert, die ausserhalb der Sphäre des Schiffes und seiner Besatzung liegen, wie z. B. durch Kriegsereignisse, so ändert dies nichts an der objektiven Löschbereitschaft

des Schiffes. Durch solche Umstände können die Anforderungen, die an die Löschbereitschaft des Schiffes zu stellen sind, nicht gesteigert werden. Sie sind daher nur nach den Regeln des § 48 Abs 3 BinnSchG zu berücksichtigen. Die Abweisung der Klage wegen fehlender Löschbereitschaft des Schiffes ist daher nicht gerechtfertigt.

2.) Als Umstände, die der Löschung von Gütern jeder Art damals entgegenstanden, hat das Berufungsgericht die Luftlandung der Alliierten vom 17. September 1944 bezeichnet, die in einer Entfernung von 10 km von der Stadt eine heftig umkämpfte Front habe entstehen lassen und damit die Stadt der ständigen Kontrolle und Beunruhigung durch feindliche Flieger ausgesetzt habe, ferner die Beschädigung der technischen Hafeneinrichtungen durch den Luftangriff vom 26. September 1944, das spätere Verbot des Bürgermeisters, die Hafeneinrichtung zu benutzen, die Lebensgefahr bei Arbeiten im Hafen und die Weigerung der Arbeiter, unter diesen Umständen zu löschen, sowie schliesslich den weiteren Luftangriff vom 7. Oktober 1944, der Kleve weitgehend zerstört habe.

Wie die Revision mit Erfolg rügt, beruhen die Feststellungen des Berufungsgerichts zum Teil auf einem die angebotenen Beweise nicht erschöpfenden Verfahren. Auch ist die rechtliche Beurteilung nicht durchweg frei von Rechtsirrtum.

a) Fehl geht allerdings die Revisionsrüge, die sich gegen die Verwertung der von Dipl.-Ing. Levens erstatteten Auskunft vom 13. Dezember 1948 (Bl 15 GA) wendet. Das Landgericht hatte vom Hafenamt der Stadt Kleve, insbesondere dem Hafendirektor L., eine schriftliche Auskunft über die Beweisfragen des Beweisbeschlusses vom 29. September 1948 (Bl 10 GA)

10

erfordert, die sich unter anderem auf die Löschungsmöglichkeiten in dem streitigen Zeitraum bezogen. Die Auskunft ist von dem Dipl.-Ing. L. auf einem Briefbogen erstattet worden, der am Kopf die Bezeichnung trägt "Stadtwerke Kleve Gaswerk-Wasserwerk-Hafen". Das Diktatzeichen lautet "Hafenamt L./Pr.". Die Revision will aus der Bezeichnung "Stadtwerke" folgern, dass die Auskunft nicht von einer Behörde oder einem Beamten, sondern von einer Abteilung eines privatwirtschaftlichen Betriebes der Stadt Kleve, dessen Leiter der Dipl.-Ing. L. sei, erstattet worden und mithin ihre Verwertung unzulässig sei. Die Rüge ist schon deshalb unbeachtlich, weil die Klägerin in der mündlichen Verhandlung vom 30. März 1949 (Bl 21 GA) diesen angeblichen Verfahrensmangel, der ihr bekannt war, nicht geltend gemacht hat (§ 295 ZPO; Baumbach ZPO Anm 3 A zu § 377). Sie ist aber auch sachlich nicht gerechtfertigt. Die Einholung amtlicher Auskünfte über Tatsachen, die einer Behörde oder einem Beamten auf Grund seiner besonderen Sachkunde bekannt sind, wird vom Gesetz ausdrücklich als zulässig bezeichnet (vgl §§ 118a, 272 b ZPO). Die amtliche Auskunft ersetzt die Zeugenvernehmung ist also ein Beweismittel, das von dem Erfordernis der Unmittelbarkeit der Beweisaufnahme befreit ist (Stein-Jonas-Schönke ZPO 17. Aufl Anm VII vor § 373, Anm 3 vor § 355). Vorliegend wäre die Auskunft nur dann nicht verwertbar, wenn sie in Wirklichkeit von einer nichtbeamteten Person erstattet worden wäre. Das ist aber nicht der Fall. Unstreitig ist das Schreiben vom 13. Dezember 1948 von dem befragten Hafendirektor L. unterzeichnet worden. Er hat die Auskunft auch, wie aus den Eingangssätzen des Schreibens hervorgeht, in seiner Eigenschaft als Leiter des Hafenamtes erstattet. Demgegenüber besagt es nichts, dass die Auskunft auf einem

Briefbogen der Stadtwerke Kleve geschrieben worden ist, denn entscheidend ist allein, dass der Leiter des Hafenamtes für die Auskunft verantwortlich gezeichnet hat. Von einer Umgehung der Bestimmungen über den Zeugenbeweis kann daher keine Rede sein.

b) Das Gesetz verteilt im § 48 BinnSchG das Risiko von Löschungshindernissen, die von keinem Teil verschuldet sind, in der Weise auf Frachtführer und Empfänger, dass grundsätzlich jeder Teil die Nachteile aus solchen Hindernissen hinnehmen muss, die in seiner Sphäre auftreten. Bezüglich des Empfängers ist dies in § 48 Abs 3 Satz 1 aaO ausdrücklich gesagt, während es für den Frachtführer zwar nicht besonders hervorgehoben ist, sich aber daraus ergibt, dass beim Eintritt solcher Hindernisse die objektive Löschbereitschaft fortfällt und damit der Lauf der Löschezit unterbrochen ist. Der vorgenannte Grundsatz erfährt aber eine Ausnahme dann, wenn die Löschung nicht nur der verladenen, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist (§ 48 Abs 3 Satz 2 aaO). Hieraus folgt zunächst, dass die Beschädigung der Eisenbahn, die im Schiffsbericht vom Schiffer als Löschungshindernis bezeichnet worden ist, nicht zu Lasten der Klägerin gehen kann, da die Hafenbahn dem Abtransport der bereits aus dem Schiff herausgegebenen (gelöschten) Güter dient, also ein Hindernis darstellt, das in der Sphäre der Beklagten aufgetreten ist. Ob und inwieweit die Nichtbenutzbarkeit der beiden Dampfkräne, die bis Ende Oktober 1944 bestanden haben soll, und das spätere Verbot des Bürgermeisters, die Dampfkräne in Betrieb zu setzen, als ein Löschungshindernis anzusehen ist, durch das jede Art von Gütern betroffen wurde, ist vom Berufungsgericht nicht ausreichend aufgeklärt worden. Die Herausförderung des losen Gutes aus dem Kahn ist gemäss § 56 BinnSchG

Sache des Empfängers. Der Ausfall der Dampfkräne würde also die Beklagte nur befreien, wenn die Löschung jeder Art von Gütern durch diesen Umstand verhindert worden wäre. An einer entsprechenden Feststellung fehlt es aber im Berufungsurteil. Von einer Verhinderung der Löschung kann ausserdem nicht schon dann gesprochen werden, wenn die Löschung infolge besonderer Umstände mehr oder weniger erschwert ist. Die Erschwerung der Löschung kann der Verhinderung vielmehr nur gleichgesetzt werden, wenn die Durchführung der Löschung nur bei Aufwand von ganz ungewöhnlichen Mitteln und Kosten möglich ist (RG Recht 1908 S 26 Nr 151; OLG Düsseldorf HansRZ 1926 S 262 Nr 93; Boyens-Lewis, Seerecht, II. Bd S 151). Da die Klägerin behauptet hatte, die Löschung des Kahnes sei auch von Hand innerhalb weniger Tage durchführbar gewesen, hätte es einer Prüfung bedurft, ob die Benutzung der Dampfkräne unerlässlich war oder ob - ohne ganz aussergewöhnliche Aufwendungen - die Löschung auch auf andere Weise hätte erfolgen können. Auch hierüber ist dem Berufungsurteil nichts zu entnehmen.

3. Auf diese Umstände würde es allerdings dann nicht ankommen, wenn eine Löschungstätigkeit jeder Art infolge der Luftgefahr ausscheiden musste. Das Berufungsgericht hat dies angenommen, indem es darlegt, dass Entladungsarbeiten infolge der dauernden Luftbeobachtung durch feindliche Flieger weder bei Tag noch bei Nacht hätten durchgeführt werden können. Die Revision beanstandet diese Feststellung zu Recht. Unbegründet sind allerdings ihre Angriffe, soweit sie bemängeln, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, ob sonstige Betriebe in Kleve nach dem 26. September 1944 noch tätig gewesen seien. Das Berufungsgericht hat dies rechtsirrtumsfrei, als unerheblich bezeichnet, weil es für die Entscheidung nur darauf ankomme, ob Aussenarbeiten und insbesondere

10

solche im Hafengebiet, wenn auch unter gewissen Schwierigkeiten noch hätten durchgeführt werden können. Es muss ferner auch ausser Betracht bleiben, ob etwa solche Arbeiten ungeachtet der ständigen Lebensgefahr zur Deckung des lebensnotwendigen Bedarfes der Bevölkerung oder aus kriegswichtigen Gründen tatsächlich vorgenommen worden sind. Entscheidend kann nur sein, ob eine Löschung des Kahnes durchführbar gewesen wäre, ohne dass die Arbeiter durch diese Tätigkeit einer gegenüber ihrem sonstigen üblichen Einsatz in Kleve erhöhten Lebensgefahr ausgesetzt waren. Mit Recht rügt die Revision, dass eine ausreichende Aufklärung dieser Frage nicht stattgefunden habe, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Feststellung, jede Art von Löschungs-tätigkeit sei unmöglich gewesen, sich auf den gesamten Zeitraum vom 26. September 1944 bis 12. Februar 1945 erstrecken muss. Die Auskunft des Hafendirektors L. [REDACTED] besagt nur, dass wegen der dauernden Fliegerbeobachtung das Verbot der Benutzung der Dampfkräne ausgesprochen worden sei, um den Hafen nicht zu gefährden, sowie dass die Kranführer sich geweigert hätten, für die Entladung der Asche ihr Leben aufs Spiel zu setzen. Ob eine gleiche Gefährdung bei der wesentlich unauffälligeren Entladung von Hand bestanden hat, ist damit nicht gesagt. Der Prokurist Li. [REDACTED] hat dies zwar bekundet und diese Ansicht, soweit es sich um nächtliche Entladung von Hand handelte, auch ausreichend begründet. Die Klägerin hat aber in den Schriftsätzen vom 4. April 1950 (Bl 92 GA) und vom 3. März 1950 (Bl 71 GA) Beweis dafür angetreten, dass jedenfalls in der Zeit vom 26. September 1944 bis 7. Oktober 1944 keine nennenswerte Fliegertätigkeit geherrscht habe und dass die allgemeine Sp. [REDACTED]-AG, also gerade dasjenige Transportunternehmen, das die Beklagte mit der Löschung beauftragt hatte, im Klever Hafen bis zum 9. Februar 1945 ununterbrochen mit einer Belegschaft von 8 bis 10 Mann gearbeitet habe (Zeuge Li. [REDACTED]). Über dieses Beweisthema war

10

.. 11 ..

Li noch nicht gehört worden; ein Antrag auf nochmalige Vernehmung, dessen Ablehnung gemäss § 398 Abs 1 ZPO im Ermessen des Tatsachenrichters gestanden hätte, liegt also nicht vor. Auch für die Zeit nach dem 7. Oktober 1944 wird das Berufungsgericht noch aufklären müssen, ob nicht, wie die Klägerin behauptet, durch die Wetterverhältnisse die Luftgefahr zeitweise fortfiel oder jedenfalls erheblich vermindert wurde. Das Berufungsgericht wird daher für den gesamten Zeitraum vom 26. September 1944 bis 12. Februar 1945 unter Berücksichtigung der angebotenen Beweise die Frage erneut prüfen müssen, ob und welche Löschungsmöglichkeiten bestanden haben. Bei der rechtlichen Wertung des Beweisergebnisses würde es allerdings im Sinne der Beklagten zu berücksichtigen sein, wenn sich ergeben sollte, dass Entlöschungsmöglichkeit immer nur auf so kurze Zeit gegeben war, dass eine Inangriffnahme der Arbeiten nicht zumutbar war oder von den Arbeitskräften unter den Umständen jener Zeit als nicht zumutbar empfunden werden durfte.

II.

Im Ergebnis zutreffend ist die Auffassung des Berufungsgerichts, dass die Klägerin, falls die Voraussetzungen des § 48 Abs 3 Satz 2 InnSchG erfüllt sind, auch nicht die Hälfte des Liegegeldes beanspruchen kann. Die Vorschrift des Art 2 der Verordnung vom 20. September 1944 (RGBl I 213), auf die sich die Klägerin beruft, bestimmt, dass sich die Löschzeit in Fällen, in denen die Löschung durch Fliegeralarm, dem öffentliche Luftwar- nung während der Dunkelheit gleichsteht, verhindert war, um die Hälfte der Dauer dieser Verhinderung verlängert. Die Verordnung ist vom Reichsjustizminister und Reichsverkehrsminister unterzeichnet und auf Grund des § 4 Abs 2 der Verordnung über weitere

Massnahmen auf dem Gebiet des Handelsrechts während des Krieges vom 4. Oktober 1940 (RGBl I 1337) und des § 6 der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19. September 1939 (RGBl I 1851) erlassen worden. Die in den erwähnten Gesetzen enthaltene Ermächtigung deckt auch Abänderungen des geltenden Rechts, so dass Fedenken gegen die Rechtswirksamkeit der Verordnung vom 20. September 1944 aus diesem Gesichtspunkt nicht bestehen. Auch Art III des Gesetzes der Militärregierung Nr 1 steht ihrer Anwendbarkeit nicht entgegen. Nach ihrer Überschrift ist die Verordnung zwar "zur Beschleunigung des Schiffsumlaufes in der Binnenschifffahrt" erlassen worden, inhaltlich dienen diesem Zweck aber nur die Artikel 1 und 4, nach denen auch Sonn- und Feiertage in die Löschzeit einzurechnen sind und bei ihrer Überschreitung eine öffentlich-rechtliche Verzögerungsabgabe zu leisten ist. Die hier in Rede stehende Verteilung des Schadens, der durch Überschreitung der Löschzeit infolge Fliegeralarms eintritt, hat jedoch mit der Beschleunigung des Schiffsumlaufes nichts zu tun, sondern regelt nur die privatrechtlichen Folgen der durch den Luftkrieg tatsächlich eingetretenen Verzögerungen. Die Anwendung der Vorschrift setzt aber voraus, dass eine Löschung überhaupt möglich ist, dass die Löschzeit also an sich läuft und nur durch Fliegerangriff vorübergehend unterbrochen ist. Dann soll der wirtschaftliche Nachteil von beiden Teilen zur Hälfte getragen werden. Liegen jedoch die Verhältnisse so, dass wegen der Frontnähe Luftwarnungen überhaupt nicht mehr gegeben werden oder dass auch ausserhalb der Fliegeralarme die Löschung infolge der ununterbrochenen Fliegertätigkeit unmöglich oder unzumutbar geworden ist, so muss es bei der gesetzlichen Regelung des § 48 Abs 3 Satz 2 BinnSchG verbleiben. Daran konnte auch durch den Erlass des Reichsverkehrsministers vom 28. März 1945 (Bl 49 GA)

nicht geändert werden, der sich überdies im Rahmen der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes hält und dessen Vorschriften lediglich erläutert.

III.

Soweit die Klägerin eine Schadensersatzpflicht der Beklagten daraus herleitet, dass die Beklagte es trotz ihrer Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse im Klever Hafen pflichtwidrig unterlassen habe, das Einlaufen der "C[REDACTED]" in den Hafen zu verhindern, hat das Berufungsgericht den Anspruch für unbegründet erachtet, da es selbst dem Leiter des Hafenamtes nicht gelungen sei, bei der Schiffsleitstelle die anderweitige Beordnung der "C[REDACTED]" durchzusetzen. Entsprechende Bemühungen der Beklagten hätten daher erst recht scheitern müssen; die Unterlassung solcher Bemühungen sei daher für den eingetretenen Schaden nicht ursächlich. Diese Ausführungen, gegen die auch die Revision keine Einwendungen erhebt, lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

IV.

Die Klägerin hat den Klageanspruch auch auf § 49 Abs 2 BinnSchG gestützt, ohne jedoch klarzustellen, welcher Betrag des eingeklagten Teilanspruches als Liegegeld gemäss § 49 Abs 1 BinnSchG und welcher Betrag als "höherer Schaden" gemäss § 49 Abs 2 BinnSchG verlangt wird. Den ihr erwachsenen höheren Schaden erblickt sie in der Beschädigung des Kahns, der nur infolge seiner Belastung mit der Ladung beim Hängenbleiben an Land auseinandergebrochen sei. Das Berufungsgericht brauchte

von seinem Standpunkt aus zu diesem Vorbringen nicht Stellung zu nehmen. Die Geltendmachung dieses Klagegrundes kann auch zu keinem Erfolg führen.

Der im § 49 Abs 2 BinnSchG erwähnte Anspruch auf Ersatz eines höheren Schadens steht dem Frachtführer auch dann zu, wenn die Überschreitung der Löschezit nicht auf ein Verschulden des Empfängers zurückzuführen ist. Für das Seerecht ist dies freilich bestritten (Verschulden verlangen: Boyens-Lewis, Seerecht, § 605 Anm 3; Schaps, Seerecht, § 602 Anm 8; Pardey HansRGZ 1931, 134; die Gegenmeinung vertreten: Mittelstein bei Schaps aaO; Capelle, Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung S 327 f; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht S 265). Die Vertreter der Auffassung, dass ein Verschulden erforderlich sei, berufen sich im wesentlichen auf die Protokolle zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch (S 2254) in denen dieser Standpunkt zur Geltung gekommen ist, und auf die unveränderte Übernahme der entsprechenden Vorschrift des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches in das neue Handelsgesetzbuch (Pardey aaO). Ob dieser Rechtsansicht zu folgen ist, kann hier dahingestellt bleiben. Für das Binnenschiffahrtsgesetz, das aus sich heraus auszulegen ist, muss jedenfalls von folgenden Erwägungen ausgegangen werden:

Die Verzögerung der Abnahme der Ladung stellt einen Fall des Annahmeverzuges im Sinne des § 293 BGB dar, da es an einer den Schuldnerverzug begründenden Rechtspflicht des in keinen vertraglichen Beziehungen zum Frachtführer stehenden Empfängers zur Abnahme der Ladung fehlt. Als das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 (RGBl 301), das am 1. Januar 1896 in Kraft getreten ist, erlassen wurde, war die Erkenntnis, dass der Gläu-

10

bigerverzug ohne Rücksicht auf Verschulden eintritt, bereits Allgemeingut der deutschen Rechtswissenschaft. Da die in Rede stehende Vorschrift auch keine Veränderung erfahren hat, als aus Anlass des Bürgerlichen Gesetzbuches die Anpassung einiger Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Binnenschiffahrtsgesetzes notwendig wurde, die am 20. Mai 1898 (RGBl 868) zur Bekanntmachung des Binnenschiffahrtsgesetzes in neuer Fassung führte, ist die Annahme gerechtfertigt, dass der Gesetzgeber für die Voraussetzungen des Annahmeverzuges im Falle des § 49 Abs 2 BinnSchG keine anderen Erfordernisse hat aufstellen wollen, als sie nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu verlangen sind. Diese Auffassung steht auch im Einklang mit der amtlichen Begründung zum Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 13. Dezember 1894 (Stenografische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags, 9. Legislaturperiode, Aktenstück Nr 81). Dort wird zu § 49 Abs 2 dargelegt, aus welchen Erwägungen die Frage der Abgeltung eines durch das gesetzliche Liegegeld nicht gedeckten Schadens im Falle der Verzögerung der Löschung der Ladung anders geregelt worden ist als bei der Überschreitung der Ladezeit (§ 30 BinnSchG). In letzterem Falle gewähre das Gesetz dem Frachtführer keinen weitergehenden Schadensersatzanspruch, da der Frachtführer bei Versäumung der Beladung einfach vom Vertrage zurücktreten oder mit unvollständiger Ladung abfahren könne, während ihm bei der Löschung nur der Weg bleibe, die Löschung der Güter selbst vorzunehmen, was in der Regel mit grösserem Zeitverluste verbunden sei. Diese Bemerkungen lassen deutlich erkennen, dass der Gesetzgeber den Schadensersatzanspruch nach § 49 Abs 2 BinnSchG nicht etwa zugebilligt hat, weil ein etwaiges schuldhaftes Verhalten des Empfängers seine weitergehende Haftung rechtfertige, sondern allein deshalb, weil die bei der Löschung bestehenden tatsächlichen Verhältnisse - im Gegensatz zur Beladung - die Möglichkeit in

sich schliessen, dass das gesetzliche Liegegeld nicht ausreicht, um den dem Frachtführer durch die Verzögerung der Löschung entstandenen Schaden zu decken. Die Begründung sagt daher auch ausdrücklich, dass dieser weitergehende Schaden entstehen könne, weil der Frachtführer "bei einer Verzögerung der Löschung" - also nicht nur bei einer schuldhaften Verzögerung - genötigt sei, die Löschung der Güter selbst vorzunehmen. In Übereinstimmung mit der einhelligen Auffassung des führenden Schrifttums ist mithin davon auszugehen, dass der Schadensersatzanspruch nach § 49 Abs 2 BinnSchG ein Verschulden des Empfängers nicht voraussetzt, dass er vielmehr, wie Mittelstein (Ehrenbergs Handbuch 7. Bd I. Abt S 239 f) es ausdrückt, "als Zuschlag" zum gesetzlichen Liegegeld beansprucht werden kann (Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrtsrecht S 290; Wüstendörfer aaO S 265).

Hieraus ergeben sich aber weitere Folgerungen für die Frage, ob die Unterlassung der Löschung des Kahns als ein Ereignis in Betracht kommen kann, das die Haftung der Beklagten für das spätere Zerbrechen des Kahns zu begründen vermag. Entgegen der Auffassung der Revision kann diese Frage nicht an Hand der sonst im Zivilrecht geltenden Lehre von der adäquaten Verursachung geprüft werden, weil Sinn und Zweck der Vorschrift des § 49 Abs 2 BinnSchG dazu nötigen, den Kreis der haftungsbegründenden Ereignisse im Sinne dieser Vorschrift enger zu ziehen. Die Grundsätze der adäquaten Verursachung geben für das Zivilrecht nur allgemeine Richtlinien, die unanwendbar sind, wenn der massgeblichen gesetzlichen Norm etwas anderes zu entnehmen ist (BGH vom 19.12.1950 NJW 1951, 192, Lindenmaier ZHandR 113, 207, 243). Der Schadensersatzanspruch aus § 49

Abs 2 aaO wird, wie dargelegt, dem Frachtführer als eine Art Zuschlag zum Liegegeld in solchen Fällen gewährt, in denen die festen Liegegeldsätze nicht ausreichen, um den ihm durch die Verzögerung der Löschung entstandenen Schaden auszugleichen. Daraus folgt, dass unter dem "höheren Schaden", dessen Ersatz der Frachtführer bei entsprechendem Nachweis verlangen kann, nur Nachteile von gleicher oder ähnlicher Art verstanden werden können, wie sie durch das gesetzliche Liegegeld gedeckt werden sollen (vgl die Beispiele bei Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrtsrecht S 290). Dagegen müssen Ereignisse, die ganz ausserhalb derjenigen Nachteile liegen, die üblicherweise dem Frachtführer durch eine Verzögerung oder Nichtausführung der Löschung entstehen können, für die in § 49 Abs 2 aaO festgesetzte Schadensersatzpflicht ausscheiden, gleichgültig ob solche Ereignisse an sich als durch die Lösungsverzögerung adäquat verursacht gelten können. Ohne eine solche Einengung des Kreises der haftungsbegründenden Tatsachen würde dem - ohne Verschulden haftenden - Empfänger als Folge seines Annahmeverzuges eine Verantwortlichkeit aufgebürdet werden, die vom Gesetzgeber nicht gewollt sein kann. Für eine unbeschränkte Haftung in der Art, wie sie im Falle schuldhaften Handelns nach allgemeinen Grundsätzen eintritt, fehlt es auch an jedem gesetzlichen Vorbild. Wo im Gesetz eine Entschädigungspflicht im Falle des Annahmeverzuges vorgesehen ist, wie im § 642 BGB, ist sie der Höhe nach auf einen "angemessenen" Betrag begrenzt, der nach näher bestimmten Grundsätzen zu ermitteln ist.

Angesichts dieser Rechtslage kann der von der Klägerin vorgetragene Sachverhalt nicht ausreichen, ihr auf Grund des § 49 Abs 2 aaO einen höheren Schadensersatzanspruch zuzubilligen, da das Zerschlagen des Kahns infolge der kriegsbedingten Einwir-

kungen auf den Wasserspiegel des Hafenbeckens völlig ausserhalb der einem Frachtführer durch Löschungsverzögerungen üblicherweise drohenden Gefahren liegt. Die Abweisung eines Teiles des Klageanspruches war aber gleichwohl noch nicht möglich, da keine Klarheit darüber besteht, welcher Teil der Klagesumme als Ersatz des höheren Schadens auf Grund des § 49 aaO verlangt wird.

Die Kostenentscheidung musste dem Berufungsgericht überlassen werden, da in der Sache selbst noch nicht erkannt werden konnte.

Lindenmaier

Heidenhain

Dr. Birnbach

Schmidt

Wilde