

BR 8 / 50

Verkündet am 12. Januar 1951

gez. [REDACTED]

Justizsekretär

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes !

In Sachen

der [REDACTED] Transport Aktiengesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, Generaldirektor Ass. Karl Di [REDACTED] und Direktor Wilhelm Dr [REDACTED] in D [REDACTED],
M [REDACTED] str. [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED]

g e g e n

die Firma J. Sch [REDACTED] Jute-Spinnereien und Webereien,
in E [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED] -

hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe auf die mündliche Verhandlung vom 12. Januar 1951 unter Mitwirkung des Bundesrichters Prof. Dr. Lindenmaier als Vorsitzenden und der Bundesrichter Dr. Heidenhain, Dr. Birnbach, Wilde und Schmidt

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom 20. Oktober 1949 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen.

Tatbestand:

Die Klägerin übernahm Anfang 1945 als Frachtführerin die Beförderung von Kohlen für das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat. Die Kohlen sollten auf dem Binnenwasserweg mit den Kähnen "Lehnkering 19" und "Hannah 1899" aus dem Ruhrgebiet nach Emden ("Lehnkering") und nach Liebenau ("Hannah") gebracht werden. Die Fahrzeuge befuhren den Dortmund-Ems-Kanal; durch behördliche Anordnung wurde jedoch "Lehnkering" zum Mittelland-Kanal umdirigiert. Infolge der Behinderung der Schifffahrt durch Kriegseinwirkungen erreichten die beiden Kähne nicht ihren Bestimmungsort, sondern blieben auf freier Strecke liegen, nämlich "Lehnkering" im Mittelland-Kanal bei Bergeshövede und "Hannah" im Dortmund-Ems-Kanal bei Gelmer. Die Ladungen der beiden Kähne wurden vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen (Landwirtschaftsamt Münster) auf Grund des Reichsleistungsgesetzes zwecks Zuteilung der Kohlen an die Textilindustriewerke in Emsdetten beschlagnahmt, und zwar nach der Behauptung der Beklagten zu ihren Gunsten. Unstreitig hat es die Beklagte übernommen, die Ladungen der beiden Kähne zu löschen und sie auf die Textilindustriewerke in Emsdetten zu verteilen. Die Löschung von "Lehnkering" fand in der Zeit vom 27. Februar bis 20. März 1945 und die Entladung von "Hannah" in der Zeit vom 15. März bis 18. April 1945 statt.

Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Zahlung von Liegegeld gemäss § 49 des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinnSchG) in Anspruch, da die Beklagte die gesetzliche Löschzeit bei beiden Kähnen überschritten habe. Sie berechnet für beide Kähne je 18 Überliegetage und

17

- 3 -

begehrt Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von insgesamt 2.160.-- M., umgestellt auf 216.-- M.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie ist der Auffassung, dass die gesetzlichen Voraussetzungen, unter denen ein Liegegeld verlangt werden könne, nicht erfüllt seien. Denn die Kähne hätten nicht an Löschplätzen im Sinne des Gesetzes gelegen und seien auch nicht löschbereit gewesen; sie, die Beklagte, habe auch keine Anzeige der Löschbereitschaft erhalten; die Löschzeit sei daher niemals in Lauf gesetzt worden. Da ausserdem beide Kähne schon vor der Löschung und noch längere Zeit danach festgelegt hätten, sei der Klägerin kein Schaden entstanden.

Nach Einholung einer Auskunft vom Wasserstrassenamt in Münster über den Zustand des Dortmund-Las-Canals in der Zeit nach dem 10. März 1945 hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Im zweiten Rechtszuge hat sich die Klägerin noch auf ihre Verlade-Transport-Bedingungen (Bl. 146 GA.) berufen. Das Oberlandesgericht hat nach Vernehmung von Zeugen die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihren Klagantrag weiterverfolgt, während die Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe.

I.

Der Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld aufgrund des § 49 BinnSchG. richtet sich gegen den "Empfänger" des beförderten Gutes. Empfänger im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes und der §§ 426 ff. HGB ist aber nicht schon derjenige, der das Gut tatsächlich in Empfang nimmt, sondern nur, wer im Frachtvertrag als



solcher bezeichnet ist, oder wer, falls ein Ladeschein ausgestellt ist, nach dem Inhalt des Ladescheines dessen empfangsberechtigter Inhaber ist (Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts 7.Bd. I Abt. S.204, 211; Schaps-Mittelstein-Sebba, Deutsches Seerecht, 2.Aufl. § 614 Anm. 2). Das Berufungsgericht hat sich darüber, ob die Beklagte die Rechtsstellung eines Empfängers des Gutes hatte, nicht ausdrücklich ausgesprochen. Es ist aber auf Seite 7 der Urteilsgründe unter Bezugnahme auf die als zutreffend bezeichneten Ausführungen des Landgerichts davon ausgegangen, dass die Lade- u.Transportbedingungen der Klägerin auch im Verhältnis der Parteien gelten sollten. Das Landgericht hatte aus dem vorliegenden Schriftwechsel zwischen der von dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat eingeschalteten Verkaufsgesellschaft (Westfälische Kohlenhandelsgesellschaft Gastrock & Co.) und der Beklagten (Bl. 33 bis 36, 82 bis 88 GA.) für erwiesen angesehen, dass der Eintritt der Beklagten an die Stelle des in den Ladescheinen genannten ursprünglichen Empfängers zwischen den Parteien zu den in den Ladescheinen angegebenen Bedingungen vereinbart worden sei. Das Berufungsgericht hat sich dieser tatsächlichen Würdigung mit der vorerwähnten Bemerkung angeschlossen. Die Ausführungen des Landgerichts lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Auch wenn die Ladescheine, wie es den Anschein hat, der Beklagten nicht ausgehändigt worden sind, waren die Beteiligten nicht gehindert, den Eintritt der Beklagten an die Stelle des ursprünglichen Empfängers zu vereinbaren. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Beklagte die Rechtsstellung des

Empfängers des Gutes im Sinne des § 49 ff. BinnSchG erhalten hat.

II.

Das Berufungsgericht hat dargelegt, die Löschozeit habe, als die Kähne entladen worden seien, noch gar nicht zu laufen begonnen, da es an geeigneten Löscho- plätzen gefehlt habe. Zum Löschoplatz im Sinne des Bin- nenschiffahrtsgesetzes werde die Liegestelle eines Schiffes nicht schon dadurch, dass der Empfänger dort tatsächlich die Löscho durchführe. Vielmehr gehöre dazu, dass die Liegestelle nach ihrer wassermässigen Beschaffenheit und nach der Beschaffenheit des Ufers sowie nach den dort für die Löscho geschaffenen Ein- richtungen nach der Verkehrsanschauung zum Löschoplatz geeignet sei. Der Kahn "Lehnkering" habe schon längere Zeit vor Beginn der Löscho auf dem schrägen Teil des ausgelaufenen Kanalbettes auf Grund gelegen. Eine sol- che Liegestelle sei kein ortsüblicher Löschoplatz im Sinne des § 46 Abs. 2 BinnSchG, zumal da die Löscho nur mittels eines 12 m langen Transportbandes und einer besonders dafür angelegten Feldbahn habe durchgeführt werden können und weil sachgemässe Lagerstätten für die Kohlen nicht vorhanden gewesen seien. Die Beklagte sei auch nicht in der Lage gewesen, dem Schiffer eine andere Stelle als Löschoplatz für den manövrierunfähigen Kahn anzuweisen. Der Kahn "Hannah" habe im Dortmund-Ems- Kanal (gemeinsam mit einer ganzen Reihe anderer Kähne) ziemlich weit vom Ufer ab gelegen und habe wegen des niedrigen Wasserstandes des zum Teil ausgelaufenen Kanals nicht näher zum Ufer verbracht werden können, infolge der schmal gewordenen Fahrrinne auch nicht mehr

an den anderen Kähnen vorbei im Kanal weiterfahren können. Zur Löschung von "Hannah" habe über die Kanalböschung hinweg ein Steg von etwa 15 m Länge gebaut werden müssen. Auch dieser Löschartplatz sei daher als Löschartplatz im Sinne des Gesetzes nicht anzusehen, möge auch, wie die Klägerin behauptet habe, das Wasserstrassenamt unter wasserpöizeilichen Gesichtspunkten mit der Löschung des Kahnes an dieser Stelle einverstanden gewesen sein. Deshalb komme es weder für "Lehnkering" noch für "Hannah" darauf an, ob die Löschung, wie die Klägerin es darstelle, mehrfach willkürlich, oder, wie die Beklagte behaupte, nur unter dem Zwange der Verhältnisse unterbrochen worden sei.

Das Berufungsgericht ist ferner der Auffassung, dass die Verzögerung der Entladung auch deshalb ohne Bedeutung sei, weil beide Kähne ohnehin schon vor Beginn der Entladung festgelegt hätten und nach Beendigung der Löschung noch dreiviertel bzw. ein Jahr an ihren damaligen Liegestellen wegen des Zustandes der Kanäle hätten verbleiben müssen. Die Klägerin hätte also die Kähne selbst dann nicht anderweitig nutzbringend verwenden können, wenn sie ohne jede Ladung an die Liegestelle gekommen wären. Gegenüber diesem völlig regelwidrigen Umstände trete der auf normale Verhältnisse zugeschnittene Grundsatz zurück, dass das Liegegeld ein gesetzliches Entgelt für die besondere zeitliche Inanspruchnahme des Schiffes für die Zwecke der Ladung darstelle.

Schliesslich hat das Berufungsgericht noch geprüft, ob sich aus den Verlade- und Transport-Bedingungen der Klägerin etwas Gegenteiliges ergebe, hat diese Frage

aber verneint.

III.

Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis und auch in wesentlichen Teilen der Begründung beizupflichten.

1.) Allerdings wird die Entstehung des Liegegeldanspruches durch den Umstand, dass die Kähne schon vor dem Beginn der Entladung und längere Zeit nachher festgelegt haben, nicht gehindert. Das Liegegeld stellt, wie auch das Berufungsgericht nicht verkennt, ein gesetzliches Entgelt für die besondere Inanspruchnahme des Schiffes für die Zwecke der Löschung dar. Es ist nach seiner rechtlichen Natur weder Konventionalstrafe noch Schadenersatzanspruch, sondern ein Entgelt für die Zurverfügungstellung des Schiffes während der Überschreitung der Löschzeit (RG. SeuffA. 48 Nr. 200, Schaps-Mittelstein-Sebba § 567 Anm. 11, § 594 Anm. 12; Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts-Flössereirecht, § 30 Anm. 1, § 49 Anm. 1; für gesetzlichen "Schadensmindestbetrag": Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, S. 253). Diese Inanspruchnahme des Schiffes selbst und nicht etwa ein möglicherweise entgangener Gewinn ist deshalb die Grundlage, auf der der Anspruch auf Liegegeld gemäss § 49 BinnSchG erwächst. Auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass weder die Kähne der Klägerin noch andere Schiffe unter den gegebenen Umständen in der Lage gewesen wären, eine anderweitige nutzbringende Fahrt zu unternehmen, kann es daher für die Entstehung des Liegegeldanspruches nicht darauf ankommen, ob der Klägerin ein Schaden entstanden ist oder hätte entstehen können. Denn eine Bereithaltung des

Schiffes für die Entladungsarbeiten hat in jedem Falle stattgefunden und rechtfertigt eine Gegenleistung.

2.) Dem Berufungsgericht ist aber darin zuzustimmen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für den Beginn der Löschanzeige hinsichtlich beider Kähne nicht erfüllt waren. Darüber ob die Klägerin, wie sie behauptet, die Beklagte aber bestreitet, die Löschanzeige gemäss § 47 Abs. 1 BinnSchG erstattet hat, sind vom Berufungsgericht keine Feststellungen getroffen worden, da der Berufsrichter auch bei unterstellter Erstattung der Löschanzeige die mangelnde Löschbereitschaft wegen Fehlens eines Löschanplatzes im Sinne des Gesetzes als dem Klageanspruch entgegenstehend angesehen hat. Das ist nach Lage des Falles nicht zu beanstanden. Die Anzeige der Löschbereitschaft setzt nach allgemeiner Auffassung die Löschanzeit (§ 48 Abs. 1 BinnSchG) nur dann in Lauf, wenn objektiv eine Löschbereitschaft vorhanden war. Von einer solchen kann aber nur gesprochen werden, wenn der Schiffer für den Zeitpunkt des Beginns der Löschanzeit in der Lage ist, einen geeigneten angewiesenen oder einen ortsüblichen Löschanplatz aufzusuchen, und dort zum Löschen der Ladung in der im Vertrag zugrundegelegten Art des Löschens bereit ist. Sagt der Vertrag hierüber nichts Besonderes, so muss er zu einer normalen Art des Löschens in der Lage sein. (RG SeuffA 44 Nr. 274, Schaps-Mittelstein-Sebba § 594 Anm. 1, 11; Mittelstein aaO. S.226, Wüstendörfer aaO. S.249; Sieveking in MDR 1947 S.227 /Anm. zu OLG. Hamburg/). Denn nur eine Löschung unter solchen Voraussetzungen kann es rechtfertigen, den Empfänger im Falle einer Überschreitung der gesetzlichen Löschanzeit

mit dem Liegegeld zu belasten. Die Richtigkeit dieser Auffassung ergibt sich nicht nur aus der Natur der Sache, sondern folgt auch aus dem Zusammenhang der gesetzlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes. Dieses gewährt im § 46 Abs 2 dem Empfänger das Recht, dem Schiffer einen "geeigneten" Löschrplatz anzuweisen, wohingegen der Schiffer, falls eine solche Anweisung nicht ergeht, berechtigt ist, an einem der ortsüblichen Löschrplätze anzulegen. Das Gesetz geht mithin davon aus, dass die Löschung an einem "geeigneten" oder "ortsüblichen" Löschrplatz stattfindet. Von einer Eignung des Löschrplatzes kann aber nur gesprochen werden, wenn nicht nur die Sicherheit des Schiffes gewährleistet ist, sondern auch die örtlichen Umstände so beschaffen sind, dass die Entladung selbst unter normalen Umständen vorgenommen werden kann.

Das Berufungsgericht hat angenommen, dass bei beiden Kähnen die Liegestellen für die Löschung ungeeignet waren, weil sie erst durch umständliche und besondere Aufwendungen erfordernde Vorrichtungen für die Durchführung der Entladung hätten hergerichtet werden müssen. Dieser Beurteilung der Eignung der Entladeplätze für die Löschung kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Der von Vortisch-Zschucke aaO. in Anmerkung 4 b zu § 27 erwähnte Schiffsfahrtsbrauch, gemäss welchem ein Ladeplatz - und dasselbe muss für einen Löschrplatz gelten - nur dann als geeignet anzusehen ist, wenn die Uferhöhe nicht mehr als 1,80 m über dem Wasserspiegel liegt und der Kahn so nah an das Ufer herangelegt werden kann, dass der Karrsteg mit einer höchstens 6 m langen Bohle erbaut werden

kann, dass ferner der Platz am Ufer so eingerichtet sein muss, dass die Frachtgüter unmittelbar am Ufer, höchstens bis zu 30 m entfernt, aufgestellt werden können, mag nur, wie nach den von Vortisch-Zschucke aaO angeführten Quellen anzunehmen ist, für die märkischen Wasserstrassen Geltung besitzen. Auf jeden Fall kann aber nach dem festgestellten Sachverhalt dem Berufungsgericht aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten sein, wenn es aus den gegebenen Umständen entnommen hat, dass die Entladeplätze keine geeigneten oder ortsüblichen Löschräume waren.

3.) Die Revision meint demgegenüber, dass in Kriegzeiten bei der Frage der Eignung eines Liegeplatzes für die Löschung auch dem Umstande Rechnung getragen werden müsse, dass die sonst üblichen Entladeplätze, insbesondere in Häfen, wegen ihrer Gefährdung durch Luftangriffe gerade nicht mehr geeignet gewesen seien und dass bei einer Löschung auf freier Strecke der Mangel an den erforderlichen Entladeeinrichtungen durch die Vermeidung der Gefährdung der Entladung bei weitem aufgehoben werde. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden. Selbst wenn aus kriegsbedingten Gründen gewisse sonst geeignete Plätze als angemessene Löschräume ausscheiden müssen, so folgt daraus noch nicht, dass nunmehr ein für den Lösungsvorgang an sich ungeeigneter Platz zum geeigneten Löschräume wird. Auch wenn es zu damaliger Zeit üblich gewesen sein sollte, Kähne wegen der Luftgefahr auf freier Strecke zu löschen, was die Klägerin in dieser Form selbst nicht einmal behauptet, so würde auch dieser Umstand es nicht rechtfertigen,

die Vorschriften über die Löschzeit und das Liegegeld auf einen solchen an sich ungeeigneten Löschplatz anzuwenden. Denn das Gesetz und auch die den Kriegsverhältnissen nicht besonders angepassten allgemeinen Vertragsbedingungen der Klägerin rechnen mit normalen Umständen, aber nicht mit so ungewöhnlichen Verhältnissen, wie sie im damaligen Zeitraum bestanden haben.

4.) Zu Unrecht beruft sich die Revision darauf, dass nach der Beschlagnahmeverfügung des Landwirtschaftsamtes (Muster Blatt 19 GA) die Abnahme der Ladung an den Empfänger "sofort" zu erfolgen hatte. Selbst wenn darin die Anordnung zu erblicken wäre, dass die Kähne nicht nur "sofort", sondern auch an den Liegeplätzen zu löschen seien, so fehlt es - ganz abgesehen von der Befugnisfrage - doch an jedem Anhaltspunkt dafür, dass durch diese im öffentlichen Interesse getroffene Anordnung beschleunigter Entladung der Kähne auch die gesetzlichen Bestimmungen über die Löschzeit und die Voraussetzungen für die Entstehung des Liegegeldanspruches ausser Kraft gesetzt werden sollten. Schliesslich kann auch entgegen der Auffassung der Revision in der Entgegennahme der Ladung an den Liegeplätzen nicht ein Anerkenntnis der Beklagten in dem Sinne erblickt werden, dass die Beklagte damit die Eignung der Löschplätze und die Löschbereitschaft der Schiffe als vorhanden zugestehen wollte. Die Klägerin hat selbst nicht behauptet, dass die Beklagte die Möglichkeit gehabt hätte, die Kähne in der näheren Umgebung ihrer Liegeplätze an geeigneten Löschplätzen

zu entladen, weil es eben an solchen angemessenen Löschräumen fehlte, - ganz abgesehen davon, dass nach den Feststellungen des Berufungsgerichts beide Kähne manövrierunfähig waren. Darauf, ob der Kahn "Hannah" nach Münster hätte zurückfahren können, kann es nicht ankommen. Denn die Beklagte brauchte die Ladung nur dort entgegenzunehmen, wo der Kahn lag, d.h. also in der Gegend von Gelmer, während Münster, weil es nicht Ablieferungsort war, ausschied. Bei solcher Sachlage kann unter Berücksichtigung von Treu und Glauben nicht angenommen werden, dass die Beklagte, indem sie sich auf die Löschung an Ort und Stelle trotz der bestehenden Schwierigkeiten einliess, damit die Löschräumigkeit der Schiffe und die Eignung der Löschräume anerkannt hat (vgl. RG SeuffA 44 Nr. 274).

Hiernach konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum davon absehen, eine nähere Aufklärung darüber herbeizuführen, ob die mangelnde Eignung der Löschräume für die Verzögerung der Löschung ursächlich war, oder ob Gründe, die in der Sphäre der Beklagten lagen, wie Schwierigkeiten bei der Lagengestellung und beim An- und Abtransport, hierfür massgebend waren. Nur wenn die Grundvoraussetzung für die Anwendbarkeit der Vorschriften der §§ 46 - 49 BinnSchG erfüllt gewesen wäre, hätte es darauf ankommen können, in wessen Gefahrensphäre die für die Überschreitung der Löschräume ursächlichen Gründe sich ereignet haben. Deshalb kann es auch nicht von Belang sein, ob der Kahn "Sigrid", wie die Klägerin behauptet, unter ähnlichen Umständen innerhalb von drei Tagen hat gelöscht werden können. Nicht nur die Erschwerisse beim eigentlichen Entladungs-

vorgang, sondern auch ungewöhnliche Schwierigkeiten, deren Überwindung die Löschung überhaupt erst ermöglicht, sowie die Notwendigkeit aussergewöhnlicher Vorkehrungen für Lagerung und Abtransport des Gutes können einen Liegeplatz als zum Löschplatz ungeeignet erscheinen lassen.

5.) Die Frage, ob anders zu entscheiden wäre, falls die Beklagte, wie die Klägerin behauptet, die Löschzeit schuldhaft überschritten hat, ist vom Berufungsgericht nicht geprüft worden. In solchem Falle könnte an sich ein vertraglicher Schadensersatzanspruch der Klägerin auf Grund des Frachtvertrages, in den die Beklagte eingetreten ist, in Betracht kommen. Es bedarf aber keines weiteren Eingehens hierauf, weil ein solcher Anspruch schon daran scheitern müsste, dass die Klägerin nichts dafür vorgetragen hat, ob und welcher Schaden ihr durch die Verzögerung der Entladung entstanden ist.

IV.

Dem Berufungsgericht ist auch darin beizupflichten, dass die Verlade- und Transportbedingungen der Klägerin eine anderweite Beurteilung nicht rechtfertigen können. Wenn in § 12 dieser Bedingungen gesagt ist, dass der Empfänger verpflichtet sei, "sofort nach Ankunft des Schiffes" mit der Löschung zu beginnen, so muss bei der nach Treu und Glauben und unter Berücksichtigung der Verkehrssitte vorzunehmenden Auslegung der Vertragsbestimmungen das oben Ausgeführte entsprechend gelten, d.h. die Verpflichtung zur Zahlung von Liegegeldern setzt voraus, dass die Entladung

an einem geeigneten oder ortsüblichen Löschartplatz stattfindet, wohingegen es nicht genügt, wenn sie aus einer Zwangslage heraus an dem zufälligen Liegeplatz auf freier Strecke durchgeführt werden muss.

Die Bestimmung des § 23 der Verlade- und Transportbedingungen, auf die sich die Revision beruft, befreit die Klägerin von der Ausführung des Frachtvertrages, wenn höhere Gewalt, Naturereignisse oder ähnliche Vorgänge, die zu unnormalen Verhältnissen führen, die Ausführung behindern. Während der Dauer eines dieser Fälle und bis 14 Tage darüber hinaus soll die Klägerin berechtigt sein, die Tagesfrachten anzurechnen und "die verursachten Extrakosten zu Lasten der Ware zu bringen." Zu Unrecht will die Revision hieraus folgern, dass der Liegegeldanspruch begründet sei, weil es sich insoweit um "Extrakosten" handele. Der Wortlaut der Bestimmung lässt aber nur die Deutung zu, dass tatsächliche Unkosten, die der Klägerin infolge der zuvor erwähnten ungewöhnlichen Ereignisse entstanden sind, dem anderen Teil in Rechnung gestellt werden können. Um solche Unkosten handelt es sich hier aber nicht. Eine darüber hinaus gehende Auslegung dieser Vertragsklausel verbietet sich schon im Hinblick auf ihren Ausnahmecharakter.

V.

Auch die Verfahrensrügen der Revision, mit denen sie die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts hinsichtlich der Lage des Kahn "Hannah" zu erschüttern versucht, greifen nicht durch.

1.) Die Revision macht zunächst geltend, dem Berufungsgericht sei bei der Würdigung der Beweisaufnahme über die Frage, ob der Kahn "Hannah" seinen Liege-

platz vor Beginn der Löschung hätte verlassen können, ein geographischer Irrtum unterlaufen. Der Zeuge Ad [REDACTED] hatte nämlich in seinem schriftlichen Bericht vom 29. März 1946 (Abschrift Bl. 26 GA) erklärt, dass die Fahrt der "Hannah" am 25. Februar 1945 wegen einer Kanalsperre bei Ladbergen nicht habe fortgesetzt werden können. In seiner Zeugenbekundung vom 29. August 1949 (Bl. 154 GA) hat er zunächst diese Angabe wiederholt, dann aber hinzugefügt, dass er bis zur Sprengung der Kanalbrücken, die etwa 1 oder 2 Tage vor Ostern stattgefunden habe, mit dem Kahn noch nach Münster hätte fahren können. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe hierin zu Unrecht einen Widerspruch zu dem Bericht des Zeugen vom 29. März 1946 erblickt, denn der Ort Gelmer liege nördlich von Münster, etwa in der Mitte zwischen Ladbergen und Münster, der Schiffer Adamczak hätte also zwar seine Reise in der bisherigen Richtung nicht fortsetzen, wohl aber nach Münster zurückfahren können. Es mag sein, dass dem Berufungsgericht ein geographischer Irrtum hinsichtlich der Lage des Ortes Gelmer unterlaufen ist, wenn auch die Ausführungen des Berufungsgerichts in diesem Punkte nicht ganz klar sind. Für die Entscheidung kommt es aber gar nicht darauf an, ob der Schiffer Ad [REDACTED] noch nach Münster zurückfahren konnte, sondern zur Beurteilung steht allein die Frage, ob der Kahn "Hannah" noch an das Ufer hätte gebracht werden können oder ob er von der Stelle aus, an der er nach der Behauptung der Beklagten festlag, gelöscht werden musste. Wenn insoweit das Berufungsgericht den Aussagen der Zeugen A [REDACTED] und Tu [REDACTED]

den Vorzug vor der Bekundung des Zeugen Ad[REDACTED] gab, so liegt diese Beurteilung des Berufungsgerichts auf dem der Nachprüfung entzogenen Gebiet der Tatsachewürdigung. Das Berufungsgericht war auch - entgegen der Auffassung der Revision - nicht gehindert, im Rahmen des § 286 ZPO hierbei den Vortrag der Klägerin im Schriftsatz vom 25. April 1947 zu berücksichtigen, wonach die Beklagte gewusst habe, dass die Schiffe nicht in der Lage gewesen seien, von ihren Liegeplätzen auf einen anzuweisenden Löschrplatz zu verholen. Diese Erklärung der Klägerin war unmissverständlich und stand lediglich zu ihren späteren Prozessbehauptungen im Widerspruch. Zu einer Ausübung des Fragerechts bestand daher für das Berufungsgericht kein zwingender Grund.

2.) Auch die weiteren Verfahrensrügen der Revision greifen nicht durch. Die Erwägung des Berufungsgerichts, es sei unverständlich, warum der Schiffer den Kahn "Hannah" zum Schutze gegen Plünderungen durch Fremdarbeiter nicht in die Mitte des Kanals gebracht habe, wenn der Kahn wirklich bewegungsfähig gewesen wäre, widerspricht nicht der Lebenserfahrung, da Plünderungen des Kahnes bei grösserer Entfernung vom Ufer mindestens erschwert worden wären. Es trifft auch nicht zu, dass das Berufungsgericht das angeblich im Schriftsatz der Beklagten vom 15. September 1948 (Bl. 75) enthaltene Geständnis, dass der Kahn "Hannah" nach Lünster hätte zurückfahren können, zu Unrecht nicht berücksichtigt habe. Denn ein solches Geständnis der Beklagten ist in diesem Schriftsatz nicht enthalten. Die Beklagte hat dort im Gegenteil

ausgeführt, es sei unverständlich, warum der Kahn nicht nach der Entladung nach Münster gefahren sei, wenn er noch bewegungsfähig gewesen sei. Wenn die Beklagte daran anschliessend weiter ausgeführt hat, dass im Februar und März 1945 eine Rückfahrt nach Münster wegen der damaligen Fliegertiefangriffe nicht in Frage gekommen sei, so handelt es sich hierbei, wie der Zusammenhang unzweideutig erkennen lässt, um Hilferwägungen der Beklagten für den von ihr unterstellten Fall, dass eine Rückfahrt des Kahnes überhaupt möglich gewesen sei.

3.) Die Revision rügt auch zu Unrecht, dass das Berufungsgericht den Schiffer Ah[REDACTED] sowie die Zeugen A[REDACTED] und Tu[REDACTED] nicht über die Behauptungen des Schriftsatzes der Klägerin vom 19. September 1949 (Bl. 163) vernommen habe. In diesem Schriftsatz hatte die Klägerin vorgetragen, dass den Zeugen A[REDACTED] und Tu[REDACTED] bei ihren Aussagen über die Lage und Manövrierfähigkeit der "Hannah" eine Verwechslung mit dem Kahn "Frieda" des Schiffers Ah[REDACTED] unterlaufen sei, da dieser Kahn, dagegen nicht die "Hannah", wegen des zwischenzeitlichen Auslaufens des Kanalwassers nicht mehr ans Ufer habe geholt werden können und der Steg für ihn habe gebaut werden müssen. Das Berufungsgericht hat diesen Beweisantritt ohne Verfahrensverstoss für unerheblich erachtet. Der Schiffer Ah[REDACTED] ist nur dafür benannt worden, dass sein Schiff "Frieda" nicht an die Böschung habe gebracht werden können, dagegen nicht dafür, dass die Verhältnisse hinsichtlich des hier allein interessierenden Kahnes

"Hannah" anders gelegen hätten. Der Vortrag der Klägerin, dass bei den Aussagen der Zeugen A. [REDACTED] und Tuttmann eine Verwechslung der beiden Kähne vorliege, ist lediglich eine Schlussfolgerung der Klägerin, aber keine Tatsachenbehauptung, über die eine Beweiserhebung in Frage kommen konnte. Das Berufungsgericht hat ausserdem zutreffend auf die Angabe des Schiffers Ad. [REDACTED] hingewiesen, dass für die Löschung der "Hannah" eine Planke und eine Rampe habe gebaut werden müssen. Zudem soll nach dem eigenen Vortrag der Klägerin im Schriftsatz vom 12. August 1948 unter Ziffer 5 (Bl. 72) der Schiffer Ad. [REDACTED] selbst Vorschläge über den Bau dieser "Stellage" gemacht haben. Das steht aber in offenem Widerspruch mit der als übergangen gerügten Behauptung der Klägerin, dass diese Vorrichtungen nicht für die "Hannah", sondern für den Kahn "Frieda" gebaut worden seien. Eine Vernehmung des Schiffers Ad. [REDACTED] erübrigte sich mithin. Die nochmalige Vernehmung der Zeugen A. [REDACTED] und Tu. [REDACTED] stand gemäss § 398 ZPO im Ermessen des Berufungsgerichts. Wenn dieses unter den gegebenen Umständen von der wiederholten Vernehmung der beiden Zeugen abgesehen hat, so ist darin kein Rechtsverstoss zu erblicken. Der Wunsch der Klägerin, den Zeugen nachträglich die Behauptungen der Klägerin hinsichtlich des Kahnés "Frieda" vorzuhalten und sie auf die Möglichkeit einer Verwechslung hinzuweisen, konnte den Antrag auf nochmalige Vernehmung nicht rechtfertigen.

4.) Auf die Vernehmung des Beamten der Wasserstrassenverwaltung konnte es schon deshalb nicht ankommen, weil die Wasserstrassenverwaltung bereits eine schriftliche amtliche Auskunft über die ihm vorgelegten Fragen erteilt hatte. Die Klägerin hat diesen Beamten auch nicht etwa als Augenzeugen für die Lage und Bewegungsfähigkeit des Kahnes "Hannah" benannt, sondern nur über die allgemeine Befahrbarkeit des Kanals im fraglichen Zeitraum. Darüber lag aber bereits die amtliche Auskunft vor. Entgegen der Annahme der Revision hat sich das Berufungsgericht auch nicht über diese Auskunft schlechthin hinweggesetzt. Denn die Auskunft besagt zwar, dass das Kanalbett des Dortmund-Ems-Kanals an der Liegestelle der "Hannah" (km 76-77) nicht ausgelaufen sei und dass die Schiffe im fraglichen Zeitpunkt auch nicht auf Grund gelegen hätten, und dass schliesslich die Haltung Münster - Sicherheitstor km 78 auch nach dem 10. März 1945 bis zum 31. März 1945 "befahrbar" gewesen sei. Das Berufungsgericht hat aber nur festgestellt, dass der Wasserstand zu niedrig gewesen sei und dass deshalb der Kahn "Hannah" nicht hätte ans Ufer verbracht werden können, dass ferner die Fahrrinne infolge des niedrigen Wasserstandes zu schmal geworden sei und dass die "Hannah" deshalb nicht an den anderen Kähnen hätte vorbeifahren können. Über diese Verhältnisse ist aber in der Auskunft des Wasserstrassenamts jedenfalls nichts Gegenteiliges gesagt.

Der von der Revision unterstellte unvereinbare Widerspruch zwischen der Auskunft und den Feststellungen des Berufungsgerichts besteht daher nicht.

VI.

Hiernach erweist sich die Revision als unbegründet. Sie war mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

gez. Lind nmaier gez. Heidenhain gez. Birnbach
 gez. Wilde gez. Schmidt.



Beglaubigt

[Redacted signature]

als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle
des Bundesgerichtshofs