

BUNDESGERICHTSHOF 2041 033

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 136/66

URTEIL

Verkündet am

10. Januar 1968

Werner,
Justizsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Raiffeisen-Viehverwertung Fr [REDACTED] eGmbH,
Sch [REDACTED]/O [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
bestehend aus dem Landwirt Heinrich Kn [REDACTED] in
Fr [REDACTED]/O [REDACTED], dem Landwirt Hans R [REDACTED] in Vorder-
Th [REDACTED]/O [REDACTED], dem Geschäftsführer Bernhard He [REDACTED] in
Sch [REDACTED]/O [REDACTED] und dem Landwirt Eduard Te [REDACTED] in
Sch [REDACTED]/O [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Maria To [REDACTED], Vieh- und Fleischtransporte,
Ko [REDACTED], Br [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. den Kraftfahrer Leo Ka [REDACTED], Br [REDACTED], Br [REDACTED] berg [REDACTED],
3. den Kraftfahrer Theo B [REDACTED], Br [REDACTED], H [REDACTED] straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -.

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Januar 1968 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Pehle, Dr. Sprenkman, Dr. Mösl und Alff

für Recht erkannt:

- Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 11. Oktober 1966 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin betreibt eine Versandschlachtereier; sie schlachtet Vieh und veräußert das Fleisch an Wiederverkäufer im süddeutschen Raum. Im Mai 1962 bestellte sie bei der Spedition Bö[redacted] & Go[redacted] in M[redacted] ein Fahrzeug für einen Fleischtransport von Ge[redacted] nach Ka[redacted] und He[redacted]; die Spedition bediente sich zur Ausführung des Transports der Beklagten zu 1. Deren von den Beklagten zu 2 und 3 gefahrener Lastzug, ein Spezial-Isotherm-Fahrzeug zur Beförderung wärme- und kälteempfindlicher Güter mit Fleischaufhängung und Belüftung, traf am 14. Mai 1962 gegen 17.00 Uhr in Ge[redacted] ein und wurde dort mit 420 frisch geschlachteten und noch warmen halben Schweinen sowie mit Geschlinge beladen. Gegen 18.00 Uhr traten die Beklagten zu 2 und 3 die Fahrt nach Kar[redacted] an, um dort 220 Schweinehälften und das Geschlinge bei der Firma Fleisch-Ku[redacted] auszuliefern und sodann die restliche

Ladung zu der Firma L [REDACTED] in He [REDACTED] zu bringen.

Der Lastzug traf am 15. Mai 1962 gegen 18.10 Uhr im Schlachthof Kar [REDACTED] ein. Hier wurde festgestellt, daß das Fleisch eine erhebliche Qualitätseinbuße erlitten hatte, es sah nicht mehr frisch aus und war teilweise ohne besondere Zurichtung für das Ladengeschäft unverkäuflich, teilweise auch unverwertbar geworden. Nachdem die Empfänger die Annahme abgelehnt hatten, wurden die Schweinehälften zu einem um 1,60 DM ermäßigten Kilopreis verkauft. Der Klägerin ist dadurch ein Schaden von 28.186,-- DM entstanden. Die Firma Bö [REDACTED] & Go [REDACTED] hat die ihr etwa gegen die Beklagte zu 1 zustehenden Schadensersatzansprüche an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin hat behauptet, der Versand von Frischfleisch in ungekühlter Form sei im norddeutschen Raum vorherrschend, da die Kunden das Fleisch frisch verlangten. Vor dem Schadensfall habe die Firma Bö [REDACTED] & Go [REDACTED] solche Transporte 20 Wochen lang ohne Beanstandung ausgeführt. Der Geschäftsführer der Klägerin, He [REDACTED], habe die Beklagten zu 2 und 3 ausdrücklich darauf hingewiesen, sie müßten die Nacht hindurch fahren und am folgenden Morgen gegen 6.00 Uhr in Kar [REDACTED] die erste Sendung ausliefern; der Transportplan müsse genau eingehalten werden. Sämtliche Luken des Lastzuges müßten geöffnet sein, damit der Fahrtwind hindurchstreichen könne. Die Beklagten zu 2 und 3 hätten die genaue Einhaltung dieser Weisungen zugesagt. Bei der Ankunft in Kar [REDACTED] sei die vordere Luke des Fahrzeugs geschlossen gewesen. Aus den Aufzeichnungen des Fahrtschreibers sei festgestellt worden, daß die Fahrer wiederholt Pausen von jeweils zwei Stunden Dauer eingelegt



hätten. Auf die gesetzlichen Lieferfristen komme es nicht an, weil die Beklagten zu 2 und 3 den Transport schuldhaft verzögert und dadurch den Schaden herbeigeführt hätten.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 28.186,-- DM nebst 9 v.H. Zinsen seit dem 10. Juli 1962 zu verurteilen.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie haben behauptet, es sei ihnen kein Hinweis erteilt worden, daß es sich um einen eiligen Transport handle, der am folgenden Morgen gegen 6.00 Uhr beim Empfänger habe eintreffen müssen; daher hätten die Beklagten zu 2 und 3 auch keine entsprechende Zusage erteilt. Selbst wenn aber eine Zusage gegeben worden wäre - so meinen die Beklagten -, wäre sie wegen Verstoßes gegen zwingende gesetzliche Vorschriften unwirksam gewesen, da die gesetzlich vorgeschriebene Mindestlieferfrist nicht überschritten worden sei. Für den inneren Verderb des Gutes hafteten sie, die Beklagten, nicht. Auf Verschulden beruhe der Verderb des Fleisches nicht. Die Vorderluke des Lastzuges sei beim Transport geöffnet gewesen; unterwegs sei der Lastzug wegen Reifenpanne 3 bis 4 Stunden aufgehalten gewesen; die Beklagten zu 2 und 3 hätten nicht wissen können, daß das Fleisch nur bei ununterbrochener Fahrt mit entsprechendem Fahrtwind hätte in einwandfreiem Zustand eintreffen können. Da die Klägerin die Beklagten nicht darüber belehrt habe, treffe sie ein eigenes Ver-

schuldten, das die Haftung der Beklagten ausschließe.

Das Landgericht hat nach Vernehmung von Zeugen und Erholung eines Sachverständigengutachtens die Beklagten nach dem Klageantrag verurteilt; das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten die Klage abgewiesen. Mit ihrer Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat zur Klagebefugnis dargelegt, daß die Klägerin nicht Vertragspartner der Beklagten zu 1 gewesen sei, da nach dem Inhalt des Frachtbriefs die Firma Bö & Go als Spediteur den Frachtvertrag abgeschlossen habe. Diese Firma habe aber alle ihr etwa zustehenden Schadensersatzansprüche an die Klägerin abgetreten; gegen die Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag aus abgetretenem Recht seien keine rechtlichen Bedenken zu erheben.

Diese Darlegungen, gegen die die Klägerin als ihr günstig keine Angriffe erhebt, sind frei von Rechtsirrtum.

II. Für die Frage, ob die Beklagte zu 1 aus dem Frachtvertrag für den durch den Verderb des beförderten Fleisches entstandenen Schaden haftet, geht das Berufungsgericht zutreffend von dem Grundsatz des § 29 KVO aus, wonach der Unternehmer des Güterfernverkehrs alle Schäden zu ersetzen hat, die durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entstehen; es hat jedoch ohne Rechtsirrtum angenommen, da

die Haftung der Beklagten zu 1 nach § 34 Satz 1 Buchst. k KVO entfällt, da der Schaden auf innerem Verderb des zu befördernden Gutes beruht.

1. a) Ob ein innerer Verderb im Sinne der genannten Vorschrift vorliegt, bestimmt sich zunächst danach, ob die nächste Ursache für den Schaden die natürliche Beschaffenheit des beförderten Gegenstandes ist; die natürliche Beschaffenheit braucht allerdings nicht die einzige Ursache zu sein, sondern in der Regel werden mehrere Ursachen den inneren Verderb bewirken, doch muß die natürliche Beschaffenheit durch einen von ihr selbst ausgehenden Antrieb bei der Entstehung des Schadens mitwirken (BGH NJW 1965, 1593, 1594).

Das Berufungsgericht hat sich zu dieser Frage dem im ersten Rechtszug erstatteten Gutachten des Sachverständigen Dr. P. [REDACTED] angeschlossen, wonach durch mangelnde Kühlung die Bakterienbildung auf dem Fleisch gefördert und hierdurch dessen Zustand erheblich verschlechtert wurde; die Einwirkung der Luftfeuchtigkeit - während des Transports herrschte nach dem Gutachten Regenwetter - habe die Bildung von Bakterien weiter gefördert, so daß die Ursache für den Verderb in der natürlichen Beschaffenheit des schlachtwarmen Fleisches liege. Diese Darlegungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen und werden von der Revision nicht angegriffen.

b) Innerer Verderb im Sinne des § 34 Satz 1 Buchst. k KVO erfordert weiterhin, daß der Verderb im Sinne der Ausführungen zu a) unter Verhältnissen eintritt, denen das Gut unter den für Güter dieser Art gewöhnlichen Transportverhältnissen ausgesetzt ist. Maßgebend ist dabei der

für ein Gut der beförderten Art zu erwartende gewöhnliche Ablauf des Transports. Führen Umstände, die danach nicht zu erwarten waren, zu einem Wirksamwerden der in dem beförderten Gut ruhenden Anlagen und diese wiederum zu einem inneren Verderb, dann wird der Haftungsausschluß nicht wirksam (BGH aaO S. 1595).

Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, daß im Streitfalle das Fleisch zwar nicht unter gewöhnlichen Transportverhältnissen befördert worden sei. Mit dem Gutachten des Sachverständigen müsse davon ausgegangen werden daß für die Beförderung von frisch geschlachtetem Fleisch nur Kühltransporte den Erkenntnissen der Veterinärwissenschaft entsprächen und daß bei Transporten der hier in Rede stehenden Art, also nur mit Kühlung durch den Fahrtwind, stets die Gefahr des Verderbs als Folge zu hoher Außentemperatur, zu langer Fahrtdauer und mangelnder Kühlung bei Stillstand des Fahrzeugs bestehe. Gleichwohl könne die gewählte, ungewöhnliche Transportart nicht zu Lasten der Beklagten zu 1 gehen, da diese die Transportart nicht bestimmt habe; denn die Klägerin habe die Fahrer des Lastzuges, die Beklagten zu 2 und 3, ausdrücklich angewiesen, das Fleisch unterwegs nur mittels des Fahrtwindes zu kühlen. Durch diese Anweisung habe der Frachtvertrag nicht zu Lasten der Beklagten zu 1 umgestaltet werden können, da diese in keinen vertraglichen Beziehungen mit der Klägerin gestanden, von ihrem Vertragspartner - der Firma Bö■■ & Go■■■■■■ - keine diesbezüglichen Weisungen erhalten und endlich ihren Fahrern keine Vertretungsmacht erteilt habe, den Frachtvertrag abzuändern oder zu ergänzen. Die durch die Klägerin bestimmte Transportart und das damit verbundene Risiko könne daher nicht zu Lasten der Beklagten zu 1 gehen; der Gefahrenbereich sei vielmehr

durch die Weisung der Klägerin erweitert worden, da die gesetzliche Lieferfrist (§ 26 KVO) am 14. Mai 1962 um 24.00 Uhr begonnen habe und für die Fahrt nach Kar [REDACTED] - Entfernung 580 km - weitere 48 Stunden betragen habe; innerhalb dieser Zeit habe aber das Fleisch nicht ohne die Gefahr des Verderbs bei den Empfängern angeliefert werden können. Angesichts dieser Umstände könne sich die Klägerin nicht darauf berufen, daß vorher über einen längeren Zeitraum hinweg Transporte in gleicher Form ohne Beanstandungen ausgeführt worden seien.

Die Revision meint demgegenüber, daß es die Beklagte zu 1 nach dem Inhalt des Frachtbriefs übernommen habe, das Frischfleisch in ihrem "Spezial-Isotherm-Lastzug für wärme- und kälteempfindliche Güter mit Fleischaufhängung und Belüftung" zu befördern; damit sei sie die Verpflichtung eingegangen, die Ware während des Transports durch Belüftung vor dem Verderb zu schützen; zugleich sei damit die Frischhaltung des Fleisches durch Vereisung während des Transports vertraglich und technisch ausgeschlossen worden. Damit aber sei die Schadensursache des inneren Verderbs in den Gefahrenbereich des Unternehmers übernommen worden.

Diese Angriffe der Revision dringen nicht durch. Auch wenn im Frachtbrief vermerkt ist, daß der Transport in einem Isotherm-Fahrzeug durchgeführt wurde und wenn dafür ein besonderer Zuschlag in Höhe von 10 v.H. der Fracht erhoben worden ist, so ist damit noch nichts über die Durchführung des Transports im einzelnen bestimmt, da der von der Revision angeführte Vermerk lediglich die technische Ausstattung des Fahrzeugs beschreibt, die ihrerseits Transporte verschiedener Art ermöglicht; das

Transportgut kann in dem Isotherm-Fahrzeug entweder in der Art befördert werden, daß lediglich die natürliche Belüftung ohne zusätzliche Kühlung wirksam wird, oder es wird noch eine besondere Kühlleistung (Beeisung) vereinbart, wobei die Lüftungsluken naturgemäß geschlossen sein müssen. Diese Unterscheidung ergibt sich, worauf die Revisionsantwort zutreffend hinweist, auch aus der Neufassung der Nr. 20 des Reichskraftwagentarifs (RKT) Teil II/1 durch die Verordnung TSF Nr. 4/67 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 19. April 1967 (BAnz Nr. 17), in der ausdrücklich unterschieden wird zwischen einem Frachtzuschlag von 15 v.H., wenn keine Kühl- oder Wärmeleistungen vereinbart werden, und einem Frachtzuschlag von mindestens 20 v.H. und höchstens 40 v.H., wenn neben der reinen Gestellung eines Isotherm-Fahrzeugs noch besondere Kühl- oder Wärmeleistungen vereinbart werden. Danach ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht aus dem Vermerk im Frachtbrief, das Fahrzeug sei mit "Belüftung" ausgestattet, nicht die vertragliche Vereinbarung entnommen hat, der Transport sei mit "Luftkühlung bei ununterbrochener Fahrt" vorzunehmen; vielmehr geht das Oberlandesgericht ohne Rechtsirrtum ersichtlich davon aus, die Klägerin habe durch ihre an die Fahrer des Lastzuges erteilte Weisung die nach dem Inhalt des Frachtvertrages zunächst noch nicht näher bestimmte Art, wie der Transport in dem Isotherm Fahrzeug durchgeführt werden sollte, konkretisiert und habe damit das Risiko auf sich genommen, das sich daraus ergab, daß das schlachtwarm verladene Fleisch unterwegs nicht durch Beeisung, sondern nur durch den Fahrtwind zu kühlen sei. Darauf, daß die Weisung an die Fahrer des Lastzuges, bereits am nächsten Morgen um 6.00 Uhr in Kar[REDACTED] zu sein, im Ergebnis auf eine unzulässige Verkürzung der

gesetzlichen Lieferfrist hinauslief, wird in anderem Zusammenhang noch eingegangen.

2. Der Haftungsausschlußgrund des inneren Verderbs käme allerdings nicht zum Zuge, wenn der Unternehmer den Schaden schuldhaft verursacht hätte (BGHZ 32, 297), wobei seinem eigenen Verschulden das seiner Gehilfen gleichstünde (§ 6 KVO).

a) Die Klägerin hat den Beklagten in diesem Zusammenhang zum Vorwurf gemacht, daß die vordere Luke des Lastzuges während der Fahrt nicht geöffnet gewesen sei und daß es dadurch mangels ausreichender Belüftung zum Verderb des Fleisches gekommen sei. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe insoweit die Regeln über die Beweislast dadurch verletzt, daß es den Vorwurf dahingestellt gelassen habe, die vordere Luke sei nicht geöffnet gewesen.

Diese Rüge ist unbegründet. Dabei kann zugunsten der Klägerin davon ausgegangen werden, daß es bei der gewählten Fahrweise zu den Vertragspflichten der Beklagten zu 1 und ihrer Hilfspersonen gehörte, die Luken während der Fahrt geöffnet zu halten. Das Berufungsgericht hat jedoch lediglich dahingestellt sein lassen, ob dann, wenn die Luke geschlossen gewesen wäre, dieser Umstand die Ursache für die Entstehung des Schadens gebildet hätte; dagegen hat es die tatrichterliche Überzeugung gewonnen, es sei nicht bewiesen, daß die Luke tatsächlich geschlossen gewesen sei. Zu dieser Überzeugung ist es auf Grund der Würdigung der erhobenen Beweise gekommen. So habe der Geschäftsführer der Klägerin ausgesagt, er habe sich vor der Abfahrt des Lastzuges persönlich vergewissert, daß alle

Luken geöffnet waren. Es sei ferner kein Grund ersichtlich, der die Beklagten zu 2 und 3 veranlaßt haben könnte, nachträglich die vordere Luke wieder zu schließen, obwohl sie eine gegenteilige Weisung gehabt hätten. Die Aussage eines anderen Zeugen, der gesehen haben wolle, daß bei der Ankunft des Lastzuges in Karlsruhe die vordere Luke geschlossen gewesen sei, habe keinen entscheidenden Beweiswert, da dieser Zeuge keine sichere Erinnerung gehabt habe und da sich ein Erinnerungsfehler schon daraus ergeben könne, daß der Lastzug nach der Ankunft noch mit Trockeneis gekühlt worden sei, wozu alle Luken hätten geschlossen werden müssen. Diese Beweiswürdigung greift die Revision nicht mit Verfahrensrügen an. Danach ist das Revisionsgericht an die Feststellung gebunden, ein Verschulden der Beklagten in der Form, daß die Lüftungs-luken des Lastzuges während der Fahrt nicht geöffnet gewesen seien, sei nicht nachgewiesen.

b) Die Klägerin hat ferner eine schuldhaftige Vertragsverletzung der Beklagten darin erblickt, daß die beiden Fahrer des Lastzuges den Transport durch mehrere Pausen mit einer Dauer bis zu zwei Stunden verzögert hätten; über diese Pausen gebe das Schaublatt des Fahrt-schreibers Auskunft. Auch insoweit hat das Berufungsgericht jedoch ohne Rechtsirrtum eine Vertragsverletzung verneint.

Dabei hat das Oberlandesgericht zu Recht auf die gesetzlichen Lieferfristen des § 26 KVO abgestellt. Danach beginnt die Lieferfrist für Güter, die nachmittags übernommen werden, um Mitternacht und beträgt für je angefangene 300 km 24 Stunden; im Streitfalle begann danach die Liefer-

frist am 14. Mai 1962 um 24.00 Uhr und endete am 16. Mai 1962 um 24.00 Uhr; nach den tatsächlichen Feststellungen ist das Gut aber bereits am 15. Mai 1962 gegen 18.10 Uhr in Kar [REDACTED] eingetroffen. Die Vorschriften über die Lieferzeit sind unabdingbar; vereinbaren die Parteien eines Frachtvertrags eine nach § 26 KVO unzulässig kurze Lieferfrist, so verstoßen sie gegen § 22 Abs. 2 GüKG mit der sich aus § 23 Abs. 3 GüKG ergebenden Folge, daß die Dauer der Lieferfrist sich nach dem Tarif richtet; daraus ergibt sich weiter, daß dann, wenn das Gut vor Ablauf der Lieferfrist eingetroffen ist, keine Ansprüche gegen den Unternehmer daraus hergeleitet werden können, daß das Gut nicht zu einem früheren Zeitpunkt eingetroffen ist, selbst wenn der Unternehmer die Beförderung schneller hätte durchführen können und eine Verzögerung verschuldet hat (BGH VersR 1960, 304).

Die Revision verweist demgegenüber auf eine spätere Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH VersR 1963, 1120), in der ausgesprochen worden ist, auch bei Vereinbarung einer gesetzwidrigen Lieferzeitverkürzung könne dem Unternehmer unter Umständen vorgeworfen werden, er habe es schuldhaft unterlassen, den Absender rechtzeitig über die Unmöglichkeit der Einhaltung der vereinbarten Lieferzeit zu benachrichtigen, wenn für ihn oder seine Erfüllungsgehilfen die Möglichkeit eines Schadenseintritts bei Nichteinhaltung des in Aussicht genommenen Lieferzeitpunkts erkennbar war. Diese Pflicht wird aus dem Grundsatz abgeleitet, daß es zur Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Frachtführers gehöre, Schäden abzuwenden, die dem Beförderungsgut drohen. Die Revision übersieht jedoch, daß in dem dort entschiedenen Falle eine Pflichtverletzung des Frachtführers deshalb verneint worden ist, weil auf dem Frachtbrief

zwar ein Vermerk über die vereinbarte Lieferzeit enthalten war, dieser Vermerk aber nicht ersehen ließ, daß bei Nichteinhaltung dieses Lieferzeitpunkts an dem Beförderungsgut ein Schaden drohen könne. Das Berufungsgericht stellt deshalb zu Recht im Streitfalle darauf ab, daß der Frachtbrief keinerlei Hinweis auf die Eilbedürftigkeit des Transports, auf etwa drohende Gefahren oder auf die Notwendigkeit von Mitteilungen enthielt; die Angabe einer bestimmten Ankunftszeit an die Beklagten zu 2 und 3 habe, so legt der Berufungsrichter dar, auch dann nicht ausgereicht eine entsprechende Pflicht der Beklagten zu begründen, wenn man in Betracht ziehe, daß der Transport von Fleisch - wenn auch nicht in der hier gegebenen Form - zu den ständigen Aufgaben der Beklagten zu 1 gehöre; denn daraus könnten nicht die von der Klägerin hier in Anspruch genommenen wesentlichen Vertragspflichten folgen, zumal die Klägerin, als sie den Lieferzeitpunkt mündlich angab, nicht Partnerin des Frachtvertrages gewesen sei.

Demgegenüber kann die Revision nicht mit der Meinung durchdringen, die Beklagte zu 1 habe "die im Frachtbrief deutlich zum Ausdruck gebrachte Verpflichtung übernommen, das wärmeempfindliche Frischfleisch während des Transports durch ständige Belüftung vor dem Verderb zu schützen", und zwar in der Form, daß es ständig dem Fahrtwind ausgesetzt war. Daß das nicht Vertragsinhalt war, ist bereits dargelegt worden. Es könnte also allenfalls eine positive Vertragsverletzung darin erblickt werden, daß den Beklagten eine besondere Gefährdung des Transportgutes durch eine längere Dauer des Transports bewußt gewesen wäre und sie trotzdem eine Fahrweise gewählt hätten, die zum Verderb des Gutes führen mußte. Im Ergebnis würde aber das Ver-

langen der Klägerin, das Fleisch müsse während der ganzen Fahrt vom Fahrtwind bestrichen werden, dazu führen, daß die Beklagten die Fahrtstrecke von 580 km in ununterbrochener Fahrt, allenfalls mit einer kurzen Pause während der Nachtstunden zurückzulegen gehabt hätten und sich damit zur Einhaltung einer Lieferzeit verpflichtet hätten, die noch weit unter der verkürzten Lieferfrist liegt, die nach § 26 Abs. 1 KVO zwischen dem Absender und dem Unternehmer vereinbart werden kann und die im Frachtbrief zu vermerken ist; denn auch die um das höchstzulässige Maß von 50 v.H. verkürzte Lieferfrist, für die überdies ein Schnelllieferzuschlag zu zahlen wäre (vgl. Nr. 21 RKT Teil II/1), hätte erst am 15. Mai 1962 um 24.00 Uhr geendet.

Da nach den tatsächlichen Feststellungen im Frachtbrief weder eine Lieferzeit vermerkt noch eine verkürzte Lieferfrist vereinbart war, da ferner kein Vermerk über Gefahren angebracht war, die dem Beförderungsgut aus einer Verzögerung drohten, und da dem Frachtbrief auch nicht entnommen werden konnte, ob der Isotherm-Lastzug mit zusätzlicher Kühlung oder lediglich mit der Belüftung durch den Fahrtwind fahren sollte, ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht keine den Haftungsaus- schluß beseitigende positive Vertragsverletzung darin erblickt hat, daß die Fahrer des Lastzuges mehrere Pausen einlegten, ohne daß dies zu einer Überschreitung der gesetzlichen Lieferfrist geführt hätte. Danach kommt es nicht mehr darauf an, ob diese Pausen durch Reifenpannen technisch bedingt waren oder ob sie aus sonstigen Gründen eingelegt wurden. Wählte vielmehr die Klägerin die hier in Rede stehende riskante Art des Transports, ohne die

daraus sich ergebenden Besonderheiten der Beförderung zum Inhalt des mit der Firma B&G & Co. geschlossenen Speditionsvertrages zu machen und damit ihrerseits den Spediteur zu einem entsprechenden Vertragsabschluß mit dem Frachtführer zu veranlassen, dann verblieb das Risiko für diese Transportart bei ihr und sie konnte es nicht durch mündliche Weisungen an die Beklagten zu 2 und 3 auf die Beklagte zu 1 abwälzen. Daraus, daß die Speditionsfirma ihrerseits keine entsprechenden Vermerke in den Frachtbrief aufnahm, kann die Klägerin jedenfalls nichts gegen die Beklagten herleiten.

III. Aus dem Dargelegten ergibt sich, daß das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum auch eine unerlaubte Handlung der Beklagten zu 2 und 3 verneint hat, die die Klägerin unter dem Gesichtspunkt in Anspruch genommen hat, daß sie ihr - der Klägerin - Eigentum schuldhaft verletzt hätten (§ 823 Abs. 1 BGB). Daß der Schaden durch Schließen der vorderen Luke des Lastzuges entstanden sei, hat das Oberlandesgericht nicht als bewiesen angesehen. Ob die Annahme einer Eigentumsverletzung durch schuldhaft verzögerte Lieferung allgemein schon deshalb verneint werden kann, weil die Beklagten nicht rechtswidrig gehandelt hätten, da sie die gesetzlichen Lieferfristen des § 26 KVO eingehalten hätten, kann dahingestellt bleiben. Denn im vorliegenden Fall ist jedenfalls nicht genügend dargetan, daß die Beklagten zu 2 und 3 durch dasselbe Verhalten, das aus ihrer Eigenschaft als Erfüllungsgehilfen der Beklagten zu 1 nicht zur Annahme einer Vertragsverletzung führen konnte, gleichwohl eine unerlaubte Handlung begangen hätten; es ist insbesondere nicht vorgetragen worden, daß die Beklagten zu 2 und 3 eindringlich darüber belehrt worden

wären, welche Gefahren für das beförderte Gut entstünden, wenn sie - ungeachtet der wesentlich längeren gesetzlichen Lieferfristen - nicht schon am frühen Morgen des nächsten Tages ihr Fahrtziel erreichten.

Da eine Haftung aus Vertrag für die Beklagten zu 2 und 3 nicht in Betracht kommt, ist die Klage auch gegen diese Beklagten zu Recht abgewiesen worden.

IV. Nach allem war die Revision der Klägerin als unbegründet mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Krüger-Nieland

Pehle

Sprenkmann

Mösl

Alff