

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Ib ZR 153/63

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

12. Januar 1966,
Wüst,
Justizhauptsekretär,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. ...
2. ...
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.

20.

21.

22.

Beklagten zu 3 - 22 vertreten durch die Firma

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte:

gegen

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Januar 1966 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Pehle, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 29. November 1962 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens haben die Beklagten nach Kopfteilen wie folgt zu tragen:

Beklagte zu 3)	14 %
Beklagte zu 4)	10 %
Beklagte zu 5)	8 3/4 %
Beklagte zu 6)	8 1/4 %
Beklagte zu 7)	7 %
Beklagte zu 8)	5 1/2 %
Beklagte zu 9)	5 1/8 %
Beklagte zu 10)	4 7/8 %
Beklagte zu 11)	4 3/8 %
Beklagte zu 12)	4 3/8 %
Beklagte zu 13)	4 %
Beklagte zu 14)	3 7/8 %
Beklagte zu 15)	3 7/8 %
Beklagte zu 16)	3 7/8 %
Beklagte zu 17)	2 1/2 %
Beklagte zu 18)	2 1/2 %
Beklagte zu 19)	2 1/2 %
Beklagte zu 20)	2 %
Beklagte zu 21)	1 5/8 %
Beklagte zu 22)	1 %

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, eine H[REDACTED] Importfirma, verlangt von den beklagten Versicherern (Beklagte zu 3 - 22; im folgenden Beklagte) Ersatz des Schadens, der ihr nach ihrem Vortrag



dadurch entstanden ist, daß die Firma W [REDACTED] & Co., die frühere Beklagte zu 1 (im folgenden Spediteur), den Transport von Zuckerrübenschnitzeln, die von der Klägerin in Jugoslawien gekauft worden waren, nicht per Schiff auf der Donau von jugoslawischen Häfen nach Regensburg hat ausführen lassen. Die Klägerin macht insoweit Rechte als Versicherte aus dem zwischen dem Spediteur und den Beklagten geschlossenen Versicherungsvertrag geltend. Über diesen Versicherungsvertrag ist der "Speditions- und Rollfuhr-Versicherungs-Schein" vom 10. Juli 1951 ausgestellt, dem die "Allgemeinen Versicherungsbedingungen" des SVS zugrunde liegen und aus dem die Beklagten mit den aus der im Versicherungsschein aufgeführten Beteiligungsliste ersichtlichen Quoten verpflichtet sind.

Der Klage liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin hatte laut Kaufvertrag vom 24. September 1959 von der C [REDACTED], einer staatlichen jugoslawischen Export- und Importgesellschaft, 2000 to Zuckerrübenschnitzel gekauft. Bereits vor Abschluß dieses Kaufvertrags hatte sich die Klägerin mit dem Spediteur wegen des Transports dieser Zuckerrübenschnitzel in Verbindung gesetzt. Der Spediteur bat daraufhin die Regensburger Agentur (im folgenden Agentur) der "Jugoslawischen Flußschiffahrt" (im folgenden Flußschiffahrt) mit Fernschreiben vom 22. September 1959, ihm eine Offerte für diesen Transport zu unterbreiten. Bei der Flußschiffahrt handelt es sich um einen jugoslawischen Staatsbetrieb mit Sitz in B [REDACTED], der das Monopol für alle Vers Schiffungen ab Jugoslawien (Donauhäfen) besitzt.

Die Agentur antwortete dem Spediteur mit Fernschreiben vom 24. September 1959/73:

Frachtsätze für Zuckerrübenschnitzel getrocknet pro
tonne ab Abgangsschiff bis Ankunftsschiff

Regensburg:

Vrbas	dollar	5,40
Osijek	"	5,40
Zrenjanin	"	5,70
Beograd	"	5,70
Zupanja	"	6,15

Mindestfrachtzahlungsgewicht 200 bis 400 tonnen pro
Schlepp (volle Ladungen).

In dem anschließenden Fernschreibwechsel zwischen
Spediteur und Agentur vom selben Tage wurden die den aufgege-
benen Frachten zugrunde liegenden Bedingungen erörtert,
wobei der Spediteur erklärte:

Wir sehen klar, wie lange können Sie uns die genannten
Frachten fest an Hand geben, damit wir das Geschäft evtl.
zum Abschluß bringen können?

Die Agentur erwiderte:

Die angebotenen Frachtsätze gelten bis einschließlich
30. November 1959.

Auf die weitere Frage des Spediteurs:

Kommen für Dezember-Verladungen dann andere Frachten
in Frage?

antwortete die Agentur:

Wenn Sie mit uns einen Transportvertrag bis dahin ab-
schließen, dann gelten die Frachtsätze auch für die
Dezemberverladungen.

Der Spediteur schloß den Fernschreibwechsel mit
folgenden Worten: "Vielen Dank, wir kommen darauf zurück".

Am 29. September 1959 fand um 11 Uhr ein weiterer Fernschreibwechsel statt, bei dem der Spediteur zunächst nach der Höhe der ihm zu gewährenden Buchungskommission fragte. Die Agentur erwiderte:

Provision steht diesem Unternehmen zu, das mit der Schifffahrt über diesen Transport einen Schlußbrief mit entsprechenden Abkommen schließt.

Am selben Tag (um 13.35 Uhr) richtete der Spediteur an die Agentur folgendes Fernschreiben:

Wir möchten zunächst 1000 to Zuckerrübentrockenschnitzel wie gesagt lose Verladung, mit Ihnen abschließen und bestätigen den Abschluß wie folgt:

Zu den von Ihnen genannten Raten abzüglich Provision für uns,
Verladehäfen gemäß Bestimmung der jugoslawischen Lieferanten,
Verladetermine in unserer Wahl bei 14-tägiger Notiz, beginnend evtl. 2. Hälfte Oktober sonst November bis Dezember.
Den Abschluß weiterer Mengen behalten wir uns vor.
Wir bitten um Ihre Gegenbestätigung.

Die Agentur beantwortete dieses Fernschreiben zunächst nicht.

Am 6. Oktober 1959 richtete der Spediteur an die Agentur ein weiteres Fernschreiben folgenden Wortlauts:

Wir beziehen uns auf unser FS vom 29.9. und bestätigen Ihnen hiermit den Abschluß weiterer 1000 to zu den gleichen Bedingungen.
Wie steht es mit Ihrer Gegenbestätigung für die ersten 1000 to?

Die Agentur antwortete sogleich:

In Erledigung Ihrer FS-Anfrage von heute geben wir Mitteilung, daß wegen des äußerst schlechten Wasserstandes die Gestellung des Schleppraumes direkt von unserer Direktion P [REDACTED] erledigt wird. Wir haben Ihren Bedarf angemeldet und erwarten von dort Peseheid, ob und wann mit der Gestellung der Tonnage gerechnet werden kann. Sobald uns Nachrichten vorliegen, kommen wir zurück, damit wir das Geschäft mit Ihnen per Schlußbrief tätigen können.

Am 7. Oktober 1959 (10.05 Uhr) erwiderte der Spediteur durch Fernschreiben:

Wir empfangen Ihr gestr. FS.
Ihre jetzigen Vorbehalte sind uns unverständlich, nachdem Sie früher diese Vorbehalte nicht gemacht haben. Aufgrund Ihres vorbehaltlosen Angebots haben wir die Transporte abgeschlossen.
Wenn zur Zeit der Durchführung der Transporte unüberbrückbare Schwierigkeiten infolge Kleinwassers entgegenstehen, ist das eine andere Sache.

Die Agentur antwortete am selben Tage um 18.30 Uhr:

Wie wir von unserer Direktion verständigt werden, kann wegen des katastrophalen Wasserstandes die Übernahme der von Ihnen angedienten Ware nicht erledigt werden. Der jugosl. Exporteur die Fa. C [REDACTED] wurde ebenfalls in diesem Sinne unterrichtet.

Sollte sich in der Wasserlage etwas ändern, so werden wir Sie zwecks Übernahme sofort verständigen, vorerst ist jedoch ein Donautransport ausgeschlossen.

Am 8. Oktober 1959 richtete der Spediteur an die Agentur folgendes Fernschreiben:

Wir verstehen Ihr gestr. FS. so, daß der Frachtab-schluß zu den von Ihnen genannten Frachtraten grundsätzlich in Ordnung ist und nur die katastrophale Wasserlage die Durchführung der Transporte in Frage stellt. Immerhin wollen wir ja November/Dezember-Verladung, bis dahin kann sich unter Umständen die Wasserlage ändern, geben Sie uns bitte möglichst

sofort Ihre Bestätigung hierüber.

Die Agentur erwiderte umgehend:

Ja, so ist es, sobald sich die Wasserlage ändert, schreiben wir Sie wegen der Buchung des Leerraumes ab Jugoslawien sofort an, da wir sehr interessiert sind, diese Transporte als erste dieser Art nach dem Kriege nach Regensburg zu transportieren.

Die gesamten Verhandlungen mit der Agentur und mit der Klägerin führte der Angestellte Libeau des Spediteurs selbständig. Am 8. Oktober 1959 richtete der Spediteur ein von L [REDACTED] unterzeichnetes Schreiben an die Klägerin, in dem es u.a. heißt:

Den mit Ihnen getätigten Abschluß bestätigen wir wie folgt:

2000 to Zuckerrüebentrockenschnitzel
lose Verladung in vollen Schiffs-ladungen mindestens
200 to pro Fahrzeug
ab frei Abgangsschiff nachstehender Häfen bis Ankunfts-
schiff Regensburg

Vrbas	dollar	5,40
Osijek	"	5,40
Zrenjanin	"	5,70
Beograd	"	5,70
Zupanja	"	6,15

Offene unbehinderte Schifffahrt vorbehalten.
Verschiffung November/Dezember evtl. schon Ende
Oktober, sofern die Schifffahrtsverhältnisse es auf
der Donau zulassen. Kahnraumgestaltung nach gegen-
seitiger Absprache und den vorhandenen Möglichkeiten
bis 14-tägiger Notiz.

Außerdem enthält dieses Schreiben den Vermerk, daß der
Spediteur "ausschließlich aufgrund der Allgem. Deutschen

Spediteurbedingungen (ADSp)" arbeite.

Da weitere Bemühungen des Spediteurs, die Flußschiffahrt zum Abtransport der Schnitzel zu veranlassen, keinen Erfolg hatten, die Klägerin auf Durchführung des Transports drängte, reiste der Angestellte des Spediteurs L [REDACTED] nach Regensburg und von dort aus nach Belgrad. Die Klägerin hatte L [REDACTED] gebeten, sie über den Stand der Dinge auf dem Laufenden zu halten. Als sie am 21. November 1959 erfuhr, daß Libeau noch nichts erreicht hatte, gab sie Anweisung, er möge bis zum 23. November 1959 in Belgrad bleiben. Am 21. November 1959 hatte L [REDACTED] eine Unterredung mit Direktor P [REDACTED] von der Flußschiffahrt, deren Inhalt streitig ist. Nach dieser Unterredung reiste er entgegen der Weisung der Klägerin ab und suchte auch nicht mehr die C [REDACTED] auf.

Nachdem L [REDACTED] wieder zurückgekehrt war, sprach er am 24. November 1959 bei der Klägerin vor und erklärte, ihm sei in Belgrad zugesagt worden, daß vom 15. Dezember 1959 an beschleunigt abgefahren werde. Der Spediteur schrieb in diesem Sinne auch am 25. November 1959 an die Direktion in B [REDACTED] und bat diese, die Agentur zu veranlassen, ihm den Schlußbrief zu senden. Der Schlußbrief kam jedoch nicht.

Schließlich fuhr der Angestellte M [REDACTED], welcher bei der Klägerin diese Sache bearbeitet hatte, nach B [REDACTED] und verhandelte dort am 27. November 1959 mit einem Herrn der Flußschiffahrt. Dieser erklärte ihm, es sei mit dem Spediteur kein Vertrag geschlossen worden; wenn ein solcher bestünde, würde der Abtransport garantiert, denn es würde auch für die Firma Cr [REDACTED] ein Transport durchgeführt; da aber im vorliegenden Fall kein Vertrag geschlossen

worden sei, werde die Ware auch nicht abgefahren. Weitere Verhandlungen blieben ebenfalls ohne Erfolg. Die Ware wurde schließlich unter Einschaltung des Spediteurs per Bahn abtransportiert. Diese Bahntransporte hat der Spediteur bei den Beklagten deklariert.

Die Klägerin verlangt in erster Linie Ersatz des Schadens, der ihr durch die Nichtdurchführung der für November/Dezember 1959 vorgesehenen Verschiffung entstanden sei.

Sie hat behauptet, daß ihr neben den Mehrkosten für die Verfrachtung per Bahn und durch den infolge des verspäteten Abtransports erhöhten Einkaufspreis zusätzliche Kosten entstanden seien. Insgesamt sei ihr ein Schaden von DM 117.568,50 entstanden, den sie zur Höhe von DM 117.000,-- geltend mache. Die Beklagten hätten für diesen Schaden einzustehen. Der Spediteur sei aufgrund des mit ihm abgeschlossenen Vertrages verpflichtet gewesen, zu vereinbarten festen Sätzen die Schnitzel auf der Donau nach Regensburg zu verschiffen. Er hätte also, da er über eigene Donaukähne nicht verfügt habe, einen entsprechenden Frachtvertrag abschließen müssen. Zu einem solchen Vertragsschluß sei es nicht gekommen. Wenn ein Frachtvertrag vorgelegen hätte, wäre die Ware auch verschifft worden.

In erster Instanz hat die Klägerin neben den beklagten Versicherern auch den Spediteur (als Beklagte zu 1) und die persönlich haftende Gesellschafterin (als Beklagte zu 2) auf Zahlung in Anspruch genommen und demgemäß beantragt

die Beklagten zu 1) und 2) zusammen mit den Beklagten zu 3) bis 22) zu verurteilen, an die Klägerin insgesamt DM 117.000,-- zu zahlen,

hiervon

die Beklagte zu 3)	DM 16.380,--
die Beklagte zu 4)	DM 11.700,--
die Beklagte zu 5)	DM 10.237,50
die Beklagte zu 6)	DM 9.652,50
die Beklagte zu 7)	DM 8.190,--
die Beklagte zu 8)	DM 6.435,--
die Beklagte zu 9)	DM 5.996,25
die Beklagte zu 10)	DM 5.703,75
die Beklagte zu 11)	DM 5.118,75
die Beklagte zu 12)	DM 5.118,75
die Beklagte zu 13)	DM 4.680,--
die Beklagte zu 14)	DM 4.533,75
die Beklagte zu 15)	DM 4.533,75
die Beklagte zu 16)	DM 4.533,75
die Beklagte zu 17)	DM 2.925,--
die Beklagte zu 18)	DM 2.925,--
die Beklagte zu 19)	DM 2.925,--
die Beklagte zu 20)	DM 2.340,--
die Beklagte zu 21)	DM 1.901,25
die Beklagte zu 22)	DM 1.170,--

zuzüglich 5 % Zinsen seit dem 15. März 1960.

Die Beklagten haben um Klageabweisung gebeten und hierzu ausgeführt, der Spediteur habe den mit der Klägerin geschlossenen Vertrag nicht verletzt, weil ein wirksamer Frachtvertrag mit der Flußschifffahrt zustande gekommen sei. Der von der Agentur erwähnte Schlußbrief sei in der Binnenschifffahrt unüblich.

Das Landgericht hat durch Teil- und Grundurteil die Klage gegen die Beklagten zu 1) und 2) abgewiesen und die Klage gegen die Beklagten zu 3) bis 22) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Beklagten zu 3) bis 22) haben gegen das Urteil Berufung eingelegt. In der mündlichen Verhandlung vom 16. August 1962 vor dem Berufungsgericht sind die Parteien unter Hinweis auf § 6 B Ziff. 2, § 8 Ziff. 3 und § 9 Ziff. 3 SVS aufgefordert worden, sich zur Frage der Begrenzung des von den Beklagten zu leistenden Schadensersatzes zu äußern.

Die Klägerin hat hierzu erklärt, die Anmeldung der im Einverständnis mit ihr Ende 1959/Anfang 1960 durchgeführten Bahntransporte durch den Spediteur zur Höchstsumme des Versicherungsvertrages genüge den Vorschriften des SVS. Die Beklagten hafteten der Klägerin daher bis zur Höchstsumme von DM 400.000,--, so daß insoweit keine Bedenken gegen die Höhe der Klagforderung bestehen könnten. Der Spediteur sei aufgrund seiner ständigen Geschäftsverbindung zur Klägerin verpflichtet gewesen, den Versicherungswert bei der Anmeldung richtig zu schätzen, was er auch getan habe. Die Beklagten haben erwidert, es sei richtig, daß anlässlich der Bahnverladungen im Januar/Februar 1960 ausreichende Versicherungssummen deklariert worden seien. Die Beklagten wollten sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß den Bahnverladungen ein neuer Auftrag zugrunde gelegen habe. In der Praxis werde eine Deklaration anlässlich der Abfertigung als ausreichend angesehen.

Das Berufungsgericht hat die Berufung zurückgewiesen mit der Maßgabe, daß die gegen die Beklagten zu 3) bis 22) gerichtete Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird, soweit die Klägerin den in der Klageschrift spezifizierten Schaden fordert.

Mit der Revision beantragen die Beklagten zu 3) bis 22), das angefochtene Urteil aufzuheben und nach dem Schlußantrag in der Berufungsinstanz, die Klage abzuweisen, zu erkennen.

Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht erachtet den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach gemäß § 2 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen Speditionsversicherungsschein (SVS) für gerechtfertigt, weil der Spediteur die ihm nach dem Speditionsvertrag mit der Klägerin obliegende Hauptpflicht, nämlich die Sicherstellung des Transports der Zuckerrübenschnitzel auf der Donau durch Abschluß eines Frachtvertrages mit der Flußschiffahrt, nicht erfüllt habe und aus dieser von dem Spediteur zu vertretenden Verletzung des Vertrages der Klägerin ein Schaden entstanden sei, für den die Beklagten als Versicherer hafteten.

I. 1. Das Berufungsgericht kommt in tatrichterlicher Würdigung des Parteivortrags, des Schriftwechsels und der Aussagen der Zeugen zu dem Ergebnis, daß der Speditionsvertrag zwischen der Klägerin und dem Spediteur nicht erst durch das Bestätigungsschreiben des Spediteurs vom 8. Oktober 1959, sondern schon vorher zustande gekommen sei, und zwar hinsichtlich einer Teilmenge von 1000 to am 29. September 1959 und hinsichtlich der restlichen 1000 to am 6. Oktober 1959.

Diese Ausführungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden; auch die Revision hat keine Bedenken erhoben.

2. Auch die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts, der Spediteur sei aufgrund des Vertrages mit der Klägerin verpflichtet gewesen, die Versendung der Zuckerrübenschnitzel auf der Donau durch Abschluß eines Vertrages mit der allein als Frachtführer in Betracht kommenden Flußschiffahrt sicherzustellen, sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

In der mündlichen Verhandlung hat die Revision vortragen, der Speditionsvertrag mit der Klägerin, wie er mit dem Schreiben des Spediteurs vom 8. Oktober 1959 bestätigt worden sei, enthalte die Klausel "offene und unbehinderte Schifffahrt vorbehalten"; der Spediteur sei demnach nur bei "offener Schifffahrt" verpflichtet gewesen, den Transport sicherzustellen. Da, wie unter Beweis gestellt worden sei und daher für die Revisionsinstanz unterstellt werden müsse, die Schifffahrt auf der Donau in dem fraglichen Zeitpunkt geschlossen gewesen sei, habe der Spediteur, auch wenn er keinen Frachtvertrag abgeschlossen habe, keine ihm nach dem Speditionsvertrag obliegende Hauptpflicht verletzt.

Dem kann nicht gefolgt werden. Die Auslegung der Klausel im Zusammenhang mit der Bestätigung des Spediteurs vom 8. Oktober 1959 durch die Revision widerspricht nicht nur den rechtsirrtumsfreien und damit für die Revisionsinstanz bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts, sondern auch dem eigenen Vortrag der Beklagten in der Berufungsbegründungsschrift (GA 288); dort führen die Beklagten aus, sachlich sei die Reederei verpflichtet gewesen, die Transporte abzuwickeln, es sei denn, sie wäre berechtigt gewesen, sich auf die Klausel zu berufen, die der Spediteur

der Klägerin im Bestätigungsschreiben vom 8. Oktober 1959 mitgeteilt habe und die laute: "offene und unbehinderte Schifffahrt vorbehalten". Danach wollte der Spediteur, wovon auch das Berufungsgericht ausgeht, seine Pflichten gegenüber der Klägerin nur soweit beschränken, als die Flußschifffahrt im Fall des Abschlusses eines Frachtvertrages die ihr obliegenden vertraglichen Pflichten als Frachtführer aufgrund der Klausel nicht oder nicht vollständig erfüllen werde. Die Klausel läßt demnach die Hauptpflicht des Spediteurs, den Transport der Zuckerrübenschnitzel durch Abschluß eines Frachtvertrages mit der Flußschifffahrt sicherzustellen, unberührt; sie hat vielmehr, wie später noch näher auszuführen sein wird, nur Bedeutung für die Frage, ob und in welchem Umfang der Schaden der Klägerin auch dann entstanden wäre, wenn der Spediteur mit der Flußschifffahrt einen wirksamen Frachtvertrag abgeschlossen hätte; in diesem Zusammenhang wird es darauf ankommen, ob die Flußschifffahrt die ihr als Frachtführer obliegenden vertraglichen Pflichten ganz oder teilweise aufgrund der Klausel nicht erfüllt hätte. Der Spediteur hat, wie im folgenden näher darzulegen sein wird, einen wirksamen Frachtvertrag mit der Flußschifffahrt nicht abgeschlossen und demnach die ihm nach dem Speditionsvertrag mit der Klägerin obliegende Hauptpflicht nicht erfüllt.

a) Das Berufungsgericht geht in Übereinstimmung mit dem Landgericht und den Parteien davon aus, daß für die Prüfung der Frage, ob zwischen dem Spediteur und der Flußschifffahrt ein Frachtvertrag zustande gekommen sei, deutsches Recht anzuwenden sei. Das Berufungsgericht führt dazu aus, mangels sonstiger Hinweise auf das anzuwendende Recht komme es auf den sogenannten hypothetischen Parteiwillen an. Stelle man auf den Schwerpunkt des vorgesehenen

Vertrages ab, so sei entscheidend, daß es sich um einen Warentransport nach einem deutschen Hafen gehandelt habe; es komme hinzu, daß die Vertragsverhandlungen in Deutschland mit einem inländischen Vertreter des ausländischen Frachtführers geführt worden seien; demnach sei es gerechtfertigt, auf den beabsichtigten Vertrag allgemein deutsches Recht anzuwenden; gewichtige Anknüpfungspunkte für die Anwendung jugoslawischen Rechts seien nicht ersichtlich. Mit diesen Erwägungen befindet sich das Berufungsgericht im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, nach der für die Feststellung des Schuldstatuts mangels eines ausdrücklichen oder stillschweigenden Parteiwillens der sogenannte hypothetische Parteiwille heranzuziehen ist, der unter Berücksichtigung objektiver Gesichtspunkte und nicht subjektiver Vorstellungen der Parteien unter vernünftiger Interessensabwägung zu ermitteln ist.

b) Nach deutschem Recht, so führt das Berufungsgericht aus, sei ein Frachtvertrag zwischen dem Spediteur und der Flußschiffahrt nicht zustande gekommen. Es sei schon zweifelhaft, ob die Fernschreiben der Agentur vom 24. und 29. September 1959, selbst wenn man ihren Inhalt als Einheit betrachte, ein hinreichend konkretisiertes Vertragsangebot darstellten. Selbst wenn man dies zu Gunsten der Beklagten unterstelle und die Vollmacht der Agentur zur Abgabe dieses Angebots bejahe oder jedenfalls von einer Abscheins- oder Duldungsvollmacht ausgehe, so könnten in den "Bestätigungen" des Spediteurs vom 29. September und 6. Oktober 1959 keine wirksamen Annahmen des Angebots erblickt werden. Denn mit dem Fernschreiben vom 29. September 1959 habe die Agentur - wenn auch im Zusammenhang mit der Provisionsanfrage des Spediteurs - auf einen Abschluß durch Schlußbrief hingewiesen.

Damit habe die Agentur hinreichend deutlich zu erkennen gegeben, daß der Frachtführer durch Schlußbrief abschließen wolle, daß also diese Form eine Bedingung des Angebots sein solle. Der Spediteur habe daher das Angebot nicht mehr durch ein einfaches Fernschreiben annehmen können. Unerheblich sei, ob im internationalen Rechtsverkehr üblicherweise die Zeichnung eines Schlußbriefes nicht als Voraussetzung für die Rechtswirksamkeit eines Frachtvertrages angesehen werde, denn nach deutschem Recht sei eine derartige Formvereinbarung jederzeit möglich.

Im Rahmen seiner Erörterungen, ob der Spediteur sein Unvermögen zum Abschluß des Frachtvertrages zu vertreten hat, führt das Berufungsgericht sodann aus, der Fernschreibwechsel vom 24. und 29. September 1959 mit der Regensburger Agentur sei schon deshalb ungenügend gewesen, um auf dieser Basis der Klägerin ein bindendes Angebot zu machen, weil der Spediteur sich nur die Frachtraten, nicht aber den Frachtraum fest an die Hand hätte geben lassen. Das Berufungsgericht geht daher in diesem Zusammenhang davon aus, daß weder das Fernschreiben vom 24. September noch das vom 29. September in Verbindung mit dem Fernschreiben vom 24. September ein wirksames Angebot der Flußschifffahrt zum Abschluß des vorgesehenen Frachtvertrages war, das der Spediteur hätte annehmen können.

Die gegen diese Ausführungen des Berufungsgerichts gerichteten Angriffe der Revision sind im Ergebnis nicht begründet.

aa) Die Revision vermißt nähere Ausführungen des Berufungsgerichts darüber, daß das Fernschreiben der Flußschifffahrt vom 24. September 1959 für sich allein den Anforderungen einer Offerte im Rechtssinne nicht genüge.

Gegen eine solche Annahme würde nach Auffassung der Revision sprechen, daß der Spediteur die Agentur bereits am 22. September 1959 um ein Angebot für das in Rede stehende Frachtgeschäft gebeten habe. Wenn ein Frachtführer ein derartiges Angebot abgebe, so bringe er damit schlüssig seine Bereitschaft zum Ausdruck, die gewünschte Beförderung gegen Zahlung der angebotenen Frachten zu übernehmen, insbesondere also den hierfür erforderlichen Laderaum zu stellen. Es widerspreche dem Wesen des Frachtvertrages, daß sich der Spediteur von der Flußschiffahrt zusätzlich auch noch den erforderlichen Frachtraum hätte fest an die Hand hätte geben lassen müssen, wie das Berufungsgericht annehme (BU 38/39). Die Bereitstellung des für die Ausführung der übernommenen Beförderung benötigten Laderaumes sei allein Aufgabe des Frachtführers.

Dem kann nicht beigespflichtet werden. Die Feststellung des Berufungsgerichts, wesentliches Element des Frachtvertrages sei die Bereitstellung von Frachtraum und insoweit habe ein Angebot der Flußschiffahrt nicht vorgelegen, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Bereits das Landgericht hatte in seinem Urteil ausgeführt, dem Angebot habe die Bestimmtheit mangels einer Frist für die Verschiffung gefehlt, und hatte damit denselben Komplex erfaßt. In der Berufungsschrift sind die Beklagten darauf nicht eingegangen und auch nicht in ihrem Schriftsatz vom 13. September 1962, obschon die Klägerin in ihrer Berufungserwiderung vom 19. März 1962 ausdrücklich hervorgehoben hatte, daß der Spediteur die Frage, ob überhaupt Frachtraum während der fraglichen Zeit zur Verfügung stehe, nicht geklärt habe. Bei dieser Lage war das Berufungsgericht nicht genötigt, nach § 139 ZPO diesen Komplex nochmals zu erörtern. Es konnte sich vielmehr den Ausführungen

des Landgerichts anschließen und dessen Feststellungen über die wesentlichen Erfordernisse eines Angebots zum Abschluß eines Frachtvertrages bestätigen.

bb) Mangels eines wirksamen Angebots ist das Fernschreiben des Spediteurs vom 29. September 1959 keine Annahme im Rechtssinne, ohne daß es auf die Frage, welche Bedeutung der Schlußbrief haben sollte, in diesem Zusammenhang ankommt. Darüber hinaus begegnen aber auch die Erwägungen des Berufungsgerichts keinen Bedenken, die Agentur habe den Schlußbrief zum Inhalt des Angebots gemacht, der Spediteur habe daher ein Angebot nicht mehr durch ein einfaches Fernschreiben annehmen können. Soweit die Revision meint, der Hinweis "durch Schlußbrief" beziehe sich nur auf die Wirksamkeit der Provisionsabrede, setzt sie sich in Widerspruch zu der aus Rechtsgründen nicht zu beanstandenden und daher für die Revisionsinstanz bindenden Auslegung des Berufungsgerichts.

c) Das Berufungsgericht hat das Zustandekommen eines Frachtvertrages zwischen dem Spediteur und der Flußschiffahrt mit der weiteren Begründung verneint, daß der Spediteur in seinem Fernschreiben vom 29. September 1959 um eine "Gegenbestätigung" gebeten hatte. Es könne insoweit dahinstehen, ob der Spediteur der Anforderung der Gegenbestätigung eine rechtliche Bedeutung habe zumessen wollen, obwohl er die Gegenbestätigung am 6. Oktober 1959 ausdrücklich anmahnt habe. Denn da die "Bestätigung" vom 29. September 1959 wegen der Nichtberücksichtigung des Verlangens auf Abschluß durch Schlußbrief rechtlich als Annahme des Angebots unter einer Änderung, d.h. als Ablehnung verbunden mit einem neuen Angebot zu werten sei (§ 150 Abs. 2 BGB), sei die verlangte Gegenbestätigung auf jeden Fall erforderlich gewesen, um

einen Vertrag zustande zu bringen. An einer Gegenbestätigung fehle es jedoch, vielmehr habe die Agentur mit dem Fernschreiben vom 6. Oktober 1959 nochmals auf die Tätigkeit des Geschäfts durch Schlußbrief hingewiesen und das Fernschreiben des Spediteurs nur als "Anfrage" bezeichnet. Damit und durch ihr weiteres Fernschreiben vom 8. Oktober habe die Agentur eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie die Angebote des Spediteurs vorerst nicht habe annehmen wollen.

Ein Vertrag sei auch nicht dadurch zustande gekommen, daß die Agentur auf das Fernschreiben des Spediteurs vom 29. September zunächst (bis zum 6. Oktober) geschwiegen habe. Denn wenn - wie im Streitfall - im Rahmen von Verhandlungen unstreitig oder auch nur eindeutig noch keine die Parteien bindende Einigung erzielt worden sei, so sei auch für eine anschließende Bestätigung eines Vertrages kein Raum; denn die Rechtsprechung über das Schweigen auf ein Bestätigungsschreiben sei nur eine Anwendung des Grundsatzes von Treu und Glauben. Davon abgesehen habe der Spediteur trotz des von ihm gewählten Wortes Bestätigung nicht einen vorgängigen Vertragsschluß bestätigen, sondern ein Vertragsangebot annehmen wollen.

Schließlich liege auch kein Fall des § 362 HGB vor; denn es fehle sowohl ein Erbieten des Frachtführers als auch ein "originärer" Vertragsantrag des Spediteurs aufgrund dieses Erbietens. Ein Erbieten sei etwas anderes als ein konkretes Vertragsangebot, das der Spediteur hier habe annehmen wollen. Dabei sei es unerheblich, daß die Annahmeerklärung des Spediteurs mit Rücksicht auf § 150 Abs. 2 BGB rechtlich als neuer Antrag anzusehen sei. § 362 HGB sei eine Ausnahme von der gesetzlichen Regelung, daß Schweigen nicht als Willenserklärung zu werten sei. Diese Vorschrift dürfe

daher nicht über ihren erkennbaren Sinn hinaus angewendet werden, der dahin gehe, einen Kaufmann im Falle seines späteren Schweigens an sein allgemeines Erbieten, bestimmte Geschäfte zu besorgen, dann zu binden, wenn derjenige, dem gegenüber er sich erboten habe, hierauf in der Form eines Antrags eingehe.

Aber auch dann, wenn man in den Fernschreiben der Agentur vom 24. und 29. September 1959 ein Erbieten erblicke, scheitere die Anwendung des § 362 HGB daran, daß die dann als originäre Anträge zu wertenden "Bestätigungen" des Spediteurs hinsichtlich der Form des Rechtsgeschäftes dem Erbieten nicht entsprochen hätten; eine Übereinstimmung von Erbieten und Antrag sei aber Voraussetzung für den Eintritt der Folgen des § 362 HGB.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts sind jedenfalls im Ergebnis aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Eine Anwendung des § 362 HGB auf den Streitfall scheidet schon deshalb aus, weil zwischen Spediteur und Frachtführer Verhandlungen allein hinsichtlich des konkret durchzuführenden Transports stattgefunden hatten und die darauf anzuwendenden Rechtsgrundsätze, weil sie den Fall in seiner individuellen Besonderheit erfassen, der allgemeineren Regel des § 362 HGB vorgehen.

Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsverstoß angenommen, daß die Agentur durch ihr Fernschreiben vom 6. Oktober den Antrag des Spediteurs vom 29. September eindeutig abgelehnt habe.

Dem Berufungsgericht ist schließlich auch darin zuzustimmen, daß der Vertrag auch nicht deshalb zustande gekommen sei, weil die Agentur auf das Fernschreiben des Spediteurs vom 29. September zunächst, d.h. bis zum 6. Oktober geschwiegen habe. Da, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß feststellt, der Spediteur nicht einen vorgängigen Vertragsschluß hatte bestätigen, sondern ein Vertragsangebot hatte annehmen wollen, kommen die von der Rechtsprechung für das Bestätigungsschreiben entwickelten Grundsätze im Streitfall nicht zur Anwendung (BGHZ 18, 212, 215). Schweigen auf einen Antrag im Sinne des § 150 Abs. 2 BGB ist vielmehr grundsätzlich als Ablehnung dieses Antrags aufzufassen (PGH aaO). Von diesem Grundsatz können nur bei Vorliegen ganz besonderer Umstände Ausnahmen zugelassen werden, so wenn es sich bei einer verspäteten Annahme um ein nur formell neues Angebot handelt und keine Umstände vorliegen, die die Möglichkeit einer Änderung der sachlichen Entscheidung des Anbietenden nahelegen (PGH LM § 150 BGB Nr. 1). Anhaltspunkte für das Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles, in dem das zeitweise Schweigen der Agentur als Annahme gedeutet werden müßte, sind im Streitfall nicht ersichtlich.

Entgegen der in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Auffassung der Revision ist auch dem Fernschreibwechsel vom 7. und 8. Oktober 1959 nicht zu entnehmen, daß die Flußschiffahrt nunmehr, d.h. nach dem Fernschreiben des Spediteurs vom 7. Oktober 1959, auf das Formerfordernis des Schlußbriefes habe verzichten wollen und den Vertrag als geschlossen angesehen habe. Ohne Rechtsverstoß stellt das Berufungsgericht insoweit fest, daß die Agentur mit ihrem Fernschreiben vom 8. Oktober 1959 ihre ablehnende Haltung, die in den sog. Bestätigungen des Spediteurs enthaltenen Angebote vorerst nicht annehmen zu wollen, nochmals

hervorgehoben habe, indem sie darauf hingewiesen habe, sie werde den Spediteur "wegen der Buchung des Leerraumes" sofort anschreiben, sobald sich die Wasserlage ändere. Zutreffend ist auch der weitere Hinweis des Berufungsgerichts, die einleitenden Worte des Fernschreibens der Flußschiffahrt vom 8. Oktober 1959 "Ja, so ist es " dürften nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit den nachfolgenden ablehnenden Äußerungen gewertet werden.

d) Es sei schließlich auch nicht erwiesen, so führt das Berufungsgericht weiter aus, daß der Spediteur anläßlich der Reise des Zeugen L [REDACTED] nach E [REDACTED] mit der Flußschiffahrt einen Frachtvertrag abgeschlossen habe. L [REDACTED] habe zwar bekundet, daß ihm Direktor P [REDACTED] von der E [REDACTED] Zentrale des Frachtführers unter Akzeptierung der mit der E [REDACTED] Agentur geführten Verhandlungen den Transport ab 15. Dezember 1959 zugesagt habe. Abgesehen davon, daß wegen der durch eine Dolmetscherin geführten Verhandlung ein Mißverständnis nicht ausgeschlossen erscheine, könne auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß nach der Bekundung des Zeugen L [REDACTED] auch bei dieser Unterredung von einem Schlußbrief gesprochen worden sei, der dem Spediteur habe zugeschickt werden sollen. Da die Fernschreiben der Agentur auswiesen, daß erst mit der Ausfertigung eines Schlußbriefes der Vertrag als abgeschlossen habe gelten sollen, müsse bis zum Beweis des Gegenteils durch die Beklagten hier ebenfalls davon ausgegangen werden, daß wegen Nichtübersendung des Schlußbriefes auch jetzt kein Vertrag zustande gekommen sei. Einen Beweis dafür, daß der Frachtführer anläßlich der E [REDACTED] Verhandlungen den Schlußbrief nicht als wesentliche Bedingung bzw. Form des Vertrages angesehen habe, hätten die Beklagten nicht angetreten.

Diese Ausführungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht kommt in tatrichterlicher Würdigung der Aussage des Zeugen L■■■■, der zwischen dem Spediteur und der Flußschiffahrt geführten Korrespondenz und der sonstigen Umstände des Streitfalles zu dem Ergebnis, daß die Voraussetzungen für die Annahme einer rechtlich bindenden Zusage der Flußschiffahrt nicht bewiesen seien; insbesondere sei nicht bewiesen, daß in diesem Fall die Flußschiffahrt nicht auf dem Abschluß in der Form des Schlußbriefes bestanden habe, wie dies in den vorangegangenen Verhandlungen der Fall gewesen sei. Entgegen der Auffassung der Revision hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler das Formerfordernis der Ausstellung eines Schlußbriefes nach dem Inhalt der Fernschreiben der Regensburger Agentur als wesentliches Element für das Zustandekommen des Frachtvertrages angesehen und daraus rechtlich einwandfrei gefolgert, daß auch gelegentlich der Verhandlungen in P■■■■ kein Frachtvertrag geschlossen worden sei. Das Berufungsgericht hat nicht Fragen der Beweislast verkannt, wenn es ausführt, demgegenüber wäre es Sache der Beklagten gewesen, Beweis dafür anzutreten, daß die Ausstellung des Schlußbriefes nach dem bei den P■■■■ Verhandlungen zum Ausdruck gekommenen Willen der Flußschiffahrt kein konstitutives Vertragselement habe sein sollen; denn nachdem nach der rechtsirrtumsfreien Auslegung der Fernschreiben der Agentur durch das Berufungsgericht die Schriftform für das Zustandekommen des Vertrags maßgebend sein sollte, oblag den Beklagten der Nachweis, daß bei den Verhandlungen in B■■■■ eine hiervon abweichende Vereinbarung getroffen worden ist.

3. Der Spediteur hat - auch darin ist dem Berufungsgericht zu folgen - sein Unvermögen, den Donautransport

durch Abschluß eines Frachtvertrages mit der Flußschifffahrt zu sichern, zu vertreten. Mit dem Berufungsgericht kann dahinstehen, ob es sich um ein anfängliches oder ein nachträgliches Unvermögen des Spediteurs handelt; denn nach den rechtsirrtumsfreien Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Spediteur schuldhaft gehandelt und deshalb in jedem Falle sein Unvermögen zu vertreten. Unstreitig hatte es der Spediteur erstmalig übernommen, einen Transport durch ein Monopolunternehmen o h n e A b s c h l u ß - z w a n g durchführen zu lassen; er durfte daher nicht ohne weiteres von seinen Erfahrungen auf dem freien Frachtmarkt und bei Einschaltung eines Monopolbetriebes mit Abschlußzwang ausgehen. Vielmehr hätte es die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs erfordert, auf die Besonderheiten des Auftrages bei der Gestaltung der vertraglichen Beziehungen Rücksicht zu nehmen. Zu Recht geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Spediteur entweder den Speditionsvertrag unter dem Vorbehalt des Zustandekommens des Frachtvertrages hätte abschließen oder den Frachtvertrag vorher bedingt vereinbaren müssen. Beides hat er nicht getan und deshalb sein Unvermögen zur Leistung schuldhaft verursacht.

4. Nach der Darlegung des Berufungsgerichts war das vom Spediteur zu vertretende Verhalten auch kausal für den von der Klägerin nach der Berechnung der Klageschrift geltend gemachten Schaden, der die angeblichen Mehrkosten und die sonstigen Vermögenseinbußen infolge der Nichterfüllung des Versendungsauftrages umfaßt.

Zu der Möglichkeit, daß der Klägerin der Schaden auch bei Bestehen eines Frachtvertrages im Hinblick auf den Kleinwasservorbehalt (offene und unbehinderte Schifffahrt vorbehalten) entstanden sei, führt das Berufungsgericht aus: Auch die Beklagten behaupteten nicht, daß

die Donauschiffahrt in den Monaten November/Dezember 1959 völlig eingestellt gewesen sei. Sie hätten in der Berufungsbegründung selbst vorgetragen, daß in der fraglichen Zeit einige Transporte durchgeführt worden seien. Dies ergebe sich auch aus dem Schreiben des Schiffsmaklers I. [REDACTED] vom 11. Januar 1961, das von dem beklagten Spediteur in erster Instanz vorgelegt worden sei. Im übrigen handle es sich nur um die Frage, ob der Frachtführer bei abgeschlossenem Frachtvertrag die Transporte mit Rücksicht auf den Vorbehalt hätte gänzlich verweigern können. Das wäre jedoch allenfalls dann möglich gewesen, wenn die Schifffahrt für längere Zeit völlig eingestellt gewesen wäre. Bei nur kurzzeitiger Einstellung oder nur einer Behinderung in der Ausnutzung der Lademöglichkeit wäre ein Frachtführer nicht völlig von seiner Transportpflicht frei gewesen; vielmehr hätte ihn der Kleinwasservorbehalt dann nur vor einer Inanspruchnahme wegen des durch diese Behinderung etwa entstehenden Verzögerungsschadens geschützt.

Anhaltspunkte dafür, daß ein von der Klägerin selbst zu tragender Verzögerungsschaden aus einer eventuellen Behinderung der Donauschiffahrt - einen rechtswirksamen Frachtvertrag insoweit unterstellt - den geltend gemachten Nichterfüllungsschaden erreichen oder sogar übersteigen könnte, seien nicht gegeben. Unter diesen Umständen könne die Frage eines der Klägerin anzulastenden hypothetischen Verzögerungsschadens in dem Verfahren über den Grund des Anspruchs dahinstehen. Die Prüfung der Schadensminderung durch einen solchen Verzögerungsschaden sei vielmehr dem Betragsverfahren zu überlassen.

Die Klägerin treffe auch nicht deshalb ein mitwirkendes Verschulden gemäß § 254 BGB, weil sie beim Weiterverkauf die

durch einen etwa notwendig werdenden Eisenbahntransport entstehenden höheren Frachtkosten nicht auf die Käufer abgewälzt habe. Hierzu sei sie im Verhältnis zum Spediteur nicht verpflichtet gewesen, weil sie von dem Abschluß eines wirksamen Frachtvertrages mit der Flußschiffahrt durch den Spediteur habe ausgehen dürfen.

Die Revision beanstandet demgegenüber, das Berufungsgericht habe sich nicht mit dem Umstand auseinandergesetzt, daß die Flußschiffahrt die Transporte nicht wegen des fehlenden Schlußbriefes, sondern aufgrund des äußerst schlechten Wasserstandes abgelehnt habe. Es sei in der hier fraglichen Zeit keine "offene unbehinderte Schiffahrt" gegeben gewesen. Das Berufungsgericht habe die dafür angetretenen Beweise prozeßordnungswidrig nicht erhoben.

Die Revision kann auch mit diesen Angriffen keinen Erfolg haben. Die Feststellungen des Berufungsgerichts, daß keine Anhaltspunkte dafür gegeben seien, ein von der Klägerin selbst zu tragender Verzögerungsschaden aus einer Behinderung der Donauschiffahrt werde die Höhe des geltend gemachten Anspruchs wegen Nichterfüllung erreichen, daß es daher auf die Feststellung eines solchen Verzögerungsschadens im Verfahren über den Grund des Anspruchs nicht ankomme, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsverstoß festgestellt, daß die Flußschiffahrt sich nicht ohne Schlußbrief habe vertraglich binden wollen. Selbst wenn der Grund für eine solche Zurückhaltung der niedrige Wasserstand der Donau gewesen sein sollte, so würde das nicht die weitere Folgerung rechtfertigen, die Flußschiffahrt habe wegen des Wasserstandes auch bereits abgeschlossene Verträge nicht mehr erfüllen können. Das Berufungsgericht stellt vielmehr im Verfahren über den Grund des Anspruchs zutreffend darauf ab,

ob Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, daß ein aus einer Behinderung der Schifffahrt etwa zu erwartender und von der Klägerin selbst zu tragender Verzögerungsschaden den geltend gemachten Schaden wegen Nichterfüllung der Höhe nach erreichen werde.

Ein solcher Anhaltspunkt läßt sich, entgegen der Auffassung der Revision, nicht ohne weiteres der abstrakten Auslegung der Klausel "offene und unbehinderte Schifffahrt vorbehalten" und der Feststellung der Wasserverhältnisse auf der Donau zu der fraglichen Zeit entnehmen. Maßgebend ist insoweit vielmehr, wie die Flußschifffahrt abgeschlossene Frachtverträge in der fraglichen Zeit behandelt hat, ob sie also unter Berufung auf die Klausel die Verträge nicht erfüllt oder ob sie geschlossene Verträge - wenn auch mit Verzögerung - abgewickelt hat. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß in der hier fraglichen Zeit Schiffs-transporte auf der Donau durchgeführt worden sind. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Flußschifffahrt selbst sich mehrfach dahin geäußert, sie werde fest übernommene Transporte auch durchführen. Bei dieser Sachlage war es jedenfalls nicht rechtsfehlerhaft, wenn das Berufungsgericht, ohne auf den Umfang eines Verzögerungsschadens einzugehen, davon ausgegangen ist, daß nicht dargetan sei, ein solcher Schaden werde die Höhe des Schadens wegen Nichterfüllung des Speditionsvertrages erreichen.

II. Zur Haftung der Beklagten nach den Vorschriften des SVS führt das Berufungsgericht aus, die in den §§ 6 B Ziff. 2, 8 Ziff. 3, 9 Ziff. 3 SVS enthaltenen Begrenzungen der Leistungspflicht der beklagten Versicherer kämen nach

dem Vortrag der Parteien nicht zum Zuge, sodaß im Grundverfahren eine Teilabweisung der Klage nicht erfolgen müsse. Für eine Haftung der Versicherer über den Grundbetrag von DM 2.500,-- hinaus bis zum Höchstbetrag von DM 400.000,-- fehle es zwar an einer schriftlichen Aufgabe einer höheren Versicherungssumme durch die Klägerin, jedoch hätten die Beklagten erklärt, sie wollten sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß die Bahnverladung ein neuer Auftrag gewesen sei; auch wollten sie keine Bedenken wegen nicht ausreichender Versicherungssummen erheben, da in der Praxis die Schätzung des Spediteurs gemäß § 6 B 2 b SVS anlässlich der Abfertigungsdeklaration als ausreichend angesehen werde.

Wenn das Berufungsgericht diese Einlassung als einen Verzicht der Beklagten darauf wertet, aus der etwaigen Nichteinhaltung der der Klägerin obliegenden Angabe des höheren Versicherungswertes und der dem Spediteur obliegenden rechtzeitigen Anmeldung irgendwelche Einwendungen herzuleiten, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Auch die Revision hat insoweit keine Bedenken geäußert.

III. Da die Revision somit in keinem Punkte Erfolg hat,
war sie mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurück-
zuweisen.

Krüger-Nieland

Pehle

Mösl

Alff

Simon