BUNDESGERICHTSHOF

2049 009

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 99/67

URTEIL

Verkündet am
24. Juni 1969
Kriegl,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma M a [redacted] - L a n d t e c h n i k ,
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in D[redacted]-Gc[redacted],
vertreten durch ihre Geschäftsführer Lou[redacted] und Li[redacted],
D[redacted]-Gc[redacted], Im B[redacted],

Beklagten, Berufungsbeklagten,
Revisionsklägerin und An-
schlußrevisionsbeklagten,

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

gegen

die Westfälische landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft
in Mü[redacted], vertreten durch ihren Hauptgeschäftsführer
Landesrat Dr. Sch[redacted] zur Wi[redacted],

Klägerin, Berufungsklägerin,
Revisionsbeklagte und An-
schlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Mai 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundesrichter Dr. Weber, Professor Dr. Nüßgens, Sonnabend und Dunz

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten und die Anschlußrevision der Klägerin wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 15. Dezember 1966 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revisionsinstanz, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

Tatbestand:

Die Beklagte vertrieb die von der Firma A.O. S[redacted] International S.A. in Mi[redacted] (USA) hergestellten Harvestore-Anlagen, die der Rationalisierung der Tierfütterung dienen, als deren Generalvertreter für Europa. Um für den Kauf der Anlage zu werben, hatte sie bereits im Sommer 1960 eine Studienreise in die USA zur Besichtigung dieser Anlagen auf amerikanischen Farmen organisiert, zu der sie vor allem Landwirte und landwirtschaftliche Berater eingeladen und für die sie bei einer amerikanischen Luftfahrtgesellschaft ein Flugzeug zum Hin- und Rückflug gechartert hatte. Im [redacted] 1961 veranstaltete sie eine zweite gleichartige Studienreise, zu der sie 74 Teilnehmer gewonnen hatte. Für diesen Flug hatte sie bei der amerikanischen Fluggesellschaft Paul M[redacted] in Bu[redacted] (Ca[redacted]) eine Maschine gechartert. Den von ihr zu zahlenden Gesamt-Flugpreis legte sie auf die Teilnehmer um, so daß jeder von ihnen ihr, zusammen mit den übrigen Reisekosten, 1.900 DM zu zahlen hatte. An der Reise ließ sie auch Dr. L[redacted], den Leiter ihrer Verkaufsförderungsabteilung, und einen weiteren Angestellten teilnehmen.

Am [redacted]. September 1961 flogen die 76 Teilnehmer von D[redacted] mit einer Maschine der Charter-Fluggesellschaft "Pr[redacted] Ai[redacted]" (Ho[redacted]/Ca[redacted]), der die Fluggesellschaft Paul M[redacted] wegen Ausfalls der von ihr vorgesehenen Maschine den Charter-Vertrag übertragen hatte, nach den USA ab; die Maschine war von Cpt. F[redacted] über Sh[redacted] (Irland) nach D[redacted]-Lo[redacted] gebracht worden. Nach einer Zwischenlandung in Sh[redacted] übernahm Cpt. T[redacted] das Flugzeug und startete am [redacted]. [redacted] gegen 3.00 Uhr früh zum Weiterflug über den Atlantik. Wenige Minuten später stürzte das Flugzeug ab; alle Insassen kamen ums Leben.

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

Matthias Prinz
Rechtsanwalt
www.prinz.law

Einer der Reiseteilnehmer war der damals 39 jährige Landwirt Helmut Bö[redacted]. Er hinterließ seine Frau und vier Kinder.

Die Berufsgenossenschaft, der der Verunglückte angehörte, hat an die Hinterbliebenen Leistungen auf Grund der Sozialversicherungsgesetze erbracht und wird sie ihnen nach ihrer Behauptungen unter Umständen auch für die Zukunft erbringen müssen. Sie verlangt von der Beklagten Erstattung dieser Aufwendungen.

Nach dem Unglück schloß sich ein Teil der Hinterbliebenen zu einer "Interessengemeinschaft Flugzeugunglück Sh[redacted]" zusammen. Ihr Bevollmächtigter, Rechtsanwalt Dr. W[redacted] in H[redacted], wandte sich zunächst an den Haftpflichtversicherer der Pr[redacted] Ai[redacted], mit dem schließlich Ende August 1963 ein Vergleich zustandekam, nach welchem allerdings die Hinterbliebenen nur die Haftungshöchstsummen des Warschauer Abkommens (Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts, am 12. Oktober 1929 in Warschau abgeschlossen - RGBl. 1933 II 1039) erhielten. Insgesamt überwies der Versicherer an Rechtsanwalt Dr. W[redacted] knapp 1,5 Millionen DM, wogegen dieser auf weitere Ansprüche gegen die Pr[redacted] Ai[redacted] verzichtete.

Die Klägerin gibt sich mit dem Anteil, der aus dieser Gesamtzahlung auf ihre Versicherten entfallen ist und von dem auch sie wiederum nur einen Teil erhalten hat, nicht zufrieden. Nach ihrer Ansicht haftet auch die Beklagte als der vertragliche Luftfrachtführer (Art. 17 des Warschauer Abkommens /WA/). Auf die Haftungshöchstsummen des Art. 22 WA könne sie sich nicht berufen, weil den

Reiseteilnehmern keine Flugscheine ausgestellt worden seien (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA). Außerdem, so behauptet die Klägerin, lägen die Voraussetzungen des Art. 25 WA vor. Schon die Beklagte selbst habe, als sie ohne jede vorherige Erkundigung die Pr[redacted] Ai[redacted] für den Flug ausgewählt habe, grob fahrlässig gehandelt. Derselbe Vorwurf müsse den Leuten dieser Fluggesellschaft gemacht werden, insbesondere dem Piloten Cpt. T[redacted], wie sich vor allem aus dem amtlichen Flugunfallbericht der Irischen Regierung, den die Klägerin überreicht hat, ergebe.

Die Klägerin hat beantragt festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihr die Sozialleistungen zu erstatten, die sie den Hinterbliebenen des Versicherten bisher erbracht hat und in Zukunft wird erbringen müssen.

Die Beklagte hat bestritten, Luftfrachtführer gewesen zu sein. Ihre Aufgabe sei nur gewesen, im Auftrage der Teilnehmer zu deren Gunsten einen Beförderungsvertrag mit der Fluggesellschaft zu vermitteln. Bei deren Auswahl falle ihr kein Verschulden zur Last. Allenfalls könnten die Hinterbliebenen die Höchstbeträge des Art. 22 WA beanspruchen, die aber durch die Zahlung des Haftpflichtversicherers der Pr[redacted] Ai[redacted] bereits gedeckt seien. Die Voraussetzungen des Art. 25 WA seien nicht zu beweisen. Ebensowenig greife die Sanktion des Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA ein; denn es seien Flugscheine ausgestellt gewesen. Einmal erfüllten schon die Unterlagen, die sie, die Beklagte, den Teilnehmern vor der Reise zugesandt habe,

die Anforderungen, die Art. 3 WA an einen Flugschein stelle. Außerdem habe Cpt. F[redacted] Flugscheine der Pr[redacted] A[redacted] mitgebracht und sie, als er in D[redacted] gelandet sei, Dr. L[redacted] übergeben, der sie als der Reiseleiter der Gruppe für jeden der Teilnehmer entgegengenommen habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin die etwa künftig zu erbringenden Sozialleistungen zu ersetzen. Soweit es um die Erstattungspflicht der Beklagten für die den Hinterbliebenen in der Vergangenheit entstandenen Unterhaltsschäden geht, hat es die Klage abgewiesen.

Mit der Revision bittet die Beklagte um volle Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin hat Anschlußrevision eingelegt und gebeten, die Ersatzpflicht der Beklagten auch hinsichtlich der bereits entstandenen Schäden festzustellen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht legt den von der Beklagten mit den Reiseteilnehmern geschlossenen Vertrag an Hand der Schreiben der Beklagten vom Juli/August 1961 (Anl. 3 zur Klageschrift) dahin aus, daß sie sich selbst verpflichtet habe, die Teilnehmer im Luftwege nach den USA und zurück zu befördern. Da sie als Luftfrachtführerin im Sinne des Warschauer Abkommens anzusehen sei, es sich auch um eine entgeltliche Beförderung gehandelt habe (Art. 1 WA), hafte sie nach Art. 17 WA. Auf die Höchstsummen des Art. 22 WA könne sie sich nicht berufen. Ob die Klägerin die unbegrenzte Haftung der Beklagten aus Art. 25 WA herleiten könnten, läßt das Berufungsgericht offen, weil sie sich schon daraus ergebe, daß die Beklagte gegen Art. 3 WA verstoßen habe. Sie selbst habe keine Flugscheine ausgestellt; ihre Schreiben an die Teilnehmer könnten nicht als Flugscheine angesehen werden. Ob die Pr[redacted] Ai[redacted] Flugscheine ausgestellt und durch Cpt. F[redacted] vor dem Abflug in D[redacted] Dr. I[redacted] habe übergeben lassen, könne auf sich beruhen, weil es auch dann an der Aushändigung dieser Flugscheine an die einzelnen Reiseteilnehmer gefehlt habe.

2. Das Berufungsurteil (VersR 1968, 583) unterliegt insoweit, als es die unbeschränkte Haftung der Beklagten feststellt (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA), andererseits die Feststellungsklage teilweise abgewiesen hat, durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Zur Revision der Beklagten

A.

Die Revision meint, das Berufungsgericht hätte dem Feststellungsantrag schon aus allgemeinen Erwägungen nicht stattgeben dürfen. Ihre Bedenken sind unbegründet.

I. Daß die Feststellungsklage insoweit, als ihr das Berufungsgericht stattgegeben hat, gemäß § 256 ZPO zulässig war, unterliegt keinem Zweifel. Die Klägerin konnte wegen der Erstattungsansprüche, die ihr künftig gegen die Beklagte zustehen könnten, falls die von ihr mit Witwen- und Waisenrenten versorgten Hinterbliebenen unterhaltsbedürftig werden sollten und daher von dem Verunglückten hätten unterhalten werden müssen, nur eine Feststellungsklage und keine Leistungsklage erheben. Der Hinweis der Revision auf das Urteil BGHZ 5, 314 geht fehl.

II. Auch die aus dem sachlichen Recht hergeleiteten Bedenken der Revision sind unbegründet.

1. Allerdings konnte der Feststellungsklage nur stattgegeben werden, wenn die Klägerin eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür dargetan hatte, daß der Verunglückte künftig hätte Unterhalt leisten müssen und können, so daß es zu übergehenden Ersatzansprüchen der Hinterbliebenen kommen konnte. Das aber hat das Berufungsgericht festgestellt. Unter Würdigung der gegebenen Umstände ist es zu dem Ergebnis gelangt, die Möglichkeit sei nicht auszuschließen, daß die Hinterbliebenen auf Unterhaltsleistungen

des Verunglückten angewiesen sein könnten. Die dazu vom Berufungsgericht angestellten Erwägungen stehen im Einklag mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 4, 133, 135; Senatsurteil vom 21. Oktober 1953 - VI ZR 320/52 - LM § 844 Abs. 2 BGB Nr. 9). Danach brauchte das Berufungsgericht nicht, wie die Revision meint, eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür festzustellen, daß der Fall einer Unterhaltpflicht des Verunglücktem eintreten könnte. Denn hier ist gegen die Beklagte weder ein Grundurteil erlassen noch festgestellt, daß sie einen als schon entstanden behaupteten Schaden ersetzen müsse.

2. Das Berufungsgericht leitet die Aktivlegitimation der Klägerin aus § 1542 RVO her. Die Revision behauptet, es sei "einhellige Meinung," daß die Ersatzansprüche aus dem Warschauer Abkommen nicht zu den Ansprüchen gehörten, die nach § 1542 RVO übergingen. Das ist nicht richtig.

a) Die Revision bezieht sich auf das Urteil des Kammergerichts vom 28. Juli 1938 (ArchLR 1938, 295) und das diese Entscheidung bestätigende Urteil des Reichsgerichts RGZ 161, 76. Mit Recht haben jedoch schon Haupt (ArchLR 1940, 146, 159) und Richter (Die Berufsgenossenschaft 1940, 101 ff) dieses Urteil angegriffen. Inzwischen hat der Bundesgerichtshof allgemein ausgesprochen, daß auch Schadensersatzansprüche, die aus einer Vertragsverletzung hervorgehen, nach § 1542 RVO übergehen (BGHZ 26, 365, 371; 33, 247, 249). Infolgedessen gehen auch die An-

sprüche, die einem Beförderten auf Grund des Beförderungsvertrages gegen seinen Luftfrachtführer zustehen, auf die Sozialversicherungsträger über (so mit Recht Ellescr, SozVers 1959, 207; Geigel, Haftpflichtprozeß 13. Aufl. 26. Kapitel Rdnr. 49). Davon ist der erkennende Senat schon in seinem Urteil vom 14. Mai 1963 (VI ZR 127/62 - LM LuftVG Nr. 3 = NJW 1963, 1925 = VersR 1963, 773), wenn auch ohne nähere Begründung, ausgegangen. Hieran ist festzuhalten (vgl. auch Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 9. Aufl. TZ 903 und in VersR 1963, 651).

b) Dies gilt nicht nur, wie die Revision meint, für Ansprüche aus § 44 LuftVG, sondern ebenso für Ansprüche aus Art. 17 WA (vgl. auch das erwähnte Senatsurteil vom 14. Mai 1963; Rinck ZLW 1966, 15). Die Ansicht von Schleicher/Reymann/Abraham (Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Art. 25 WA Anm. 3) fußt noch auf dem überholten Urteil des Kammergerichts (vgl. jetzt Bd. II dieses Kommentars S. 244 zu § 44 LuftVG Anm. 13). Fehl geht auch der Hinweis der Revision auf den Aufsatz von Bodenschatz ZLR 1959, 230, 276; er befaßt sich nicht mit dem Übergang des hier in Rede stehenden Anspruchs auf Schadensersatz, sondern mit dem Erfüllungsanspruch aus einer Unfallversicherung.

B.

In der Sache selbst haben die Angriffe der Revision zum Teil Erfolg.

I. Rechtlich einwandfrei sind allerdings die Ausführungen des Berufungsgerichts, daß die Beklagte Luftfrachtführerin gewesen ist und nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens haftet.

1. Die Anwendung dieses Abkommens setzt voraus, daß es sich um eine zwischenstaatliche Luftbeförderung im Sinne des Art. 1 handelt (vgl. § 51 LuftVG), bei der die Beklagte als Luftfrachtführerin im Sinne dieses Abkommens anzusehen ist. Von ausschlaggebender Bedeutung ist daher die Frage, ob die Reiseteilnehmer mit der Beklagten einen Beförderungsvertrag geschlossen hatten oder ob diese sich lediglich auf Grund eines ihr von den Teilnehmern erteilten Auftrages verpflichtet hatte, für deren Beförderung durch ein Luftfahrtunternehmen zu sorgen, so daß dieses, hier also die Pr[redacted] Ai[redacted], der ihnen allein haftende Luftfrachtführer wäre.

a) Zutreffend geht das Berufungsgericht von dem Einladungsschreiben aus, das die Beklagte am 4. Juli 1961 an zahlreiche Landwirte, landwirtschaftliche Berater usw., die sie als mögliche Käufer oder Befürworter eines Kaufs der von ihr vertriebenen Gärfutter-Anlagen ansah, versandt hat. In diesem Schreiben, dem ein Anmeldeformular beigefügt war, heißt es u.a.:

"Das große Interesse, das praktische Landwirte, Wissenschaftler und die Fachpresse dem Harvestore-Verfahren zur Rationalisierung der Fütterung entgegenbringen, hat uns veranlaßt, im Herbst dieses Jahres eine zweite Studienreise nach den USA zu organisieren, zu der wir Sie herzlich einladen.

Wir wollen voraussichtlich am [redacted].1961 von D[redacted] .... starten und nach C[redacted] fliegen. Der Rückflug erfolgt am [redacted].1961 ab N[redacted] Y[redacted].

Die Kosten einschl. der Busreisen und Übernachtungen belaufen sich auf 1.900 DM. Es sollen insgesamt 76 Personen teilnehmen.....

Die Reise wird in Deutschland durch uns vorbereitet und in den USA durch die Firma O.A. S[redacted] organisiert..."

Mit Recht findet das Berufungsgericht in diesem Schreiben noch nicht das Angebot zum Vertragsabschluß, sondern erst eine Aufforderung, bei der Beklagten die Teilnahme an der Reise zu beantragen. Das habe der Verunglückte dadurch getan, daß er der Beklagten den Anmeldeschein ausgefüllt zurückgesandt und ihr die 1.900 DM überwiesen habe. Diesen Antrag habe die Beklagte durch ihr Schreiben vom 23. August 1961 angenommen, das lautet:

"Betr.: 2.HARVESTORE-Studienreise nach USA

Sehr geehrter Herr (hier folgte der Name)!

Wir bestätigen Ihnen bestens dankend den Empfang von DM 1.900 und teilen Ihnen hierdurch mit, daß wir für Sie für die zweite HARVESTORE-Studienreise nach USA einen Platz fest gebucht haben. Anliegend erhalten Sie ein Rundschreiben mit weiteren Instruktionen für diese Fahrt."

Nach der Auffassung des Berufungsgerichts konnten die Teilnehmer das Einladungsschreiben der Beklagten nur so verstehen, daß die Beklagte sich habe selbst verpflichten wollen, die Luftbeförderung durchzuführen, wenn auch durch Heranziehung eines Luftfahrtunternehmens

(§278 BGB). Sie habe sich nämlich vorbehalten, die Teilnehmer selbst auszuwählen; auch seien die Anmeldungen an sie zu richten gewesen; ihr hätten die Reisekosten bezahlt werden müssen. Es habe sich um eine von der Beklagten in ihrem Interesse veranstaltete Werbereise gehandelt. Zwar habe sie den Teilnehmern geschrieben, es solle mit einer Lockheed geflogen werden, doch habe sie nicht angegeben, mit welcher Luftfahrtgesellschaft die Teilnehmer hätten abschließen sollen. Ihnen sei zwar bekannt gewesen, daß die Beklagte kein Luftfahrtunternehmen war; auch hätten sie wohl gewußt, daß sie nicht über ein eigenes Flugzeug verfügte. Indes sei es auch schon 1961 üblich gewesen, daß Unternehmen Luftbeförderungen mit Flugzeugen durchführten, die sie von Luftfahrtgesellschaften charterten.

b) Die Revision macht geltend, diese Begründung des Berufungsgerichts verstoße gegen allgemeine Auslegungsgrundsätze und übersehe für die Auslegung wesentliche Umstände. Das läßt sich aber nicht feststellen.

Die Würdigung des Vertragsinhalts, zu der das Berufungsgericht aufgrund einer Auslegung der von beiden Seiten ausdrücklich oder stillschweigend abgegebenen Willenserklärungen gelangt ist (§§ 133, 157 BGB), ist möglich; sie verletzt weder Denkgesetze noch Erfahrungssätze. Zu Unrecht meint die Revision, hier gehe es um die Auslegung mustermäßiger typischer Vertragsbedingungen. Daß die Beklagte mit allen Teilnehmern gleichlautende Verträge abgeschlossen hat, ändert nichts daran, daß Individualerklärungen zu deuten waren.

Das Berufungsgericht ist der Behauptung der Beklagten nachgegangen, sie habe sich nicht selbst zu einer Beförderung verpflichten, sondern nur den Teilnehmern den Abschluß eines Beförderungsvertrages mit einer von ihr herangezogenen Luftfahrtgesellschaft vermitteln wollen. Das Berufungsgericht will zwar nicht ausschließen, daß die Beklagte nur als Vermittlerin habe auftreten wollen, meint aber, sie hätte dies in einer für die Teilnehmer klaren Weise ausdrücken müssen.

aa) Die Rechtsstellung der Beklagten im Verhältnis zu den Teilnehmern kann nicht, wie sie wiederholt eingewandt hat, mit der eines Reisebüros verglichen werden. Im allgemeinen will ein Reisebüro, eine Reiseagentur die angebotenen Flugreisen nur vermitteln. Nicht das Reisebüro, sondern die Luftfahrtgesellschaft, deren Flugscheine es verkauft, ist der gegebenenfalls haftbar zu machende Luftfrachtführer (Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Art. 1 WA Anm. 28 S. 274; Riese ZLW 1962, 8; Bodenschatz VersWirt 1957, 358; Georgiades RFDA 1953, 16 ff; Urteil der Cour de Cassation Paris RFDA 1956, 217). Nichts anderes gilt, wenn mehrere Flugreisende sich zusammentun (Gesellschaftsreise) und einer von ihnen mit der Fluggesellschaft verhandelt und einen Sammelbeförderungsvertrag abschließt - etwa der Vorstand eines Sportclubs, eine Firma für ihre Angestellten: dann ist nicht der Vorstand oder der Unternehmer Luftfrachtführer, sondern allein das ausführende Luftfahrtunternehmen (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham Art. 1 WA Anm. 26 a.E.; Bodenschatz aaO 360; Riese ZLR 1958, 7; Meyer ZLR 1957, 328, 330). Mit diesen Fällen läßt sich der hier zu entscheidende Fall nicht vergleichen. Anders als bei einem Reisebüro handelte es sich hier um eine von einem

Unternehmen organisierte Reise, das zu einem weltbekannten Konzern gehört und dem die Veranstaltung einer Eigen-Flugreise zugetraut werden konnte, und um eine Reise, die seinem Geschäftsbetrieb diente.

bb) Die Haftung der Beklagten als Beförderer ihrer Fluggäste würde allerdings ausscheiden, wenn sie lediglich deren Vertreter (§ 164 BGB) sein wollte und sollte. Daß dies hier der Fall hätte sein sollen, hat das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei verneint.

Die Beklagte hat nichts dafür vorgetragen, inwiefern ihr die Teilnehmer Vollmacht gegeben hätten, in ihrem Namen für sie mit einer Fluggesellschaft abzuschließen. Dagegen dürfte schon sprechen, daß sie nicht etwa der Fluggesellschaft bei Abschluß des Chartervertrages die Namen der Teilnehmer mitgeteilt hatte. Vor allem spricht für die Auslegung des Berufungsgerichts, daß sie den Teilnehmern nie bekannt gegeben hatte, mit welcher Fluggesellschaft sie fliegen würden, wer also ihr Vertragspartner sein sollte, mit dem sie in ihrem Namen hätte abschließen wollen. Lediglich in dem für die Konsulate bestimmten Referenzschreiben hat sie erwähnt, es solle mit der Charter-Fluggesellschaft Paul M[redacted] Air Service, Ca[redacted] zurückgeflogen werden. Durch dieses Schreiben sollte aber nicht der Vertragsinhalt näher bestimmt, sondern nur dem Konsulat versichert werden, daß die baldige Wiederausreise sichergestellt sei.

Auch aus der "agent-clause" in Art. 17 des Charter-Vertrages, den die Beklagte mit der Fluggesellschaft abgeschlossen hatte, ergibt sich nicht, daß sie nur Vertreterin der Teilnehmer hätte sein wollen und sollen. In dieser Klausel, die von vielen

der IATA (International Air Traffic Association) angehörenden Gesellschaften bei der Charterung von Flugzeugen verwandt wird, heißt es zwar, der Charterer schließe den Vertrag "both on his own behalf and as agent for all persons carried in the aircraft" (vgl. hierzu eingehend Sundberg, Air Charter 1961, S. 359 ff). Es kann aber schon zweifelhaft sein, ob hier mit "agent" ein Vertreter im Sinne des § 164 BGB oder nicht bloß, wie sogleich näher auszuführen sein wird, ein Vermittler gemeint ist (vgl. Grönfors, Air Charter and the Warsaw Convention 1956 S. 115 Fn. 4; Schweickhardt ZLW 1964, 13). Die Frage braucht bei der hier anzustellenden Überlegung noch nicht entschieden zu werden. Jedenfalls kann aus den Abmachungen, die die Beklagte mit der Fluggesellschaft getroffen hat, kein Rückschluß zu Lasten der Teilnehmer dahin gezogen werden, daß sie der Beklagten mit der Rücksendung des ausgefüllten An-

Schweickhardt ZLW 1964, 23; Riese ZLW 1962, 8; Rudolf ZLW 1960, 146) und auch im gegebenen Fall in Betracht gezogen werden konnte. Aber schon im Handelsrecht ist die Frage schwer zu entscheiden, ob der Beauftragte, der mit dem Dritten im Interesse seines Auftraggebers abschloß, dies auf dessen Rechnung tat (Kommissionär oder Spediteur) oder ob er auf eigene Rechnung tätig wurde (Eigengeschäft). So liegt es auch hier. Alles hängt von den Umständen des Falles und von der Auslegung der Erklärungen ab (Schleicher/Reymann/Abraham Art. 1 WA Anm. 28 a.E.; Schweickhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht 1954 S. 50/51). Ob es sich dabei um die in § 164 Abs. 2 BGB geregelte Frage handelt, wie das Berufungsgericht anzunehmen scheint, mag offen bleiben. Maßgebend ist jedenfalls der allgemeine Grundsatz, daß es bei der Auslegung von Willenserklärungen nicht auf das ankommt, was der Erklärende womöglich gewollt, sondern darauf, was er erklärt hat. Beim Erklärungsempfänger entstehende Unklarheiten gehen nicht zu seinen Lasten, sondern zu Lasten dessen, der sich nicht klar ausgedrückt hat. Von diesen Grundsätzen ist ersichtlich auch das Berufungsgericht ausgegangen. Wenn es zu dem Ergebnis gekommen ist, daß die Beklagte nicht bloße "Spediteurin" war, sondern die Beförderung selbst übernommen hatte, so kann das aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden. Sie hatte den Preis von 1.900 DM festgesetzt. Davon, daß sie über dessen Verwendung ihren "Auftraggebern" hätte Rechnung legen sollen, ist nicht die Rede gewesen. Nicht die Reiseteilnehmer sind an sie herangetreten mit dem Auftrag, ihnen eine Reise in die USA zu vermitteln, sondern sie hat sie für die von ihr veranstaltete und in ihrem Interesse liegende Studienreise geworben.

Die Revision meint, hier habe es sich "nur" um einen Vertrag zugunsten Dritter (§ 328 BGB) gehandelt. Damit geht sie an dem Kern des Problems vorbei. Es mag sein, daß der zwischen der amerikanischen Fluggesellschaft (Vercharterer) und der Beklagten (Charterer) abgeschlossene "Aircraft Charter Contract" auch zugunsten der in diesem Vertrag als Beförderte vorgesehenen "group" abgeschlossen war (so Art. 8 des Contracts), wie dies derartige Charterverträge häufig vorsehen (vgl. Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law, 1954 Nr. 120 Fn. 3). Bei der Entscheidung des Rechtsstreits kommt es aber nicht auf das Verhältnis Beklagte - Fluggesellschaft (das Deckungsverhältnis) an, sondern auf das zwischen der Beklagten und den Teilnehmern bestehende "Valuta-Verhältnis". Dieses kann sehr wohl, wie das Berufungsgericht angenommen hat, bei einer Transport-Charter wiederum ein Luftbeförderungsvertrag sein, nämlich ein Unter-Beförderungsvertrag, den der Charterer mit den von ihm geworbenen Reisenden eingeht und zu dessen Erfüllung er einen Beförderungsvertrag mit der ausführenden Luftfahrtgesellschaft abschließt (von Bodenschatz VersWirtsch 1957, 358 "echter Chartervertrag" genannt; ähnlich Pelichet, Responsabilité Civile en Cas d' Affrétement et de Location d' Aéronef, 1963 S. 40). Bei einem solchen Dreiecks-Verhältnis ist aber der Charterer im Verhältnis zu den Reisenden deren Luftfrachtführer, der ihnen nach Art. 17 WA haftet (Schleicher/Reymann/Abraham Art. 1 WA Anm. 26; Riese ArchLR 1939, 138; Bodenschatz aaO. S. 360; Goidhuis, National Airlegislations and the Warsaw Convention 1937, S. 134; Shawcross/Beaumont, On Air Law, 2. Aufl. 1951 Anm. 513 D = 3. Aufl. 1966 S. 603). Auch bei dieser Frage spielt entgegen der Ansicht der Revision die "agent-clause" in Art. 17 des Charter-Vertrages

keine ausschlaggebende Rolle. Sie bezweckt, zwischen dem Vercharterer und den von dem Charterer gebrachten Passagieren unmittelbare Rechtsbeziehungen herzustellen, damit er auch ihnen gegenüber die Stellung eines Luftfrachtführers im Sinne des Art. 1 WA hat, er sich daher gegenüber etwa (auch) gegen ihn gerichteten Schadensersatzklagen auf die Haftungsbeschränkungen des Art. 22 WA berufen kann - mag er die Person seiner Fluggäste zunächst auch nicht gekannt haben ("undisclosed principal" - vgl. Sundberg S. 360; Shawcross/Beaumont Nr. 351 = 3. Aufl. S. 480; Drion Nr. 120; Rudolf ZLW 1960, 146; Dutoit, La Collaboration entre Compagnies Aériennes 1957 S. 101). Die "agent"-Klausel mag daher bewirken, daß die Passagiere auch einen eigenen, direkten Beförderungsanspruch gegen den Charterer erwerben (§ 328 BGB). Das würde aber nichts daran ändern, daß die Passagiere zunächst und vor allem einen Beförderungsvertrag mit dem Charterer, der als "agent" für sie handelte, geschlossen hatten. Die Beantwortung dieser das Innenverhältnis zwischen Charterer und seinen Fluggästen betreffenden Frage hängt nicht von der Auslegung des Außenverhältnisses zwischen Charterer und Vercharterer, also vom Inhalt des Chartervertrages, ab. Maßgebend ist allein, ob die Beklagte den Vertrag nicht nur im eigenen Namen, sondern auch im eigenen Interesse, als Luftfrachtführer der von ihr geworbenen Reisenden abgeschlossen hatte. Das aber hat das Berufungsgericht, wie ausgeführt, bedenkenfrei bejaht.

dd) Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe die Interessen, die die Beteiligten bei dieser Studienreise verfolgt hätten, nicht vollständig und zutreffend gewürdigt.

Das Berufungsgericht hat sich eingehend mit der Interessenlage befaßt, sie allerdings entgegen der Erwartung der Beklagten dahin gewürdigt, gerade sie spreche für die Auslegung, daß sie selbst die Pflicht zur Beförderung übernommen habe. In der Tat ist nicht zu verkennen, daß sich die von ihr als Werbe- und Studienreise mit festem Programm durchorganisierte Reise von Gesellschaftsreisen und den von Reiseunternehmen angebotenen Reisen deutlich unterscheidet. Die Teilnehmer flogen nicht etwa nur "mit Ma[redacted]" in die USA, um dort eine Rundreise zu unternehmen. Sie nahmen vielmehr an einer "Ma[redacted]-Reise" teil, die ihr Interesse am Kauf der Gärfutter-Anlagen wecken sollte, deshalb unter der Leitung des Chefs der Verkaufsförderungsabteilung stand und nach einem vorgeschriebenen Programm ablaufen sollte, dem sich die Teilnehmer hatten unterwerfen müssen.

Das Berufungsgericht hat daher fehlerfrei das Interesse der Beklagten darin gefunden, mittels einer von ihr veranstalteten Gemeinschaftsreise den von ihr angestrebten wirtschaftlichen Erfolg zu gewährleisten, nämlich den Verkauf der Gärfutter-Anlagen zu fördern. Es mag zwar sein, daß bei den Teilnehmern ein gewisses Eigeninteresse an der Reise dadurch geweckt worden war, daß in der letzten Woche der Reise auch Besichtigungen von allgemeinem Interesse stattfinden sollten. Das stand jedoch der Auffassung des Berufungsgerichts nicht entgegen.

ee) Schließlich lassen auch die übrigen von der Revision vorgebrachten Umstände nicht erkennen, daß die Auslegung des Berufungsgerichts rechtsfehlerhaft wäre. Vor allem kann nicht die Rede davon sein, daß die Beklagte

berechtigt gewesen wäre, die Ausführung eines ihr übertragenen "Auftrages" gemäß § 664 BGB einem Dritten, hier der amerikanischen Fluggesellschaft, zu übertragen, wie die Revision meint. Nach den fehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts hatte die Beklagte die Beförderung der Reisenden selbst übernommen.

2. Ebenso vergeblich greift die Revision den Standpunkt des Berufungsgerichts an, die Beklagte sei, obschon sie die Luftbeförderung nicht selbst ausgeführt hat, Luftfrachtführerin im Sinne des Warschauer Abkommens gewesen.

a) Die Frage, wer Luftfrachtführer ist, daher die in den Art. 3 ff WA näher geregelten Beförderungspapiere auszustellen und gegebenenfalls nach den Art. 17 ff WA zu haften hat, kann bei einem "echten Chartervertrag" zweifelhaft sein. Denn hier gibt es sowohl einen den Flug ausführenden wie den vertraglichen Luftfrachtführer, der dem Reisenden versprochen hat, ihn durch einen anderen, den tatsächlichen Luftfrachtführer, befördern zu lassen. Das Warschauer Abkommen enthält keine Begriffsbestimmung. Geht man davon aus, in dem Abkommen hätten vor allem die Vertragsbedingungen für die Beförderung im internationalen Luftverkehr, soweit sie zwingend sein sollten (Art. 23 WA), vereinheitlicht werden sollen, so wird man den als Luftfrachtführer ansehen, der sich durch Vertrag im eigenen Namen verpflichtet hat, die Beförderung auf dem Luftwege durchzuführen - sei es selbst, sei es durch andere. Wer jedoch bei der Frage, wann und wie ein Luftfrachtführer haften soll, in erster Linie dessen deliktische Haftung für Tod, Verletzung usw., vor allem im Hinblick auf die Hinterbliebenen im Auge hat, wird annehmen, das Abkommen habe die Ansprüche gegen den ausführenden Luft-

frachtführer regeln wollen. Dieses Nebeneinander zweier Haftungsgrundlagen erklärt, warum im anglo-amerikanischen Recht, das Schadensersatzansprüche vorzugsweise auf Delikt ("tort") stützt, als Luftfrachtführer der angesehen wird, der den Flug tatsächlich ausführt (vgl. hierzu Schleicher/Reymann/Abraham Art. 1 WA Anm. 26). Andererseits leuchten die Gründe ein, warum die deutsche Auffassung den vertragschließenden Luftfrachtführer als denjenigen ansieht, den das Warschauer Abkommen meint, nämlich den, der den Lufttransport auf Grund eines Beförderungsvertrages übernommen hat (so die Denkschrift des Reichsjustizministeriums 1934, Sonderveröffentlichung Nr. 1 der Deutschen Justiz Nr. 1 zu Art. 1 WA). Dementsprechend hat auch das Gesetz vom 23. Januar 1943 (RGBl I 69), das in das deutsche Luftverkehrsgesetz die dem Warschauer Abkommen nachgebildeten §§ 29 a ff LuftVG (jetzt die §§ 44 ff) über die Haftung des Luftfrachtführers einfügte, damit den vertraglichen Luftfrachtführer gemeint. Daß diese Novelle es in dem neuen Unterabschnitt bei dem Begriff "Halter des Luftfahrzeugs" belassen hatte, besagt nichts; denn sie hat den Unterabschnitt mit "Haftung aus dem Beförderungsvertrag" überschrieben (vgl. Abraham, Der Luftbeförderungsvertrag, 1955 S. 28, 69 = ZHR 1954, 82 ff; Rinck, Betr 1958, 273).

Im vorliegenden Fall geht es indes um eine zwischenstaatliche Luftbeförderung, so daß nicht die §§ 44 ff LuftVG anzuwenden sind, sondern die Bestimmungen des Warschauer Abkommens (vgl. § 51 LuftVG). Bei dessen Anwendung gingen schon immer die Auffassungen im anglo-amerikanischen und im kontinental-europäischen Rechtskreis auseinander, wie in der Denkschrift der Bundesregierung zu dem Gesetz vom 27. August 1963 (BGBl. II 1159) be-

treffend das Zusatzabkommen vom 18. September 1961 über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (in BT-Drucks. IV/1254) näher ausgeführt ist. Dieses Abkommen (sog.Guadalajara-Abkommen) hat inzwischen den Meinungsstreit beseitigt: danach würde hier sowohl die Beklagte als vertragliche Luftfrachtführerin wie die Pr[redacted] Ai[redacted] als ausführende Luftfrachtführerin haften. Jedoch gilt das Abkommen nicht für den hier zu beurteilenden Unfall, der sich am [redacted]. [redacted] 1961 ereignet hat. Die Streitfrage ist daher noch entscheidungserheblich.

b) Das Berufungsgericht vertritt die Ansicht, Luftfrachtführer sei derjenige, der sich vertraglich zur Luftbeförderung verpflichtet hat, hier also die Beklagte. Dem ist zuzustimmen.

Diesen Standpunkt hatte schon immer das deutsche Schrifttum vertreten (Koffka/Bodenstein/Koffka, Luftverkehrsgesetz 1937 S. 268; Schleicher/Reymann/Abraham Art.1 Anm. 26, 28; Riese, Luftrecht S. 408 und ZLR 1958, 7). Auch das ausländische Schrifttum war überwiegend dieser Ansicht (Goedhuis, La Convention de Varsovie, 1933 S. 95 und in National Airlegislations S. 134; Shawcross/Beaumont Nr. 362 Anm. a) und 513 C; Drion Nr. 118 ff; Grönfors S. 38, 81; Pelichet S. 158; Sundberg S. 286 ff; Guldimann, Art. 1 WA Anm. 10).

Die Revision hält demgegenüber die im anglo-amerikanischen Rechtskreis vertretene Auffassung für richtig, zumal auch zwei französische Autoren

dieser Ansicht waren (Coquoz, Le Droit Privé International Aérien, 1938, S. 92; Juglart, Traité Elémentaire de Droit Aérien, 1952 Nr. 276; ebenso Litvine, Précis Elémentaire de Droit Aérien, Brüssel 1953, Nr. 180). Die von dieser Minderermeinung angeführten Argumente überzeugen indes nicht. Das Warschauer Abkommen hat nicht nur die Haftung des Luftfrachtführers vereinheitlicht, sondern auch die Ausgabe der Beförderungsschcine; von diesen aber spricht es im Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2 im Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag. Auch ist im Art. 1 Abs. 2 und Art. 30 die Rede von den Vereinbarungen der Parteien und von den Parteien des Beförderungsvertrages.

Die Revision meint, oft habe der vertragschließende Luftfrachtführer nicht die Möglichkeit, die im Warschauer Abkommen vorgesehenen Beförderungspapiere auszustellen, nämlich die bei den gewerblichen Luftfahrtunternehmen üblichen und von der IATA für ihre Mitglieder vorgeschriebenen Vordrucke. Darauf kommt es indes nicht an. Das Abkommen verlangt die Ausfüllung solcher Vordrucke nicht, sondern begnügt sich mit den in Art. 3 ff niedergelegten, für Flugscheine sehr geringen Anforderungen. Bei einem Chartervertrag wird es sogar meist eher umgekehrt dem vertraglichen Frachtführer leichter möglich sein, den Fluggästen, mit denen er in Verbindung steht und die er - oft anders als der ausführende Luftfrachtführer - namentlich kennt, einen Flugschein auszustellen. Für die angloamerikanische Auffassung konnte allenfalls sprechen, daß, wie die Revision geltend macht, nur der ausführende Luftfrachtführer (der Vercharterer) die zur Deckung der Haftungshöchstsumme unumgängliche und von vielen Ländern vorgeschriebene Versicherung abgeschlossen hat, und zwar, da dies für das ganze Flugzeug auf eine gewisse Zeit und nicht nur für eine Reise geschehen wird, weitaus billiger, als wenn der vertragschließende Luftfrachtführer

(der Charterer) genötigt wäre, sich wegen einer einzigen von ihm veranstalteten Reise zu versichern. Diesem Gedanken könnte jedoch allenfalls im vorliegenden Fall, bei dem ein Nicht-Luftfahrtunternehmen eine Beförderung unternommen hat, gewisses Gewicht zukommen. Die Revision bedenkt vor allem nicht, daß die Unterstellung des vertragschließenden Luftfrachtführers unter das Abkommen für ihn den Vorteil hat, daß er nur begrenzt haftet und seine Haftung nach anderen Vorschriften grundsätzlich ausgeschlossen ist (Art. 22, 24 WA). Im übrigen läßt auch das inzwischen abgeschlossene Guadalajara-Abkommen erkennen, daß die kontinental-europäische Auslegung nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Warschauer Abkommens gestanden hat (vgl. auch Meyer ZLR 1957, 330).

c) Vergeblich beruft sich die Revision auf Art. 30 Abs. 2 WA, wonach dann, wenn der Flug durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer (Art. 1 Abs. 3 WA) ausgeführt worden ist, der "erste Luftfrachtführer" in der Regel nicht für Unfälle haftet, die sich auf der vom nachfolgenden Frachtführer beflogenen Teil-Strecke ereignet haben. Die Voraussetzungen dieser Bestimmung liegen hier offensichtlich nicht vor (vgl. Dutoit S. 61; Pelichet S. 149). Hier handelte es sich nicht um eine Beförderung auf Teilstrecken, die von zwei aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern ausgeführt worden wäre (unrichtig Litvine Nr. 180).

3. Das Warschauer Abkommen gilt nach Art. 1 Abs. 1 nur für entgeltliche Luftbeförderungen; unentgeltliche Beförderungen unterliegen ihm nur, wenn sie von einem Luftfahrt-Unternehmen ausgeführt werden. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob die Beklagte die Teilnehmer der Reise gegen Entgelt befördert hat, bejaht. Auch insoweit hält

das Urteil den Angriffen der Revision stand.

a) Was als Entgelt bzw. als unentgeltlich im Sinne des Art. 1 WA anzusehen ist, ist dem Abkommen selbst nicht mit Sicherheit zu entnehmen. Da es sich um die Auslegung eines völkerrechtlichen Vertrages handelt, kann der im deutschen Recht verwandte Begriff "unentgeltlich" (etwa in § 8 a StVG; § 1 PBefG; vgl. auch RGZ 163, 356) nicht herangezogen werden (Drion Nr. 56; vgl. Riese, Luftrecht S. 68/69). Auch ein Rückgriff auf das deutsche Luftverkehrsgesetz wäre nicht statthaft. Dieses spricht zwar in den §§ 20, 49 von Flügen "gegen Entgelt", aber in einem Zusammenhang, der nicht ohne weiteres mit der sich hier stellenden Frage verglichen werden kann. Infolgedessen kann hier auch nicht das Urteil des erkennenden Senats vom 14. November 1967 (VI ZR 216/65 = LM LuftVG Nr. 5) herangezogen werden, nach dem es sich auch dann um eine entgeltliche Beförderung im Sinne des § 49 LuftVG handelt, wenn der Luftfrachtführer nur Erstattung seiner Selbstkosten verlangt hat. Der Senat hat schon in dieser Entscheidung hervorgehoben, daß unter Beförderung gegen Entgelt in § 49 LuftVG nicht dasselbe verstanden werden müsse wie in Art. 1 WA (vgl. Schwenk ZLR 1963, 153, 160).

b) Die Auffassungen darüber, was als "rémunération" (Art. 1 WA) anzusehen ist, sind geteilt. Einigkeit besteht darüber, daß dem Luftfrachtführer ein über seine Selbstkosten hinausgehender Gewinn zufließen muß oder doch zufließen sollte (Koffka/Bodenstein/Koffka aaO S. 270; Schleicher/Reymann/Abraham Art. 1 Anm. 10; Riese S. 410; ArchLR 1933, 301). In diesem Sinne legt auch überwiegend das ausländische Schrifttum Art. 1 WA aus (Goedhuis, La Convention de Varsovie, S. 86 und National Airlegislations

S. 126; Coquoz S. 89; Lemoine, Traité de Droit Aérien 1947 Nr. 577; Schweickhardt, Schweizerisches Lufttransportrecht, 1954, S. 15). Damit ist aber nur der Grundsatz aufgestellt, von dem in der Regel auszugehen ist. Entscheidend ist immer die Lage des Einzelfalles. Vor allem kommt es nicht darauf an, ob der Luftfrachtführer im gegebenen Fall Gewinn erzielt hat. Er ist schon dann den strengen und unabdingbaren Bestimmungen der Art. 17 ff WA unterworfen, wenn er in gewinnbringender Absicht gehandelt hat. Zweifelhaft kann allenfalls sein, ob der bloße Werbeeffekt, den ein Unternehmer mit einem Gratisflug zu erreichen sucht, den Flug schon zu einem entgeltlichen macht, weil es dann des Satzes 2 im Art. 1 Abs. 1 WA kaum bedurft hätte.

Abzustellen ist darauf, ob es dem Beförderer nur um "compensation" seiner Auslagen oder nicht (auch) um "profit" ging (so treffend Pittard, Droit Aérien 1931, 169 ff, angeführt bei Goedhuis S. 126 bzw. S. 86). Das Warschauer Abkommen wollte vor allem die Bedingungen des gewerblichen Luftverkehrs vereinheitlichen, daher die unentgeltliche ("gratuit") Beförderung eines Fluggastes freistellen, die aus nichtkommerziellen, sondern aus menschlichen Gründen, vor allem aus Gefälligkeit erfolgte. Denn dann liegt der Flug nahezu allein im Interesse des Reisenden, während kommerzielle Flüge so überwiegend im Interesse des Luftfrachtführers liegen, daß kein Anlaß besteht, ihn von den Bestimmungen des Abkommens auszunehmen. Daher wird ein Flug in aller Regel schon dann nicht mehr als unentgeltlich im Sinne des Art. 1 WA angesehen werden können, wenn ein kaufmännisches Unternehmen ihn zu einem geschäftlichen Zweck und damit in unmittelbar gewinnbringender Absicht übernommen hatte (vgl. Drion Nr. 56; Litvine Nr. 176; Schweickhard aaO S. 15).

c) Mit diesen Rechtsgrundsätzen steht die Ansicht des Berufungsgerichts im Einklang.

Die Beklagte hat, wie zugunsten der Revision anzunehmen ist, nur die Erstattung ihrer Selbstkosten gefordert und erhalten; ein Gewinn sollte ihr nicht verbleiben. Allerdings war in dem Gesamtpreis auch die Mitfahrt des Reiseleiters Dr. L[redacted] und eines seiner Mitarbeiter enthalten. Das Berufungsgericht will schon darin, daß die Beklagte für deren Flug nichts bezahlt hat, einen Gewinn sehen, weshalb der Flug entgeltlich gewesen sei. Dies hält die Revision nicht für richtig, weil das Mitfliegen der beiden Angestellten notwendig mit der Verkaufs- und Werbereise zusammengehangen habe, die dadurch verursachten Kosten also zu den Selbstkosten der Beklagten gehört hätten, die sie, ohne damit einen Gewinn erzielen zu wollen, auf die 74 Teilnehmer habe umlegen dürfen. Ob die Revision damit Recht hat, kann offen bleiben. Der Standpunkt des Berufungsgerichts wird schon von seinen übrigen, im folgenden erörterten Erwägungen getragen.

Die Beklagte führte die Studienreise nicht auf Wunsch und zu Gefallen der Teilnehmer durch; sie wollte ihnen nicht nur eine billige Rundreise durch die USA, verbunden mit dem dadurch hervorgerufenen Werbeeffekt für ihre Firma, ermöglichen. Die von ihr zum zweiten Mal veranstaltete Reise war sowohl eine "Werbereise" wie eine Verkaufsveranstaltung. Ihr Einladungsschreiben hatte sie nur an Personen versandt, von denen sie hoffen konnte, daß sie nach Rückkehr von der Reise, wenn nicht noch gar während der Reise, bei ihr eine Gärfutter-Anlage bestellen oder sich doch für ihre Anschaffung einsetzen würden. Eben deshalb flogen der Leiter der Verkaufsförderungsabteilung und sein Mitarbeiter mit. Diese Erwartung der Be-

klagten war nicht, wie die Revision meint, derart unsicher, daß sie rechtlich nicht ausreichen könne, dem Flug die Eigenschaft eines unentgeltlichen zu nehmen. Das Berufungsgericht weist darauf hin, daß die Beklagte im Anschluß an die im Vorjahr veranstaltete Reise 17 Gärfutter-Anlagen zum Preise von je 70.000 DM verkauft hatte. Es kann daher rechtlich nicht mißbilligt werden, wenn das Berufungsgericht in dieser kaufmännisch durchaus begründeten Erwartung der Beklagten eine vermögenswerte Gegenleistung der Teilnehmer gefunden hat. Hierbei konnte es sich auch darauf stützen, daß die Beklagte, um den geschäftlichen Erfolg der Reise zu sichern, in ihrem Rundschreiben Wert darauf gelegt hat, daß die Teilnehmer während der dreiwöchigen Reise an den von ihr vorgesehenen landwirtschaftlichen Besichtigungen usw. teilnahmen und nicht die Möglichkeit ausnutzten, bis zum Rückflug nach eigenen Plänen durch die USA zu reisen. Ohnehin blieb den Teilnehmern angesichts des lückenlos aufeinanderfolgenden Programms praktisch nichts anderes übrig, als stets bei der Reisegruppe zu bleiben.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei rechtsirrig davon ausgegangen, daß die Beklagte die Teilnehmer vertraglich gebunden hätte, an allen Besichtigungen teilzunehmen, und daß es dann in dieser von den Teilnehmern "geschuldeten" Gegenleistung das Entgelt gesehen habe. In diesem Sinne ist das angefochtene Urteil nicht zu verstehen. Um einer Beförderung die Eigenschaft "unentgeltlich" zu nehmen, ist es nicht erforderlich, daß der "profit", den der Beförderer anstrebt, ihm auf Grund einer rechtlich verbindlichen Verpflichtung aus dem Vermögen des Fluggastes zufließt.

Notwendig ist nur, daß er ihm aus deren Vermögen zufließen soll und zwar aufgrund einer schon bei Abschluß des Beförderungsvertrags getroffenen Vereinbarung. Das aber hat das Berufungsgericht hier im Ergebnis zutreffend bejaht.

4. Zu Unrecht behauptet die Revision, die Beklagte habe Beweise dafür angetreten, daß weder sie noch die Pr[redacted] Ai[redacted] und deren Leute ein Verschulden an dem Unglück getroffen habe (Art. 20 WA). Ihr Schriftsatz vom 18. August 1966 setzt sich zwar auch mit dem auseinander, was in dem amtlichen Unfallbericht über die möglichen Ursachen des Absturzes angeführt ist. Er enthält jedoch keine Beweise, die geeignet sein könnten, die Verschuldensvermutung des Art. 20 WA auszuräumen. Das Berufungsgericht erklärt daher ohne Verstoß gegen § 286 ZPO, die Beklagte habe den ihr obliegenden Beweis nicht angetreten.

5. Hilfsweise macht die Revision geltend, jedenfalls sei eine Haftung der Beklagten wieder entfallen. Das trifft nicht zu.

a) Die Revision meint, durch den von der Interessengemeinschaft mit dem Versicherer der Pr[redacted] Ai[redacted] abgeschlossenen Vergleich sei auch ihre Haftung entfallen, weil die Hinterbliebenen dabei auf weitere Ansprüche verzichtet hätten. Jedoch sind für die Behauptung der Revision, der Verzicht der Hinterbliebenen habe auch zugunsten der Beklagten wirken sollen (vgl. § 423 BGB), keine Anhaltspunkte vorhanden. Das Berufungsgericht hatte keinen Anlaß, auf Vorlegung des Vergleichs zu wirken. Rechtsanwalt Dr. W[redacted] hatte in der mündlichen Verhandlung unter Vorlegung von

Schriftstücken über den Inhalt dieses Vergleichs berichtet, ohne daß die Beklagte dessen Vorlegung verlangt oder weitere Fragen gestellt hätte.

b) Unbegründet ist auch die Ansicht der Revision, das Verhalten der Hinterbliebenen, sich zunächst an die Pr[redacted] Ai[redacted] (und deren Versicherer) als ihren Luftfrachtführer zu halten, nunmehr aber die Beklagte als Luftfrachtführer auf Zahlung weiterer Beträge zu verklagen, stelle ein unzulässiges "venire contra factum proprium" dar. Daß die Hinterbliebenen in der Frage, wer der Luftfrachtführer war, mit der wenige Tage nach Vergleichsabschluß gegen die Beklagte eingereichten Klage eine "Kehrtwendung" gemacht hätten, läßt sich nicht feststellen. Sie gingen mit Grund davon aus, daß letztlich die Pr[redacted] Ai[redacted], also deren Versicherer, den Schaden regulieren mußte. Wenn die Interessengemeinschaft sich den anglo-amerikanischen Standpunkt, Luftfrachtführer sei die President Airlines gewesen, zunutze machte und dadurch von dieser eine Entschädigung von nahezu 1,5 Millionen erlangte, so lag dies auch im Interesse der Beklagten. Deren Ersatzpflicht ist, wie die Hinterbliebenen nie bestritten haben, um diese Beträge gemindert.

II. Das Berufungsgericht hat somit die grundsätzliche Haftung der Beklagten aus Art. 17 WA rechtlich einwandfrei festgestellt. Abschließend hat es ausgeführt, daß die Beklagte sich - von Art. 25 WA abgesehen - schon deshalb nicht auf die Haftungshöchstsumme des Art. 22 WA berufen könne, weil den Reiseteilnehmern kein Flugschein ausgestellt worden sei (Art. 3 Abs. 2 Satz 2 WA). Entgegen ihrer Ansicht könne ihr "Bestätigungsschreiben" vom 23. August 1961 nicht als Flugschein angesehen werden.

Dieser Standpunkt des Berufungsgerichts wird mit Recht von der Revision angegriffen.

a) Über den Inhalt des Flugscheins stellt Art. 3 Abs. 1 WA mehrere Erfordernisse auf, denen er entsprechen soll, aber nicht muß. Nach Absatz 2 ist es auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages ohne Einfluß, wenn der Flugschein nicht ordnungsgemäß ist, fehlt oder in Verlust geraten ist. Das zeigt, daß er nur die Funktion eines Beweispapieres hat (so jetzt ausdrücklich Satz 1 des im Haager Protokoll neugefaßten Art. 3 Abs. 2 WA). Er soll in privatrechtlicher Beziehung bei der Abfertigung des Fluggastes schnell Klarheit darüber schaffen, ob der Reisende zu diesem bestimmten Flug berechtigt ist; auch mag er dazu dienen, die öffentlich-rechtliche Überwachung sowie die innere Ordnung des Geschäftsbetriebes des Luftfrachtführers zu gewährleisten.

Nach Buchst. e) des Art. 3 Abs. 1 WA soll der Flugschein auch die Angabe enthalten, daß die Beförderung der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt. Doch nimmt auch das Fehlen dieses Hinweises einem Flugschein noch nicht diese Eigenschaft (Schleicher/Reymann/Abraham Art. 3 Anm. 6; Riese aaO S. 432; Abraham S. 33 Fn. 68 und in ZLR 1953, 79). Erst die Neufassung des Art. 3 im Haager Protokoll vom 28. September 1955 (BGBl 1958 II 291) hat bestimmt, daß das Fehlen dieser Angabe unweigerlich die Sanktion des Art. 3 Abs. 2 WA auslöst. Indes ist das Haager Protokoll erst am 1. August 1963 in Kraft getreten (BAnz. 1963 Nr. 148). Für Unfälle, die sich schon vorher ereignet haben, gilt es nicht (so auch Urteil der Cour d'appel Paris ZLW 1967, 115; schief KG NJW 1961, 1170). Es läßt sich auch nicht, wie

dies die Revisionserwiderung versucht, sagen, die neue Fassung des Satz 2 im Art. 3 Abs. 2 WA habe lediglich klargestellt, wie diese Bestimmung im Warschauer Abkommen zu verstehen gewesen sei. Zwar ist in dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 9. Oktober 1964 (Ib ZR 226/62 = NJW 1964, 2348), obschon es um die Beurteilung eines Unfalls aus dem Jahre 1958 ging, der § 51 LuftVG i.d.F. des Gesetzes vom 25. Juli 1964 und das Warschauer Abkommen i.d.F. von Den Haag angeführt. Ob damit aber eine Rückwirkung des Haager Protokolls anerkannt werden sollte, muß bezweifelt werden (vgl. die Anmerkung von Wessels in ZLW 1965, 168). Einer Auseinandersetzung mit diesem Urteil bedarf es hier nicht, weil die Änderung des Art. 20 WA im Haager Protokoll für die Entscheidung des Ib-Senats ohne Bedeutung war.

Das Warschauer Abkommen in seiner ursprünglichen Fassung stellte an den Inhalt eines Flugscheins sehr geringe Anforderungen: es genügte die Ausstellung irgend eines Papiers, das die Berechtigung zum Flug zu beweisen vermochte (Goedhuis, Convention de Varsovie S. 110: "De la façon qu'il veut"; ebenso in Air Legislations S. 157: "any kind of ticket"; Shawcross/Beaumont, 2. Aufl. Nr. 406 Anm. b = 3. Aufl. 1966 S. 439: "some sort of ticket"; Drion Nr. 251: "a slip of paper"). Das ist auch sachgerecht angesichts der weitgehenden Sanktion, die Satz 2 des Art. 3 Abs. 2 an das Fehlen eines Flugscheins knüpfte und die vielfach als überaus streng empfunden wurde (vgl. Riese S. 422; Goedhuis, Air Legislations S. 155; Beaumont, Journal of Air Law 1949, 398; Juglart Nr. 293; Schweickhardt aaO S. 30). Die Sanktion mag gerechtfertigt sein, wenn die Nichtausstellung eines Flugscheins auf inkorrektem, etwa die luftpolizeiliche

Überwachung erschwerendem Verhalten des Frachtführers beruht oder wenn der Beförderte gerade infolge der Nichtausstellung des Flugscheins einen die Höchstsumme übersteigenden Schaden erlitten hat (Beaumont, Journal of Air Law 1947, 34). Bei bloßen Ordnungsverstößen und Versehen jedoch steht die Sanktion nicht im rechten Verhältnis zu dem Verschulden des Luftfrachtführers (vgl. Döring, ArchfLR 1935, 10; Goedhuis, Airlegislations S. 157; Drion Nr. 223). Sie ist daher von Anfang an von deutscher Seite bekämpft worden (vgl. Denkschrift des Reichsjustizministeriums 1934 aaO S. 32; Riese ArchfLR 1934, 47). Auch bei der Neufassung des Art. 3 im Haager Protokoll hat die Bundesrepublik auf Beseitigung dieser Bestimmung gedrängt (Riese ZLR 1956, 15). Das deutsche Luftverkehrsgesetz kennt eine solche Vorschrift nicht. Eine formale Handhabung der Sanktion ist daher nicht am Platz. Wohl ist daran festzuhalten, daß das vom Luftfrachtführer ausgegebene Papier nicht derart mangelhaft sein darf, daß man es nicht mehr als Flugschein ansprechen könnte (Schleicher/Reymann/Abraham Anm. 4; Riese S. 432; Coquoz S. 106/107). Das wird nach Lage des jeweiligen Falles zu entscheiden sein. Es muß jedoch genügen, wenn aus dem Papier unzweideutig hervorgeht, daß es zur Vornahme der betreffenden Flugreise berechtigte (Koffka/Bodenstein/Koffka Art. 3 Anm. IV a.E.; Drion Nr. 251; Guldimann Art. 3 Rdn. 17).

b) Diese Mindest-Erfordernissen erfüllt, wie die Beklagte mit Recht geltend macht, das Schreiben, das sie jedem Teilnehmer unter Nennung seines Namens, also nicht als bloßes Rundschreiben, am 23. August 1961 geschickt hat. Denn der Flugschein braucht kein Formular in der Art eines "Fahrtausweises" zu sein.

Unter Umständen kann auch ein Brief ein Flugschein sein (so mit Recht Drion Nr. 251). Solche besonderen Umstände sind vorwiegend gegeben.

Hier hatte nicht ein Luftfahrtunternehmen oder der Halter eines Flugzeuges den Flugschein auszustellen, sondern eine an sich nicht mit Luftbeförderung befaßte Firma, die für einen einzigen Fall ein Flugzeug charterte und dadurch, wie oben näher begründet, die Rechte und Pflichten eines Luftfrachtführers erhielt. Das Berufungsgericht meint, der Brief vom 23. August 1961 sei nichts anderes als ein kaufmännisches Bestätigungsschreiben. Dem vermag sich der Senat nicht anzuschließen. Das trifft wohl zu für das jenem Brief als Anlage beigefügte Rundschreiben, das mit "Lieber Amerikafahrer!" (also ohne Nennung des Namens) überschrieben ist und mit den Worten beginnt: "Wir bedanken uns für die Übersendung Ihrer Anmeldung sowie für die Überweisung der DM 1.900". Dieses Schreiben enthält die Bestätigung der Anmeldung und des Eingangs der 1.900 DM, außerdem auf den folgenden Seiten Instruktionen für die Reise. Das ist bei dem Schreiben vom 23. August 1961 anders: es beschränkt sich auf die Mitteilung, "daß wir für Sie für die 2. Harvestore-Studienreise nach den USA einen Platz fest gebucht haben". Diese Erklärung genügte aber für einen Flugschein. Daß sie keinen Hinweis auf die Haftungsbestimmungen des Warschauer Abkommens enthielt, ist, wie ausgeführt, unschädlich. Im übrigen weist die Beklagte mit Recht darauf hin, daß sie in der Anlage, die dem Brief beigefügt war, geraten hatte, für die Reise eine Unfallversicherung abzuschließen. Dem konnten die Teilnehmer entnehmen, daß im Falle eines Unglücks die Haftung beschränkt sein werde.

Es mag zwar sein, daß die Beklagte, als sie den Teilnehmern diese "Bestätigung" übersandte, damit nicht den in Art. 3 WA vorgesehenen "Flugschein" hat ausstellen wollen. Auf die subjektive Willensrichtung des Ausstellers und des Fluggastes stellt es die Sanktion des Art. 3 WA jedoch nicht ab. Diese formale Bestimmung bezweckt, den Beförderer zur Einhaltung der im Art. 3 WA aufgestellten Regeln zu veranlassen. Daß dadurch die Passagiere usw. ohne Rücksicht darauf begünstigt werden, ob ihr Schaden überhaupt auf dem Fehlen der Papiere beruht, ist lediglich eine Nebenwirkung, deretwegen die Sanktion nicht angeordnet ist. Maßgebend ist allein der objektive Sachverhalt.

Auch kommt es nicht darauf an, ob sämtliche Reiseteilnehmer den Brief bei sich hatten, wie dies nach der Lebenserfahrung allerdings zu erwarten wäre. Die Sanktion greift nur ein, wenn der Luftfrachtführer es versäumt hat, einen Flugschein auszustellen. Ob der Reisende ihn auf dem Flugplatz bei sich hat, kann zwar für seine Abfertigung von Bedeutung sein; für den Eintritt der Sanktion spielt es keine Rolle (Guldimann Art. 3 Rdn. 17; vgl. auch Riese, S. 432).

III. Somit rechtfertigt der vom Berufungsgericht seinem Urteil bisher zugrundegelegte Sachverhalt nur die Feststellung, daß die Beklagte bis zur Höhe der in Art. 22 WA bestimmten Höchstsummen haftet. Da jedoch der Versicherer der Pr[redacted] Ai[redacted] diese Höchstsummen bereits ausgezahlt hat, kommt es darauf an, ob der darüber hinausgehende Klageanspruch anderweit begründet ist.

1. Insofern haben die Kläger den Standpunkt vertreten, die Beklagte hafte schon deshalb unbegrenzt, weil sie auch aus Vertragsverletzung (aus § 325 BGB, positiver Vertragsverletzung, Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten der Hinterbliebenen) und aus den §§ 823 ff BGB verantwortlich sei. Das ist unrichtig. Nachdem feststeht, daß die Beklagte Luftfrachtführerin ist und aus Art. 17 ff WA haftet, scheiden alle anderen Haftungsgrundlagen aus (Art. 24 WA).

2. Der unbegrenzte Feststellungsantrag kann daher nur begründet sein, wenn die Behauptung der Hinterbliebenen zutrifft, der Beklagten oder der Pr[redacted] Ai[redacted] und deren Leuten falle eine dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit zur Last (Art. 25 WA). Das Berufungsgericht hat diese Frage offen gelassen. Da deren Entscheidung, vor allem die Würdigung des amtlichen Unfallberichts und die Prüfung der übrigen von beiden Parteien vorgetragenen Umstände, dem Tatrichter vorbehalten bleiben muß, war die Sache, soweit es um den unbegrenzten Feststellungsantrag geht, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Zur Anschlußrevision der Klägerin

Mit Grund wendet sich die Klägerin dagegen, daß das Berufungsgericht geglaubt hat, schon jetzt ihr Feststellungsbegehren insoweit abweisen zu können, als sie Erstattung der von ihr bisher an die Hinterbliebenen erbrachten Sozialleistungen verlangt hat. In der Tat ist die Zäsur, die das Berufungsgericht mit dem Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung, also mit dem 26. September 1966, vorgenommen hat, nicht haltbar. Zu Unrecht bezieht es sich hierbei auf das Urteil BGH VersR 1964, 927 (III ZR 140/63 vom 23. April 1964), nach dem es, wenn ein Ersatzanspruch durch Feststellungsklage geltend gemacht wird, darauf ankommt, ob für den behaupteten Schaden eine "gewisse Wahrscheinlichkeit" dargetan ist.

1. Eine solche gewisse Wahrscheinlichkeit ist nur dann rechtlich erheblich, wenn der Richter sie bejaht und deshalb die begehrte Feststellung trifft - so wie er bei einer Leistungsklage in solchem Falle das Grundurteil erlassen würde. Die Sache liegt aber anders, wenn er bei seiner summarischen Prüfung nicht zu dem Ergebnis kommt, für den Schaden sei eine gewisse Wahrscheinlichkeit dargetan. In diesem Fall lassen sich die für den Erlaß eines Grund- oder eines Feststellungsurteils geltenden Grundsätze, die dem Kläger günstig sind, nicht zu seinen Lasten auf den Feststellungsprozeß übertragen. Dann tritt der Unterschied zwischen einer Feststellungsklage, bei der es (in der Regel) von vornherein nicht um den Betrag geht, und einer Leistungsklage, bei der es sowohl um den Grund wie um den Betrag geht, hervor. Ergibt

bei einer Leistungsklage die summarische Prüfung nicht, daß im Betragsverfahren wahrscheinlich ein Schaden bewiesen wird, so darf der Richter nicht etwa die Klage abweisen; vielmehr muß er vom Erlaß des Grundurteils absehen und schon im anhängigen Verfahren über den Schaden Beweis erheben. Anders bei der Feststellungsklage: da es hier ausschließlich um den "Grund" des Anspruchs geht, steht eine Teilung des Verfahrens in zwei Abschnitte nicht zur Wahl. Der Richter kann die Klage nur entweder zusprechen - dies allerdings auf Grund bloßer summarischer Prüfung - oder sie abweisen. Im letzteren Fall darf er das nicht auf Grund summarischer Prüfung tun. Denn diese Abweisung würde nicht nur wegen Verneinung des Rechtsschutzinteresses erfolgen. Vielmehr würde es sich um eine Sachabweisung handeln, weil sie auf mangelnden Nachweis der sachlich-rechtlichen Voraussetzungen des Feststellungsbegehrens beruht (so im Anschluß an Rosenberg DRZ 1950, 567 BGH Urteile vom 7. April 1952 - III ZR 194/51 - LM § 256 ZPO Nr. 7 und vom 21. Oktober 1953 - VI ZR 320/52 - LM § 844 Abs. 2 BGB Nr. 9 = VersR 1953, 481; anders noch BGHZ 4, 133, 135). Infolgedessen würde die Rechtskraft eines Urteils, das die Feststellungsklage mangels gewisser Wahrscheinlichkeit des Anspruchs abweist, einer späteren Leistungsklage entgegenstehen, selbst wenn der Kläger jetzt den Beweis für das Bestehen des Anspruchs erbringt.

Die Teil-Abweisung des Feststellungsbegehrens durch das Berufungsgericht würde daher nur dann richtig sein, wenn es sich davon überzeugt hätte, daß bisher den Hinterbliebenen ein Schaden nicht erwachsen ist, jedenfalls mit Sicherheit anderweitig gedeckt ist. Ob es aber

so weit hat gehen wollen, ist dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen. Jedenfalls lassen die summarischen Erwägungen, mit denen es auf die Schadensberechnungen der Hinterbliebenen eingeht, nicht erkennen, aus welchen tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen es zu der sicheren Feststellung gekommen sein will, daß bisher keine Unterhaltseinbuße eingetreten war. Das Revisionsgericht ist daher nicht in der Lage, die Gründe nachzuprüfen, aus denen das Berufungsgericht die Klägerin teilweise abgewiesen hat.

2. Allerdings könnte der Aufbau des angefochtenen Urteils dafür sprechen, daß das Berufungsgericht die Klägerin insoweit nicht sachlich, sondern nur mangels Zulässigkeit der Feststellungsklage hat abweisen wollen. Bei der Abweisung einer Klage müssen jedoch im Hinblick auf den Umfang der Rechtskraft die Gründe des Urteils eindeutig sein. Zudem konnte das Berufungsgericht nicht auf bloße Prozeßabweisung erkennen, weil sich die von ihm angeführten Bedenken gegen das zeitlich unbegrenzte Feststellungsbegehren aus dem sachlichen Recht ergaben.

Die Anschlußrevision rügt auch nicht zu Unrecht, daß das Verfahren des Berufungsgerichts hier kaum angebracht war. Wie ausgeführt, hatte die Klägerin mit Grund nicht Leistungs-, sondern Feststellungsklage erhoben, um die komplizierten Berechnungen zur Höhe der Ersatzansprüche und die trotz § 287 ZPO hier möglicherweise unumgänglichen Beweiserhebungen solange zurückzustellen, bis über den "Grund" der Ersatzpflicht rechtskräftig entschieden war. Deshalb hatte sie ganz allgemein beantragt, die Erstattungspflicht für die bisher erbrachten und

künftig zu erbringenden Leistungen festzustellen. Auch sie hat nicht verkannt, daß ein Teil der bisherigen Unterhaltsverluste gedeckt war. Es mag auch sein, daß im gegebenen Fall fast der gesamte, möglicherweise gar der gesamte bis zum 26. September 1966 aufgelaufene Unterhaltsverlust, soweit er überhaupt entstanden war, gedeckt war. Das Verfahren des Berufungsgerichts sinnt aber der Klägerin nun doch an, mindestens insoweit Berechnungen anzustellen, als es sich um den Stichtag des 26. September 1966 handelt. Eine solche Zäsur war hier aber wenig prozeßökonomisch und stößt auch deshalb auf verfahrensrechtliche Bedenken, weil das Berufungsgericht die Klägerin nicht befragt hatte, wie sie ihren Feststellungsantrag, dessen Fassung es selbst angeregt hatte, in seinem zeitlichen Umfang verstanden wissen wollte. Insofern beschwert sich die Anschlußrevisionauch darüber, daß das Berufungsgericht mit seiner Entscheidung zu einem wesentlichen Teil schon über Fragen zur Berechnung des Unterhaltsausfalls befunden hat, obwohl die Klägerin sich mit Billigung des Berufungsgerichts auf eine Feststellungsklage beschränkt hatte. Es ist deshalb verständlich, wenn sie davon ausgegangen ist, über die mit der Höhe des Schadens zusammenhängenden Fragen werde noch nicht entschieden.

Sie konnten sich daher durch die Teil-Abweisung ihres Begehrens, derentwegen sie das Berufungsgericht mit einem erheblichen Kostenanteil belastet hat, überrascht fühlen.

Engels Dr. Weber Nüßgens

Sonnabend Dunz