

34. Zur Berechnung der Löszeit bei der Verfrachtung von Stückgütern im Binnenschiffsverkehrs.
Binnenschiffahrtsgesetz § 53.

I. Zivilsenat. Urt. v. 23. Juni 1926 i. S. B. (Bell.) w. D. (Kl.).
I 250/25.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

In Letzchen hatte der Beklagte in seinem Kahn Stückgüter im Gewichte von 487922 kg für Hamburg geladen. Von der Ladung waren 1695 Sack Hafer im Gewichte von 110175 kg laut Ladeschein vom 21. März 1924 für den Kläger bestimmt. Als Adresse des Klägers war in dem Ladeschein „Hamburg, Brandstwierte 8“ angegeben, während die richtige Adresse des Klägers Brandstwierte 3 war. Der Beklagte ist mit seinem Kahn angeblich am 12. April 1924 in Hamburg angekommen und hat sich am 12. und 14. April (der 13. April war ein Sonntag) bei den verschiedenen Stückgutempfängern mit Ausnahme des Klägers löschbereit gemeldet. Beim Kläger hat er sich erst am 23. April gemeldet, weil er dessen richtige Adresse nicht früher ermittelt haben will. Der Kläger behauptet, daß der Beklagte weber am 23. April noch an den folgenden Tagen für ihn löschbereit gewesen sei. Am 28. April hat unbestrittenermaßen der Beklagte den Kahn zwecks Entlöschung dem Kläger für den 29. April zur Verfügung gestellt. Es sind dann von der für den Kläger bestimmten Stückladung 1586 Sack gelöscht worden. Am 3. Mai 1924 hat der Beklagte dem Kläger die Herausgabe der restlichen 109 Sack verweigert, wenn ihm nicht u. a. ein Liegegeld für die Zeit vom 29. April 1924 ab gezahlt würde. Er behauptet, daß die Löschezit für den Kläger am 26. April 1924 abgelaufen sei. Der Kläger vertritt demgegenüber den Standpunkt, er sei frühestens am 3. Mai Liegegeld für einen Tag mit 48 M schuldig geworden. Er verlangt mit der Klage Herausgabe der restlichen 109 Sack und Schadensersatz wegen Verzögerung der Auslieferung dieses Restes.

Die Instanzgerichte haben den Standpunkt des Klägers gebilligt. Die Revision des Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Unstreitig sind für das Rechtsverhältnis der Parteien maßgebend die Verfrachtungsbedingungen der Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften A. G. vom 1. Januar 1912 nebst Nachträgen. Die Parteien sind ferner darüber einig, daß keine Verfrachtung des Schiffes im ganzen vorliegt. (Wird erörtert.)

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Löschezit der Stück-

güter habe für den Kläger gemäß § 47 Nr. 2 der Verfrachtungsbedingungen drei Tage betragen, beginnend mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage (a. a. O. § 47 Abs. 1, § 41 Nr. 1). Gemeldet habe sich der Beklagte beim Kläger zuerst am 23. April 1924. Diese Meldung habe aber für den Beginn der Löschzeit des Klägers keine Bedeutung, da der Beklagte damals gar nicht für den Kläger löschbereit, sondern mit der Löschung für einen anderen Empfänger beschäftigt gewesen sei. Maßgeblich sei vielmehr die erneute Meldung des Beklagten beim Kläger am Abend des 28. April 1924. Somit habe die Löschzeit frühestens am 29. April begonnen und sei — da der 1. Mai 1924 ein allgemeiner Feiertag gemäß § 47 Abs. 1, § 41 Nr. 3 der Bedingungen gewesen sei — frühestens am 2. Mai 1924 zu Ende gegangen. Der Beklagte habe danach höchstens einen Anspruch auf Liegegeld für den 3. Mai 1924 in Höhe von 48 *M* gehabt. . . .

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen.

Der Beklagte hat sich seiner Angabe nach am 12. und 14. April 1924 bei den anderen Stückgutempfängern löschbereit gemeldet, aber nicht beim Kläger, den er wegen ungenauer Adressenangabe auf dem Ladeschein erst am 23. April ermittelt haben will. Der Beklagte setzt dann den 12. April als Tag der Anzeige von der Löschbereitschaft für alle Empfänger ein und rechnet nach den für die Verfrachtung des Schiffs im ganzen geltenden Sätzen (§ 41 Abs. 2, § 12 Abs. 2 der Bedingungen) für die gesamte Ladung von 467992 kg eine Löschzeit von 12 Tagen aus, beginnend mit dem 14. April 1924 und endend mit dem 26. April 1924.

Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß dieser Standpunkt im Hinblick auf § 47 der Bedingungen unhaltbar ist. . . . (Folgen Ausführungen über die Berechnungsweise der Revision). . . . Diese Vorschrift deckt sich im wesentlichen mit § 53 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Ähnlich verhält es sich mit den in § 47 der Verfrachtungsbedingungen erwähnten §§ 40—46 und den in § 53 des Binnenschifffahrtsgesetzes angeführten §§ 47—52 (vgl. auch Verfrachtungsbedingungen § 21, § 12 Abs. 2 und Binnenschifffahrtsgesetz § 38, § 29 Abs. 2). Dies weist darauf hin, daß die nach § 53 des Binnenschifffahrtsgesetzes maßgeblichen Rechtsgrundsätze für die Auslegung des § 47 der Verfrachtungsbedingungen herangezogen werden können.

Der § 53 des Binnenschifffahrtsgesetzes ist aber nach der

herrschenden Rechtsauffassung folgendermaßen zu verstehen. Jeder einzelne Ladungsempfänger tritt dem Frachtführer selbständig gegenüber. Jeder Frachtvertrag ist grundsätzlich für sich zu behandeln, und es kommen ebenso viele selbständige Löschzeiten in Betracht, wie durch Ladeschein legitimierte Empfänger vorhanden sind. Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich für jeden einzelnen Ladungsempfänger selbständig nach der Menge der für ihn zu löschenden Güter. Die Löschzeit wird für jeden einzelnen Empfänger durch die ihm gegenüber vom Frachtführer abzugebende Erklärung der Löschbereitschaft gesondert in Lauf gesetzt. Die Anzeige der Löschbereitschaft kann an sich mehreren oder sämtlichen Empfängern gleichzeitig erstattet werden (vgl. auch Anlage B zu den Verfrachtungsbedingungen § 1 S. 80). Die Anzeige hat aber Bedeutung für den Beginn der Löschzeit nur gegenüber demjenigen Empfänger, für den der Frachtführer an dem auf die Anzeige folgenden Löschtage tatsächlich löscherbereit ist. Es wird daher regelmäßig Sache des Frachtführers sein, eine bestimmte Reihenfolge unter den Empfängern festzusetzen und diese hiervon zu benachrichtigen. Die für den Frachtvertrag über Stückgüter (im Gewicht von 10 000 kg und mehr) vorgesehenen Löschzeiten sind kürzer als die Löschzeiten bei der Verfrachtung des Schiffs im ganzen (Binnenschifffahrtsgesetz §§ 53, 48 Abs. 2; 29 Abs. 2; Verfrachtungsbedingungen § 47, § 41 Abs. 2, § 12 Abs. 2). Trotzdem kann, zumal da nach obigem jede einzelne Löschzeit nur dann in Lauf gesetzt wird, wenn der Frachtführer an dem auf die Löschbereitschaftsanzeige folgenden Löschtage löscherbereit ist, die Summe aller einzelnen Löschzeiten größer sein als die Löschzeit für die gleiche Gesamtladung bei einer Verfrachtung des Schiffs im ganzen. Dies steht aber anerkanntermaßen der vorstehenden Auslegung des Gesetzes nicht entgegen. Letztere entspricht der Rechtslage bei Befrachtung eines Schiffs auf Grund mehrerer selbständiger Stückgüterfrachtverträge, wobei sowohl die mehreren Befrachter untereinander als auch die mehreren Empfänger unter sich in keiner rechtlichen Beziehung zueinander stehen (vgl. auch Mittelstein, Deutsches Binnenschifffahrtsrecht Bd. 1 § 53 Anm. 1, § 38 Anm. 3 und 5; Fürtsch, Reichsgesetze betr. Binnenschifffahrt und Flößerei, 2. Aufl. § 53 Anm. 2; § 38 Anm. 2, 4; Makower-Loewe, Binnenschifffahrt und Flößerei, 6. Aufl. § 53 Anm. 2, § 38 Anm. 2).

Die Heranziehung dieser Grundsätze bei der Auslegung des § 47 der Verfrachtungsbedingungen führt zu dem vom Berufungsgericht angenommenen Ergebnis.

Die Meldung des Beklagten vom 23. April 1924 kommt für den Beginn der Löschezit nicht in Betracht, da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Beklagte am 24. April 1924 als dem auf die Anzeige folgenden Löschtage für den Kläger nicht löscherbereit war. Dann war aber seine Anzeige vom 23. April 1924 für den Beginn der Löschezit wirkungslos ohne Rücksicht darauf, ob der Kläger seinerseits empfangsbereit war oder nicht. Es ist daher auch unerheblich, ob der Beklagte, wie er behauptet, wegen falscher Angabe der Anschrift des Klägers auf dem Ladeschein diesem die Löscherbereitschaft nicht vor dem 23. April 1924 anzeigen konnte. Denn es ist nicht ersichtlich, daß die für die Wirksamkeit einer früheren Anzeige erforderliche Löscherbereitschaft beim Beklagten vorhanden war. Die Anzeige des Beklagten vom 23. April 1924 hatte auch nicht etwa die Bedeutung, daß nunmehr die Löschezit für den Kläger ohne weiteres begann, sobald der Beklagte für ihn löscherbereit wurde. Vielmehr brauchte der Kläger grundsätzlich nur mit einer Löscherbereitschaft des Beklagten an dem auf die Anzeige folgenden Löschtage zu rechnen. Kam eine solche, wie hier, nicht in Frage, so war es Sache des Beklagten, dem Kläger eine neue rechtswirksame Anzeige seiner Löscherbereitschaft zu machen. Eine solche Anzeige ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts erst am 28. April 1924 erfolgt. Es kann dahingestellt bleiben, ob hieran etwas geändert wird, wenn, wie der Beklagte angegeben hat, der Kläger am 23. April 1924 erklärt haben sollte, daß er frühestens am 26. April löscherbereit (empfangsbereit) sein werde, und der Beklagte entgegnet hätte, er werde bis dahin frei sein. Denn unstreitig hat der Beklagte seinen Kahn nicht am 26., sondern erst am 29. April für den Kläger löscherbereit gestellt und ist der Beklagte seiner eigenen Angabe nach erst gegen 10 Uhr vormittags am 29. April mit dem Entlöschen für einen anderen Empfänger fertig gewesen. Somit hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen, daß als Löschtage für den Kläger der 29. und 30. April und der 2. Mai 1924 in Frage kamen. . . .