

**45. Zum Begriff der Verschleißbereitschaft als Erfordernis für den
Lauf der Verschleißzeit.**

Binnenschifffahrtsgesetz §§ 47, 48, 56.

I. Zivilsenat. Ur. v. 6. November 1926 i. S. N. B. Maatschappij
 Rhynschipp „Jnes“ (Rl.) w. A. Th.-Hütte (Bekl.). I 412/25.

I. Landgericht Duisburg, Kammer für Handelsachen.
 II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Am 28. Februar 1923 ist der im Eigentum der Klägerin stehende Kahn „Jnes“ mit einer Ladung Eisenerz, die nach Hamburg für die Beklagte bestimmt war, vor dem dieser gehörigen Hafen Schwelgern vor Anker gegangen. Der Schiffer des Kahns meldete sich am selben Tage bei der Beklagten löschbereit und letztere stellte darüber auf der Rückseite des Ladescheins eine Bescheinigung aus. Zur Löschung des Kahns ist es zunächst nicht gekommen; erst am 3. April 1923 wurde mit der Löschung begonnen. Der Schiffer unterbrach aber die Löschung bereits nach zwei Stunden, weil die Beklagte sich weigerte, ihm Liegegeld für die Zeit vom 10. März 1923 ab zu zahlen. Er erklärte ihr dann, daß er für die Klägerin als Frachtführerin wegen der beanspruchten Liegegelder das gesetzliche Pfandrecht an der Ladung ausübe. Erst am 25. Oktober 1923 hat die Klägerin das so geltend gemachte Pfandrecht aufgehoben. Darauf ist der Kahn entladen worden.

Die Klägerin beansprucht die Zahlung von Liegegeld für die Zeit vom 10. März bis 25. Oktober 1923. Die Beklagte bestreitet den Anspruch nach Grund und Betrag. Sie wendet ein, daß der Kahnschiffer der Klägerin während der Zeit vom 2. März bis 25. Oktober 1923 nicht löschbereit gewesen und daß ferner die Löschung durch zufällige Umstände im Sinne von BinnenschiffG. § 48 Abs. 3 Satz 2 verhindert gewesen sei. Denn in der Zeit vom 2. März bis 3. April 1923 sei der Hafen Schwelgern wie jeder andere in Betracht kommende Löschplatz durch Maßnahmen der französisch-belgischen Besatzungsbehörden in einer Weise gesperrt gewesen, daß die Löschung unmöglich gewesen sei. In der Zeit vom 3. April bis 25. Oktober 1923 aber habe der Kahnschiffer der Klägerin die Herausgabe der Ladung ohne berechtigten Grund verweigert.

Im ersten Rechtszug wurde der Klagenanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Berufungsgericht wies die Klage ab. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich der Kahnschiffer der Klägerin bei der Beklagten am 28. Februar 1923

löscher bereit gemeldet und ist zu dieser Zeit sowie am folgenden Tage, dem 1. März 1923, löscher bereit gewesen. Aber seine Löscherbereitschaft sei — wie weiter ausgeführt wird — durch die am 1. März 1923 einsetzenden Maßnahmen der belgisch-französischen Besatzungsbehörden bis zum 3. April 1923 aufgehoben gewesen. Diese Maßnahmen der Besatzungsbehörden hätten sich auch gegen den Rahnschiffer gerichtet. Denn das allgemeine Verbot der Besatzungsbehörden, Waren der hier fraglichen Art, solange sie nicht in der verlangten Weise verzollt würden, zu löschen, habe sich auch gegen ihn gerichtet. Hätte der Rahnschiffer mit der Entlöschung des Rahnes begonnen, so wäre er voraussichtlich von den Franzosen ebenso verhaftet worden wie andere Schiffer in gleicher Lage. Danach habe tatsächlich ein Hindernis für die Entlöschung des Rahnes auch in der Person des Rahnschiffers bestanden. Auch wäre dieses Hindernis, wie aus dem damaligen Gesamtverhalten der fremden Besatzungsbehörden zu entnehmen sei, nicht ohne weiteres behoben worden, wenn die Beklagte die Zölle und sonstigen Gebühren für die im Rahn befindliche Ware an die Besatzungsbehörden gezahlt hätte. Außerdem sei der Beklagten dieser Weg zur Beseitigung des auch für den Rahnschiffer bestehenden Löscherhindernisses wegen eines Verbots der Reichsregierung und aus nationalen Gründen verschlossen gewesen.

Die Einwendungen, welche die Revision gegen diese, im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Feststellungen erhebt, sind nicht durchschlagend. Die Revision meint, das Löscherungsverbot der Besatzungsbehörden habe sich nur gegen den Ladungsempfänger, d. i. die Beklagte, richten können und habe nach Inhalt und Zweck nur die Ladung, nicht den Rahn als solchen betroffen. Denn Rahnschiffer und Rahnbesatzung hätten mit der Löscherung des Rahnes selbst nichts zu schaffen. Die Löscherung habe vielmehr allein der Ladungsempfänger vorzunehmen. Der Rahnschiffer habe nur den Rahn zum Löschen bereitzustellen und könne sich im übrigen völlig untätig verhalten. Andererseits sei der Lauf der Löscherzeit dadurch nicht berührt worden, daß der Beklagten durch Maßnahmen der fremden Besatzungsbehörden ein geeigneter Hafen und ein geeigneter Löscherplatz genommen worden sei.

Nun handelt es sich um eine Ladung Eisenerz, also um „lose Güter“ im Sinne von § 56 BinnenschiffG. Solche Güter sind in der Weise zu löschen, daß der Empfänger sie im Schiff abnimmt

und ihre weitere Entladung bewirkt. Das bedeutet aber nicht, daß der Rahnschiffer an der Entlöschung völlig unbeteiligt ist. Vielmehr hat auch er hier an der einen Teil der Löschung bildenden Ausladung der Güter aus dem Schiffe insofern mitzuwirken, als er das Löschgut im Schiffe dem Empfänger zur Abnahme anweisen und ihm zugänglich machen, also unter Umständen, wenn es sich um einen verdeckten Raht handelt, die Luken des Rahts aufdecken muß usw. Die Entlöschung besteht keinesfalls in einer einseitigen, vom Willen und Handeln des Rahnschiffers unabhängigen Tätigkeit des Empfängers und seiner Beauftragten, sondern erfordert immer ein gewisses Mitwirken des Rahnschiffers und gegebenenfalls ein Hand-in-Hand-Arbeiten beider. Demgemäß traf das Eingreifen der Besatzungsbehörde auch den Rahnschiffer, indem ihm die zur Entlöschung erforderliche Mitwirkung untersagt wurde. Dieses Verbot, mit dessen gewaltsamer Durchführung auch gegen den Rahnschiffer nach den Feststellungen des Berufungsgerichts gerechnet werden mußte, stand der für eine gewöhnliche Abwicklung der Entlöschung erforderlichen Mitwirkung des Rahnschiffers entgegen. Und zwar gilt dies auch dann, wenn der Rahnschiffer subjektiv bereit gewesen sein sollte, dem Verbot der Besatzungsbehörden zu trotzen. Denn einmal war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts mit dem Unterbinden der Mitwirkung des Rahnschiffers bei der Entlöschung durch Zwangsmaßnahmen der Besatzungsbehörden zu rechnen. Außerdem brauchte sich die Beklagte auf eine solche verbotswidrige und für sie nicht ungefährliche Mitwirkung des Rahnschiffers überhaupt nicht einzulassen. Vielmehr fehlte es im Verhältnis der Parteien objektiv an der Löschbereitschaft des Rahnschiffers und bestand nicht nur ein außerhalb des Schiffes und seiner Besatzung liegendes Ablieferungshindernis (BinnenschiffG. § 52 Abs. 2). Ob dies auch dann zutreffen würde, wenn es im freien Belieben der Beklagten gestanden haben sollte, durch Entrichtung des von den Besatzungsbehörden verlangten Zolles das Löschungsverbot zu beseitigen, kann dahingestellt bleiben, da eine solche Möglichkeit nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vorlag. Der danach anzunehmende Mangel der Löschbereitschaft ist, wie weiter aus dem Urteil des Berufungsgerichts erhellt, spätestens am 2. oder 3. März 1923 eingetreten und hat bis zum 3. April 1923 gedauert. Solange der Rahnschiffer nicht löschbereit gewesen ist, war der Lauf

der Löschezit unterbrochen, ohne Rücksicht darauf, ob die Beklagte ihrerseits imstande war, einen geeigneten Löschplatz anzuweisen und die Güter abzunehmen. Zu Unrecht macht daher die Klägerin geltend, daß die Löschezit am 9. März abgelaufen und sie zur Forderung von Siegegeld vom 10. März 1923 ab befugt sei. Der Rahnschiffer der Klägerin war somit auch nicht berechtigt, wegen einer solchen Siegegeldforderung die am 3. April 1923 begonnene Entlöschung des Rahns nach zweistündiger Arbeit zu unterbrechen und erst am 25. Oktober 1923 wieder aufzunehmen. Demnach ist der Anspruch der Klägerin auf Siegegeld vom 3. April bis 25. Oktober 1923 unbegründet.