

14. Ist im Falle des Anlaufens eines Nothafens wegen einer vom Schiffe erlittenen Beschädigung der Schiffer verpflichtet, mit der Fortsetzung der Reise zu warten, bis auch die durch den Unfall beschädigten Güter wieder in den Zustand versetzt sind, den Weitertransport ohne die Gefahr des Verderbens ertragen zu können? Konnossementsklausel, nach welcher der Verfrachter berechtigt ist, ein anderes Schiff zu substituieren oder die Güter in ein anderes Schiff überzuladen.

H.G.B. Artt. 478. 479. 503. 504. 505. 566. 583. 588—590. 598.
615—619. 630—640. 643.

I. Civilsenat. Urt. v. 18. März 1885 i. S. Akt.-Ges. Norddeutscher Lloyd (Bekl.) w. D. (Kl.) Rep. I. 452/84.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Aus den Gründen:

„Mit dem am 11. Dezember 1883 von Bremerhaven nach dem La Plata abgegangenen beklaglichen Dampfer Graf Bismarck, Kapitän Th., haben die Spediteure R. & F. in Bremen im Auftrage des Klägers 1000 Pafen Stahldraht nach Montevideo abgeladen. Nach dem vom Kapitän unter dem 9. Dezember darüber gezeichneten, in englischer Sprache ausgestellten und an den Kläger oder dessen Order (assigns) lautenden Konnossemente, welches die Klausel enthält:

„The steamers to have liberty, to . . . substitute or tranship the goods by any other steamer“,

betrug die bedungene und vorausbezahlte Fracht £ 101. 5 sh. = 2062,50 *M.* Schon in der Nordsee erlitt der Bismarck infolge eines orkanartigen Sturmes schwere Havarien, wegen deren er sich genötigt sah, nach Bremerhaven als Nothafen zurückzukehren. Nachdem er dort am 14. Dezember wieder eingelaufen war, wurde wegen der vorzunehmenden größeren Reparaturen des Schiffes dessen Ladung gelöscht, und stellte die Beklagte statt des Bismarck zur Beförderung der Ladung an ihren Bestimmungsort den ihr ebenfalls gehörigen Dampfer Hohenzollern, welcher dann am 21. Dezember seine Reise angetreten hat. Der hier fragliche Stahldraht wurde jedoch mit demselben nicht befördert. Der Draht war nämlich infolge der Havarie des Bismarck durch Seewasser beschädigt worden, weshalb die von der Beklagten zugezogenen obrigkeitlich angestellten Besichtigter und der Inspektor des Vereines der Bremer Seeversicherungsgesellschaften ihn als zur Weiterbeförderung in seinem jetzigen Zustande ungeeignet bezeichnet und seinen baldthunlichsten öffentlichen Verkauf empfohlen hatten. Zu diesem Verkauf ist es nun zwar nicht gekommen, weil der Kläger dagegen protestierte. Der Kläger ließ aber den Draht einer zur Verhütung des Verderbes desselben während des Weitertransportes erforderlichen Bearbeitung und Trocknung unterziehen, welche er in den ihm dazu zur Verfügung gestellten Lagerräumen der Beklagten, in denen der Draht einstweilen untergebracht war, durch die Leute seiner Spediture vornehmen ließ, welche aber erst längere Zeit nach dem Abgange des Hohenzollern, nämlich am 29. Dezember, vollendet wurde. Kläger hat deshalb, obgleich seine Spediture beklagterseits rechtzeitig davon benachrichtigt waren, daß die Ladung des Bismarck nunmehr mit dem Hohenzollern befördert werden solle, dies in betreff des hier fraglichen Drahtes nicht verlangt, wogegen er später verlangte, daß die Beklagte diese Ware mit einem anderen ihrer Schiffe, nämlich mit dem am 30. Dezember nach dem La Plata abgehenden Dampfer Braunschweig, befördere, was denn auch geschehen ist, aber nur gegen beklagterseits verlangte abermalige Frachtzahlung, da die Beklagte den Frachtvertrag als ihrerseits bereits erfüllt ansah. Der Kläger hält die Beklagte aber noch auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages, bezw. Konnossementes, zu dieser Beförderung verpflichtet. Er hat daher die zweite Frachtzahlung nur unter Protest und unter Vorbehalt der Rückforderung geleistet und macht nunmehr diesen Anspruch im Wege der

Klage geltend. Der Dampfer *Bismarck* hat erst nach einer längeren Reparatur — am 26. Februar 1884 — wieder eine Reise nach Montevideo angetreten.

Das Berufungsgericht gelangt zu der klagegemäßen Verurteilung der Beklagten durch die Ausführung, daß kein Grund vorliege, welcher die Beklagte von der Verpflichtung befreien könnte, das Gut in Gemäßheit des im Konnossemente enthaltenen Frachtvertrages an seinen Bestimmungsort zu befördern. Es bezieht sich dabei auf die Artt. 504. 631. 636. 639. 643 H.G.B. . . .

Diese Ausführung ist jedoch von der Beklagten mit Grund als rechtsirrtümlich angegriffen.

Ob der Kläger berechtigt ist, die von ihm für den später geschehenen Transport des Drahtes mit der *Braunschweig* an die Beklagte gezahlte Fracht zurückzufordern, hängt von der Entscheidung der Frage ab, ob die Beklagte die für die Verladung des Drahtes mit dem *Bismarck* bedungene Fracht beanspruchen konnte und mithin die ihr vom Kläger vorausgezahlte Fracht als verdient behalten darf, obgleich der Kläger von der auch ihm gebotenen Gelegenheit, den Draht mit dem von der Beklagten statt des *Bismarck* gestellten Dampfers *Hohenzollern* an seinen Bestimmungsort befördern zu lassen, keinen Gebrauch gemacht hat.

Nun ist es allerdings in der Theorie in manchen Punkten streitig, welche Wirkungen der Zufall beim Seefrachtvertrage auf die Rechte und Pflichten der Kontrahenten ausübe, und auch die verschiedenen Seegesetzgebungen weichen hierin voneinander ab.

Vgl. Heise und Cropp, *Juristische Abhandl.* Bd. 2 S. 615 flg.; Böhlis, *Handelsrecht* Bd. 3 S. 499 flg.; *Neues Archiv für Handelsrecht* Bd. 2 S. 224 flg. und S. 312 flg.

Das hier zur Anwendung kommende deutsche Handelsgesetzbuch hat für den Fall, daß die Ablieferung der Güter im Bestimmungsorten durch einen Zufall verhindert wird, nicht ein allgemein durchgreifendes Prinzip aufgestellt, sondern die möglichen Fälle in verschiedene Kategorien gebracht und für diese besondere Vorschriften gegeben, nach welchen bald keine, bald volle, bald nur Distanzfracht zu zahlen ist (vgl. Artt. 618. 619. 630 flg. H.G.B.), während es für den Fall, daß die Nichtablieferung der Güter im Bestimmungsorte die Folge einer vom Befrachter über dieselben getroffenen Disposition ist, vor-

schreibt, daß für dieselben die volle Fracht zu bezahlen ist (vgl. Artt. 583. 639. 640. 643 Ziff. 4 H.G.B.). Es kann dieserhalb im allgemeinen auf die zutreffenden Ausführungen des vormaligen Oberappellationsgerichtes zu Lübeck in Rierulff's Sammlung Bd. 6 S. 350 flg. und des Reichsoberhandelsgerichtes in Bd. 25 S. 6 flg. seiner Entscheidungen Bezug genommen werden.

Durch einen während der Reise, d. h. nachdem dieselbe einmal angetreten war, mithin auch während ihrer Unterbrechung durch das Anlaufen eines Zwischen- oder Nothafens, die Güter treffenden Zufall wird mit Ausnahme des — hier nicht vorliegenden — Falles, daß die Güter durch denselben verloren gegangen sind (vgl. Art. 618 H.G.B.), der Befrachter von der Pflicht zur Frachtzahlung nicht befreit. Auch der Aufenthalt, welchen die Reise durch das Anlaufen eines Nothafens erleidet, hat, abgesehen von den — hier ebenfalls nicht vorliegenden — Fällen der Artt. 631 bis 638 H.G.B. nach Art. 639 auf die Rechte und Pflichten in der Regel (und die Ausnahme kommt hier, da ihre Voraussetzung von keiner Seite behauptet ist, nicht in Betracht) keinen anderen Einfluß, als daß der Befrachter bei einem voraussichtlich längeren Aufenthalte befugt ist, die in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für rechtzeitige Wiedereinladung auszuladen, welche Befugnis übrigens dann, wenn — wie es hier der Fall ist — der Frachtvertrag sich nur auf Stückgüter bezieht, nach Art. 643 Ziff. 3 H.G.B. dem Befrachter nur unter Voraussetzung der Genehmigung der übrigen Befrachter zusteht. Da das Schiff Bismarck im vorliegenden Falle einer Ausbesserung unterworfen werden mußte und aus diesem Grunde die Löschung ohnedies erfolgt war, so hatte der Befrachter allerdings nach Art. 643 Ziff. 4 vgl. mit Art. 640 H.G.B. auch die Befugnis, anstatt die Wiederherstellung des Schiffes abzuwarten, seine Güter zurückzunehmen, aber nur gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen in Artt. 615. 616 H.G.B. erwähnten Forderungen.

Wie auch vom Berufungsgerichte angenommen wird, gab die in dem Konnossemente enthaltene Substitutionsklausel der Beklagten das Recht, ihren Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage durch die Stellung eines anderen Dampfers zu genügen. Auch war der Hohenzollern an sich unstreitig ein zum Weitertransporte der Ladung des Bismarck an ihren Bestimmungsort geeignetes Schiff. Daraus folgt aber, daß

im vorliegenden Falle die Sache ganz ebenso zu entscheiden ist, als wenn der Bismarck seine Reparatur so rasch beendet hätte, daß er selbst schon am 21. Dezember 1883 mit seiner Ladung das als Notfachen angelaufene Bremerhaven wieder hätte verlassen können. Denn mag auch die Substitutionsklausel zunächst aus der durch sie außer Kraft gesetzten Bestimmung des Art. 566 H.G.B. zu erklären sein und derselben ihre Aufnahme in das Konnossement verdanken, so liegt doch kein Grund vor, die durch sie dem Verfrachter unbedingt und allgemein erteilte Befugnis einschränkend zu interpretieren und ihr einen anderen Sinn beizulegen, als den, daß dasjenige Schiff, in welches auf Grund der Klausel die Güter übergeladen werden würden, ganz und in jeder Beziehung an die Stelle des ursprünglichen Schiffes treten solle. Insbesondere erscheint es unzulässig, die Klausel dahin auszulegen, daß dem Befrachter, dessen Güter infolge eines dem ursprünglichen Schiffe zugestoßenen Unfalles, wegen dessen ein Nothafen angelaufen werden muß und eine Reparatur des ursprünglichen Schiffes behufs Fortsetzung der Reise erforderlich sein würde, behufs Vermeidung ihres Verderbes bei der Fortsetzung des Transportes ebenfalls erst einer Bearbeitung bedürfen, die Dauer dieser Schiffsreparatur in der Weise zu gut kommen müsse, daß der Verfrachter von seiner Substitutionsbefugnis erst zu der Zeit Gebrauch machen dürfe, wo die Schiffsreparatur beendet sein würde, damit auch der Befrachter Gelegenheit habe, seine beschädigten Güter vorab wieder in Stand zu setzen. Dem etwaigen Nachteile, welchen die Klausel in dieser Beziehung für den Befrachter herbeiführt, dessen Güter beschädigt sind, steht der Vorteil gegenüber, welcher dem Befrachter unbeschädigt gebliebener Güter durch die Abkürzung des Aufenthaltes daraus erwächst, daß der Verfrachter von ihr Gebrauch macht. Der gedachten Klausel gegenüber erscheint vielmehr, sobald der Verfrachter von derselben Gebrauch macht, die Zeitdauer, welche das ursprüngliche Schiff voraussichtlich zu seiner Reparatur bedarf, bezw. die thatsächliche Dauer der Reparatur als ganz unerheblich, und es kann dem Befrachter deshalb nicht zu gute kommen, daß seine Güter schon früher ladefertig waren. Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß der Hohenzollern wegen der Zeit seines Abganges ein zum Ersatz des Bismarck nicht geeignetes Schiff gewesen sei, würde daher nur gerechtfertigt sein, wenn die fernere Annahme richtig wäre, daß auch dann, wenn am 21. Dezember 1883 der

Bismarck selbst nach beendigter Reparatur mit Zurücklassung des vom Kläger verladeneu Drahtes die Reise wieder angetreten hätte, der Beklagten wegen Nichterfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage ein Anspruch auf die Fracht nicht zustehen würde. Diese Annahme ist aber gesetzlich nicht begründet.

Denn nach Art. 504 Abs. 1 H.G.B. ist zwar der Schiffer verpflichtet, im Interesse der Ladungsbeteiligten während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen, und nach dem schon oben erwähnten Art. 639 H.G.B. hat ein Aufenthalt, welchen die Reise vor oder nach ihrem Antritte durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet (abgesehen von den Fällen der Artt. 631—638), auf die Rechte und Pflichten der Parteien der Regel nach keinen Einfluß. Daraus folgt aber keineswegs der vom Berufungsgerichte aufgestellte allgemeine Rechtsatz, daß der Schiffer nach beendigter Reparatur des Schiffes verpflichtet sei, mit der Fortsetzung der Reise zu warten, bis auch sämtliche durch die Begebenheiten der Reise beschädigten Güter wieder in verladungsfähigem Zustande sein werden. Insbesondere kann das vom Berufungsgerichte aufgestellte Prinzip, daß, wie (in der Regel) die Ladung auf die notwendig gewordene Reparatur des Schiffes, so auch das Schiff schlechthin auf die Wiederherstellung der beschädigten Ladung mit der Fortsetzung der Reise zu warten habe, nicht darauf gestützt werden, daß der Art. 639 H.G.B. in dieser Beziehung nicht unterscheidet, und ebensowenig findet die Ansicht, daß auch Zufälle der Reise, in Folge deren Güter in der Weise beschädigt werden, daß es einer Wiederherstellung derselben behufs ihres Weitertransportes bedarf, insofern hierdurch die Reise verzögert wird, von dem Schiffe und den übrigen Gütern mitgetragen werden müssen, in dieser Allgemeinheit eine Stütze im Gesetze. Aus der Nichtunterscheidung im Art. 639 H.G.B. folgt vielmehr nur, daß derselbe auch Anwendung zu finden hat, wenn im einzelnen Falle durch einen zunächst die Ladung betreffenden Zufall ein Aufenthalt entsteht. Eine ganz andere Frage ist es aber, unter welchen Voraussetzungen der Schiffer bezw. Verfrachter verpflichtet (bezw. mit Rücksicht auf die übrigen Ladungsinteressenten und den Rheber berechtigt) ist, wegen eines nur die Ladung oder einzelne Bestandteile derselben betreffenden Zufalles einen Aufenthalt der Reise eintreten zu lassen. Für diese Frage, in betreff deren der Art. 639 keine Bestimmung trifft, kann nur der Art. 504 in Verbindung mit

Artt. 503 und 505, sowie Artt. 478 und 479 H.G.B. die Entscheidung an die Hand geben. Art. 504 verpflichtet den Schiffer aber nur, nach Möglichkeit für das Beste der Ladung zu sorgen, und schon die Unbestimmtheit und Allgemeinheit dieser Vorschrift verbietet es, darin ein unbedingtes, absolutes Gebot zu erblicken, welches der Schiffer auch dann zu erfüllen hätte, wenn das Interesse des betreffenden Ladungsbeteiligten mit demjenigen anderer Ladungsbeteiligten und des Rheders, dessen Interesse er in erster Linie wahrzunehmen hat, in Widerspruch tritt, wie denn auch dem Schiffer in dem speziellen Falle des Art. 505 a. a. O. zur Pflicht gemacht wird, das den Verhältnissen entsprechende Verfahren zu beobachten, wobei er die ihm erteilten Anweisungen nur möglichst zu berücksichtigen hat.

Auch darin, daß in den Artt. 636 und 631 H.G.B. hinsichtlich der dort beiden Teilen gewährten Befugnis, unter gewissen Voraussetzungen vom Frachtvertrage zurückzutreten, nicht unterschieden wird, ob es sich um Hindernisse handelt, welche das Schiff oder die Ladung oder beides getroffen haben, kann eine Stütze der gegenteiligen Ansicht nicht gefunden werden, da die in diesen Artikeln für einzelne ganz besondere Arten von Hindernissen erteilten Spezialvorschriften eine analoge Anwendung unzulässig erscheinen lassen. Außerdem aber beziehen sich die Artt. 631 und 636 nur auf diejenigen Fälle, in welchen das Hindernis die ganze Ladung betrifft, während für den Fall, daß nur ein Teil der Ladung durch einen der in Art. 631 erwähnten Zufälle nach Antritt der Reise betroffen wird, die Bestimmung des Art. 638 Abs. 3 H.G.B. maßgebend ist, daß der Befrachter auch für diesen Teil die volle Fracht selbst dann entrichten muß, wenn der Schiffer sich genötigt gesehen hat, ihn in einem anderen als dem Bestimmungs-orte zu löschen, und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat. Ebenso wenig folgt aus der zwischen einem Schiffe und seiner Ladung bestehenden Gemeinschaft ein allgemeines Prinzip, daß, wenn Güter durch die Begebenheiten der Reise beschädigt sind, eine zur Abwendung ihres beim sofortigen Weitertransporte drohenden weiteren Verderbens erforderliche Verzögerung der Reise von dem Schiffe und den übrigen Gütern mitgetragen werden müsse und der Schiffer, bezw. Befrachter, daher verpflichtet sei, diese Verzögerung eintreten zu lassen. Denn die der großen Havarie zum Grunde liegende Interessengemeinschaft beruht nicht etwa darauf, daß die Güter, bezw. die Güter ver-

schiedener Ladungsinteressenten, sich auf einem Schiffe befinden, sondern darauf, daß sämtliche Güter mit dem Schiffe von ein und derselben Gefahr bedroht werden.

Vgl. Lewis, Seerecht (2. Aufl.) Note 5 zu Art. 504 H.G.B.

Im übrigen ist aber das Gemeinschaftsprinzip in den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über den Frachtvertrag keineswegs allgemein durchgeführt und können deshalb aus der Bestimmung des Art. 637, bei welcher die Verfasser des Gesetzes sich dessen sehr wohl bewußt waren (vgl. Protokolle S. 2435 ff.), Konsequenzen nicht gezogen werden. Die Bestimmung des Art. 639 H.G.B. bezieht sich überdies nicht bloß auf den Aufenthalt, welchen die Reise nach ihrem Antritte, sondern auch auf einen solchen, welchen sie schon vorher und also möglicherweise zu einer Zeit erleidet, wo die betreffenden Güter noch gar nicht verladen waren, in welchem Falle auch von einer nur thatsächlichen Gemeinschaft derselben mit den anderen Gütern und mit dem Schiffe noch nicht die Rede sein kann.

An sich ist vielmehr die Beschädigung der Güter durch einen Unfall der Reise nach dem Handelsgesetzbuche ein Ereignis, welches der betreffende Ladungsinteressent allein zu tragen hat und wegen dessen er nicht verlangen kann, daß zur Abwendung oder Verringerung der aus Anlaß dieses Unfalles ihm sonst bevorstehenden Nachteile die Reise einen Aufenthalt erleide.

Dies ergibt sich zunächst aus Art. 583 H.G.B., welcher nicht nur ganz allgemein bestimmt, daß, nachdem die Reise angetreten ist, der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht etc. von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern kann, auch im letzteren Falle sowohl die hierdurch entstandenen Mehrkosten als auch den Schaden zu ersetzen hat, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Befrachter entsteht, sondern auch ausdrücklich ausspricht, daß der Befrachter nicht verpflichtet ist, zum Zwecke der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ohne hierbei für den Fall, daß eine Beschädigung der Güter eingetreten ist, welche deren Wiederausladung und die Änderung der Reise oder das Anlaufen eines Hafens zu diesem Zwecke im Interesse des Befrachters als geboten oder wünschenswert erscheinen läßt, eine Ausnahme zu statuieren. Und zwar gilt nach Art. 590 vgl. mit Artt. 588, 589 H.G.B. diese Vorschrift

auch dann, wenn der Frachtvertrag — wie im vorliegenden Falle — nur Stückgüter zum Gegenstande hat, nur daß in diesem Falle dem Befrachter das Recht, die Wiederausladung zu verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nötig machen würde, überhaupt nur nach erteilter Genehmigung aller übrigen Befrachter zusteht. Dasselbe findet sich in Art. 598 H.G.B. ausgesprochen, nach welchem, wenn der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstande hat, der Befrachter die Abladung ohne Verzug bewirken muß, der Verfrachter, wenn der Befrachter säumig ist, auf die Lieferung der Güter nicht zu warten braucht und der Befrachter, wenn ohne dieselben die Reise angetreten wird, gleichwohl die volle Fracht zu entrichten hat.

Bei dem Principe, von welchem hiernach das Gesetz in diesem Punkte ausgeht, und mit welchem auch die Vorschrift des Art. 617, nach welchem der Verfrachter auch für beschädigte und verdorbene Güter die Fracht zu fordern berechtigt ist, im Zusammenhange steht, ist nun aber kein Rechtsgrund ersichtlich, welcher den Schiffer, der wegen eines Unfalles, von welchem das Schiff betroffen ist, einen Nothafen hat anlaufen müssen, schlechthin verpflichten könnte, über die Zeit des hierdurch veranlaßten Aufenthaltes hinaus mit der Fortsetzung der Reise zu warten, bis auch die nachtheiligen Folgen des Weitertransportes, welche für die Ladung oder einzelne Bestandteile derselben herbeigeführt wurden, wegen deren der Schiffer den Nothafen nicht angelaufen hat und anzulaufen nicht verpflichtet war, beseitigt sind. Der Umstand, daß durch das infolge eines Zufalles erforderlich gewordene Anlaufen eines Nothafens ein Aufenthalt nun doch einmal entstanden ist, hat ja nach Art. 639 H.G.B. (abgesehen von hier nicht vorliegenden besonderen Fällen) auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen anderen Einfluß, als daß der Befrachter während eines längeren Aufenthaltes die eingeladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherstellung für die rechtzeitige Wiedereinladung, bei deren Unterlassung er die volle Fracht zu zahlen hat, ausladen zu lassen befugt ist, und die Notwendigkeit der Ausbesserung des Schiffes verleiht nach Art. 640 H.G.B. dem Befrachter nur die Wahl zwischen der Zurücknahme der Ladung gegen Verichtigung der vollen Fracht u. s. w. und dem Abwarten der Wiederherstellung des Schiffes, welche Befugnisse, wenn der Frachtvertrag sich nicht auf das Schiff im ganzen

bezieht, überdies noch durch die in Art. 643 unter Ziff. 3 und 4 angegebenen Beschränkungen modifiziert sind. Hieraus läßt sich aber gerade entnehmen, daß der Schiffer oder Verfrachter im allgemeinen nicht verpflichtet ist, im ausschließlichen Interesse des Befrachters oder eines einzelnen Ladungsinteressenten den Aufenthalt, welchen die Reise aus einem anderen Grunde erlitten hat, nach Beseitigung desselben noch zu verlängern. Auch wird dadurch die Ansicht des Berufungsgerichtes widerlegt, daß eine Verpflichtung des Befrachters, seine Güter im Nothafen im verladungsfähigen Zustande bereit zu halten, nicht existiere, wenn man dieselbe im Sinne des Berufungsgerichtes dahin versteht, daß der Befrachter, falls er nicht säumig gewesen sei, den Weitertransport der Güter nach dem Bestimmungsorte auch dann verlangen könne, wenn der Schiffer auf die Wiederherstellung der Verladungsfähigkeit der Güter warten müsse. Daß es zunächst das Schiff war, welches den Unfall erlitten hatte, durch den der Aufenthalt der Reise herbeigeführt wurde, kann nicht mehr in Betracht kommen, nachdem der Grund dieses Aufenthaltes beseitigt ist. Ist der Befrachter dann aus Gründen, welche nur in seinem Interesse eine Fortsetzung des Aufenthaltes wünschenswert erscheinen lassen, nicht in der Lage oder nicht willens, von der ihm gebotenen Gelegenheit zum Weitertransporte der Güter an den Bestimmungsort Gebrauch zu machen, so ist dies an sich ein allein ihn treffender Zufall.

Es erscheint dies auch nicht etwa als eine die Rechtsgleichheit der Parteien beeinträchtigende Auffassung, welche aus diesem Grunde dem Gesetzgeber nicht untergelegt werden könne. Denn auch der Schiffer darf im alleinigen Interesse des Schiffes bezw. des Aeders einen Aufenthalt der Reise nicht eintreten lassen, wie es z. B. der Fall sein würde, wenn er einen Zwischenhafen nur deshalb anlief, um dort die Reparatur einer Beschädigung, welche das Schiff erlitten hat, welche daselbe aber nicht verhindert, die Reise nach dem Bestimmungshafen ohne Gefahr für Schiff und Ladung fortzusetzen, billiger vornehmen lassen zu können, als es im Bestimmungshafen möglich ist. Die Berechtigung zum Anlaufen eines Nothafens, um das Schiff zu reparieren, hat vielmehr zur Voraussetzung, daß diese Reparatur weder unterwegs vorgenommen, noch ohne Gefahr bis zur Ankunft im Bestimmungshafen aufgeschoben werden kann, und daß der durch die Vornahme der Reparatur in einem Nothafen veranlaßte Aufenthalt daher zur Abwen-

dung einer gemeinschaftlichen Gefahr und im gemeinschaftlichen Interesse des Schiffes und der Ladung notwendig ist. Dies wird auch in Art. 640 H.G.B. durch die Worte ausgedrückt: „Muß das Schiff während der Reise ausgebessert werden.“ Ein solcher Grund, einen Aufenthalt der Reise eintreten zu lassen, kann allerdings auch auf einem zunächst die Ladung betreffenden Zufalle beruhen, z. B. wenn Ladungsbestandteile durch einen Blitzstrahl oder durch Selbstentzündung in Brand geraten sind und dieser, die ganze Ladung und auch das Schiff gefährdende Brand sich nur durch Hilfeleistung vom Lande und durch das Löschen der Ladung bewältigen läßt. Wenn im Falle einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes der Befrachter seinerseits, sofern er nicht zur Zurücknahme der Güter gegen Zahlung der vollen Fracht bereit und befugt ist, sich den hierdurch verursachten Aufenthalt gefallen lassen muß, so findet dies seine Erklärung und Rechtfertigung darin, daß diese Ausbesserung auch im mutmaßlichen Interesse des Befrachters geschieht, da durch dieselbe die Ausführbarkeit des Frachtvertrages bedingt wird, was sich in dem umgekehrten Falle der Beseitigung eines beschädigten Zustandes von Gütern an sich nicht so verhält, da die Ausführung des Frachtvertrages auch bei Beschädigung der Güter möglich bleibt.

Eine Verpflichtung des Beklagten, in Erfüllung des Frachtvertrages den hier fraglichen Draht mit einem anderen Schiffe als dem beklagterseits dem Bismarck substituierten Dampfer Hohenzollern nach dem Bestimmungsorte zu transportieren oder mit der Expedition des substituierten Dampfers bis zur Wiederherstellung der Ladefertigkeit des klägerischen Drahtes zu warten, bezw. dem Kläger das Interesse desselben wegen Nichterfüllung dieser Verpflichtung durch Rückerstattung der zweiten Frachtzahlung zu ersetzen, läßt sich nun aber auch nicht etwa aus den besonderen Umständen des vorliegenden Falles begründen. Der ihm nach Art. 504 Abs. 2 H.G.B. obliegenden Pflicht, das Interesse der Ladungsbeteiligten wahrzunehmen, wenn zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich werden, hat der Schiffer hier genügt, indem er den Draht zunächst durch die dazu obrigkeitlich angestellten Personen besichtigen ließ und, als diese wegen der Beschädigung des Drahtes seinen baldigen öffentlichen Verkauf empfahlen, demgemäß zu verfahren sich entschloß. Der Kläger hat selbst anerkannt, daß der Schiffer an sich berechtigt gewesen sei, diesem

Gutachten zu folgen, und wenn dies geschehen wäre, so würde dann die Unterlassung des Weitertransportes, da der Schiffer als Vertreter des Klägers gehandelt hätte, rechtlich als auf der eigenen Disposition des Klägers beruhend anzusehen gewesen sein und der Kläger unzweifelhaft, trotz der Nichtausführung des Transportes, die volle Fracht zu zahlen gehabt haben.

Vgl. Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 25 S. 8 flg.

Der Schiffer hat nun freilich nach Art. 504 H.G.B., wenn thunlich, in betreff der zu ergreifenden Maßregeln die Anweisungen der Ladungsbeteiligten einzuholen. Nachdem der von der Sachlage rechtzeitig unterrichtete Kläger gegen den Verkauf des Drahtes protestiert hatte, ist dieser aber auch unterblieben, und ist zugleich dem Kläger gestattet, in eigener Wahrnehmung seines Interesses den Draht in den Lagerräumen der Beklagten einer Bearbeitung zu unterziehen, um ihn zu trocknen, wodurch der Schiffer und der Beklagte einer weiteren Fürsorge ihrerseits einstweilen überhoben wurden. Endlich ist aber dem Kläger (bezw. seinen Speditoren) auch rechtzeitig angezeigt, daß die Ladung der Bismarck mit dem Hohenzollern weiter befördert werden solle, worauf jedoch der Kläger die Beförderung seines Drahtes mit diesem Schiffe nicht verlangte, sondern es vielmehr vorzog, mit der Bearbeitung desselben fortzufahren, welche erst acht Tage nach Abgang des Hohenzollern beendet wurde. Ob hieraus — wie das Berufungsgericht meint — ein Verzicht des Klägers auf sein Recht, den Weitertransport des Drahtes auf Grund des Frachtvertrages zu verlangen, deshalb nicht gefolgert werden kann, weil der Draht noch im Gewahrsam der Beklagten zurückgeblieben war, kann dahingestellt bleiben, da der Kläger durch sein Verhalten jedenfalls an den Tag legte, daß er den Weitertransport zur Zeit nicht wünsche, und es daher der Beklagten nicht als Vernachlässigung seiner Pflichten als Verfrächter angerechnet werden kann noch seinem Ansprüche auf Frachtzahlung präjudizierte, wenn er unter diesen Umständen den Draht beim Abgange des Hohenzollern zurückließ. Einer Erklärung des Klägers, daß er seinen Anspruch auf die Fracht aufrechterhalte, bedurfte es aber nicht, da die desfallige Vorschrift in dem Abs. 3 des Art. 589 H.G.B. sich nur auf den in diesem Artikel behandelten Fall der nicht rechtzeitig erfolgten Lieferung von Stückgütern vor dem ursprünglichen Antritte der Reise bezieht, und diese spezielle Vorschrift eine analoge Anwendung nicht zuläßt.

Auf die Instandsetzung des Drahtes mit dem Abgange des, den vorstehenden Ausführungen zufolge vermöge der Substitutionsklausel in jeder Beziehung an die Stelle des Bismarck selbst getretenen Hohenzollern zu warten, hatte die Beklagte im vorliegenden Falle um so weniger Veranlassung, als ihr jedenfalls das Gelingen einer baldigen Trocknung des Drahtes, angesichts des eingeholten Gutachtens der obrigkeitlich bestellten Sachverständigen, problematisch erscheinen mußte, und der nach dem Konnossemente nur 90 Tons wiegende Draht bei der notorischen und unbestrittenen sehr bedeutenden Ladefähigkeit der in Frage kommenden Dampfer nur einen verhältnismäßig geringen Teil der Ladung repräsentiert haben wird, sodaß im Interesse der Mehrheit der Ladungsbeteiligten, welches der Beklagte vor Augen haben mußte, vielmehr ein thunlichst rascher Wiederantritt der Reise wünschenswert erschien. Daß aber, ungeachtet der vorliegenden Stückgutverfrachtung des Schiffes, aus der inhalts des Konnossements vorbehaltenen Befugnis zur Substituierung eines anderen Schiffes in dem Falle, daß der Verfrachter von dieser Klausel in betreff der ganzen Ladung Gebrauch macht, nicht eine Verpflichtung des Verfrachters folgt, je nach den besonderen Interessen jedes einzelnen Ladungsbeteiligten ebensoviele verschiedene Schiffe zur Beförderung der Güter nach dem Bestimmungs-orte zu stellen, liegt auf der Hand, da, ohne diese, dem Verfrachter nur ein ihm sonst nicht zustehendes Recht gewährende Klausel die Befrachter, wenn sie nicht zulässigerweise auf den Weitertransport ihrer Güter gegen Zahlung der vollen Fracht verzichteten, den Weitertransport ihrer Güter ebenfalls nur mittels desjenigen Schiffes hätten beanspruchen können, auf welches sich der Frachtvertrag bezog.

Das angefochtene Urteil war hiernach aufzuheben und in der Sache selbst die Berufung des Klägers zurückzuweisen.“