

46. 1. Ist deutsches Recht anzuwenden, wenn die nach England bestimmte, in Schweden abgeladene Ladung wegen drohender Kriegsgefahr im deutschen Heimathafen des Schiffes gelöscht worden ist und der Reeder vom Abwesenheitspfleger des englischen Empfängers nach Ablieferung der Güter im Heimathafen Ersatz der dort erwachsenen Lagerkosten verlangt?

2. Wann ist die Reise für die Güter beendet?

3. Wie hat der Schiffer während der Reise seine Pflicht zur Fürsorge für Schiff und Ladung auszuüben, wenn die Belange des Reeders und der Ladungsbeteiligten einander widerstreiten?

4. Kann der Reeder vom Empfänger Ersatz von Lagerkosten verlangen, die durch Lagerung der Güter nach ihrer Löschung bis zur Ablieferung an den Empfänger erwachsen sind?

RGB. §§ 527, 535. BGB. §§ 670, 675, 683.

I. Zivilsenat. Ur. v. 29. Mai 1942 i. S. S.-D.-Linie (Rl.) w. Firma J. & W. J. (Bekl.). I/3/42.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Im August 1939 erreichte der Dampfer „Albert“ der Klägerin mit seiner in schwedischen Häfen abgeladenen Holzladung den Bestimmungshafen Whitehaven in England, wo sich die Beklagte durch Vorlegung der Konnossemente als empfangsberechtigt auswies. Nach Löschung eines geringfügigen Teiles der Ladung erhielt der Kapitän am 25. August 1939 von der Klägerin durch Drahtnachricht die Empfehlung, den englischen Hafen wegen der drohenden Kriegsgefahr unverzüglich zu verlassen. Der Dampfer ging am 27. August 1939 in See und traf nach Ergänzung seines Kohlenvorrats in Bergen Anfang September 1939 nach Kriegsausbruch in Hamburg ein. Dort gab die Klägerin die Holzladung im eigenen Namen auf Lager. Ende November 1939 forderte der vom Amtsgericht Hamburg bestellte Abwesenheitspfleger der Beklagten von der Klägerin Herausgabe des Holzes. Die Klägerin machte die Herausgabe von der Rückgabe der Konnossemente, der Hinterlegung eines die Fracht sowie ihre gesamten Unkosten, insbesondere die Kosten der Fahrt nach Hamburg und der Lagerung, bedeckenden Betrages, und ferner von einer Erklärung des

Pflegers abhängig, daß sie von etwaigen Schäden durch die Flucht des Dampfers und die Herausgabe des Holzes freigehalten werde. Diese Erklärung verlangte die Klägerin mit Rücksicht darauf, daß ihr die Beklagte in einem Schreiben vom 27. August 1939 von England aus angedroht hatte, sie für alle Schäden aus der Abfahrt des Dampfers „Albert“ verantwortlich zu machen.

Nachdem die Verhandlungen der Parteien zu keiner Einigung geführt hatten und die Beklagte auch mit dem Antrag auf Erlaß einer die Herausgabe bezweckenden einstweiligen Verfügung keinen Erfolg gehabt hatte, gab der Reichsstatthalter in Hamburg der Klägerin am 3. Mai 1940 auf, das Holz unter Vorbehalt ihrer Forderungen an den Pfleger der Beklagten herauszugeben, dem gleichzeitig Auflagen hinsichtlich des Verkaufes gemacht wurden. Gegenvorstellungen der Klägerin blieben erfolglos. Das Holz wurde erst am 27. Juni 1940 herausgegeben, nachdem der Reichsstatthalter am 12. Juni auch die Lagerhalterin hierzu angewiesen hatte.

Mit der Klage hat die Klägerin von der Beklagten Zahlung eines Betrages von 7790,74 RM. verlangt, der die durch die Lagerung des Holzes in Hamburg entstandenen Kosten umfaßt.

Die Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten. Sie hat die Ansicht vertreten, daß sie nicht Empfängerin der Ladung im Sinne von § 614 HGB. geworden sei, wenn sie auch, um eine Entwertung des Holzes durch Witterungseinflüsse und die Kosten der Lagerung zu vermeiden, durch ihren Pfleger die Herausgabe zum Zwecke der Veräußerung gefordert und sich in diesem Sinn an den Reichsstatthalter gewendet habe. Die Klägerin könne auch deshalb keinen Ersatz der in Rede stehenden Kosten verlangen, weil diese nicht in Ausführung des Frachtvertrages, sondern dadurch erwachsen seien, daß sie im Widerstreit mit den Belangen der Beklagten die Einstellung der Löschung in Whitehaven und die Fahrt des Dampfers nach Hamburg veranlaßt habe.

Die beiden Vorbergerichte haben die Klage abgemiesen. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

1. Einer Rechtfertigung bedarf zunächst die Anwendung deutschen Rechts durch die Vorbergerichte. Für das Rechtsverhältnis zwischen der Klägerin als Verfrachter und der Beklagten als Empfängerin

der Ware sind nach § 651 HGB. die Konnossemente maßgebend, als deren Inhaberin sich die Beklagte gegenüber dem Schiffer im englischen Bestimmungshafen ausgewiesen hat. Wie in der Rechtsprechung (RDStG. Bd. 25 S. 193; RGZ. Bd. 9 S. 51, Bd. 20 S. 52[56], Bd. 34 S. 72, Bd. 74 S. 193, Bd. 98 S. 335, Bd. 141 S. 315) und im Schrifttum (Bohrens Das deutsche Seerecht Bd. I §§ 31, 35; Brandis Das deutsche Seerecht Bd. I S. 20, Bd. II S. 48; Schaps-Mittelstein Das deutsche Seerecht, 2. Aufl., Bem. 35 zu § 642 HGB.) anerkannt ist, gilt für Ansprüche und Verpflichtungen aus dem Konnossement das Recht des Bestimmungshafens. Abweichend von diesem Grundsatz können allerdings die Beteiligten die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger durch eine Klausel des Konnossements oder durch eine darin enthaltene Verweisung auf eine entsprechende Willenskundgebung des Frachtvertrages einem anderen Recht unterwerfen (RGZ. Bd. 122 S. 316). Im Streitfalle mangelt es nach dem Sachvortrag an einer solchen Bestimmung der Beteiligten zugunsten der Anwendung deutschen Rechtes. Das in Abschrift vorliegende Konnossement über die in Kalix abgeladene Ware erklärt durch uneingeschränkte Bezugnahme auf die Chartepartie deren Bestimmungen im Verhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger für maßgebend. (All the terms, conditions, clauses and exceptions contained in the said Charter Party apply to this Bill of Lading and are deemed to be incorporated herein, including the liberties under clauses 7(c) and (d), 8(d), 11 and 12(b) thereof.) Indessen liefern die Parteibehauptungen und der unstrittige Sachverhalt keinen Anhalt dafür, daß etwa der schwedische oder englische Befrachter und der deutsche Reeder für die im englischen Bestimmungshafen zu erfüllenden Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage das Recht der Flagge als maßgeblich hätten anerkennen wollen. Gleichwohl erscheint bei dem jetzt allein noch streitigen Anspruch auf Ersatz der in Hamburg entstandenen Lagerkosten, der nach dem Inhalte des Konnossements und des darin in Bezug genommenen Frachtvertrages zu beurteilen ist, die Anwendung deutschen Rechtes mit Rücksicht auf die durch die Überführung des Dampfers nach Hamburg und das spätere Schicksal der Güter entstandene Sachlage gerechtfertigt. Die durch ihren Abwesenheitspfleger vertretene Beklagte hat die Güter in Hamburg von der Klägerin ausgeliefert erhalten, veräußert und den Erlös in Empfang genommen. Die Klägerin hat also ihrer Ablieferungs-

pflicht aus den Konnossementen im Einverständnis mit der Beklagten in Hamburg genügt. Dadurch ist, wie in anderem Zusammenhange näher darzulegen ist, Hamburg als Löschungshafen an die Stelle des englischen Bestimmungshafens getreten. Hamburg ist zugleich Heimathafen des Dampfers. Der Anspruch auf Ersatz der dort nach endgültiger Trennung von Schiff und Ladung erwachsenen Lagerkosten hätte, falls er berechtigt war, bei Auslieferung der Güter erfüllt werden müssen. Wenn er auch nach den Konnossementen zulässig sein muß, so läßt sich doch nicht sagen, daß er zu den im englischen Bestimmungshafen zu erfüllenden Verbindlichkeiten aus den Konnossementen gehöre. Für die Entscheidung kommt es wesentlich darauf an, ob der Kapitän angesichts der drohenden Gefahr eines Krieges als gesetzlicher Vertreter von Reeder und Ladungsbeteiligten zur Überführung des Dampfers in den Heimathafen befugt war. Alle diese Umstände weisen — als nächsten sich aus der Sachlage ergebenden Anknüpfungspunkt — auf das zusammenfallende Recht des Ortes der Beendigung der Reise, der Trennung von Schiff und Ladung, des Einlagerungsortes des Ladungsgutes und des Heimathafens hin. Das Reichsgericht hat bereits im Urteil RGZ. Bd. 38 S. 140 im Verhältnis von Verfrachter und Befrachter für die Frage, ob bei vorzeitiger Beendigung der Reise durch zufällige Ereignisse Distanzfracht zu zahlen ist, das Recht des Ortes der Trennung von Schiff und Ladung für maßgeblich erklärt. In Anknüpfung an diesen Rechtsgedanken, der freilich nicht ohne weiteres verallgemeinert werden kann und auch im Schrifttum nicht ohne Widerspruch geblieben ist (Schaps-Mittelstein a. a. O. Bem. 24 vor § 556 HGB.; Bohens a. a. O. Bd. I S. 49), erscheint jedenfalls die Anwendung deutschen Rechts im Streitfalle gerechtfertigt. Seine Eigenart besteht darin, daß der Ort der endgültigen Trennung von Schiff und Ladung zugleich der Heimathafen des Dampfers ist und daß erst nach Lösung der Güter entstandene Lagerkosten erstattet verlangt werden, deren Notwendigkeit aus einer Maßregel hergeleitet wird, die vom Kapitän vor Beendigung der Reise als gesetzlichem Vertreter der Beteiligten getroffen worden ist. Es entspricht der Natur der Sache, daß die im Heimathafen des Dampfers angerufenen deutschen Gerichte über diesen Anspruch nach deutschem Recht entscheiden.

2. Rechtärrig ist die Meinung des Berufungsrichters, daß im Sinne von § 535 HGB. die Reise mit der Ankunft der Ladung im

Bestimmungshafen beendet gewesen sei. Schon in der Entscheidung RGZ. Bd. 56 S. 391 [394] hat das Reichsgericht ausgeführt, daß die Reise hinsichtlich der Güter erst mit deren Ablieferung beendet sei, und daß deshalb der Schiffer grundsätzlich auch noch im Bestimmungshafen gesetzlicher Vertreter der Ladungsbeteiligten bleibe, solange er die Ware nicht ausgeliefert habe (ebenso Wüstendörfer Seeschiffahrtrecht, in Ehrenbergs Handbuch Bd. 7 S. 618 Anm. 11; Bohnens a. a. D. Bd. 1 S. 397; Brandis a. a. D. Bd. 1 S. 56). Danach hatte der Schiffer im englischen Bestimmungshafen auf Grund der ihm durch das Gesetz eingeräumten Stellung sowohl die Belange der Klägerin als Reeder als auch die Belange der Beklagten als Inhaberin der Konnossemente zu vertreten (§§ 527, 535 HGB.). Für das Verhalten des Schiffers beim Verlassen des Bestimmungshafens wegen drohender Gefahr eines Krieges gelten daher die Grundsätze, die allgemein zu beachten sind, wenn sich bei einem Widerstreite zwischen den Belangen des Reeders und der Ladungsbeteiligten die Frage ergibt, ob die dem Schiffer obliegende Fürsorge für Schiff und Ladung Maßregeln erforderlich macht. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 89 S. 324 [329], Bd. 121 S. 300) hat der Schiffer die in Gegensatz tretenden Belange von Reeder und Ladungsbeteiligten gegeneinander abzuwägen, und zwar möglichst im Sinn eines Ausgleichs. Hierbei hat er gemäß §§ 511, 512, 661 HGB. nach vernünftigem Ermessen unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers zu verfahren, ohne an Weisungen der Beteiligten gebunden zu sein. Stehen etwa gleichwertige Belange auf dem Spiele, so hat der Schiffer diejenigen des Reeders in erster Reihe wahrzunehmen (ROHG. Bd. 25 S. 10; RGZ. Bd. 14 S. 34 [40], Bd. 15 S. 157). Der Sondervorschrift des § 540 HGB. entnimmt Wüstendörfer (a. a. D. S. 568 Ziff. 2) mit Recht einen Fingerzeig dafür, daß der Kapitän jedenfalls unbehaltensmäßigen Schaden vom Reeder fernzuhalten habe. Der Berufsrichter hat sich im Streitfalle nicht abschließend darüber geäußert, ob der Schiffer den Dampfer auf Veranlassung der Klägerin, auf Grund einer Anweisung der Kriegsmarine oder auf Grund einer ohne solche Anweisung bestehenden öffentlichen Pflicht in den deutschen Heimathafen überführt habe, um ihn der im Falle eines Krieges mit England drohenden Beschlagnahme oder Aufbringung zu entziehen. An der Berechtigung und Pflichtmäßigkeit der Maßnahme des Schiffers ist indessen schon des-

halb kein Zweifel möglich, weil sie nach dem unstreitigen Sachverhalt durch den Verlauf der Ereignisse vollkommen gerechtfertigt ist. Nach den Feststellungen des Landgerichts hat der Dampfer am 27. August 1939 den englischen Hafen verlassen, nachdem er am 25. August 1939 eine entsprechende Empfehlung der Klägerin erhalten hatte, und nach Ergänzung seines Kohlenvorrates in Bergen im September 1939 nach Kriegsausbruch ohne Schaden Hamburg erreicht. Unstreitig ist ferner, daß der Dampfer, bevor er in See ging, erst einen geringfügigen Teil der für England bestimmten Ladung gelöscht hatte. Keinesfalls war unter den angeführten Umständen dem Schiffer anzufinnen, mit der Löschung der Ladung im Zustande drohender Kriegsgefahr auf die Gefahr hin fortzufahren, daß bei Kriegsausbruch der Dampfer den englischen Hafen nicht mehr verlassen konnte und der Beschlagnahme und Einziehung verfiel. Die Möglichkeit einer Aufopferung des Dampfers lediglich für die Belange des englischen Empfängers mußte vielmehr vom Kapitän pflichtgemäß vermieden werden. Darüber hinaus muß gefolgert werden, daß der Kapitän, und zwar gleichviel, ob er einen amtlichen Befehl erhalten hatte, eine den gefährdeten persönlichen Belangen übergeordnete Pflicht gegenüber der deutschen Volksgemeinschaft erfüllt hat, wenn er den Dampfer angesichts des drohenden und wenige Tage später ausgebrochenen Krieges nach Deutschland zurückbrachte. Für die Beurteilung der Rechtslage ist daher davon auszugehen, daß die Heimkehr des Dampfers durch zufällige Ereignisse unvermeidlich geworden war, bevor die Verpflichtungen aus dem Konnossement und dem Frachtvertrag durch vollständige Ablieferung der Holzladung im Bestimmungshafen erfüllt werden konnten.

Nach der Kriegsklausel (Ziff. 14b) des von der Klägerin erst in der mündlichen Verhandlung vor dem Revisionsgericht in Abschrift vorgelegten Frachtvertrages würden, soweit bisher ersichtlich, zum mindesten, soweit daraus für den Fall einer Verfügung von hoher Hand die Reise nach Hamburg nicht geradezu unmittelbar gerechtfertigt erscheint, keine Bedenken dagegen bestehen, daß der Kapitän zu der Fahrt nach Hamburg befugt war.

3. Aus den dargelegten Gründen ist die Ansicht des Berufungsrichters nicht zu billigen, die Kosten der Einlagerung der Holzladung in Hamburg hätten mit dem Frachtvertrage nichts mehr zu tun. Er berücksichtigt dabei nicht, daß erst mit der vollständigen Ablieferung

des Holzes im Bestimmungshafen die Verpflichtungen aus Konnossement und Frachtvertrag erfüllt und die Reise beendet gewesen wären. Auf der anderen Seite kann aber der Klägerin nicht darin gefolgt werden, daß auf den Streitfall § 634 HGB. in Verbindung mit § 629 HGB. anwendbar sei. Die Heranziehung der genannten Vorschriften scheidet schon daran, daß die Klägerin nach Ausbruch des Krieges nicht gegenüber den Befrachtern als Vertragsgegnern vom Frachtvertrage zurückgetreten ist. Was sie vielleicht hätte tun können, aber nicht getan hat, ist für die Entscheidung unerheblich. Aus den genannten Vorschriften läßt sich nur ableiten, daß die aus § 535 HGB. hervorgehende Pflicht des Schiffers zur Fürsorge für die Ladung während Bestehens des Frachtvertrages auch nach Auflösung des Vertrages durch Rücktritt des Verfrachters bestehen bleibt. Hierauf kann es deshalb nicht ankommen, weil nach den Feststellungen des Berufungsrichters die Beklagte, die durch ihren auf Grund der Verordnung vom 11. Oktober 1939 (RGBl. I S. 2026) bestellten Abwesenheitspfleger gegen die Klägerin die Rechte aus den Konnossementen unter Berufung auf deren Vorlegung im Bestimmungshafen geltend gemacht hat, die Holzladung gemäß der Anordnung des Reichsstatthalters ausgeliefert erhalten, inzwischen veräußert und den Erlös in Empfang genommen hat. Im Verhältnis zur Klägerin als Verfrachter ist infolgedessen die Beklagte als Konnossementismäßige Empfängerin der Ladung im Sinne von § 614 HGB. anzusehen (RG. in HGB. 1903 S. 233). Mit Rücksicht auf den Empfang der Güter in Hamburg kann die Beklagte nicht mehr geltend machen, daß nach dem Inhalte der Konnossemente die Ablieferung im englischen Bestimmungshafen hätte geschehen müssen. Vielmehr hat die Klägerin ihrer Ablieferungspflicht aus Konnossement und Frachtvertrag im Einverständnis mit der durch den Abwesenheitspfleger vertretenen Beklagten in Hamburg genügt. Damit ist Hamburg als Lösungshafen an die Stelle des englischen Bestimmungshafens getreten. Daraus ergibt sich auch die Unanwendbarkeit des § 635 HGB., da nicht Aufenthaltskosten im Nothafen, sondern lediglich Lagerkosten für die Zeit nach endgültiger Trennung von Schiff und Ladung bis zu deren Ablieferung zwischen Reeder und Empfänger streitig sind. Ob diese Kosten der Klägerin als Reeder oder der Beklagten als Konnossementismäßiger Empfängerin zur Last fallen, richtet sich in erster Reihe nach dem Inhalte der Konnossemente

und den darin in Bezug genommenen Bestimmungen des Frachtvertrages.

Rechtlich unzutreffend ist die Auffassung des Berufungsrichters, die in Rede stehenden Aufwendungen müßten von der Klägerin getragen werden, weil sie notwendige Folge der den Belangen der Beklagten als Empfängerin zuwiderlaufenden Überführung von Schiff und Ladung nach Hamburg seien. Dies steht nicht im Einklang mit der unter 2 dargelegten Rechtslage, nach welcher der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Stellung als Vertreter von Reeder und Ladungsbeteiligten (§§ 527, 535 HGB.) zur Verbringung des Dampfers in den Heimathafen nach pflichtmäßigem Ermessen nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet war. Daraus kann nicht abgeleitet werden, daß die Klägerin die in Hamburg erwachsenen Lagerkosten zu tragen habe. Nach § 621 Abs. 2 HGB. ist nur bezüglich der gewöhnlichen und außergewöhnlichen Kosten der Schifffahrt bestimmt, daß der Verfrachter sie als sogenannte kleine Haverei vorbehaltslich abweichender Regelung durch den Frachtvertrag auch dann zu tragen habe, wenn sie durch Maßregeln verursacht worden sind, zu denen er auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet war. Im Sinne der genannten Vorschrift sind Kosten der Schifffahrt die während der Reise erforderlich werdenden, Schiff und Ladung gleichmäßig angehenden Ausgaben (Zuß Protokolle zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch Bd. 5 S. 2341 flg., Bd. 8 S. 3931, 4224 flg.; vgl. auch Oberlandesgericht Hamburg in HGB. 1894 S. 203). Hierunter fallen jedenfalls nicht die Lagerkosten, die in Hamburg nach endgültiger Trennung von Schiff und Ladung bis zu deren Ablieferung erwachsen sind. Für sie bildet die Fracht nicht das vertragsmäßige Entgelt.

Eine entsprechende Anwendung des § 601 HGB. erscheint nicht angängig, weil die Beklagte sich nicht im Annahmeverzuge befunden und das Ablieferungshindernis auch nicht lediglich in ihrer Person vorgelegen hat. Gleichwohl muß die Berechtigung der Klägerin, die Güter im Heimat- und Löschungshafen des Dampfers im eigenen Namen auf Lager zu geben und die Kosten von der Beklagten nach Empfang der Güter erstattet zu verlangen, auf Grund der Konnossemente grundsätzlich bezahlt werden, wenn von der Lage ausgegangen wird, in der sich die Güter nach der Ankunft in Hamburg befanden. Nach Kriegsausbruch war die konnossementmäßige Ablieferung der Holzladung im englischen Bestimmungshafen einstweilen unmöglich geworden.

In Hamburg war die Beklagte, die sich durch Vorzeigung der Konnossemente im Bestimmungshafen als empfangsberechtigt ausgewiesen hatte, ohne Vertretung. Ihre Benachrichtigung war infolge des Krieges mindestens untunlich. Andererseits lag auf der Hand, daß die Holzladung nicht auf unbestimmte Zeit bis zur Entscheidung über ihr ungewisses Schicksal im Schiffe verbleiben konnte. Die Klägerin durfte daher die im eigenen Namen bewirkte Lagerung unter den gegebenen Umständen als geboten und auch im richtig verstandenen Interesse der Beteiligten liegend ansehen. Das in Abschrift vorliegende Konnossement über das in Kalix abgeladene Holz nimmt in allen Punkten auf die Chartepartie Bezug. Bei einem solchen durch die Bestimmungen des Frachtvertrages ergänzten Konnossement verpflichtet sich der Empfänger durch die Annahme der Güter im gleichen Umfange wie der Befrachter zur Zahlung der Auslagen des Frachters (RDHG. Bd. 25 S. 1 [15]; RGZ. Bd. 71 S. 124). Hierbei ist zu beachten, daß die Klägerin mit dem Einverständnis der Beklagten die Ablieferungspflicht, statt im englischen Bestimmungshafen, in Hamburg erfüllt hat. Im Hinblick hierauf haftet die Beklagte für die in Rede stehenden Auslagen auf Grund des einen Bestandteil des Konnossements bildenden Frachtvertrages nach den ergänzend heranzuziehenden §§ 670, 675 BGB., sofern nicht etwa, was bisher nicht erörtert ist, der Frachtvertrag Bestimmungen enthält, die der Anwendung der genannten Vorschriften entgegenstehen. Der Inhalt des zweiten Konnossements über das in Pitea abgeladene Holz ist bisher nicht bekannt. Sofern es, was aufzuklären sein wird, den gleichen Inhalt hatte, so gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend. Auch wenn dieses Konnossement keine Bezugnahme auf den Frachtvertrag enthalten sollte, würde der Erstattungsanspruch der Klägerin mangels entgegenstehender Bestimmungen der Urkunde nach §§ 670, 683 BGB. begründet sein können. Ein dem Abschluß des Lagervertrages entgegenstehender Wille der Beklagten würde nach § 679 BGB. unbeachtlich sein, wenn er mit den Zwecken der deutschen Kriegswirtschaft, insbesondere mit dem Freiwerden des Dampfers für andere kriegswichtige Aufgaben, unvereinbar war. Aus dem mit der Klägerin gepflogenen Briefwechsel ergibt sich, daß der Abwesenheitspfleger die Absicht verfolgt hat, das Holz durch Veräußerung der deutschen Kriegswirtschaft zuzuführen. Sofern die Einlagerung dieser Absicht dienlich war, solange für die Beklagte noch kein Vertreter be-

stellt war, kann der Pfleger nicht geltend machen, daß sie dem Willen der durch ihn vertretenen Beklagten widersprochen habe.

4. Rechtsirrig ist auch die Erwägung des Berufungsrichters, die Klägerin habe keinen Erstattungsanspruch, weil sie das Erwachsen der Lagerkosten dadurch verschuldet habe, daß sie von der Beklagten die Fracht vom englischen Bestimmungshafen nach Hamburg zu Unrecht gefordert habe. Für den Abschluß des Lagervertrages trifft diese Erwägung schon deshalb nicht zu, weil erst später für die Beklagte ein Abwesenheitspfleger bestellt worden ist, der gegen die Klägerin die Rechte aus dem Konnossement geltend gemacht hat. Für die Zeit nach dem ersten Herausgabeberlangen des Pflegers, das augenscheinlich Ende November 1939 gestellt worden ist, war zu beachten, daß die Klägerin das Holz nach §§ 645, 650, 659 Abs. 2 S. 1 an die Beklagte nur gegen Rückgabe der Konnossemente herauszugeben brauchte, daß ferner nach Art. 2 Abs. 3 Nr. 2 der Verordnung über die Anmeldung feindlichen Vermögens vom 3. November 1939 (RGBl. I S. 2141) und nach §§ 9, 10 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über die Behandlung feindlichen Vermögens vom 15. Januar 1940 (RGBl. I S. 191) Verfügungen des Abwesenheitspflegers über feindliches Vermögen, also auch die Erfüllung des Herausgabeanspruchs, gerichtlicher Genehmigung bedurften. Auf sich beruhen kann, ob die Klägerin auch deshalb nicht in Verzug geraten ist, weil die Beklagte bei dem Herausgabeberlangen ihrem eigenen Vorbringen zufolge Bezahlung der zuvor entstandenen Lagerkosten abgelehnt hat (RG. in WarnRspr. 1921 Nr. 42); denn allein schon das Unvermögen des Pflegers zur Rückgabe der Konnossemente und die aus den oben bezeichneten Vorschriften ersichtlichen Verfügungsbeschränkungen bilden einen genügenden Rechtfertigungsgrund für die Herausgabeberweigerung der Klägerin. Nachdem der Reichsstatthalter auf Grund des Reichsleistungsgesetzes vom 1. September 1939 (RGBl. I S. 1645) mit Verfügung vom 3. Mai 1940 der Klägerin Herausgabe der Holzladung an die Beklagte aufgegeben hatte, durfte diese dagegen auf ihrer Ablehnung nicht mehr beharren, weil nach dem Zwecke dieser Verfügung Einreden gegen den Herausgabeanspruch ausgeschlossen und nur schuldrechtliche Ansprüche der Klägerin vorbehalten werden sollten. Lagerkosten, die nicht schon beim Erlasse der bezeichneten Anordnung begründet waren, können daher nicht als notwendig angesehen werden.