

**39. 1. Unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange haftet der Empfänger nach Maßgabe des Ladescheins für Schäden, die bei der Beförderung des Gutes durch dessen Selbstentzündung entstanden sind? Wird die Empfängerhaftung dadurch ausgeschlossen, daß der Ladeschein vertragswidrig vom Schiffer gezeichnet wurde?**

**2. Zur Auslegung allgemeiner Geschäftsbedingungen.**

§§ 436, 445, 446, 564 b (n. F.), 734 (n. F.). Gesetz, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, — BinnenschifffahrtsG. — vom 15. Juni 1895 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (RGBl. S. 369, 868) § 16 Abs. 2, § 92. Allgemeine Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und Havel (AVB.) vom 1. Januar 1936 §§ 2, 3, 34, 35, 85 Abs. 2. BGG. §§ 177, 184.

I. Zivilsenat. Ur. v. 13. Oktober 1942 i. S. SchI. D. C., B. L. AG. (RL) w. S. St. GmbG. (Befl.). I 129/41.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin übernahm Ende August 1937 von der Expeditionsfirma B. Sch. in Miesja als Absenderin eine Ladung von etwa 480 t Braunkohlenbriketts zur Beförderung mit ihrem Kahn S. D. C. 214 nach Harburg an die Beklagte. Die Ladung, über die ein Ladeschein ausgestellt war, geriet während der Fahrt in Brand, so daß ein Teil der Ladung an Land geworfen werden mußte und auch der Kahn beschädigt wurde. Die Klägerin teilte durch Schreiben vom 1. September 1937 der Beklagten den Schaden mit und kündigte ihr an, sie nach

§ 34 der der Beförderung zugrunde liegenden Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und Havel (AVB.) vom 1. Januar 1936 auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen. Die Beklagte widersprach dem mit Schreiben vom 2. September 1937, nahm aber die Briketts, soweit sie nicht verbrannt waren, am 10. September 1937 an. Mit der Klage verlangt die Klägerin von ihr Ersatz des durch den Brand verursachten Schadens, weil der Brand durch Selbstentzündung der Ladung entstanden sei. Der angeblich in Höhe von 23735,12 RM. entstandene Schaden setzt sich zusammen aus 17254 RM. für die Beschädigung des Schiffs, 5589 RM. für Verdienstausfall während der Ausbesserzeit, 807,12 RM. für den Anteil des Schiffs an der großen Haverei und schließlich 85 RM. für Schleppen und Ersatz für verbranntes Arbeitszeug der Schiffsbefahrung.

Die Beklagte lehnt die Schadensersatzforderung als unbegründet ab. Sie bestreitet vor allem, daß Braunkohlenbriketts zu den selbstentzündlichen Waren im Sinne von § 34 AVB. zählen und deshalb eine Haftung für sie als Empfängerin und Gesamtschuldnerin gegeben sei. Außerdem macht sie geltend, die genannte Vorschrift sei unwirksam, weil sie unter Mißbrauch einer Vormachtstellung in die AVB. aufgenommen worden sei. Endlich habe die Klägerin darauf verzichtet, aus jener Vorschrift eine Haftpflicht gegen einen Empfänger herzuleiten, und zwar dadurch, daß sie sich bisher noch niemals gegenüber einem Ladungsbeteiligten darauf berufen habe.

Das Landgericht hat eine Haftpflicht der Beklagten nach § 34 AVB. angenommen und die Rechtswirksamkeit dieser Bestimmung bejaht. Es hat dementsprechend durch Zwischenurteil den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Beklagte hat Berufung eingelegt. Im Berufungsverfahren hat die Klägerin den Klageanspruch auch mit § 85 Abs. 2 AVB. begründet.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Beklagten das erste Urteil aufgehoben und die Klage in vollem Umfang abgewiesen. Die Revision der Klägerin wurde in einem Punkte zurückgewiesen und führte im übrigen zur Aufhebung und Zurückverweisung.

#### Gründe:

1. Die Klägerin begehrt von der Beklagten als der Empfängerin des Frachtgutes an erster Stelle Ersatz des Schadens, der ihr durch die

Beschädigung ihres Rahns bei dem Brande der Ladung erwachsen ist. Sie stützt ihren Klageanspruch auf § 34 Abs. 2 und § 85 Abs. 2 WVB. Die „Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen“ sind gemeinsam festgelegt und anerkannt durch die Elbe-Seedereien-Vereinigung von 1934, den Schifferbetriebsverband für die Elbe und den Schifferbetriebsverband für die mitteldeutschen Wasserstraßen. Sämtliche Verbände sind Körperschaften des öffentlichen Rechts. Die zuerst genannte Vereinigung, deren Mitglied die Klägerin ist, verdankt ihre Gründung dem § 1 der Achten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. Juni 1933 — RGBl. II S. 317 —, veröffentlicht im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 18 vom 22. Januar 1934. Sie untersteht nach § 3 Abs. 1 das. staatlicher Aufsicht. Nach § 5 Nr. 3 der Satzung obliegt der Vereinigung u. a. die Aufstellung der Verfrachtungs- und Schleppbedingungen. Auf Grund dieser Bestimmung sind die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen neugefaßt und ab 1. Januar 1936 in Kraft gesetzt worden, nachdem zuvor laut Auskunft der Vereinigung der Industrie- und Handelskammer Hamburg Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden war und die damalige Aufsichtsbehörde, die Behörde für Handelschifffahrt und Gewerbe, sie genehmigt hatte. Nach derselben Auskunft sind sie für die Mitglieder verbindlich und müssen innerhalb des Geltungsbereichs der Vereinigung allen Verträgen zugrunde gelegt werden, die von den Mitgliedsfirmen der Vereinigung geschlossen werden.

Daß die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen dem von der Expeditionsfirma Sch. als Absenderin mit der Klägerin abgeschlossenen Beförderungsvertrage zugrunde liegen, ist auch unstrittig. Wie jedoch das Berufungsgericht zutreffend annimmt, begründete der Beförderungsvertrag zunächst keine Verpflichtungen für die Beklagte als Empfängerin, da er nur ein zu ihren Gunsten abgeschlossener Vertrag war. Infolgedessen kann mit dem Berufungsgericht die Schadenersatzpflicht für die Beklagte nur aus § 436 HGB. hergeleitet werden, der sinngemäß auch für das Binnenschifffahrtsrecht gilt. Danach wird der Empfänger durch Annahme des Frachtgutes und des Frachtbriefs verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Entsprechendes hat aber auch zu gelten, wenn kein Frachtbrief, sondern, wie im vorliegenden Fall, ein Ladeschein ausgestellt wurde. Das bedeutet, daß der Ladescheininhaber, der auf Grund des Lade-

scheins das Gut angenommen hat, dadurch Schuldner aller Ansprüche des Frachtführers wird, die sich aus dem Ladeschein ergeben. Die Beklagte, die Ladeschein und Gut angenommen hat, haftet also nach Maßgabe des Ladescheins (Mittelstein Binnenschifffahrtsrecht Bd. I § 436 Bem. a sowie im Handbuch des Handelsrechts Bd. VII 1 § 47 S. 214). Dasselbe besagt auch § 75 Abs. 1 WVB. Der Inhalt des Ladescheins ist auch nach § 446 HGB. (entsprechend § 3 WVB.) für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Gutes entscheidend; die nicht in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam, sofern nicht der Ladeschein ausdrücklich darauf Bezug nimmt.

2. Die Grundlage für die Verpflichtungen der Beklagten bildet demnach der Ladeschein. Während in den beiden ersten Rechtszügen seine Gültigkeit nicht in Zweifel gezogen worden war und deshalb sich auch das Berufungsgericht nicht dazu geäußert hat, macht jetzt die Beklagte geltend, der Ladeschein sei nicht rechtswirksam gezeichnet und deshalb ungültig. Bei der Prüfung dieser Frage, die ohne weitere tatsächliche Feststellungen nicht abschließend entschieden werden kann, ist von folgenden rechtlichen Erwägungen auszugehen:

Nach § 445 Abs. 2 HGB. muß der Ladeschein vom Frachtführer unterzeichnet sein. Abweichend hiervon hat jedoch nach § 16 Abs. 2 BinnenschifffahrtsG. auch der Schiffer die Befugnis zur Ausstellung von Ladescheinen, indem er hierbei als gesetzlicher Vertreter des Frachtführers handelt (Mittelstein Deutsches Binnenschifffahrtsrecht Bd. I Bem. 3b zu §§ 445 flg. HGB. S. 295 unter Hinweis auf die Begründung zum HGB. S. 53, 54). Da diese Vorschrift aber durch Parteivereinbarung abgeändert werden kann (Mittelstein das. Bem. 2 Abs. 2 zu § 16 BinnenschifffahrtsG. und Bem. 1 zu § 17 das. S. 100), bestehen keine rechtlichen Bedenken gegen die Gültigkeit des § 2 Abs. 2 WVB., der bestimmt, daß der Schiffer zur Ausstellung von Ladescheinen nicht befugt sei. Demnach hat der Steuermann B. bei Zeichnung des Ladescheins als Vertreter ohne Vertretungsmacht gehandelt, und die Gültigkeit der Zeichnung und somit auch die des Ladescheins hängt davon ab, ob die Klägerin, d. h. ihr gesetzlicher Vertreter oder einer ihrer zur Ausstellung von Ladescheinen befugten Handlungsbevollmächtigten, die Zeichnung durch den Schiffer nachträglich genehmigt hat (§ 177 Abs. 2, § 184 Abs. 1 HGB.). Diese Ge-

Genehmigung kann ausdrücklich oder durch schlüssige Handlungen erklärt sein. Einer besonderen Genehmigung auf die eine oder die andere Weise bedurfte es nur dann nicht, wenn etwa die Absenderin, die Firma Sch., mit der Klägerin in ständiger Geschäftsverbindung stand und nach den zwischen beiden Firmen bestehenden Geschäftsgepflogenheiten die Zeichnung stets oder doch in der Regel nur vom Schiffer vorgenommen und diese Zeichnung von der Klägerin als für sie rechtsverbindlich anerkannt worden war. Hierüber wären gegebenenfalls vom Berufungsgericht noch tatsächliche Feststellungen zu treffen.

Eine nachträgliche Genehmigung des Rechtsgeschäfts durch schlüssige Handlung könnte darin erblickt werden, daß die Klägerin als Frachtführerin das Gut auf Grund des mangelhaft gezeichneten Ladescheins an die Beklagte ausgeliefert und diesen damit als voll wirksam behandelt hat. Doch würde diese Art der Genehmigung voraussetzen, daß die Klägerin sich dessen bewußt war oder wenigstens damit rechnete, daß der Ladeschein von jemandem gezeichnet war, der hierzu keine Befugnis hatte, daß sie aber gleichwohl den Ladeschein als gegen sich wirksam anerkennen wollte (RG-Urteil v. 21. Juni 1935 V 489/34 in *SeuffW.* Bd. 89 Nr. 155).

Kannte jedoch die Beklagte den Mangel und hat sie trotz Kenntnis der fehlerhaften Zeichnung des Ladescheins die Auslieferung des Gutes auf Grund des Ladescheins verlangt, so würde sie gegen Treu und Glauben verstoßen, wenn sie sich jetzt auf diesen Mangel berufen wollte. Damit würde sie sich in unzulässiger Weise mit ihren früheren Handlungen in Widerspruch setzen (RGZ. Bd. 153 S. 59 [61]). Sie würde aber auch schon dann gegen Treu und Glauben handeln, wenn ihr bei Empfang des Ladescheins auch nur Zweifel an seiner Gültigkeit aufgestiegen wären und sie sich trotzdem das Gut auf Grund des Ladescheins ausfolgen ließ. Auch ob diese tatsächlichen Voraussetzungen gegeben sind, wäre vom Berufungsgericht nachzuprüfen.

3. Diese Feststellung wäre jedoch nur dann rechtserheblich, wenn eine Haftung der Beklagten für die Beschädigung des Schiffs nach den *UBB.* überhaupt begründet ist. Als Grundlage für eine solche Haftung können § 34 Abs. 2 und § 85 Abs. 2 *UBB.* in Betracht kommen, die dadurch, daß der Ladeschein sinngemäß auf sie Bezug nimmt, Inhalt des Ladescheins geworden sind.

Die Revision nimmt an, daß die Klägerin an sich berechtigt sei, ihren Schadenersatzanspruch gegen die Beklagte als Empfängerin der Ladung wahlweise auf die eine oder die andere Vorschrift zu stützen, daß sich jedoch eine Prüfung der Frage der Haftung nach § 34 Abs. 2 W.B. erübrige, weil der Anspruch schon nach § 85 begründet sei.

§ 85 bestimmt in dem hier in Betracht kommenden Absatz 2, daß für jeden Schaden, welcher durch die beförderten Güter dem Schiff und dessen Ausrüstung, der übrigen Ladung, anderen Sachwerten, dem Leben oder der Gesundheit von Personen und Tieren zugefügt wird, sofern nicht eine böswillige Handlung oder grobes Verschulden der Schiffsbesatzung vorliegt, Absender und Empfänger der Gesellschaft wie auch den übrigen geschädigten Beteiligten unmittelbar als Gesamtschuldner haften. § 34 mit der Überschrift „Bedingungsweise zu befördernde Güter“ besagt in seinem Absatz 1, daß die Beförderung von gewissen Gütern, u. a. auch von selbstentzündlichen und solchen Gütern, die vermöge ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes dem Schiff oder andern im gleichen Raum verladene Gütern Schaden können, besonders vereinbart werden muß. Nach Absatz 2 haften auch für den Fall, daß eine solche Vereinbarung nicht vorliegt, Absender und Empfänger der Gesellschaft und den übrigen geschädigten Beteiligten unmittelbar als Gesamtschuldner für jeden Schaden, der durch die in Absatz 1 angegebenen oder durch Güter ähnlicher Art dem Schiff usw. zugefügt wird. Der übrige Wortlaut ist der gleiche wie bei § 85, auf den auch in einer Klammer Bezug genommen wird, jedoch mit der Abweichung, daß böswillige Handlung oder grobes Verschulden „der Gesellschaft oder ihrer Organe“ die Haftung ausschließt. Danach unterscheiden sich § 34 Abs. 2 und § 85 Abs. 2 im wesentlichen dadurch, daß die letzte Vorschrift ihrem Wortlaute nach allgemein eine Haftung für den Schaden ausspricht, der „durch die beförderten Güter“ schlechthin entstanden ist, während § 34 Abs. 2 die Haftung auf den Schaden beschränkt, welcher durch die in § 34 Abs. 1 angegebenen oder durch ähnliche Güter zugefügt wird.

Das Berufungsgericht hat die Haftungsfrage an Hand beider Vorschriften geprüft und aus folgenden Gründen verneint:

Nach § 35 Abs. 1 zu a) sei der Absender verpflichtet, selbstentzündliche Güter als solche im Ladeschein zu bezeichnen. Diese Vorschrift gelte nicht nur für verpackte Güter. Der Empfänger des Lade-

scheins müsse bei seinem Erwerb wissen, ob er selbstentzündliche Güter oder, allgemein gesprochen, gefährliche Güter erhalte. Gehe dies aus dem Ladeschein nicht hervor, so könne ihm nicht zugemutet werden, für die Gefährlichkeit der Güter aufzukommen. Die Beklagte habe hier aus dem Ladeschein nur ersehen können, daß die Ladung aus Braunkohlenbriketts bestehe. Möchten diese auch im physikalischen Sinne selbstentzündlich sein, so könnten sie doch in dem hier allein in Betracht kommenden „transporttechnischen Sinne“ mindestens gattungsmäßig nicht als selbstentzündlich bezeichnet werden. Auch nach § 85 Abs. 2 sei keine Haftung begründet. Diese Vorschrift könne in ihrer allgemeinen Fassung keinen Rechtsbestand haben. Sonst würde eine Haftung der Ladungsbeteiligten begründet werden, die über jedes vernünftige Maß hinausginge und vielfach (so für dritten Personen zugefügte Schäden) nicht einmal durch irgendein berechtigtes Interesse der Schiffahrtsgesellschaften gerechtfertigt würde. § 85 Abs. 2 W.B. müsse daher einschränkend dahin ausgelegt werden, daß es sich um ein gefährliches Gut handle und der Schaden gerade durch die Gefährlichkeit des Gutes entstanden sei. Gefährliche Güter seien aber in § 34 so ausführlich angegeben, daß daneben andre gefährliche Güter kaum in Frage kommen könnten. Da Braunkohlenbriketts weder gattungsmäßig selbstentzündlich noch sonstwie gefährliche Güter seien, ihre Selbstentzündlichkeit oder Gefährlichkeit demnach nicht aus dem Ladeschein ersichtlich gewesen sei, könne keine Haftung der Empfängerin nach Maßgabe des Ladescheins eintreten.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts unterliegen zum Teil rechtlichen Bedenken. Sie sind insoweit ohne Rechtsirrtum, als das Berufungsgericht § 85 Abs. 2 einschränkend auslegt, nicht dagegen, wenn es glaubt, aus dem Nichterwähnen der Selbstentzündlichkeit oder sonstigen Gefährlichkeit des Gutes im Ladeschein einen Ausschluß der Haftung der Empfängerin herleiten zu können.

Bei der Frage der Haftung ist zunächst von der allgemeinen und grundsätzlichen Bestimmung des § 85 Abs. 2 auszugehen, der in dem mit der Überschrift „Haftpflicht“ überschriebenen Abschnitt der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen aufgenommen worden ist. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, § 85 Abs. 2 sei so auszulegen, daß er nur eine Haftung des Empfängers für gefährliche Güter begründen wolle. Hierfür spricht schon die sonst nicht ver-

ständliche Verweisung in § 85 W.B. auf § 36, wo ebenfalls gefährliche Güter behandelt werden, die unter gewissen Voraussetzungen an Land gesetzt oder über Bord geworfen werden können, ohne daß daraus eine Ersatzpflicht für die Gesellschaft hergeleitet zu werden vermag. § 34 Abs. 2 W.B., der den Absender und den Empfänger für die durch gefährliche Güter verursachten Schäden haften läßt, verweist, wie bereits bemerkt wurde, auch auf § 85. Der Gedanke, gerade auch den Empfänger für die aus der Gefährlichkeit des Gutes erwachsenden Schäden haften zu lassen, findet sich auch in allgemeinen Vertragsbestimmungen auf dem Gebiete des Seerechts. Nach Regel VI des Einheitskonossements von 1912, die vermutlich der hier in Rede stehenden Vorschrift als Vorbild gedient hat, und ebenso nach der neu gefaßten Regel VI des Einheitskonossements für 1940 ist neben andern auch der Empfänger unter gewissen Voraussetzungen für Schäden haftbar, die durch gefährliche Güter dem Schiff, bestimmten Personen usw. verursacht worden sind. Die Gefährdungshaftung ist hier auf den Empfänger erstreckt worden, weil der Absender im Überseeverkehr oft nur schwer zu belangen ist. Auch § 564b HGB. (RGBl. 1937 I S. 892) sieht, allerdings nur für den Befrachter oder Ablader, eine Haftung für den durch gefährliche Güter verursachten Schaden vor, ohne daß ein Verschulden vorzuliegen braucht. Schon diese vergleichsweise angeführten Vorschriften sprechen demnach für die hier gebilligte Auslegung.

Eine solche einschränkende Auslegung der Vorschrift des § 85 Abs. 2 W.B. in seiner vorliegenden, auf § 36 verweisenden Fassung wird noch durch folgende Erwägung unterstützt. Die besondere Wesensart der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen als allgemein gültiger, sogenannter typischer Geschäftsbedingungen, bewirkt, daß sie nach andern Grundsätzen auszulegen sind als sonstige Vertragsbestimmungen. Das Reichsgericht hat schon im Urteil VII 95/40 vom 31. Januar 1941, DR. 1941 Ausg. A S. 1210 Nr. 12, ausgesprochen, daß der Abschluß von Verträgen, die unter Bezugnahme auf (oft sehr umfangreiche) Allgemeine Geschäftsbedingungen geschlossen werden, sich kaum noch als eine echte vertragliche Vereinbarung all dieser den Vertragsinhalt bildenden Regelungen darstelle und viel eher die Unterwerfung unter eine fertig bereitliegende Rechtsordnung bedeute. Danach ist gerade noch in jüngster Zeit im Schrifttum wieder mit Recht betont worden, daß diese Geschäftsbedingungen ähnlich



wie gesetzliche Vorschriften auszulegen seien. Zutreffend wurde hervorgehoben, daß bei ihrer Auslegung in erster Reihe das Gemeinschaftsinteresse gewahrt werden müsse; dies geschehe dadurch, daß nicht die Belange beider Vertragsparteien für den Einzelfall, sondern die Belange beider Wirtschaftskreise, denen die Vertragsschließenden angehören, in billiger Weise gegeneinander abgewogen würden (Herschel Die Vertragsordnung als Rechtsnorm und Bernhardt Die allgemeinen Geschäftsbedingungen als Rechtsnormen in DR. 1942 Ausg. A S. 753 und S. 1171 sowie das dort angeführte Schrifttum). Werden diese Auslegungsgrundsätze auch im vorliegenden Fall angewendet, so darf bei der Auslegung der hier in Rede stehenden Bestimmung zunächst auch der Zweck des zugrunde liegenden Gesetzes vom 16. Juni 1933, nämlich die Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt, nicht außer acht gelassen werden, und es ist dementsprechend vor allem auf die Belange der damit zusammengeschlossenen Binnenschifffahrtsunternehmungen Bedacht zu nehmen. Andererseits können auch die Belange der Absender- und Empfängerkreise nicht außer Betracht bleiben, zumal bei der überlegenen wirtschaftlichen Stellung, die das Gesetz den Verbänden verleiht, und weil für die Absender und Empfänger ein gewisser Zwang besteht, sich den Vertragsbedingungen der Schifffahrtsverbände zu unterwerfen. Die beiden Vorbergerichte haben dies auch richtig erkannt und angenommen, daß den Verbänden eine Vormachtstellung beizumessen sei. Gerade deshalb sind auch die Belange jener Wirtschaftskreise zu wahren, die genötigt sind, mit den Mitgliedern dieser Verbände nach den von ihnen festgelegten Bedingungen Frachtverträge abzuschließen. Werden hier die Belange beider Vertragskreise in billiger Weise gegeneinander abgewogen und wird die erörterte Vorschrift der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen unter diesem Gesichtswinkel beurteilt, so ist einerseits nicht einzusehen, inwiefern die Belange der Schifffahrtsunternehmungen es erfordern, eine Haftung des Absenders und des Empfängers für jeden Schaden, der durch ein noch so harmloses Gut an sich entstehen kann, anzunehmen. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Belastung mit einer solchen Haftpflicht für die Absender und Empfänger der Ladungen zu unübersehbaren Folgen führen kann, nämlich zu einer Schadensersatzpflicht in einem Umfange, der den Wert des beförderten Ladungsgutes um ein Vielfaches übersteigt. Einen gerechten Ausgleich der beiderseitigen Belange bedeutet daher die Beschränkung

der Haftung auf gefährliche Güter. Bei einer solchen Auslegung kann auch von einem Mißbrauch der Vormachtstellung durch die Schifffahrtsverbände, den die Beklagte geltend macht, nicht die Rede sein. Denn dann legen sie in ihren Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen ihren Vertragspartnern keine unbilligen, unverhältnismäßigen Opfer auf und bedingen sich selbst keine unverhältnismäßigen Vorteile aus (RGZ. Bd. 99 S. 107, Bd. 106 S. 386, Bd. 115 S. 218, Bd. 143 S. 20 [28]). Zu beanstanden ist nicht etwa, daß dem Absender und dem Empfänger überhaupt eine Gefährdungshaftung aufgebürdet wird, da sich ein Abgehen von dem Grundsatz der bloßen Haftung für Verschulden auch in andern gesetzlichen Vorschriften findet, soweit sie Tatbestände zum Gegenstande haben, die eine besondere, über das gewöhnliche Maß hinausgehende Gefährdung von Personen oder Sachen besorgen lassen (§ 833 BGB., § 1 KaspapflG., § 7 RFG., § 19 LuftverfG.).

Völlig unbegründet ist ferner der Einwand der Beklagten, die Klägerin verstoße mit ihrem Klageanspruch gegen die Verordnung über das Verbot der Preiserhöhungen (PreisstopVO.) vom 26. November 1936 (RGBl. I S. 955). Ein solcher Verstoß soll deshalb vorliegen, weil die Klägerin die Kosten für die Kaszovericherung gespart und nicht berücksichtigt habe, daß ein entsprechender Satz hierfür in die Frachtgebühr eingerechnet sei. Die Auffassung, daß deshalb der auf die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen gestützte und auf vollen Schadensersatz gerichtete Anspruch gegen die Preisstopverordnung verstoße, ist jedoch rechtsirrig. In diesem Anspruch kann auch keine Umgehung der Vorschriften des § 1 im Sinne von § 2 PreisstopVO. erblickt werden. Es sei darauf hingewiesen, daß die Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen schon seit dem 1. Januar 1936 gelten; sie waren also am Stichtage der Preisstopverordnung, d. h. am 18. Oktober 1936, bereits in Kraft. Schon aus diesem Grunde kann die Geltendmachung von Rechten auf Grund der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen keine Verletzung der Vorschriften der Preisstopverordnung darstellen. ↳

Bei der Auslegung des § 85 BGB. wäre höchstens noch zu berücksichtigen, was das Berufungsgericht nicht hinreichend beachtet hat, daß bei Vertragsbestimmungen der vorliegenden Art auch eine langjährige tatsächliche Übung eine wichtige Erkenntnisquelle für die Deutung sein kann. Unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt wäre vom

Verufungsgericht noch die Behauptung der Beklagten zu prüfen, daß sich bisher noch in keinem einzigen Fall eine Kreederei gegenüber einem Empfänger auf die Haftpflicht nach § 34 oder § 85 ABB. berufen habe, daß sie selbst bisher auch nicht für durch Brickettbrand entstandene Schäden haftbar gemacht worden sei.

4. Demnach ist davon auszugehen, daß auch für den Empfänger eine Haftung für Schäden in Frage kommt, die durch gefährliche Güter entstanden sind. Gefährlich sind Güter entweder wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit, z. B. entzündliche und explosive Stoffe, oder deshalb, weil sie sich in einem Zustand oder in einer Verfassung befanden, durch die ihre Gefährlichkeit über das Maß hinaus erhöht wurde, das bei der Handhabung mit jedem Gute besteht. Auch in der Art ihrer Verpackung kann die Gefährlichkeit der Güter begründet sein (RGG. Bd. 20 S. 76 [81]). Das Verufungsgericht hat zwar ohne Rechtsirrtum festgestellt, daß Braunkohlenbricketts ihrer Gattung nach keine gefährlichen Güter seien; es hat jedoch, wie die Revision mit Recht geltend macht, nicht geprüft, ob sich die Bricketts etwa bei der Verladung in einem gefährlichen Zustande befunden haben, insbesondere in einer Verfassung, die eine Selbstentzündung besorgen ließ. Hierüber wären noch Feststellungen zu treffen. Ein Ausschluß der Haftung ist in § 85 Abs. 2 ABB. zugunsten des Absenders oder des Empfängers nur vorgesehen, wenn eine böswillige Handlung oder grobes Verschulden der Schiffsbesatzung vorliegt. Dagegen findet sich keine Ausnahmegvorschrift für den Fall, daß die Gefährlichkeit des Gutes nicht aus dem Ladeschein ersichtlich war. Es genügt, daß die die Haftung begründenden Vorschriften aus dem Ladeschein für den Empfänger deutlich zu entnehmen waren. Das war aber der Fall.

Zu erwägen wäre höchstens, ob nicht der Frachtführer nach Treu und Glauben verpflichtet ist, den Empfänger von dem durch die gefährlichen Güter eingetretenen Schaden unverzüglich zu benachrichtigen, wenn er ihn gemäß § 85 ABB. in Anspruch nehmen will. Eine solche Mitteilung hat aber die Klägerin unter dem 1. September 1937 der Beklagten zugehen lassen. Daß die Beklagte in ihrem Antwortschreiben vom 2. September 1937 „jeden Anspruch abgelehnt“ hat, vermag sie nicht von ihrer Haftung zu entbinden, da eine solche vertragliche Verpflichtung, wenn sie überhaupt besteht, nicht einseitig aufgehoben werden kann. Die Beklagte hätte dann die Ladung überhaupt nicht annehmen dürfen.

5. Neben der für die Haftung des Empfängers grundlegenden Vorschrift des § 85 Abs. 2 ist § 34 Abs. 2 ABB. von untergeordneter Bedeutung. Er bestimmt nur, daß Absender und Empfänger auch dann als Gesamtschuldner haften, wenn keine besondere Vereinbarung über die Beförderung der in § 34 Abs. 1 aufgeführten Güter, also von gefährlichen Gütern, getroffen worden ist. Er besagt somit nur etwas, was sich schon ohne weiteres aus § 85 Abs. 2 ergibt. Auch hier wird im Gegensatz zur Auffassung des Berufungsgerichts der Empfänger von der Haftung nicht dadurch befreit, daß eine Selbstentzündlichkeit oder sonstige gefährliche Eigenschaften des Gutes nicht aus dem Ladesein hervorgehen. Allerdings schreibt § 35 ABB. eine Bezeichnungspflicht für gefährliche Güter vor; doch besteht kein hinreichender Grund, aus einem Verstoß gegen diese Bestimmung durch die Absenderin eine Haftungsbefreiung auch für die Empfängerin eintreten zu lassen. Das würde sogar eine doppelte Schädigung der Gesellschaft bedeuten, zu deren Schutz, wenn auch nicht ausschließlich, die fragliche Bestimmung getroffen wurde. Denn zur größeren Gefährdung ihres Schiffs durch die nicht als gefährlich gekennzeichnete Ladung würde noch eine rechtliche Schlechterstellung durch den Verlust eines Gesamtschuldners hinzutreten.

Das Berufungsurteil beruht mithin, soweit es eine Haftung nach Maßgabe des Ladeseins ausschließt, auf einem Rechtsirrtum und kann aus diesem Grunde keinen rechtlichen Bestand haben. Abgesehen von den noch notwendigen Feststellungen über den gefährlichen Zustand der Ladung wäre gegebenenfalls der bereits beschlossene Beweis über ein grobes Verschulden der Schiffsbefahrung oder auch nach § 34 Abs. 2 über das der Gesellschaft oder ihrer Organe zu erheben.

6. Der Schadensersatzanspruch der Klägerin ist daher, soweit er die Beschädigung des Rahns betrifft, noch nicht zur Entscheidung reif. Ein gleiches gilt von den Ansprüchen auf 807,12 RM für den Anteil der Klägerin an der großen Haverei und auf 85 RM für Schleppen und Ersatz für verbranntes Arbeitszeug der Schiffsbefahrung. Diese Ansprüche bedürfen erneuter rechtlicher und tatsächlicher Prüfung unter den angegebenen rechtlichen Gesichtspunkten. Zur Frage der rechtlichen Begründung der Anteilsforderung aus der Schadenberechnung (Dispatche) ist zu beachten, daß, wenn auch Schäden und Kosten, die durch Selbstentzündung des Gutes hervorgerufen worden

sind, nach den Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen Anlage C § 1 Ziffer 1 Satz 3 Halbsatz 1 von der großen Haverei ausgeschlossen sind, daraus noch nicht zwingend gefolgert werden kann, daß diese Kosten nach § 85 Abs. 2 oder § 34 Abs. 2 vom Absender und vom Empfänger dem Frachtführer zu erstatten seien. Es wäre vielmehr zu prüfen, ob dann nicht § 1 Abs. 3 der Anlage C sinngemäß anzuwenden wäre, wonach alle nicht zur großen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten (besondere oder kleine Haverei) von den Eigentümern des Schiffs und der Ladung von jedem für sich allein getragen werden.

7. Auf jeden Fall unbegründet und deshalb zur Entscheidung reif ist jedoch die Forderung der Klägerin auf Ersatz des Nutzungsverlustes für die Ausbesserungszeit. Nach dem Wortlaut des § 85 Abs. 2 — und ebenso nach dem des § 34 Abs. 2 — haften Absender und Empfänger für den „dem Schiff durch die beförderten Güter zugefügten Schaden“. Wie schon ausgeführt, kann hier nur der Schaden in Betracht kommen, der dem Schiff unmittelbar zugefügt worden ist, d. h. der durch die eigentliche Beschädigung des Schiffs entstandene Schaden. Wenn sich die Revision für ihre gegenteilige Ansicht vergleichsweise darauf beruft, nach herrschender Lehre umfasse im Fall eines Zusammenstoßes der „dem anderen Schiff“ zugefügte Schaden auch den entgangenen Gewinn (§ 734 Abs. 1 HGB., der nach § 92 BinnenschiffahrtG. auch für die Binnenschiffahrt gilt; Mittelstein Deutsches Binnenschiffahrtsrecht Bd. I Bem. IIIe zu § 92 BinnenschiffahrtG.; Schaps Das deutsche Seerecht Bem. 156 flg. zu § 735 HGB. S. 729 flg.), so übersieht sie, daß es sich dort um die Haftung des Reeders für das Verschulden eines Mitglieds der Schiffsbesatzung handelt, und daß, wenn ein solches Verschulden nicht festgestellt wird, der Geschädigte überhaupt keinen Schadenersatz beanspruchen kann (§ 735 Abs. 1 HGB.). Die Voraussetzungen für die Haftung sind also hier andere; die dort geltenden Grundsätze über den Umfang des Schadenersatzes können mithin nicht ohne weiteres auf den hier vorliegenden Fall übertragen werden.