

18. Schadensersatz wegen entgangenen Frachtgewinnes bei einem Zusammenstoße von Schiffen. Begründung des Schadensanspruches.

I. Civilsenat. Urth. v. 23. November 1889 i. S. B. (Kl.) m. S. u. W.
(Bezl.) Rep. I. 246/89.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger hat als Führer der norwegischen Bark „Ajar“ Ersatz des Schadens gefordert, der durch einen am 18. August 1888 auf der Rhede von Tuxhaven stattgehabten, von dem Schlepper der Beklagten „Texel“ verschuldeten Zusammenstoß dieses letzteren mit dem klägerischen Schiffe herbeigeführt worden ist. Die eingeklagte Forderung ist zum Theil anerkannt. Unter den streitig gebliebenen Posten befinden sich 4009,03 M, die Kläger als den ihm durch den Reiseaufenthalt erwachsenen Schaden beansprucht. Dieser Anspruch

ist vom Kläger wie folgt begründet worden. Der durch den Zusammenstoß notwendig gewordene Aufenthalt habe fünfzehn Tage gedauert; die ausgehende Fracht des „Ujar“ für die Reise von Hamburg nach New York habe laut Charter £ 425, die für die Rückreise zu verdienende Fracht 4 sh. 3 d. per Faß Petroleum exklusive 5 Prozent Primage, also für 6630 Faß, welche das Schiff laden konnte, £ 1475 betragen. Die Aus- und die Heimreise nehmen etwa vier Monate in Anspruch, der verhältnismäßige Frachtverdienst belaufe sich mithin auf £ 237. 10. Die Unkosten des Schiffes während seines fünfzehntägigen Aufenthaltes hat Kläger auf 555,19 *M* angegeben.

Die Beklagten haben diesen Anspruch wegen ungenügender Substanzierung bemängelt, auch behauptet, daß der „Ujar“ durch den Zusammenstoß nur zwölf Tage aufgehalten worden sei.

Das Landgericht hat auf Grund der eidlichen Aussage des als Zeugen und Sachverständigen vernommenen Schiffsmaklers L. für erwiesen erachtet, daß der Reiseaufenthalt des klägerischen Schiffes vierzehn Tage gedauert habe, und daß dasselbe auf der Rückreise etwa 3 sh. Fracht per Faß auf 6630 Faß und 5 Prozent Primage verdient haben würde, demnach dem Kläger unter Ermäßigung seiner Forderung um 1136,05 *M* den Betrag von 2872,98 *M* als entgangenen Frachtverdienst zugebilligt.

Gegen dieses Urteil haben die Beklagten Berufung, Kläger Anschließberufung eingelegt. Seitens der Beklagten wurde geltend gemacht: a) Der „Ujar“ sei am 20. Oktober 1888 in New York angekommen und es sei keine Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, daß er bei früherer Ankunft etwa 3 sh. Fracht per Faß verdient haben würde. Übrigens sei derselbe ein altes, 1862 gebautes Schiff im Werte von etwa 30 000 *M*, und es sei nicht anzunehmen, daß er, auch wenn er am 18. August in See gegangen wäre, früher, als tatsächlich geschehen, in New York eingetroffen sein würde. b) Der durch den Reiseaufenthalt eines Schiffes bewirkte Schaden könne entweder aus den Reisebüchern ermittelt werden, indem man erläße, was das Schiff zu verdienen pflege, oder indem man den mutmaßlichen Frachtverdienst nach einem Zinsfuße von 5 Prozent unter Abschreibung von 10 Prozent vom Werte des Schiffes für die gegebene Zeit der längeren Reisedauer berechne. Die Vorlegung der Reisebücher werde gefordert. Jedenfalls sei es unbillig, bei einem Werte des Schiffes

von 30 000 *M* einen Frachtverdienst von 2872,90 *M* für zwölf Tage anzunehmen.

Der Kläger hat dagegen verlangt, daß der Schadensberechnung die Zeitdauer von fünfzehn Tagen und die in erster Instanz von ihm angegebene Frachtrate von 2 sh. 3 d. zu Grunde gelegt werde.

Das Berufungsgericht hat die Anschlußberufung des Klägers verworfen, dagegen der Berufung der Beklagten stattgegeben. Hierbei ist als thatsächlich feststehend angenommen worden, daß der Kläger infolge des Zusammenstoßes einen Aufenthalt von fünfzehn Tagen gehabt habe. Der Anspruch auf entgangenen Frachtgewinn ist indes als nicht genügend begründet zurückgewiesen worden. Für die Fracht der Ausreise sei die Verzögerung unerheblich, da Kläger nicht behauptet habe, daß ihm aus diesem Grunde die in der Charter bedungene Fracht verkürzt worden sei; daß er aber, wenn die Unterbrechung nicht stattgefunden hätte, in New York bessere Rückfracht hätte bekommen können, als er erhalten, sei nicht dargethan. Bei Dampfschiffen, die einen regelmäßigen Turnus, z. B. 52 Fahrten im Jahre, machen, könne man annehmen, daß durch die Unterbrechung des Turnus ein Frachtverdienst entgehe. Bei Segelschiffen, die in viel höherem Maße von Wind und Wetter abhängen, sei auf prompte Ankunft im Bestimmungshafen nicht zu rechnen, und es müsse deshalb der Nachweis geführt werden, daß bei früherer Ankunft so viel mehr Fracht verdient worden wäre. Dies sei im vorliegenden Falle nicht geschehen. Kläger habe insbesondere nicht behauptet, daß er für die Rückreise bereits eine Charter gehabt habe, die ihm infolge der Verzögerung entgangen sei; vielmehr handle es sich bei seiner Schadensrechnung nur um die Möglichkeit eines größeren Frachtverdienstes. Ein Beweis hierfür sei durch das Zeugnis des L. nicht erbracht; auch bestehe nach der Überzeugung des Gerichtes nicht eine Wahrscheinlichkeit in dieser Hinsicht.

Der Berufungsrichter hat demnach dem Kläger für die Zeit der Reiseverzögerung einen Ersatzanspruch lediglich wegen der aufgewendeten Kost und Feuer für die Mannschaft zum Betrage von 758,19 *M* gewährt.

Auf die Revision der Beklagten ist dieses Urteil aufgehoben worden aus folgenden

Gründen:

„Der Berufsrichter geht von einer unrichtigen Auffassung des in Rede stehenden Erfasanspruches aus, wenn er zur Substanziierung desselben den Nachweis fordert, daß Kläger bei früherer Ankunft im Bestimmungshafen eine höhere Rückfracht hätte erlangen können, als demnächst wirklich erzielt worden ist. Der Schaden, dessen Ersatz vorliegend beansprucht wird, besteht nicht in der Differenz zwischen der bei früherer Ankunft zu erlangenden und der später wirklich verdienten Fracht, sondern darin, daß das vom Kläger geführte Schiff während des fünfzehntägigen, durch den Zusammenstoß verursachten Aufenthaltes gar nichts verdient hat, mithin während dieser Zeit für die Rheberei kein werbendes Kapital gewesen ist. Bei der Prüfung der Frage, ob und inwieweit für diesen Ausfall dem Kläger ein entgangener Gewinn zuzubilligen ist, können allerdings ganz ungewisse Möglichkeiten nicht in Betracht kommen, sondern es ist allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend, als entgangenen Gewinn nur dasjenige zu gewähren, was nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge oder nach den besonderen Umständen hätte erwartet werden können.

Vgl. Mommsen, Beiträge zum Obligationenrechte Bd. 2 S. 181 flg.; Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches §. 218 und Motive hierzu Bd. 3 S. 18 flg.

In betreff der Kausalität muß aber angenommen werden, daß das klägerische Schiff infolge des Unfalles die fraglichen fünfzehn Tage an seiner Reisezeit verloren hat. Der Umstand, daß dasselbe ein Segelschiff ist, welches in höherem Maße als Dampfschiffe von Wind und Wetter abhängt, und bei welchem daher nicht mit Sicherheit auf eine prompte Ankunft zu rechnen ist, steht dem klägerischen Anspruche nicht entgegen, da die Verpflichtung zum Schadenersatze nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß der Schaden möglicherweise auch ohne die Dazwischenkunft der zum Erfolge verpflichtenden Thatsache eingetreten wäre.

Vgl. Mommsen, a. a. D. S. 146.

Thatsachen, aus denen sich eine Gewißheit oder Wahrscheinlichkeit dafür ergibt, daß die Verzögerung auch ohne den Zusammenstoß eingetreten wäre, sind von den Beklagten nicht vorgebracht; als ein derartiges Vorbringen kann insbesondere auch der Hinweis auf das

Alter und den angeblich geringen Wert des „Njar“ nicht betrachtet werden.

Die Höhe des zu gewährenden Schadensersatzes ist gemäß §. 260 C.P.D. vom Instanzrichter unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu bestimmen. Es muß demselben anheimgestellt werden, ob und inwiefern er die von den Parteien angeführten Thatsachen für berücksichtigungswert erachten, oder ob er von Amts wegen eine Begutachtung durch Sachverständige über den mutmaßlichen Verdienst des Schiffes während der fraglichen fünfzehn Tage oder eine eidliche Schätzung des Interesses durch den Kläger anordnen will. Keinesfalls steht es aber im Einklange mit §. 260 C.P.D., daß er die Klageforderung wegen mangelhafter Substanziierung zurückgewiesen hat, ohne diejenigen Schritte zu thun, welche nach seinem Ermessen geeignet sind, ihm die für seine Entscheidung erforderlichen Grundlagen zu gewähren.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 10 S. 405.

Hiernach mußte das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.“