

36. Haftet der Rheder, dessen Schiff durch das Verschulden der Besatzung desselben mit einem anderen Schiffe zusammengestoßen ist und dieses beschädigt hat, bevor es beladen war, dem Befrachter dieses anderen Schiffes für den ihm durch die Verzögerung der Reise infolge der erforderlichen Reparatur des Schiffes erwachsenen Schaden?

§. 6. V. Artt. 451. 736.

l. 11 §. 9, l. 22 pr. §§. 2. 4, l. 27 §§. 14. 21, l. 33 §. 1, l. 37 §. 1 und l. 55 Dig. ad leg. Aquil. 9, 2; §. 16 Inst. de leg. Aquil. 4, 3; l. 7 §. 7, l. 18 §. 5 und l. 33 Dig. de dolo malo 4, 3; l. 14 §. 2 Dig. de praeser. verb. 19, 5; l. 55 Dig. de A. R. D. 41, 1; l. 50 Dig. de furt. 47, 2; l. 2 pr. Dig. si quadr. paup. 9, 1; l. 5 pr. Dig. si mensor 11, 6; l. 13 §. 12 Dig. de A. E. V. 19, 1.

I. Civilsenat. Urt. v. 10. Februar 1883 i. S. W. (Kl.) w. K. (Bekl.)
Rep. I. 493/82.

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

Aus den Gründen:

... „Es fragt sich, ob der Kläger berechtigt ist, die Rhederei des englischen Dampfschiffes Admiral, für welche der Beklagte als Kavent eingetreten ist, wegen des von ihm liquidirten Schadens in Anspruch zu nehmen. Die dabei in Betracht kommenden Thatsachen sind folgende.

Die vom Kläger für eine Reise von Hamburg nach Valparaiso mit einer Pulverladung gecharterte dänische Brigg Amelie, Kapitän M., hatte sich am 30. Dezember 1880 unterhalb der Lühe an dem für Pulverschiffe zur Einnahme der Ladung bestimmten Plage auf dem Elbstrome zu Anker gelegt, und Kläger hatte die aus 2563 Barrels Pulver bestehende Ladung in zwei Leichterfahrzeugen behufs Übernahme in die Amelie bereits auf Seiten der letzteren bringen lassen, als in der

Nacht vom 30. auf 31. Dezember 1880 die *Amelie* durch den Admiral, und zwar unstreitig insolge eines Verschuldens der Mannschaft des letzteren Schiffes, angerannt und so stark beschädigt wurde, daß sie ihre Reise nicht antreten konnte, sondern zwecks Reparatur der Schäden vorab nach Hamburg zurückkehren mußte. . . Abgesehen von 225 *M* für von ihm in die *Amelie* bereits eingebrachten Ballast und 40 *M* für die von ihm derselben bereits gelieferten Garnierdielen beansprucht Kläger nun den Ersatz von Kosten und Mehraufwendungen, welche ihm dadurch entstanden sein sollen, daß er insolge Beschädigung der *Amelie* den Frachtvertrag mit dieser gelöst und die für sie bestimmte Pulverladung mit einem von ihm zu einer höheren Fracht gecharterten anderen Schiffe — der *Möwe* — nach Valparaiso gesandt hat, was er durch die Notwendigkeit der Beschleunigung des Transportes, zumal der, ein Liegenbleiben der *Amelie* in Aussicht stellenden Eisverhältnisse wegen, und durch die mittels der von ihm ergriffenen Maßregeln bewirkte Abwendung noch erheblicherer Nachteile zu rechtfertigen sucht.

Sieht man nun zunächst von den klägerischen Ansprüchen in betreff des Ballastes und der Garnierhölzer, welche sich bereits an Bord der *Amelie* befanden, ab, so stellt sich der erhobene Schadensanspruch als ein solcher dar, welcher Schäden und Kosten betrifft, die dem Kläger insolge der Kollision mit Beziehung auf die zwar für die *Amelie* bestimmte, aber noch nicht an Bord derselben gebrachte und ihrerseits unbeschädigt gebliebene Ladung entstanden sein sollen. In den Gründen, aus welchen das Berufungsgericht diesen Anspruch verworfen hat, ist . . . ein Rechtsirrtum nicht enthalten.

Davon ausgehend, daß vom Kläger nicht behauptet ist, die durch eine Person der Besatzung des Admiral herbeigeführte Kollision habe auf einem Dolus oder auch nur auf einer *lata culpa* beruht, führt das Berufungsgericht aus, den Ersatz dieses Schadens könne Kläger von der Rhederei des Admiral weder nach gemeinem Rechte noch auch nach Artt. 451. 736 *H.G.B.* verlangen, und darin muß ihm beigetreten werden, wengleich es nicht als korrekt erscheint, daß in erster Linie geprüft ist, ob nach dem, nach Art. 1 *H.G.B.* nur eventuell zur Anwendung kommenden, allgemeinen bürgerlichen Rechte der Anspruch begründet sei, sondern vielmehr zunächst zu untersuchen ist, inwieweit die Artt. 451. 736 *H.G.B.* über die zu entscheidende Frage Bestimmungen enthalten.

Der Art. 451 H.G.B. erklärt nun den Rheder zwar ganz allgemein für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen (welches Erfordernis im vorliegenden Falle unstreitig gegeben ist) zufügt, und ebenso allgemein wird in Art. 736 H.G.B. im Falle eines durch das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung des einen Schiffes herbeigeführten Zusammenstoßes von zwei Schiffen der Rheder des erstgedachten Schiffes nach Maßgabe der Artt. 451, 452 a. a. D. für verpflichtet erklärt, den durch den Zusammenstoß dem anderen Schiffe und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen. Die Bestimmung des Art. 736 a. a. D. erscheint aber nur als ein einzelner Fall der Anwendung des schon in Art. 451 a. a. D. ausgesprochenen allgemeinen Grundsatzes, und der letztere besteht im wesentlichen nur darin, daß der Rheder — mit der Beschränkung auf Schiff und Fracht — auch für die aus unerlaubten Handlungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft entstandenen Schäden gleich diesen, und zwar nicht bloß subsidiär, sondern principaliter haften soll.

Vgl. Motive zu Artt. 406, 407 des preußischen Entwurfes.

Durch die Artt. 736 flg. H.G.B. wurde vorzugsweise nur bezweckt, auch in betreff der durch den Zusammenstoß von Schiffen diesen oder ihrer Ladung erwachsenden Schäden der bei Zufall, beiderseitiger Schuld und Nichtermittelung der Ursache des Zusammenstoßes von verschiedenen Seegesetzgebungen befolgten Analogie der großen Havarie entgegenzutreten, auch hier zu den allgemeinen Grundsätzen, bezw. den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes über Schadenersatzpflicht zurückzukehren und im Falle des Verschuldens nur auf einer Seite — ohne zwischen den verschiedenen Graden der culpa nach preußischem Rechte zu unterscheiden — die Ersatzpflicht zunächst der schuldigen Person der Schiffsbesatzung und sodann die Pflicht zur Vertretung derselben durch den Rheder anzuerkennen.

Vgl. Motive zu Artt. 589—591 des Entwurfes und Beratungsprotokolle S. 2782—2788, 2796 und 2797, sowie 3729—3731.

Der Art. 736 H.G.B. verpflichtet den Rheder des schuldigen Schiffes aber nur zum Ersatze des dem anderen Schiffe und dessen Ladung zugefügten Schadens, und dem Berufungsgerichte ist darin beizutreten, daß hier unter „Ladung“ nicht schon die für das betreffende

Schiff bestimmten Frachtgüter verstanden werden können, sondern daß als Ladung eines Schiffes im Sinne des Art. 736 a. a. D. nur diejenigen Güter zu betrachten sind, welche durch die Übernahme in das Schiff bereits in einen tatsächlichen Zusammenhang mit demselben gebracht sind, sodaß dadurch eine seerechtliche Gemeinschaft zwischen Schiff und Frachtgütern hergestellt ist und diese gewissermaßen ein Ganzes bilden. Zwar ist die Ausdrucksweise des Handelsgesetzbuches eine schwankende, indem verschiedentlich (vgl. z. B. Artt. 486. 543 Nr. 4. 561. 568. 574. 575. 577. 578. 581. 582. 584. 637 und 642) auch schon die in ein bestimmtes Schiff erst einzunehmenden Güter als „Ladung“ bezeichnet werden. Ebenso bestimmt werden aber in einer Reihe anderweitiger Bestimmungen unter „Ladung“ vom Gesetze nur die bereits an Bord des Schiffes befindlichen, in dasselbe verladenen oder übergeladenen Frachtgüter verstanden und hierzu gehört, außer den in den Abschnitten von der Bodmerei und der großen Havarie von der „Ladung“ sprechenden Artikeln, auch der Art. 736 H.G.B. Wie in den vom Berufungsgerichte gebilligten Gründen des ersten Richters mit Recht bemerkt ist, beschränkte sich auch schon nach dem älteren Rechte (vgl. Tit. VIII Art. 1 der Hamburger Affekuranz- und Havarieordnung von 1731) die Haftung von Schiff und Ladung für den einem anderen Schiffe und dessen Ladung durch einen Zusammenstoß zugefügten Schaden auf denjenigen Teil der Ladung, welcher zur Zeit des Zusammenstoßes sich an Bord des ansegelnden Schiffes befand, und ein vorher bereits gelöscht oder auch nur in Leichterfahrzeuge übergeladener Teil der Ladung kontribuierte nicht zum Erfolge des dem ansegelnden Schiffes und dessen Ladung zugefügten Schadens. An dem Begriffe der Ladung in diesem Sinne hat aber durch den Art. 736 H.G.B. nichts geändert werden sollen, sondern es wurde nur bezweckt, in betreff der Ersatzpflicht zu den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zurückzukehren. Auch nach Art. 736 a. a. D. trifft daher ein vor der Entstehung der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung dem einen oder anderen Teile zugestößener Unfall nur das Schiff oder das Frachtgut als solches. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht angenommen, daß, wenngleich (zufolge der seerechtlichen Gemeinschaft, welche durch die Verladung zwischen dem Schiffe und den Frachtgütern entsteht, und zufolge der nach Maßgabe der Grundsätze über die aequilische Klage in Art. 736 a. a. D. ausgesprochenen Ersatzpflicht auch für den mit der

kulposen Handlung nur mittelbar im Kausalzusammenhange stehenden Schaden) auch dann, wenn nur das Schiff, nicht auch die Frachtgüter, durch die Kollision beschädigt worden sind, doch auch die infolge der Kollision für die letzteren, bezw. deren Eigentümer entstandenen Unkosten und Schäden von dem schuldigen Schiffe getragen werden müssen, es dennoch, um einen desfalligen Anspruch aus Art. 736 a. a. D. zu begründen, nicht an der Voraussetzung fehlen darf, daß die Frachtgüter wirklich bereits Ladung des Schiffes in dem obengedachten Sinne geworden sind. Der Ansicht des Klägers, daß der Anspruch aus Art. 736 a. a. D. schon durch das dem Befrachter zustehende Recht auf Benutzung des Schiffes begründet werde, findet in dem Wortlaute und in der Ratio des Gesetzes keinen Anhalt.

Mit Recht nimmt aber das Berufungsgericht auch an, daß zur Begründung des hier fraglichen Anspruches auch die Berufung auf den Art. 451 H.G.B. nicht ausreiche (da dieser eine allgemeine Haftpflicht des Rheders gegenüber jedem durch ein Verschulden der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen beschädigten Dritten nicht statuieren, sondern, soweit außerkontraktliche Verhältnisse in Betracht kommen, nur besagen wolle, daß der Rheder ebenso zu haften habe, wie die schuldige Person selbst, also diese so zu vertreten habe, als wenn die schadenbringende Handlung von ihm selbst begangen wäre), daß also ein solcher gegen den Rheder zu erhebender Schadensanspruch immer einen gegen die schuldige Person der Schiffsbesatzung bestehenden Anspruch voraussetzt. Dies geht aus den bereits oben allegierten Materialien des Gesetzes deutlich hervor, insbesondere aus dem ausgesprochenen Zwecke, die bereits nach dem früheren Rechte bestehende subsidiäre Haftpflicht des Rheders in eine prinzipale zu verwandeln, wobei ersichtlich davon ausgegangen wurde, daß die dem Rheder aufzuerlegende Haftpflicht inhaltlich keine andere sei, als die — regelmäßig keinen praktischen Wert besitzende — Verhaftung der schuldigen Person selbst. Für diese Auslegung des Art. 451 H.G.B. spricht auch die allgemeine Rechtsanalogie.

Die Haftung der beklaglichen Rhederei für den hier fraglichen Schaden ließe sich daher nur daraus herleiten, daß die schuldige Person der Schiffsbesatzung nach dem subsidiär zur Anwendung kommenden allgemeinen bürgerlichen Rechte, im vorliegenden Falle also nach den Grundregeln des gemeinen Rechtes, als schadensersatzpflichtig anzusehen

wäre. Auch dies ist aber vom Berufungsgerichte mit Recht verneint worden.

In außerkontraktlichen Verhältnissen besteht nach gemeinem Rechte eine allgemeine Verpflichtung zum Ersatze verursachten Schadens nur im Falle des Dolus, nicht auch im Falle bloßer Culpa.

Vgl. Windscheid, Pandekten §. 451 und Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 10 S. 402 flg.

Die Voraussetzungen der schon wegen einer bloßen Culpa gegebenen aquilischen Klage liegen hier aber nicht vor, da durch den Zusammenstoß des Admiral mit der Amelie nur das letztere Schiff selbst, nicht auch die zur Einladung in dasselbe vom Kläger bestimmten Frachtgüter beschädigt sind und das Berufungsgericht mit Recht annimmt, daß dem nur obligatorisch in betreff der Amelie berechtigten Kläger wegen des durch die Beschädigung derselben auch ihm verursachten Schadens weder eine aquilische Klage noch eine derselben gleichstehende *actio in factum* zustehe.

Es hat zwar nicht an Rechtslehrern gefehlt, welche der Ansicht sind, daß nach gemeinem Rechte eine allgemeine Verpflichtung zum Schadenersatze auch da, wo die Voraussetzungen der *lex Aquilia* (*directa* oder *utilis*) nicht zutreffen, wegen kulploser Vermögensbeschädigungen bestehe.

Vgl. Lauterbach, Colleg. theor. pract. Tom. I ad tit. Dig. 9, 2 Nr. 26; Hugo, Heutiges römisches Recht Aufl. 7 S. 282—288; Schömann, Schadenersatz Bd. 1 S. 53 flg.; Glück, Kommentar Bd. 10 S. 374 flg.; Thibaut, Pandekten Bd. 2 §. 964.

Allein von der gegenwärtig herrschenden Meinung,

vgl. Haffe, die Culpa des römischen Rechtes S. 244; Löhner, Theorie der Culpa S. 83; Wangerow, Pandekten §. 687; Windscheid Pandekten §. 455 Note 17; Pernice, Zur Lehre von der Sachbeschädigung S. 206 flg.

wird die Richtigkeit dieser Ansicht, in deren Begründung übrigens ihre Anhänger auch sehr von einander abweichen, aus überwiegenden Gründen bestritten, und es ist danach anzunehmen, daß namentlich auch einem in betreff der beschädigten Sache bloß obligatorisch Berechtigten, abgesehen von dem einen Ausnahmefalle der l. 27 §. 14 Dig. ad leg. Aquil. 9, 2, kein Anspruch gegen den nur kulpösen Beschädiger zusteht, die *actio*

legis Aquiliae und eine derselben nachgebildete actio in factum vielmehr nur dem Eigentümer der beschädigten Sache, dem dinglich an derselben Berechtigten und dem gutgläubigen Besitzer gegeben ist.

Allerdings scheinen die Worte in dem Schlußsatze des §. 16 Inst. de lege Aquilia 4, 3:

„quum non sufficiat neque directa neque utilis Aquilia, placuit, eum qui obnoxius est in factum teneri“

für eine allgemeine Ausdehnung der Deliktsklagen wegen aller Beschädigung zu sprechen. Aber in Verbindung mit dem daran geknüpften Beispiele — einer aus Mitleid vorgenommenen Befreiung eines fremden gefesselten Sklaven zum Zwecke seiner Flucht, wodurch der Sklave zwar nicht getötet oder verletzt wurde, aber doch seinem Herrn verloren ging — kann eine Erweiterung der aquilischen Klage in der hier fraglichen Richtung aus jener offenbar nur ungenauen Ausdrucksweise nicht gefolgert werden, vielmehr scheint diese Institutionenstelle nur sagen zu sollen, daß es zur Begründung der Klage des Eigentümers nicht gerade der Vernichtung oder Beschädigung der Sache bedürfe, wie denn das gegebene und ähnliche Beispiele sich auch in den Pandekten finden.

Vgl. l. 7 §. 7 Dig. de dolo malo 4, 3; l. 27 §. 21 Dig. ad legem Aquil. 9, 2; l. 14 §. 2 Dig. de praeser. verb. 19, 5; l. 55 Dig. de A. R. D. 41, 1; l. 50 §. 4 Dig. de furt. 47, 2.

Ebenso wenig ist aus l. 11 Dig. de praeser. verb. 19, 5 zu entnehmen, daß eine schrankenlose Erweiterung der lex Aquilia durch die Gestattung einer actio in factum zulässig sei. Bedenklicher erscheint freilich die Bestimmung der l. 33 Dig. de dolo malo 4, 3, nach welcher derjenige, welcher durch Erhebung eines Rechtsstreites über das Eigentum einer Sache den Besitzer derselben verhindert hat, eine Gelegenheit, sie zu verkaufen, benutzen zu können, dieserhalb mittels einer actio in factum auf Schadensersatz belangt werden kann. Allein aus dieser Bestimmung läßt sich ein allgemeines Prinzip ebensowenig ableiten, wie aus l. 33 §. 1 Dig. ad leg. Aquil. (vgl. auch l. 5 pr. Dig. si mentor 11, 6). Mit Recht wird gegen die entgegengesetzte Ansicht auch eingewendet, daß unter Voraussetzung ihrer Richtigkeit für die subsidiäre actio de dolo überhaupt kein Raum bleiben würde.

Vgl. die Entsch. des vormaligen D.N.G. Lübeck in Seuffert's Archiv Bd. 8 Nr. 137.

In einer vom Kläger angezogenen späteren Entscheidung vom Jahre 1864,

vgl. Seuffert, Archiv Bd. 21 Nr. 55, auch in der Hamburger Sammlung Bd. 5 S. 343 flg.,

hat sich dieses Gericht freilich für die gegenteilige Ansicht ausgesprochen, jedoch sind seitdem schon wieder Urteile desselben ergangen (vgl. z. B. eine Entscheidung in Kierulffs Sammlung Bd. 6 S. 524 flg., in welcher eine Klage wegen falscher Messung nur auf Grund von *dolus* oder *culpa lata* anerkannt ist), die hiermit geradezu in Widerspruch stehen. Daß insbesondere dem in betreff einer Sache nur obligatorisch Berechtigten ein Anspruch auf Schadenersatz nicht zusteht, ist auch in der That an verschiedenen Stellen im römischen Rechte ganz unzweideutig ausgesprochen.

Vgl. l. 11 §. 9 Dig. ad leg. Aquil. 9, 2; l. 18 §. 5 Dig. de dolo malo 4, 3; l. 13 §. 12 Dig. de A. E. V. 19, 1.

Die l. 13 Dig. de per. et comm. 18, 6 und §. 3 Inst. de emt. et vend. 3, 23 stehen dem nicht entgegen.

Ob dieser Grundsatz und die dadurch bedingte Beschränkung des Rechtes auf Entschädigung *de lege ferenda* und wirtschaftlich als begründet anzusehen ist, kann dahingestellt bleiben; denn allerdings haben neuere Gesetzgebungen (z. B. der Code civil Art. 1382, preuß. A. L. R. II. I. Tit. 6 und das bürgerliche Gesetzbuch für Sachsen §§. 116. 773. 774) die Schadenersatzpflicht verallgemeinert, und mag auch das moderne Rechtsbewußtsein hiermit in Einklang stehen; daß sich aber im Gebiete des heutigen gemeinen Rechtes ein Gewohnheitsrecht des Inhaltes gebildet habe, daß für jedes Verschulden jedem Dritten gegenüber unbedingt zu haften sei, oder auch nur, daß dem lediglich obligatorisch Berechtigten ein Anspruch wegen Sachbeschädigung zustehe, läßt sich nicht nachweisen, und insbesondere auch nicht durch vereinzelte Entscheidungen der Gerichte, wie die oben erwähnte Entscheidung des Oberappellationsgerichtes Lübeck und durch eine damit übereinstimmende Entscheidung des Oberappellationsgerichtes Wolfenbüttel,

vgl. Seuffert, Archiv Bd. 17 Nr. 225,

zumal diese Entscheidungen im wesentlichen nur auf einer (nicht zu billegenden) Auslegung des römischen Rechtes, also des Gesetzes, beruhen.

Die vom Kläger endlich in Bezug genommene l. 2 pr. Dig. si quadrupes 9, 1, nach welcher nicht nur dem Eigentümer, sondern auch

„ei cujus interest“ die actio de pauperie zusteht, erscheint als eine Spezialvorschrift, welche zu einer Verallgemeinerung gegenüber den entgegenstehenden Vorschriften hinsichtlich der aquilischen Klage nicht berechtigt.

Sollte der Kläger daraus, daß der Antritt der Reise der Amelie durch die Beschädigung derselben in Folge der Kollision verzögert wurde, Schadensersatzansprüche gegen die Rhederei der Amelie herleiten können, so würde er allerdings berechtigt gewesen sein, sich von dieser ihre Regressansprüche gegen die beklagte Rhederei cedieren zu lassen und diese Ansprüche dann seinerseits gegen die Rhederei des Admiral geltend zu machen. Allein dieser Fall liegt hier nicht vor, vielmehr scheint der Kläger selbst anzuerkennen, daß ihm solche Ansprüche nicht zustehen, da ein Hauptbestandteil gerade in der Abfindungssumme besteht, welche er der Amelie für die Aufhebung des Frachtvertrages zahlen zu müssen in der Lage gewesen sein will.

Vgl. auch Art. 639 H.G.B.

Die vorstehenden Ausführungen führen freilich nicht ohne weiteres dahin, auch die oben erwähnten Ansprüche des Klägers wegen des Ballastes und der Garnierdielen als unbegründet erscheinen zu lassen. Denn da diese Gegenstände sich zur Zeit der Kollision schon an Bord der Amelie befunden haben sollen und es in diesem Falle als gerechtfertigt zu erachten wäre, sie der „Ladung“ gleich zu behandeln, so würde es dem besäffigen Schadensanspruche des Klägers nicht entgegenstehen, daß die Gegenstände selbst keinen Schaden erlitten haben. Vielmehr haftet auch schon nach römischem Rechte,

vgl. l. 22 pr. §§. 2. 4, l. 37 §. 1, l. 55 Dig. ad leg. Aquil. 9, 2, der Beschädiger nicht bloß für den direkten, sondern auch für den nur mittelbaren Schaden, und daran hat Art. 736 H.G.B. nichts geändert, sodaß Kläger an sich auch wegen der durch die Kollision für ihn herbeigeführten indirekten Entwertung dieser Gegenstände würde Entschädigung verlangen können.

Vgl. Entsch. des O.N.G.'s Lübeck bei Rierulff Bd. 4 S. 764 flg. und Entsch. des R.N.G.'s Bd. 20 S. 52 flg.

Mit Recht hat aber das Berufungsgericht auch diesen Anspruch aus dem zutreffenden Grunde verworfen, weil nach des Klägers eigener Angabe die Entwertung der betreffenden Gegenstände für ihn nicht schon durch die Kollision, sondern erst dadurch herbeigeführt ist, daß

Kläger sie in Folge der Charterung eines andern Schiffes für die Beförderung der Pulverladung wegen der Kosten der Umladung nicht mehr will haben gebrauchen können, und weil hiernach diese Ansprüche auf gleicher Linie mit den übrigen dem Kläger aus seinem eignen Verfahren erwachsenen Unkosten ständen, da, wenn der dem Kläger durch die Anseglung der *Amelie* entstandene Schaden den obigen Ausführungen zufolge überhaupt nicht der Rhederei des Admiral gegenüber geltend gemacht werden könne, es unerheblich sei, ob, wie Kläger behauptet, durch die Charterung eines andern Schiffes die Verminderung dieses Schadens beabsichtigt worden." . . .