

1. 1. Nach welchen Grundsätzen ist die Haftung des Versicherers in der Seeversicherung zu beurteilen, wenn ein einheitlicher Schaden durch mehrere nur zum Teil durch den Versicherungsvertrag gedeckte Gefahrumstände verursacht worden ist? Vertragsauslegung und „nächste Ursache“.

2. Zum Begriff der „nächsten Ursache“. Adäquate Verursachung und „nächste Ursache“. Kann einem nicht schuldhaften nautischen Verhalten des Kapitäns ausschlaggebende Bedeutung für die Frage nach der „nächsten Ursache“ beigemessen werden, wenn es den Unfall des Schiffes unvermeidlich gemacht hat?

3. Enthält die deutsche Kriegsklausel 1938 eine erschöpfende Bestimmung des Begriffs „Kriegsereignis“?

§§ 820, 849. Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919 — A.D.S. — §§ 28, 33, 35.

I. Zivilsenat. Urf. v. 28. November 1941 i. S. Nordd. Verf.-Gef. (Bekl.) w. Firma Th. W. (Kl.). I 61/41.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Auf Grund einer laufenden Police hatte die Klägerin bei der Beklagten Versicherung genommen auf Güter aller Art für Reisen von und nach allen Teilen der Welt. Versichert war der Fakturenwert der Güter, doch war die Klägerin berechtigt, auch einen höheren imaginären Gewinn anzuzeigen. Nach der laufenden Police umfaßte die Versicherung auch die Kriegsgefahr nach § 122 A.D.S. Die Klägerin meldete, nachdem zwischen ihr und der Beklagten am 14. Oktober 1939 schon eine Besprechung über das beabsichtigte Unternehmen stattgefunden hatte, im Oktober 1939 für die Reise von Rio de Janeiro nach Deutschland 54907 Sack Kaffee zur Versicherung auf Grund der laufenden Police bei der Beklagten an. Nach den von der Beklagten

ausgestellten Einzelpolicen wurde der Kasse zur Bedingung „frei von Beschädigung, wenn unter 3 v. H., jeder Sack eine Tonne“ einschließlich Diebstahl und Schweißschaden versichert. Die Kriegs-, Minen- und Torpedogefahr wurde abweichend von der laufenden Police im Umfange der deutschen Kriegsklausel 1938 gegen eine Prämienzulage von 3 v. H. gedeckt. Ziff. 1 der Kriegsklausel lautet:

Die Versicherung deckt die Gefahren des Krieges, des Bürgerkrieges und kriegsähnlicher Ereignisse.

Auf diesen Gefahren beruhen Schäden, verursacht durch Handlungen kriegerischer Art, insbesondere durch das Einsetzen der bewaffneten Macht, durch Blockade oder andere Sperrten, sowie durch Beschlagnahme oder sonstige gegen den versicherten Gegenstand als solchen gerichtete Maßnahmen einer anerkannten oder nicht anerkannten Macht, die zu Zwecken der Kriegsführung vorgenommen werden.

Die Versicherung deckt außerdem die Gefahren, die sich unabhängig vom Kriegszustand aus der Verwendung und dem Vorhandensein von Minen, Torpedos, Bomben und anderen Kriegswerkzeugen ergeben.

Hervorzuheben ist noch die durch Ziff. 10 der Kriegsklausel bestimmte Begrenzung des Wertes der Kriegsversicherung auf den Fakturenbetrag unter Einzurechnung der Versicherungskosten, der Kosten, die bis zur Annahme der Güter durch den Verfrachter entstehen, und der Fracht.

Sowohl die Kriegsklausel als auch die Einzelpolicen nehmen ergänzend Bezug auf die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen nebst den jeweils gültigen Zusatzbestimmungen und verbindlichen Beschlüssen des Vereins Hamburger Asseruradeure sowie auf die Verfügungen der Fachgruppe.

Bei den Einzelpolicen ist ferner zu erwähnen die Klausel: „Frei von Beschlagnahme oder sonstiger Entziehung durch Verfügung von hoher Hand (unbeschadet § 36 W.D.S. und unbeschadet der „deutschen Kriegsklausel 1938“, falls Krieg eingeschlossen).“

Auch für die Versicherung der durch die Kriegsklausel nicht gedeckten Gefahren berechnete die Beklagte mit Rücksicht auf den Kriegszustand eine Prämienzulage, die von der Klägerin ohne Verhandlung über die Berechtigung zugestanden wurde.

Nach den Einzelpolicen sollte der Kaffee auf dem deutschen Dampfer „Bahia Blanca“ verschifft werden, der nach Kriegsausbruch mit den Westmächten am 10. September 1939 in Rio de Janeiro eingetroffen war und die Reise mit den versicherten Gütern am 6. Dezember 1939 auf Grund eines von einer deutschen Amtsstelle erhaltenen Befehls antrat. Auf Grund einer dem Kapitän mitgegebenen, auf hoher See geöffneten Segelanweisung der gleichen Amtsstelle fuhr der Dampfer durch die . . .-Straße. Auf der Fahrt durch Treibeisfelder wurde der Dampfer in der . . .-Straße so schwer beschädigt, daß er am 10. Januar 1940 von der Besatzung verlassen werden mußte. Dies geschah unter Öffnung der Seeventile. Mit dem Dampfer gingen auch die versicherten Güter zugrunde. Die Besatzung wurde von einem durch SOS-Rufe herbeigerufenen Frischdampfer übernommen. Über den Verlauf der Reise und des Schiffsunfalls liegt die von einem deutschen Konsulat aufgenommene Berichterstattung vom 22. Januar 1940 vor, der ein Auszug aus dem Schifftagebuch beigefügt ist.

Die Beklagte hat den Versicherungsfall auf Grund der deutschen Kriegsklausel für gegeben erachtet und den nach ihrer Meinung geschuldeten Betrag an die Klägerin gezahlt. Die Klägerin dagegen ist der Ansicht, daß die Güter durch einen reinen Seeunfall verloren gegangen seien und deshalb der Schaden auf Grund der Versicherung gegen Seegefahr zu ersetzen sei, deren Wert mit Einschluß des imaginären Gewinnes den Wert der Kriegsversicherung um 188000 RM. übersteigt. Sie hat mit der Klage Zahlung dieses Betrages nebst 5 v. H. Zinsen seit dem 11. Februar 1940 sowie eines weiteren Betrages verlangt, der ihr nach ihrer Ansicht auch auf Grund der Kriegsversicherung zustehen würde. Dazu hat sie vorgetragen, die Reise von Rio de Janeiro nach Deutschland habe der deutsche Dampfer, worüber sich die Parteien klar gewesen seien, nur unter Bruch der feindlichen Blockade und nur auf außergewöhnlichem Wege machen können. Auch darüber sei man sich klar gewesen, daß der Reisetweg wahrscheinlich durch nördliche Gewässer führen werde. In Kenntnis dieser Tatsachen habe die Beklagte die Versicherung für die Kriegsgefahr und die übrigen Gefahren der Reise übernommen und der Gefahrerhöhung durch Prämienzulagen Rechnung getragen. Sie hafte deshalb für den Seeunfall, der Schiff und Ladung auf der versicherten Reise zugestoßen sei.

Die Beklagte, die den Klageanspruch nach Grund und Höhe bestritten, hat vorgebracht, Hauptursache des Schadens sei ein Kriegsereignis. Der Dampfer habe die Blockadebruchreise auf Befehl der Regierung machen und die in der Segelanweisung bezeichneten Punkte ansteuern müssen. Die Eis- und Witterungsverhältnisse in der . . .-Straße seien sehr ungünstig. Für die Fahrt durch das eisgefährdete Gebiet habe dem Dampfer die erforderliche Ausrüstung, insbesondere eine Eisverstärkung und eine Scheinwerferanlage gefehlt. Wegen des Krieges habe der Dampfer keine Eisnachrichten erhalten und sie auch nicht einholen dürfen, um sich nicht zu verraten. Der Kapitän habe auch mit Rücksicht auf den Krieg nicht immer nautischen Erwägungen folgen dürfen. Die amtliche Reiseanweisung habe ihn trotz des Auftretens von Treibeis genötigt, den vorgeschriebenen Kurs fortzusetzen und das Eis zu forcieren. Schiff und Ladung seien also Bedingungen zum Opfer gefallen, die außerhalb eines Krieges unmöglich seien.

Die Klägerin hat entgegnet, eine Eis-ausrüstung sei nach den zu erwartenden Eisverhältnissen nicht erforderlich gewesen. Der Beklagten sei auch bekannt gewesen, daß der Dampfer eine solche Ausrüstung nicht besessen habe. Die Gefährlichkeit der Reise durch die . . .-Straße werde von der Beklagten übertrieben. Abgesehen von den der Beklagten bekannt gewesenen Tatsachen sei während der ganzen Reisedauer kein Kriegsereignis vorgefallen. Die amtliche Reiseanweisung habe dem Kapitän erlaubt, den Kurs erforderlichenfalls zu ändern. So seien auch die Kapitäne anderer Dampfer in ähnlicher Lage verfahren. Aus der vorgelegten Aufstellung gehe hervor, daß Bahia Blanca als einziger Dampfer dem Eis in der . . .-Straße zum Opfer gefallen sei, obwohl die Dampfer meist keine Eisverstärkung besessen hätten. Der Untergang des Dampfers Bahia Blanca sei daher nur ein unglücklich verlaufener Einzelfall.

Das Landgericht hat durch Teilurteil vom 5. September 1940 die Klage in Höhe von 188000 RM. nebst Zinsen abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Zur weiteren Verhandlung und Entscheidung des Klageanspruches hat es den Rechtsstreit an das Landgericht zurückverwiesen.

Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

I. 1. Der Berufungsrichter ist richtig davon ausgegangen, daß die als Ursachen für den Verlust des Dampfers und der Güter in Betracht kommenden Gefahrenumstände insofern eine verschiedene Bedeutung haben, als sie teils dem Bereiche der Kriegsgefahr, teils dem der Seegefahr angehören, und daß deshalb entschieden werden müsse, ob die Beklagte den Schaden aus dem Verlust der Güter auf Grund ihrer Haftung für die Kriegsgefahr oder die Seegefahr zu ersetzen habe, weil nur im letzten Falle der eingeklagte imaginäre Gewinn durch die Versicherung gedeckt sei.

Zutreffend hat der Berufungsrichter aus den in dem Urteil RG Z. Bd. 153 S. 113 dargelegten Gründen angenommen, daß im Seeversicherungsrecht die Regel „*causa proxima, non remota spectatur*“ gilt, und daß diese Regel dazu bestimmt ist, in Zweifelsfällen bei dem Zusammentreffen vertragsmäßiger und nicht vertragsmäßiger Ursachen eines einheitlichen Schadens die Frage der Haftung des Versicherers zu entscheiden. Zu bemängeln ist nur, daß der Berufungsrichter erst an letzter Stelle auf den Vertragsinhalt eingegangen ist, obgleich allgemein anerkannt ist, daß in Fällen der in Rede stehenden Art für die Entscheidung in erster Reihe die im Einzelfalle durch Vertrag getroffene Regelung, also der durch Auslegung zu ermittelnde Wille der Parteien maßgebend ist (Ritter *ZVersW.* 1914 S. 41; Derselbe *Das Recht der Seeversicherung* Bd. 1 § 28 Anm. 19; Siebeking *Das deutsche Seeversicherungsrecht* S. 186; Gerhard-Manes *WVO.* S. 256; Risch *Zum Kausalproblem im Versicherungsrecht in Wirtschaft und Recht der Versicherung*, Beiheft der „*Versicherungs- und Geldwirtschaft 1926*“, besonders S. 45 flg.). Daher ist in jedem Falle zunächst zu prüfen, welche Tragweite dem Vertragsinhalt, namentlich besonderen Bedingungen, für die Haftung des Versicherers beizumessen ist. Diese Prüfung kann z. B. ergeben, daß mittelbare Ursachen ausscheiden sollen (RGUrt. I 217/38 vom 21. Mai 1940 [*VerfRdsch.* 1941 S. 1651]). Den Allgemeinen deutschen Seeversicherungsbedingungen gehen besondere Bedingungen vor, deren Auslegung sich nach den allgemein für Verträge geltenden Regeln richtet (Ritter *Das Recht der Seeversicherung* Bd. 1 S. 8 Anm. 13). Soweit sich nicht schon aus dem Vertragsinhalt eine eindeutige Entscheidung der Frage ergibt, ob im Sinne des Vertrages bei Verursachung des Schadens durch mehrere nur zum Teil durch den Ver-

trag gedeckte Gefahrereignisse der Versicherungsfall eingetreten ist, muß sie, wie in dem Urteil RGZ. Bd. 153 S. 113 näher ausgeführt ist, durch Ermittlung der „nächsten Ursache“ in dem Sinne gefunden werden, der diesem Begriffe nach der Verkehrsanschauung und mit Rücksicht auf den das Versicherungsverhältnis in besonderem Maße beherrschenden Grundsatz von Treu und Glauben (§ 13 U.D.) beizumessen ist.

2. Es bedarf danach zunächst einer Antwort auf die Frage: War die Reise durch die . . .-Straße das Unternehmen, für das die Beklagte nach dem Vertrage die Haftung für die Seegefahr und im Rahmen der deutschen Kriegsklausel auch für die Kriegsgefahr übernommen hat? Obgleich der Berufungsrichter diese Frage nicht ausdrücklich erörtert hat, kann doch dem Zusammenhange seiner Ausführungen entnommen werden, daß er sie hat bejahen wollen.

Nach der laufenden Versicherung waren die in Verlust geratenen Güter versichert für Reisen von und nach allen Teilen der Welt. Bei der gewöhnlichen laufenden Versicherung sind die Güter schon versichert, wenn der Versicherungsnehmer nach kaufmännischen Grundsätzen für sie Versicherung zu nehmen hätte, falls er nicht laufend versichert wäre (§ 97 U.D.; RG. in Seuff. Arch. Bd. 90 Nr. 11 S. 22). Die Anmeldung des Versicherungsinteresses hat regelmäßig nur die Bedeutung einer tatsächlichen Mitteilung darüber, daß eine unter die laufende Police fallende Güterbeförderung ausgeführt wird und die Reisegefahr zu laufen begonnen hat (Ritter Das Deutsche Seeversicherungsrecht § 97 Anm. 6 flg., Anm. 44; RGZ. Bd. 89 S. 125 flg.). Somit kommt es für die Frage, ob die von der Beklagten übernommene Gefahr erhöht worden oder eine wesentliche Umgestaltung des als versichert zu betrachtenden Unternehmens eingetreten ist, an sich auf die Verhältnisse bei Eingang der laufenden Versicherung an (RGZ. Bd. 94 S. 300; Ritter a. a. O. § 19 Anm. 5, § 97 Anm. 9, Anm. 88). Daraus ergibt sich die Frage, ob unter Reisen nach allen Teilen der Welt im Sinne des Vertrages nur solche im regelmäßigen Schiffsverkehr zu verstehen sind. Bejahendenfalls würde anzunehmen sein, daß die Reise der Bahia Blanca durch die . . .-Straße weder hinsichtlich der Kriegsversicherung noch hinsichtlich der Seeversicherung unter die laufende Police fällt. Es ist nicht zu beanstanden, daß der Berufungsrichter auf diesen Punkt nicht näher eingegangen ist, weil aus seinen Feststellungen hervorgeht, daß im Streitfall eine Einigung

der Parteien über die Einbeziehung der „Blockadebrüche“ des Dampfers in die Versicherung zustande gekommen ist.

Nach den Ausführungen des Berufungsrichters haben die Parteien am 14. Oktober 1939 eine grundlegende Besprechung über die Versicherung des nach Kriegsausbruch von Rio de Janeiro nach Deutschland zu verschiffenden Kaffees gehabt. Über den Inhalt dieser Besprechung ist Näheres nicht gesagt. Die Parteien haben aber, wie aus den weiteren Feststellungen des Berufungsrichters hervorgeht, vor der Deklaration von „Blockadebrüchen“ gesprochen. Ende Oktober 1939 war außerdem die Absicht, durch deutsche Schiffe solche Reisen ausführen zu lassen, bereits „börsenotorisch“ und somit in den beteiligten Verkehrskreisen allgemein bekannt (Ritter a. a. O. § 19 Anm. 50). Hierzu hat der Berufungsrichter noch bemerkt, es sei ohnehin offenbar gewesen, daß für die Verschiffung des Kaffees von Rio de Janeiro nach Deutschland wegen des Kriegszustandes mit England nur eine Blockadebrüche in Frage gestanden habe. Die Parteien hätten auch mit Rücksicht hierauf eine Prämienerrhöhung vorgenommen. Gemeint ist ersichtlich die Prämienerrhöhung für die Seegefahr und die Festsetzung der Prämie für die Kriegsgefahr im Umfange der deutschen Kriegsklausel. Indessen hat sich nach der Annahme des Berufungsrichters die Kenntnis der Parteien bei Bemessung der Prämie nicht erstreckt auf die nähere Ausführung der Reise, insbesondere den Inhalt der amtlichen Reiseanweisung.

Die Parteien sind sich, indem sie in Kenntnis der oben erwähnten Umstände wegen der dadurch bewirkten Gefahrrhöhung Prämienzulagen vereinbarten und die deutsche Kriegsklausel dem Vertrag einfügten, über die Einbeziehung der nach Ausbruch des Krieges abgeladenen, nach Deutschland zu verschiffenden Güter in die Versicherung einig geworden. Insbesondere hat Einverständnis darüber bestanden, daß die Güter in einem deutschen Dampfer befördert wurden, obwohl sie darin ebenso wie der Dampfer selbst der dringenden Gefahr der Nehrung ausgesetzt waren und die laufende Versicherung nicht auf einen bestimmten Dampfer beschränkt war. Wie der Berufungsrichter mit Recht festgestellt hat, war es für die Beklagte offenbar, daß die Güter nicht auf dem üblichen, sondern nur auf einem außergewöhnlichen Weg an den Bestimmungsort gelangen konnten. Mit der Möglichkeit, daß die Fahrt durch nördliche Gewässer, insbesondere auch durch die . . . -Straße, ging, hätte die Beklagte bei der

Prämienberechnung rechnen müssen. Die Beklagte hat sich in dem Bewußtsein, daß Einzelheiten über den Reifeweg unbekannt und auch nicht zu erfahren waren, mit der Klägerin über die Prämienzulagen für die Übernahme der See- und Kriegsgefahr geeinigt. Hätte sie geltend machen wollen, daß die nach Ausbruch des Krieges auf einem deutschen Dampfer nach einem deutschen Bestimmungsort bewirkte Verschiffung des Kaffees nicht unter die laufende Police falle, so hätte sie nach Treu und Glauben keine Prämienzulagen berechnen und der Klägerin keine Einzelpolicen aushändigen dürfen, sondern ihre Meinung und ihren Willen, für die beabsichtigte „Blockadebruchreise“ nicht zu haften, klar zum Ausdruck bringen müssen (§ 13 A.D.G.; Ritter Das Deutsche Seeversicherungsrecht S. 11 Anm. 17 und 18, § 13 Anm. 4 und 5, § 97 Anm. 16 und 17). Hiernach ist die Reise durch die . . .-Straße das Unternehmen, für das die Güter gegen See- und Kriegsgefahr zu den durch die Einzelpolicen ergänzten Bedingungen der laufenden Police versichert waren. Auf Verkennung der Rechtslage beruht somit die Ansicht der Revisionsbegründung, der Reiseantritt unter Kriegsblockade und amtlicher Reiseanweisung sei ein versicherungsfreies Ereignis. Die Reise durch die . . .-Straße als solche ist kein Kriegsereignis, sondern das den Gegenstand der Versicherung bildende Unternehmen.

Nach der dargelegten Rechtslage, die sich aus der mit der Einigung über die Prämienzulagen und die besonderen Bedingungen der Einzelpolicen zustande gekommenen Vereinbarung ergibt, haftet die Beklagte für die mit der Reise durch die . . .-Straße verbundenen Gefahren der Seeschiffahrt auch insoweit, als diese durch die Kriegsgefahr erhöht worden sind. Dies folgt zunächst daraus, daß die Versicherung der Güter alle Gefahren der „Blockadebruchreise“ umfaßt, die Kriegsgefahr im Umfange der deutschen Kriegsklausel. Gefahren, die als solche nicht unter die deutsche Kriegsklausel fallen, sondern nur durch die Kriegsgefahr beeinflusst worden sind, waren danach durch die Versicherung gegen Seegefahr gedeckt, die nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen umfassend ist (§ 28 A.D.G.), soweit nicht Ausnahmen festgesetzt sind. Bestätigt wird dieses Ergebnis dadurch, daß auch eine Versicherung frei von Kriegsgefahr (§ 35 A.D.G.) grundsätzlich die Haftung für die durch Krieg verursachte Erhöhung der Seegefahr, den sogenannten Kriegsmolest, einschließt, sofern nicht durch die Gefahrerhöhung der Gegenstand der Versicherung wesentlich

geändert wird (Ritter a. a. D. § 35 Anm. 29; vgl. auch die eine ähnliche Rechtslage behandelnden Urteile RGZ. Bd. 67 S. 251 Fall „Romulus“ und RGZ. Bd. 89 S. 139, S. 142, S. 316 Fälle „Totmes“, „Canadia“ und „Santa Catharina“). Will der Versicherer für Seegefahr von jeder Haftung befreit sein, sobald die Seegefahr durch Krieg beeinflusst wird, so muß er sich der Klausel „frei von Kriegsmolest“ bedienen (§ 119 VDE.). Dies ist im Streitfalle deshalb von Bedeutung, weil sich die deutsche Kriegsklausel auf imaginären Gewinn nicht erstreckt. Nachdem die Parteien nach Ausbruch des Krieges mit den Westmächten die Verschiffung der Güter auf einem der Gefahr der Nehrung ausgesetzten deutschen Dampfer zum Gegenstand ihres Vertrages gemacht haben, kann sich die Beklagte nicht darauf berufen, daß auf dem durch die Versicherung gedeckten außergewöhnlichen Reiseweg unter der Einwirkung des Krieges die Gefahren der See größer gewesen seien, als sie es im gleichen Seegebiete zur gleichen Zeit unter gewöhnlichen Verhältnissen gewesen wären. In diesem Sinn ist vor allem der Umstand zu würdigen, daß die Gefahr der Nehrung die Einholung von Eisnachrichten ausschloß.

Besonderer Betrachtung bedarf die vom Berufungsrichter nicht erörterte Behauptung der Beklagten, der Dampfer sei mangels Eisverstärkung und Scheinwerferanlage für die Reise durch die . . .-Straße im Monat Januar seeuntüchtig gewesen. Kame es lediglich auf die Bestimmungen der laufenden Police an, so würde die Abladung der Güter auf einem Dampfer, der mit der Gefahr der Nehrung bedroht und für die Fahrt durch die . . .-Straße nach dem als richtig zu unterstellenden Vortrage der Beklagten mangelhaft ausgerüstet war, als eine das versicherte Unternehmen wesentlich umgestaltende und deshalb die Beklagte von der Haftung sowohl für die Seegefahr als auch für die Kriegsgefahr befreiende Vertragsverletzung zu beurteilen sein. Durch das Einverständnis der Parteien über die Verladung auf Dampfer Bahia Blanca sind indessen der Beklagten alle Einwendungen abgeschnitten, die sich aus der Beschaffenheit des Dampfers und seiner Bedrohung durch feindliche Nehrung ergeben können. Da beide Parteien über die Einzelheiten der Reise nicht unterrichtet waren, eine Reise durch nördliche Gewässer wegen der feindlichen Blockade aber auch in der hier in Betracht kommenden Zeit (Dezember und Januar) in Rechnung zu stellen war, kann sich die Beklagte gegenüber dem Anspruch aus der Güterversicherung nicht unter dem Gesichtspunkte

punkte der Umgestaltung der Reise auf Seeuntüchtigkeit des Schiffes für die Fahrt durch die . . .-Straße berufen. Die Vorschrift des § 58 A.D. findet auf die Güterversicherung keine Anwendung. Bei der laufenden Güterversicherung hat der Versicherungsnehmer nicht die Seetüchtigkeit des Schiffes zu gewährleisten, sondern haftet er für die Eignung des Beförderungsmittels nur insoweit, als sich dies aus dem Vertrag ergibt. Die in der laufenden Police vorgeschriebenen Eigenschaften hat der Dampfer unzweifelhaft besessen, da in dieser Hinsicht Bedenken nicht geltend gemacht worden sind. Auf die Wahl des Reiseweges, die bei einer „Blockadebrücheise“ veränderlichen Bedingungen unterworfen war, hatte die Klägerin ebensowenig Einfluß wie die Beklagte. Nach dem Schiffstagebuch ist die geheimgehaltene Segelanweisung erst nach Erreichen der freien See vom Kapitän geöffnet worden. Das Wagnis der Unbestimmtheit des Reiseweges ergibt sich aus der Natur des versicherten Unternehmens, so daß für eine Anwendung der §§ 23, 24 A.D., die sich nur auf Gefähränderungen durch den Versicherungsnehmer beziehen, auch hinsichtlich der Eigenschaften des Dampfers kein Raum ist.

Nachdem klargestellt ist, daß nach dem Vertrage die Haftung der Beklagten für imaginären Gewinn die Seegefahr der Reise durch die . . .-Straße mit Einschluß der durch den Krieg bewirkten Gefahrerhöhung umfaßt, ist auf die Frage der Abgrenzung zwischen Seegefahr und Kriegsgefahr nach der deutschen Kriegsklausel einzugehen. Wenn auch der Berufungsrichter die Kriegsklausel nicht erwähnt hat, so kann doch das Revisionsgericht über ihre rechtliche Tragweite für den Streitfall von sich aus entscheiden, da sie zu den typischen Bedingungen gehört. Die deutsche Kriegsklausel 1938 ist mit Rücksicht auf das auf dem englischen Versicherungsmarkt zustande gekommene Waterborne Agreement von der Fachgruppe Transportversicherung der Wirtschaftsgruppe Privatversicherung eingeführt worden, um, wie es in der Verfügung des Leiters der Fachgruppe vom 23. Februar 1938 heißt, die deutsche Versicherungswirtschaft bei einer Häufung von Kriegsschäden vor Verpflichtungen zu bewahren, die von ihr nicht getragen werden könnten und die Belange der Versicherungsnehmer anderer Zweige gefährden würden. Zweck der Klausel ist also Beschränkung des Wagnisses aus der Kriegsversicherung. Für den Streitfall kommt nicht die Beschränkung des Kriegswagnisses auf die Beförderung der Güter durch das Seeschiff (Ziff. 2 und 3), sondern

nur seine begriffliche Abgrenzung durch die Kriegsklausel in Betracht. Die Kriegsklausel bezeichnet unter Ziff. 1 Abs. 1 durch Rahmenbegriffe grundsätzlich die Gefahrbereiche, auf die sie angewendet sein will. Genannt sind die Gefahren des Krieges, Bürgerkrieges und kriegsähnlicher Ereignisse. Wirksam werden können diese Gefahren nur durch in die angeführten Bereiche fallende Ereignisse, die im Abs. 2 der Ziff. 1 erschöpfend aufgezählt sind, wie der Unterschied der Fassung zu §§ 35 und 121 Abs. 1 VDS. ergibt, wo die beispielsweise gemeinte Aufzählung gewisser Kriegsereignisse durch das Wort „insbesondere“ verdeutlicht wird. Der Sonderfall Abs. 3 Ziff. 1, der in die Kriegsversicherung Schäden einbezieht, die sich unabhängig vom Kriegszustand aus der Verwendung und dem Vorhandensein von Minen, Torpedos, Bomben und anderen Kriegswerkzeugen ergeben, ist für die grundsätzliche Festlegung des Begriffes Kriegsereignis im vorhergehenden Absatz ohne Bedeutung und kann daher hier außer Betracht bleiben. Als Gefahrereignisse, die unter die Versicherung gegen Kriegsgefahr fallen, werden im Abs. 2 der Ziff. 1 zunächst grundsätzlich Handlungen kriegerischer Art genannt. Die anschließend aufgeführten Beispiele (Einsetzen der bewaffneten Macht, Blockade oder andere Sperren) zeigen, was gemeint ist. Es handelt sich allgemein gesprochen um ein Gebrauchmachen von der Kriegsmacht, das, wenn es durch eine der beteiligten Mächte während eines der im Abs. 1 genannten Gefahrzustände, also während eines Krieges, Bürgerkrieges oder aus Anlaß eines kriegsähnlichen Ereignisses geschieht, von Natur aus Kriegsmaßnahme ist. Getrennt durch das einen Unterschied andeutende Wort „sowie“ werden ferner zur Kriegsgefahr gerechnet gegen den versicherten Gegenstand als solchen gerichtete Maßnahmen einer anerkannten oder nicht anerkannten Macht, die zum Zwecke der Kriegführung vorgenommen werden. Wie die als hauptsächlich vorkommendes Beispiel ausdrücklich erwähnte Beschlagnahme lehrt, ist hier an Verfügungen von hoher Hand im weiteren Sinne gedacht, die zur Kriegsmaßnahme nur unter der zweifachen Voraussetzung werden, daß sie zu Zwecken der Kriegführung vorgenommen werden und zugleich gegen den versicherten Gegenstand als solchen gerichtet sind. Auf das Zusammentreffen beider Voraussetzungen kommt es also wesentlich an. Die Zweckbestimmung unterscheidet die Kriegsmaßnahmen gegenüber Verfügungen von hoher Hand im besonderen Sinne (vgl. die Unterscheidung in § 820

Abf. 2 Ziff. 2 HGB; § 69n Abf. 2 Ziff. 2 Hamburger Allg. GBB.; §§ 36, 73 ADS.; zum Begriffe Verfügung von hoher Hand: Voigt das Deutsche Seeversicherungsrecht 1912 Bem. 9 zu § 820 HGB.; Ritter a. a. O. § 36 Anm. 3, 4). Keiner Begründung bedarf, daß eine Beschlagnahme, Aufbringung oder Nehmung durch feindliche Kriegsschiffe während eines Krieges oder Bürgerkrieges unter die Kriegsklausel fällt.

Für die Entscheidung ist hiernach nichts dadurch gewonnen, daß der Berufungsrichter die Segelanweisung des Dampfers Bahia Blanca ohne Erläuterung als Verfügung von hoher Hand bezeichnet hat. In Frage steht nur, ob die Segelanweisung für die Versicherung der Güter ein Kriegsereignis im Sinne der deutschen Kriegsklausel oder eine auf Entziehung der Güter gerichtete Verfügung von hoher Hand im Sinne der Ausnahmebestimmungen der Police ist. Beides ist zu verneinen.

Nach der Verklarung, auf die der Tatbestand des Berufungsurteils Bezug nimmt, wurde die vorgeschriebene Segelroute gefahren. Der Berufungsrichter geht auf Grund des der Verklarung beigelegten Auszuges aus dem Schiffstagebuch davon aus, daß der Dampfer gewisse Positionen ansteuern sollte. Zu Unrecht beanstandet die Beklagte die Annahme des Berufungsrichters, der Dampfer habe die angegebenen Ansteuerungspunkte nicht unter allen Umständen erreichen müssen, sondern auch einen anderen Kurs einschlagen oder zum mindesten den Kurs unter Vermeidung der Eisgefahr wählen dürfen, wenn Einwirkungen des Feindes oder zwingende nautische Gesichtspunkte dies erfordert hätten. Die Prozeßkrüge der Beklagten, daß der Kapitän des Dampfers entsprechend ihrem Beweisanspruch über den näheren Inhalt der Segelanweisung hätte vernommen werden müssen, ist schon deshalb unbegründet, weil nur unter Beweis gestellt war, daß der Dampfer von dem vorgeschriebenen Kurse lediglich bei Unmöglichkeit der Befolgung des Befehls habe abweichen dürfen. Auch die Beklagte ist nach ihrem Vorbringen davon ausgegangen, daß der Kapitän von der Segelanweisung habe abweichen dürfen, wenn die Sicherheit des Schiffes es dringend und unbedingt geboten habe. Der Beweisanspruch war danach unerheblich, weil darüber hinausgehende Einzelheiten von beiden Parteien nicht vorgetragen waren und der Berufungsrichter bei der Würdigung der Segelanweisung zum gleichen Ergebnis gelangt ist. Auch die Bemerkung der Revisionsbegründung, eine Abweichung von dem vor-

geschriebenen Wege sei nicht schon dann zulässig gewesen, wenn sie nach rein nautischen Gesichtspunkten zweckmäßig gewesen wäre, sondern nur dann, wenn eine Abwägung der Gesichtspunkte, die der Anordnung der Fahrt durch die . . . -Straße zugrunde gelegen hätten, gegenüber rein nautischen Gesichtspunkten die Abweichung zur zwingenden Notwendigkeit gemacht haben würde, deckt sich dem Sinn und der Sache nach mit der Erwägung des Berufungsrichters, daß eine Kursänderung nur zulässig gewesen wäre, wenn Einwirkungen des Feindes oder zwingende nautische Gesichtspunkte sie erfordert hätten. Erztlichlich meint der Berufungsrichter, daß sich der Aussteller der amtlichen Reiseanweisung von sachkundigen und verständigen Erwägungen hat leiten lassen. Ziel der Anweisung war die Rettung von Schiff und Ladung, die ihren deutschen Bestimmungshafen erreichen sollten. Der festgestellte Sachverhalt läßt ferner keinen Zweifel darüber, daß die nautische Führung des Schiffes dem Kapitän verblieben war. Sollte also das Ziel der Reiseanweisung erreicht werden, so mußte der Kapitän die Möglichkeit haben, von dem vorgeschriebenen Weg abzuweichen, wenn Schiff und Ladung durch Seegefahren, insbesondere das Auftreten von Eis, ernstlich bedroht waren und dieser Gefahr ohne feindliche Behinderung durch Ausweichen oder Kursänderung begegnet werden konnte. Jedenfalls kann der durch den Hinweis auf das Verhalten anderer Schiffe in ähnlicher Lage unterstützten Meinung des Berufungsrichters, daß dies der Sinn der amtlichen Reiseanweisung sei, aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Aus dieser bedenkenfrei festgestellten Grundlage ergibt sich rechtlich die Folgerung, daß die amtliche Segelanweisung für die Versicherung der Güter kein unter die deutsche Kriegsklausel fallendes Ereignis ist. Sie würde zwar nach § 35 A.D. als Kriegsereignis angesehen werden können, da diese Vorschrift als Beispiel von Kriegsereignissen allgemein die durch den Krieg veranlaßten Maßnahmen einer kriegsführenden Macht anführt. Danach würde es genügen, daß der Krieg den Beweggrund für eine Maßnahme der kriegsführenden Macht bildet, die nicht notwendig zum Zwecke der Kriegführung getroffen zu sein braucht (Ritter § 35 Anm. 14). Die deutsche Kriegsklausel hat aber in dem Bestreben nach Einschränkung der Kriegsversicherung den Begriff des Kriegsereignisses wesentlich enger gefaßt. Die Kriegsklausel deckt nur solche Handlungen einer beteiligten Macht,

die entweder durch die Anwendung kriegerischer Gewaltmittel als Handlungen kriegerischer Art gekennzeichnet oder zum Zwecke der Kriegführung gegen den versicherten Gegenstand als solchen gerichtet sein müssen. Keiner der danach möglichen Fälle liegt hier vor. Unerheblich ist für den Streitfall, daß die Blockadebruchreise amtlich angeordnet worden ist und daß der Dampfer die Reise auf Befehl der gleichen Stelle angetreten hat, von der die Reiseanweisung erteilt wurde. Versicherungsrrechtlich kommt es bei der Güterversicherung nur auf das Schicksal der Güter selbst und nicht des Dampfers an. Für die Güterversicherung kann nur maßgeblich sein, daß die Parteien nach Abladung der Güter auf Dampfer Bahia Blanca deren Verschiffung von Rio de Janeiro nach dem deutschen Bestimmungshafen unter Bruch der feindlichen Blockade zum Gegenstande des Versicherungsvertrages gemacht haben. Der Zeitpunkt des Reiseantritts war für das Versicherungsverhältnis unerheblich.

Die Reiseanweisung, deren Einwirkung auf das Versicherungsverhältnis somit allein noch der Erörterung bedarf, würde nach Abs. 2 der deutschen Kriegsklausel, da es sich dabei nicht um den Einsatz kriegerischer Machtmittel handelt, nur unter der doppelten Voraussetzung Kriegsereignis sein, daß sie eine zum Zwecke der Kriegführung vorgenommene Maßnahme war, die gegen die versicherten Güter als solche gerichtet war. Es ist zwar anzunehmen, daß die Segelanweisung auch in bezug auf die Güter der Kriegführung diente, weil der Kaffee der heimischen Kriegswirtschaft zugeführt werden sollte. Zu verneinen ist dagegen, daß sie gegen die Güter als solche gerichtet war. Das kann bei Zugrundelegung dessen, daß die Güterversicherung sich auf eine Blockadebruchreise bezog, keinesfalls angenommen werden. Die Reise als solche kommt also nicht als Maßnahme im Sinne der Kriegsklausel in Betracht. Es handelt sich vielmehr lediglich um die nähere Bestimmung der Art ihrer Ausführung. Der Besitz oder die tatsächliche Verfügungsmöglichkeit der Ladungsbeteiligten wurde durch sie in keiner Hinsicht betroffen. Im Gegenteil war Zweck der Segelanweisung die Rettung der Güter vor feindlichem Zugriff. Die Güter sollten auf einem durch feindliche Streitkräfte nicht versperrten Weg an ihren Bestimmungsort gebracht werden und dadurch den Verfügungsberechtigten erhalten bleiben. Die Segelanweisung entsprach somit dem gemeinsamen Interesse der Parteien am Gelingen der versicherten Blockadebruchreise, weil anzunehmen ist, daß ihr Aussteller

auf Grund der ihm zu Gebote stehenden Kenntnis von den Maßnahmen des Feindes den Weg vorgeschrieben hat, der zur Zeit der Ausreise bei Abwägung aller Umstände die größte Aussicht auf Rettung bot. Mit vollem Recht sagt daher der Berufungsrichter, daß sich die Bedeutung der Segelanweisung in der Wahl des Reiseweges erschöpft habe. Nach dem festgestellten Sachverhalt ist auch die weitere Folgerung unbedenklich, daß der Kapitän, wenn er über die gleiche Kenntnis und Erfahrung hinsichtlich der Maßnahmen des Feindes verfügt hätte wie die amtliche Stelle, zunächst den gleichen Weg verfolgt haben würde. Die Segelanweisung ist daher keine gegen die versicherten Güter als solche gerichtete Zwangsmaßnahme. Ohne sie hätte das versicherte Unternehmen der „Blockadebrücheise“ mit gleicher Aussicht auf Erfolg nicht unternommen werden können. Ein Vergleich mit dem Fahren in Geleitzügen, das eine Verteidigungsmaßnahme gegen feindliche Angriffe unter dem Befehl der begleitenden Kriegsschiffe darstellt, würde neben der Sache liegen. Hiernach ist die Segelanweisung kein Kriegsereignis im Sinne der deutschen Kriegsklausel, so daß auf sich beruhen kann, ob sich nach dem erörterten Sachverhalt Wahrscheinlichkeitsgründe dafür beibringen lassen, daß ohne sie die versicherte Reise einen anderen Verlauf genommen haben würde.

Zu einer anderen Auffassung kann auch nicht die Erwähnung von „kriegsähnlichen Ereignissen“ im Abs. 1 Ziff. 1 der deutschen Kriegsklausel führen. Der Begriff knüpft an die warlike operations der englischen Kriegsklausel an (vgl. hierüber Arnould On the Law of Marine Insurance and Average, 12. Auflage 1939, Bd. 2 Sect. 905e ff.). Er bezeichnet einen kriegsähnlichen Gefahrenzustand außerhalb des Krieges und wird ebenso wie die übrigen Rahmenbegriffe des Abs. 1 ausgefüllt durch die Begriffsbestimmung der Kriegsmaßnahmen in Ziff. 1 Abs. 2 der deutschen Kriegsklausel. Nach der Fassung der deutschen Kriegsklausel müssen in jedem Falle nach Ausbruch eines Krieges die Handlungen kriegführender Mächte die Begriffserfordernisse des Abs. 2 der Ziff. 1 erfüllen, wenn sie als Kriegsereignisse anerkannt werden sollen.

Soweit nach diesem Auslegungsergebnis der Begriff der Kriegsgefahr nach der deutschen Kriegsklausel gegenüber §§ 35, 121 A.D.S. eingeschränkt ist, erweitert sich das der Versicherung für Seegefahr zufallende Gebiet (ROZ. Bd. 92 S. 65). Die Ausnahmebestimmung

der Einzelpolice über Verfügungen von hoher Hand, die eine von der Kriegsklausel unabhängige Einschränkung des Seegefahrbegriffs enthält, trifft auf die Segelanweisung nicht zu, weil sie keine Entziehung der Güter zum Gegenstande hatte.

3. Hiernach bleibt als Kriegsereignis nur die Blockade oder Sperrung des Seeweges durch die Westmächte übrig. Nach dem Grundsatz der adäquaten Verursachung ist das Kriegsereignis ursächlich geworden für die amtliche Segelanweisung, die im Sinne des Vertrages selbst kein Kriegsereignis ist, für das Ausbleiben von Eisnachrichten und ferner dafür, daß der Dampfer im Januar in ein Seegebiet gelangt ist, in dem er durch das Auftreten von Treibeis mit der Gefahr des Totalverlustes bedroht war. Mängel in der Ausrüstung des Schiffes haben nach dem Vortrage der Beklagten nur für die Fahrt durch die . . . -Straße bestanden. Die für den Reiseweg bestimmend gewesenen Blockademaßnahmen sind somit auch ursächlich dafür gewesen, daß der Dampfer nach der Darstellung der Beklagten mit mangelhafter Ausrüstung der Eisgefahr ausgesetzt gewesen ist. Die das Kriegsereignis darstellenden Blockademaßnahmen haben danach die späteren bei dem Untergang des Dampfers nach Auffassung des Berufungsrichters mitwirkenden Ereignisse mittelbar verursacht. Mit Rücksicht auf den dargelegten Vertragsinhalt kommt es aber rechtlich auf diese Verursachung nicht an. Die Eigenart des Streitfalles besteht darin, daß die feindliche Blockade schon vor Abschluß der hier maßgeblichen Vereinbarung bestanden hat. Deshalb muß aus den bereits angeführten Gründen die Einigung der Parteien über die Verschiffung des Kaffees auf dem von feindlicher Nehrung bedrohten Dampfer als Übernahme der Kriegs- und Seegefahr für die allein in Frage kommende „Blockadebruchreise“ gedeutet werden. Hinsichtlich des imaginären Gewinnes haftet zwar die Beklagte nicht für die Kriegsgefahr, doch fällt ihr insoweit die Erhöhung der Seegefahr zur Last, die durch das bei Abschluß der entscheidenden Vereinbarung allgemein bekannt gewesene Kriegsereignis der feindlichen Blockade entstanden ist. Diese aus dem Vertrage sich ergebende Rechtslage schließt es aus, das Kriegsereignis, das nach der zutreffenden Ansicht der Klägerin nur im Hintergrunde gestanden hat, als rechtlich maßgebende Ursache des Totalverlustes anzusehen. Die im Sinne des Vertrages „nächste“ Ursache kann vielmehr nur in der mit dem Auftreten von Treibeis verbundenen Seegefahr gefunden werden, die

durch die Kriegsgefahr lediglich in einer der Beklagten als Versicherer zur Last fallenden Weise erhöht worden ist.

II. 1. Das Ergebnis ist aber auch dann das gleiche, wenn man zugunsten der Beklagten unterstellt, daß die Segelanweisung Kriegsereignis im Sinne der deutschen Kriegsklausel ist, daß ferner die Vertragsauslegung kein eindeutiges Ergebnis dafür liefert, ob die Haftung der Beklagten für imaginären Gewinn gegeben ist. Alsdann bedarf es ergänzender Heranziehung der *causa-proxima*-Regel. Sie tritt hierbei nicht etwa an die Stelle des das gesamte bürgerliche Recht beherrschenden Grundsatzes der adäquaten Verursachung. Der Auffassung von Ritter (§ 28 Anm. 19) ist nicht beizutreten, soweit er die Vereinbarkeit beider Regeln verneint.

Die Rechtsfrage nach der nächsten Ursache tritt nicht auf, wenn nur eine Schadensursache vorliegt oder wenn mehrere Ursachen getrennt zu ermittelnde Schäden herbeigeführt haben. Es besteht daher kein Bedenken, in solchen Fällen auch im Seeversicherungsrecht den ursächlichen Zusammenhang nach dem im Gebiete des bürgerlichen Rechts allgemein anerkannten Grundsatz der adäquaten Verursachung zu beurteilen. Aber auch bei einer Mehrheit von Ursachen eines einheitlichen Schadens besteht nicht immer ein Bedürfnis zur Anwendung der *causa-proxima*-Regel. Haftet der Versicherer für sämtliche Ursachen im gleichen Umfange, so liegt nach dem Vertrage kein Grund zu einer rechtlichen Unterscheidung vor. Einer solchen bedarf es in Rücksicht auf das für die Anwendung der *causa-proxima*-Regel maßgebende Bedürfnis der Seeversicherungswirtschaft nach einfacher und übersichtlicher Regelung der Haftungsfrage (Ritter § 28 Anm. 19) vielmehr erst dann, wenn der einheitliche Schaden auf ein Zusammentreffen von haftungsfreien mit durch den Versicherungsvertrag gedeckten Gefährumständen oder auf ein Zusammentreffen von solchen Gefährumständen zurückzuführen ist, die durch den Vertrag in verschiedenem Umfange gedeckt sind. Unter Berufung auf die Protokolle (Nuz Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs 7. Teil S. 3308) hat bereits das Urteil RGZ. Bd. 67 S. 251 (Romulus-Fall) klar betont, daß es bei den Schwierigkeiten, zu deren Lösung der Satz „*causa proxima spectatur, non remota*“ dient, nicht bloß auf eine Mehrheit von Schadensursachen, sondern weiter darauf ankommt, daß nur ein Teil dieser Ursachen des einheitlichen Schadens zur Verantwortung des Ver-

sicherers steht. Ohne Belang ist hierbei, ob die durch den Vertrag nicht gedeckte Gefahr von einem anderen Versicherer übernommen wurde oder dem Versicherungsnehmer selbst zur Last fällt. Ist aber in dem dargelegten Sinne das Zusammentreffen mehrerer nur zum Teil durch den Vertrag gedeckter Ursachen eines einheitlichen Schadens Voraussetzung für die nach der *causa-proxima*-Regel zu treffende Entscheidung, welche der mehreren Ursachen für diesen Vertrag die rechtlich maßgebende ist, und ob danach der Versicherungsfall vorliegt, so ist die mehrfache Verursachung auch im Seeversicherungsrecht nach dem in allen sonstigen bürgerlichrechtlichen Beziehungen bewährten Grundsatz der adäquaten Verursachung festzustellen (in diesem Sinne schon Lindenmaier *Adäquate Verursachung oder nächste Ursache?* im Jahrbuch der Akademie für Deutsches Recht 1938 S. 181ffg. [S. 184] und Hagens *Causa proxima non remota spectatur* *HanRB.* 1923 Sp. 364).

Nach dem Grundsatz der adäquaten Verursachung gelten nur diejenigen Gefahrumstände als Ursachen des Schadens, die ihrer Natur nach den Eintritt eines Erfolges dieser Art erfahrungsgemäß allgemein begünstigen. Die Anwendung dieses Maßstabes führt zur Verneinung der Ursächlichkeit in Fällen, in denen Ereignis und Schadensfolge in einem so losen und entfernten Zusammenhang stehen, daß dieser Zusammenhang nach der Auffassung des Lebens vernünftigerweise nicht mehr in Betracht gezogen werden kann. Scheiden hiernach eine oder mehrere Gefahrumstände als Ursachen aus und liegt infolgedessen der Fall, daß mehrere nur zum Teil durch den Vertrag gedeckte Ursachen den Schaden verursacht haben, nicht vor, so besteht kein Bedürfnis, nach der nächsten Ursache zu forschen.

Der innere Grund für die Geltung der *causa-proxima*-Regel im Seeversicherungsrecht beruht darauf, daß bei der großen Mannigfaltigkeit von Möglichkeiten, die sich im Seeverkehr aus der Mitwirkung verschiedener Gefahrereignisse und aus vertraglichen Haftungsbeschränkungen des Versicherers ergeben können, das Verkehrsbedürfnis eine einfache Regel erfordert, die eine rasche und der Billigkeit entsprechende Entscheidung der Frage gestattet, ob im Sinne des Vertrages der Versicherungsfall gegeben ist. Damit ist die Anwendung des Grundsatzes der adäquaten Verursachung zur Erforschung der Ursächlichkeit der in Betracht kommenden Gefahrumstände durchaus

vereinbar; denn nur bei mehrfacher Verursachung eines einheitlichen Schadens kann, wie dargelegt, das Bedürfnis nach Entscheidung der Frage bestehen, welche von diesen Ursachen im Sinne des Vertrages die rechtlich maßgebende ist.

Wie bereits unter I dargelegt worden ist, bedarf es ferner der Heranziehung der *causa-proxima*-Regel in den hiernach in Betracht kommenden Fällen nur dann, wenn nicht schon die Vertragsauslegung zu einer eindeutigen Beantwortung der Frage führt, ob der Versicherungsfall gegeben ist.

Im Urteil des Reichsgerichts zum Sülzmeister-Fall (RGZ. Bd. 153 S. 113) ist ausführlich begründet worden, daß auch der Inhalt der *causa-proxima*-Regel durch die Verkehrsauffassung und den in besonderem Maß im Seeversicherungsrecht zu beachtenden Grundsatz von Treu und Glauben (§ 13 U.D.S.) bestimmt wird. Dieses Urteil ist im Schrifttum mehrfach mißverstanden worden. Entgegen der irrigen Meinung von Hagen (Seeversicherungsrecht 1938 S. 59 Anm. 8) hat es nicht ausgesprochen, daß unter *causa proxima* im Seeversicherungsrecht allgemein die zeitlich letzte Ursache zu verstehen sei. Es hat nicht den Versuch gemacht, den Inhalt der *causa-proxima*-Regel grundsätzlich zu bestimmen, weil es dies zur Entscheidung des ihm zugrunde liegenden Falles nicht für erforderlich erachtet hat. Die Urteilsgründe zeigen, daß im gegebenen Falle sowohl bei Maßgeblichkeit der zeitlich letzten Ursache, als auch bei Befolgung der Ritterschen Ansicht, daß der Versicherer auch für die unvermeidlichen Folgen versicherungsmäßiger Ereignisse haftet, sofern diese Ereignisse nicht ihrerseits unvermeidliche Folgen versicherungsfreier Ereignisse sind (ZVerfW. 1914 S. 42; Das Recht der Seeversicherung Bd. 1 § 28 Anm. 21), das Ergebnis das gleiche war und daß deshalb eine Entscheidung zwischen beiden Meinungen nicht als notwendig angesehen wurde. Möller hat in seiner Besprechung des Sülzmeister-Falles (Die versicherten Gefahren in der Seeversicherung Hansa 1937 S. 1029) nicht hinreichend beachtet, daß die in Betracht kommenden Gefahrereignisse, die Fahruntüchtigkeit des Schiffes und das nautische Versehen des Schiffsführers, in adäquater Weise ursächlich für den Schaden waren und daß gleichwohl die Haftungsfrage auf Grund der nach den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen anzuwendenden *causa-proxima*-Regel entschieden werden mußte, weil der Versicherer zwar für ein nautisches Versehen der Schiffsbesatzung

(§ 33 Abs. 3 ADS.), nicht aber für einen durch Fahruntüchtigkeit des Schiffes verursachten Schaden haftete (§ 58 ADS.).

2. Die Ansicht des Berufungsrichters, daß die im Süßmeister-Fall angestellten rechtlichen Erwägungen ausreichen, um auch im Streitfalle zu einer der Verkehrsanschauung und der Billigkeit entsprechenden Entscheidung der Frage nach der „nächsten Ursache“ zu gelangen, gibt zu Rechtsbedenken keinen Anlaß. Die Feststellung des Berufungsrichters, das Schicksal von Schiff und Ladung sei durch die schwere Beschädigung des Dampfers beim Durchfahren des Treibeises besiegelt, der Untergang insbesondere auch bei früherer Hilfeleistung nicht mehr abwendbar gewesen, hat die Beklagte nicht angefochten. Für die Beschädigung des Dampfers durch Treibeis, die hiernach in der Folge des Ursachenverlaufes als dasjenige Ereignis hervortritt, das den Untergang des Schiffes und der versicherten Güter zur unmittelbaren Folge hatte, war in adäquater Weise ursächlich das Durchfahren (Forcieren) des Treibeises und, wie der Berufungsrichter mit Recht angenommen hat, mittelbar auch die Segelanweisung des Dampfers und die feindliche Blockade. Bei Entscheidung der Frage, welche von diesen Ursachen nach der *causa-proxima*-Regel die „nächste“ und danach rechtlich maßgebende Ursache ist, muß wiederum davon ausgegangen werden, daß nach dem Vertrage die Reise durch die . . . -Straße das versicherte Unternehmen ist und daß die mit diesem Unternehmen verbundene Seegefahr der Beklagten als Versicherer auch insoweit zur Last fällt, als sie durch die Kriegsgefahr erhöht worden ist.

Auf dieser rechtlichen Grundlage hat der Berufungsrichter zutreffend Gewicht darauf gelegt, daß der Kapitän durch die Segelanweisung entsprechend ihrer bereits erörterten Zweckbestimmung, Schiff und Ladung ohne Schaden durch die feindliche Blockade zu bringen, in der nautischen Führung des Dampfers nicht eindeutig im Sinne einer strikten Befolgung beschränkt war, daß er insbesondere, sofern feindliche Einwirkungen oder zwingende nautische Gesichtspunkte es erforderten, auch einen anderen Kurs hätte einschlagen dürfen. In diesem Zusammenhange hat der Berufungsrichter ferner festgestellt, daß der Kapitän ohne feindliche Behinderung zweckmäßige nautische Maßnahmen zur Vermeidung der Eisgefahr ergreifen konnte. Er hat dies damit begründet, daß der Dampfer auf der ganzen Reise keine feindlichen Streitkräfte gesichtet und auch keine Nachrichten über die Anwesenheit solcher Streitkräfte in der . . . -Straße erhalten habe.

Die Angriffe der Beklagten gegen diese Feststellungen sind unbegründet. Soweit sie sich gegen die dargelegte Bedeutung der Segelanweisung wenden, sind sie bereits zurückgewiesen worden. Zu Unrecht vermischt die Beklagte nähere Feststellungen darüber, welche Maßnahmen der Kapitän zur Vermeidung der Eisgefahr hätte ergreifen müssen, und ob hierfür zwingende nautische Gründe vorgelegen hätten. Der Berufungsrichter hat den von beiden Parteien nicht bestrittenen und als einzige Erkenntnisquelle für den Hergang des Unfalls zu Gebote stehenden Inhalt der Erklärung und des Schifftagebuches ausreichend gewürdigt. Seine Schlussfolgerungen halten sich im Rahmen freier richterlicher Tatsachenwürdigung (§ 286 ZPO.). Er durfte sich mit der durch Tatsachen ausreichend belegten Feststellung begnügen, daß geeignete Maßregeln zur Rettung von Schiff und Ladung aus der Eisgefahr möglich waren. In Frage kam nach den Feststellungen des Berufungsrichters insbesondere eine Kursänderung, und zwar erforderlichenfalls unter Verlassen des eisgefährdeten Gebietes. Hierzu hat der Berufungsrichter rechtlich unangreifbar ferner festgestellt, daß solchen Rettungsmaßnahmen der Sinn der Segelanweisung nicht entgegenstand und daß der Kapitän zur Zeit des Unfalles in seinen Entschliessungen durch Maßnahmen des Feindes nicht beeinflusst war. Ohne Grund beanstandet die Beklagte, daß der Berufungsrichter zur Unterstützung seiner Auffassung, der Dampfer habe einen anderen Kurs nehmen können, auch darauf hingewiesen hat, daß dies andere Dampfer unter ähnlichen Umständen getan haben. Hierbei kam es nicht darauf an, ob diesen Dampfern die Ansteuerung der gleichen Punkte aufgegeben war, weil es bei diesem Hinweis dem Berufungsrichter in dem erörterten Zusammenhang ersichtlich nur um die Darlegung zu tun war, daß ein Verlassen des vorgeschriebenen Kurses gestattet war, wenn dies nach dem Ermessen der Schiffsführung zur Rettung von Schiff und Ladung geboten war.

Nach dem ohne Rechtsverstoß festgestellten Sachverhalt sind somit für die Anwendung der *causa-proxima*-Regel folgende Tatsachen entscheidend: Die feindliche Blockade und die Segelanweisung haben dazu geführt, daß der Dampfer in ein Seegebiet der . . . Straße gelangt ist, das zu der in Rede stehenden Jahreszeit durch das Auftreten von Treibeis für die Schifffahrt gefährlich war. Es haben also, wie zugunsten der Beklagten auch für die Segelanweisung unterstellt

werden mag, hinsichtlich des imaginären Gewinnes nicht gedeckte Kriegsereignisse Schiff und Ladung in die Lage gebracht, in der sie durch das eine Seegefahr darstellende Treibeis bedroht waren. Kennzeichnend für die Sachlage ist indessen, daß der Kapitän durch nautische Maßnahmen einen durch Eisgefahr drohenden Schaden noch hätte abwenden können. Der Berufsrichter hat nicht nur festgestellt, daß dem Kapitän die hierzu erforderliche Handlungsfreiheit durch die Segelanweisung belassen war, sondern auch, daß nach der Gestaltung der Eisverhältnisse, wie sie der Dampfer angetroffen hatte, der Unfall durch eine unter den gegebenen Umständen nach der Segelanweisung gestattete Kursänderung hätte vermieden werden können.

Für die rechtliche Beurteilung ergibt sich hieraus: Der durch Untergang der Güter entstandene Schaden ist unmittelbar verursacht worden durch Verwirklichung einer Seegefahr, die als solche hinsichtlich des in Rede stehenden imaginären Gewinnes durch den Versicherungsvertrag gedeckt ist. Kriegsereignisse, die eine Haftung für imaginären Gewinn nicht begründen würden, haben, allerdings in adäquater Weise ursächlich für den Schaden, nur eine den Eintritt des Unfalls begünstigende Gefahrenlage geschaffen. Die entscheidende, die Verwirklichung der Seegefahr unvermeidlich machende Wendung hat dagegen der Lauf der Dinge erst dadurch erhalten, daß der Kapitän, der nach dem Inhalt der Segelanweisung bei dringender Gefahr insofern Handlungsfreiheit hatte, in einer irrigen Einschätzung der für das Schiff damit verbundenen Gefahr, der, wie der Erfolg zeigt, das Schiff tatsächlich nicht gewachsen war, das Durchfahren (Forcieren) des Treibeises unternommen hat. Es handelt sich mithin um einen Irrtum des Kapitäns über die Bedeutung einer Seegefahr für das Schiff, der ihn zu einer von seinem Ermessen abhängigen Maßnahme veranlaßte, die den Verlust des Schiffes durch diese Seegefahr zur Folge haben mußte, während Anhaltspunkte dafür, daß es bei der möglichen Vermeidung dieser Gefahr der Kriegsgefahr oder einer sonstigen Seegefahr hätte zum Opfer fallen müssen, nicht gegeben sind. Mit Recht ist unter diesen Umständen der Berufsrichter im Anschluß an die Darlegungen im Urteil RGZ. Bd. 153 S. 113 zu dem Ergebnis gelangt, es entspreche der Verkehrsauffassung und dem Grundsatz von Treu und Glauben, das von seinem Ermessen abhängige nautische Verhalten des Kapitäns als „nächste Ursache“ für den Ver-

lust der Güter anzusehen, weil es dasjenige von der Beklagten als Versicherer zu vertretende Ereignis ist (§ 33 Abs. 3 UDC.), das die Beschädigung des Dampfers durch Treibeis und in weiterer Folge den Verlust der Güter unmittelbar herbeigeführt und unvermeidlich gemacht hat. Es muß als durchaus der Verkehrsauffassung entsprechend erachtet werden, ein sich in den Sachablauf einschleibendes Ereignis als nächste Ursache eines Schadens anzusehen, das der eine Schadensmöglichkeit nur begünstigenden Ursachenreihe durch bewußtes Handeln erst die Richtung auf den tatsächlichen Eintritt des Schadens gegeben hat. Betont sei, daß damit nicht auf ein schuldhaftes Handeln des Kapitäns abgestellt wird, weil die Haftung des Versicherers nach § 33 Abs. 3 UDC. von schuldhaftem Handeln des Kapitäns unabhängig ist. Das Verhalten des Kapitäns hat die nach der Verkehrsauffassung für die Ermittlung der „nächsten Ursache“ maßgebliche Bedeutung, weil es dem Geschehensablauf erst die entscheidende, den Unfall unvermeidlich machende Richtung gegeben hat. Mit Rücksicht auf diese Eigenart des Sachverhalts braucht auch nicht geprüft zu werden, wie sich nach der Verkehrsauffassung und dem Grundsatz von Treu und Glauben die Anwendung der causa-proxima-Regel gestalten würde, wenn der Dampfer und die versicherten Güter ohne Mitwirkung eines ermessensabhängigen Verhaltens der Schiffsbesatzung einem zufälligen Ereignis zum Opfer gefallen wären, das einen Seeunfall darstellt, beispielsweise einem Sturm oder Zusammenstoß mit Eis bei dichtem Nebel. Der Hinweis der Beklagten auf die Größe der Eisgefahr auf dem vorgeschriebenen Wege durch die ...-Straße ist schon mit Rücksicht auf die dargelegte Bedeutung des Verhaltens der Schiffsleitung unerheblich. Das hier gewonnene Ergebnis entspricht aber auch deshalb der Billigkeit, weil im Streitfalle die Beklagte nach dem Vertrage die mit der Blockadebruchreise verbundene erhöhte Seegefahr übernommen hat. Soweit die Beklagte sich noch besonders auf die mangelhafte Ausrüstung des Dampfers für die Fahrt durch eisgefährdetes Gebiet berufen hat, muß auch bei Anwendung der causa-proxima-Regel beachtet werden, daß die Klägerin aus den bereits angeführten Gründen hierfür bei der in Rede stehenden Güterversicherung nicht einzustehen hat.

Nicht beizutreten ist der Ansicht der Beklagten, daß der Streitfall dem *Canada-Fall* (MGZ. Bd. 89 S. 142) ähnlich sei. In jenem Falle

lag ein wesentlich anders geartetes Zusammentreffen von Kriegsereignissen mit zum Bereiche der Seegefahr gehörenden Ereignissen vor. Insbesondere stand der neutrale Dampfer zur Zeit des Unfalls unter dem Befehl einer an Bord befindlichen englischen Priisenbesatzung, auf deren Anordnung er den Kurs genommen hatte, der infolge Löschung eines Leuchtfeuers zum Scheitern auf den Felsen führte, während im Streitfalle nach der rechtsirrtumsfreien Auffassung des Berufungsrichters dem in seinen Entschliessungen insoweit jedenfalls durch feindliche Einwirkung nicht beeinflussten Kapitän durch die Segelanweisung die Freiheit gegeben war, die nach der Sachlage möglichen und notwendigen nautischen Maßnahmen zur Vermeidung der Eisgefahr zu treffen. Auf die im Schrifttum erörterte Frage, ob das Urteil im *Canadia-Fall* heutiger Verkehrsauffassung noch entspricht, braucht daher nicht eingegangen zu werden.

Die Vorschläge des Aufzages von Lindenmaier (a. a. O. S. 188ffg.), auf den sich die Beklagte zur Begründung ihrer Auffassung bezieht, daß bei Ermittlung der „nächsten Ursache“ grundsätzlich auf die überwiegende Ursache abzustellen sei, haben die künftige Gestaltung des Seeversicherungsrechts im Auge. Aus den dargelegten Gründen erübrigt sich eine Erörterung darüber, inwieweit sich für alle denkbaren Fälle Richtlinien zur Anwendung der *causa-proxima*-Regel aufstellen lassen. Nicht zugegeben werden kann der Beklagten, daß bei der erörterten Eigenart der Sachlage nach der Verkehrsauffassung die Kriegsereignisse die den gesamten Ursachenverlauf beherrschenden Ursachen seien.

Auch die Anwendung der *causa-proxima*-Regel führt somit zu dem Ergebnisse, daß der Berufungsrichter die Haftung der Beklagten für imaginären Gewinn aus der Übernahme der Seegefahr mit Recht für begründet erachtet hat.