

23. 1. Gehören zu den Quarantänekosten im Sinne der Artt. 622. 757 Ziff. 3 H.G.B. auch die dem Befrachter dadurch erwachsenen Aufwendungen, daß der Schiffer, um die Kosten der im Bestimmungshafen bestehenden Quarantäne zu vermeiden, die Güter in einem anderen Hafen gelöscht hat?

2. Bedeutung der Klausel „nur für Seegefahr“.

H.G.B. Artt. 823. 824.

Allgem. Seeversicherungsbedingungen von 1867 §§. 69. 101.

3. Einfluß der Konnossementsklausel, nach welcher im Falle der Blockade des Bestimmungshafens oder der Unsicherheit des Einlaufens in denselben wegen Krieges &c oder einer dort bestehenden Quarantäne der Schiffer befugt sein soll, die Güter in irgend einem anderen von ihm für sicher erachteten Hafen auf Gefahr und Kosten der Befrachter zu löschen, auf das Verhältnis zwischen den Befrachtern und ihren Versicherern. Unterschied zwischen Deviation und Aufgeben der Reise.

Allgem. Seeversicherungsbedingungen §§. 60. 71. 77 und Zusatz zu §. 27 von 1881.

H.G.B. Artt. 631. 636. 641. 757. 824 Ziff. 2. 832. 908.

I. Civilsenat. Ur. v. 4. Mai 1889 i. S. Norddeutsche Versicherungsgesellschaft (Bekl.) w. die Firma M. F. W. (Kl.) Rep. I. 74/89.¹

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

¹ Dieselbe Entscheidung erfolgte in der wesentlich gleichliegenden Sache der Hanseatischen Seeversicherungsgesellschaft w. W. (Rep. I. 84/89). D. C.

Die klagende Firma hat inhalts der beiden vorgelegten Policen für die Jahre 1886 und 1887 bei verschiedenen Gesellschaften eine laufende (General-)Versicherung genommen, bei welcher die Beklagte mit 20 Prozent beteiligt ist, und zwar

„auf Waren aller Art in Dampf- und Segelschiffen von Europa und Nordamerika . . . nach Mollendo und weiter zu Lande nach Arequipa . . . bis in die Lagerräume der Versicherten oder Empfänger im durchstechenden Risiko zu Wasser und zu Lande, wobei etwaiges Anlaufen anderer Plätze innerhalb oder außerhalb der Route und gleichviel, zu welchem Zwecke, nicht präjudizieren soll.“

Die Versicherung ist im übrigen genommen auf Grund der Allgemeinen Seeverversicherungsbedingungen von 1867 mit den Zusätzen von 1881, von denen derjenige zu §. 27 der Bedingungen lautet:

„Den Versicherten, deren Güter in Dampfschiffen verladen werden, ist es unpräjudizierlich, wenn die darüber gezeichneten Konnossemente Bestimmungen enthalten, durch welche die Rheder der ihnen den Ladungsinteressenten gegenüber wegen Erfüllung der Frachtkontrakte gesetzlich obliegenden Verbindlichkeiten, gleichviel in welchem Maße, sich entschlagen.“

Klägerin hat vom 1. Oktober 1886 bis Januar 1887 mit verschiedenen Schiffen Waren nach Mollendo verladen, welche aber nicht dort, sondern theils in Arica, theils in Valparaiso und Calera gelöscht worden sind, weil nach der Behauptung der Klägerin die Schiffe Häfen angelaufen hatten, in denen die Cholera herrschte und die peruanische Regierung solche Schiffe in Mollendo nicht zuließ. Nach längerem Aufenthalte wurden die Güter dann in anderer Weise nach ihrem Bestimmungsorte gebracht. Die dadurch entstandenen Kosten der Entlösung, Wiedereinschiffung und Weiterbeförderung betragen nach der in quanto unstreitig richtigen Dispathe 10 662,12 *M*, wovon auf die Beklagte pro rata ihrer Beteiligung 2132,12 *M* entfallen, deren Ersatz Klägerin von ihr beansprucht. Die Beklagte hält sich aber aus verschiedenen Gründen hierzu nicht verpflichtet.

Das Landgericht hat zunächst durch Urteil vom 27. Juli 1888 den Anspruch der Klägerin bezüglich der mit den sechs in Frage kommenden Dampfschiffen verladenen Waren für berechtigt erklärt, den Anspruch auf Weiterbeförderungskosten der per Segelschiff Magellan verschifften Güter jedoch nur insoweit, als — unter Berechnung

der Distanzfracht bis zu dem Lösungshafen Arica — Mehrkosten entstanden sind. Nachdem die Beklagte sodann bei der weiteren Verhandlung der Sache anerkannt hatte, daß ein Unterschied zwischen den Frachtsätzen nach Arica und Mollendo nicht bestehe, ist durch Urteil vom 7. Dezember 1888 die Beklagte dem Klageantrage gemäß verurteilt. Die gegen diese beiden Urteile von der Beklagten eingelegte Berufung ist durch Erkenntnis des Oberlandesgerichtes als unbegründet zurückgewiesen, wogegen die Beklagte Revision eingelegt hat.

Aus den Gründen:

„Die Revision konnte nicht für begründet erachtet werden.

Zunächst nimmt das Berufungsgericht mit Recht an, daß die hier fraglichen Kosten der Lösung, Wiedereinschiffung und Weiterbeförderung, deren Ersatz Klägerin fordert, keine Quarantänekosten im Sinne der Artt. 622 757 Ziff. 3 H.G.B. sind, welche gleich den gewöhnlichen Hafenkosten der Schiffer zu tragen hat und die vom Versicherer nicht ersetzt zu werden brauchen. Daß die von den Schiffen in Mollendo zu gewärtigenden Quarantänemaßregeln die Veranlassung dazu geboten haben mögen, die Reise nicht dahin fortzusetzen, ist unerheblich, da das Motiv, die dortigen Quarantänekosten zu vermeiden und zu ersparen, es nicht rechtfertigt, die dem Befrachter durch das Aufgeben der Reise, das Löschen der Güter in einem Zwischenhafen und die anderweitige Beförderung derselben nach ihrem Bestimmungsorte verursachten, ganz anders gearteten Aufwendungen den Quarantänekosten rechtlich gleichzustellen. Zutreffend ist auch die Annahme, daß die den Policen beigefügte Klausel „nur für Seegefahr“ nach der dieser Klausel zukommenden Bedeutung (Art. 853 H.G.B. und §. 101 der Allgem. Seeverversicherungsbedingungen) dem klägerischen Ansprüche nicht entgegensteht. Vgl. Art. 824 H.G.B. und §. 69 der Allgem. Seeverversicherungsbedingungen, wo zwischen der Gefahr des Krieges und der Gefahr der Verfügungen von hoher Hand ausdrücklich unterschieden wird.

Im übrigen liegen die Verhältnisse bei den in Frage kommenden sieben Schiffen nicht überall gleich, und sind daher die verschiedenen Fälle vom Berufungsgerichte mit Recht einzeln geprüft worden.

1. Anlangend die mit den Dampfern „Denderah“ und „Bianca“ verladene Güter stellt das Berufungsgericht zunächst richtig fest, daß — während das Landgericht dies irrigerweise nur in betreff des

Dampfers „Totmes“ angenommen hatte — auch diese beiden Schiffe in Valparaiso die Güter gelöscht haben. Rücksichtlich der in Art. 13 bezw. Art. 12 der Klauseln der Konnossemente, auf Grund deren die hier fraglichen Güter verladen sind, enthaltenen Bestimmung:

„In case of blockade or interdict at the port of discharge, or if, without such blockade or interdict, the entering of the port of discharge should be considered unsafe by reason of war or disturbances or any other reason as also in case of quarantine, the master to have the option of landing the goods at any other port, which he may consider safe, at shipper's risk and expense,“

wird dann im Einklange mit einer in dem wesentlich gleichliegenden Falle J. C. & Co. w. Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft R. ergangenen früheren, vom Reichsgerichte durch Urteil vom 28. März 1888 gebilligten Entscheidung des Berufungsgerichtes (vgl. Hanseatische Gerichtszeitung von 1888 Nr. 1. 73), auf welche Bezug genommen wird, zutreffend angenommen, daß diese Bestimmung trotz der den Schiffern zugestandenen Befugnis „at any other port“ zu löschen, nicht dahin zu verstehen sei, daß sie berechtigt sein sollten, in einem von dem Bestimmungshafen Mollendo so weit entfernten Hafen, wie Valparaiso es ist, zu löschen.

Bei Prüfung der in den jetzt zur Entscheidung stehenden Fällen zu beantwortenden asssekuranzrechtlichen Frage, ob die Klägerin als Befrachterin für den ihr aus der rechtswidrigen Handlung der Schiffer entstandenen Schaden die Güterversicherer in Anspruch nehmen könne, billigt sodann das Berufungsgericht gegenüber der Ansicht der Beklagten, daß in dem Angehen von Valparaiso statt des Bestimmungshafens von Mollendo eine nach Maßgabe des §. 60 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen sie von ihrer Haftung befreiende Deviation liege, die Auffassung der Klägerin, daß vielmehr ein Aufgeben der Reise im Sinne des §. 77 der Bedingungen vorliege, und diese Auffassung wird ohne irgend welchen Rechtsirrtum in zutreffender Weise begründet. Denn es ist durchaus richtig, daß eine Deviation nur dann vorliegt, wenn der Anspruch des Versicherers auf „Unverändertlassen der Gefahr, gegen welche Versicherung genommen ist“ (vgl. die Überschrift des mit §. 60 beginnenden zweiten Unterabschnittes), verletzt ist, wenn an die Stelle der Reise, welche das Schiff machen sollte, eine andere tritt, daß aber hiervon vorliegend

nicht die Rede sein kann, da — wie das Berufungsgericht als allgemein bekannt feststellt — die nach der Westküste Südamerikas gehenden Dampfer Valparaiso anlaufen, und da in den Konnossementen der beiden Linien, denen die hier fraglichen Dampfer angehören, außer Mollendo und Callao auch Valparaiso und Arica als Anlaufhäfen genannt werden, bezw. den Schiffen die Befugnis zusteht „to call at any port or ports in or out the customary rout“, wie denn ja auch nach den Mollendo als Bestimmungshafen angehenden Policen etwaiges Anlaufen anderer Plätze innerhalb oder außerhalb der Route und gleichviel zu welchem Zwecke nicht präjudizieren soll. Dagegen erblickt das Berufungsgericht mit Recht in dem Verhalten der Schiffer in Valparaiso eine Beendigung der Reise und darin das entscheidende Merkmal des in §. 77 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen behandelten Falles, wobei es zutreffend bemerkt, daß derselbe sich in dem Unterabschnitte vom „Anfang, Fortgang und Ende der Gefahr“ findet, und daß schon bei Beratung des Handelsgesetzbuches gerade der Fall, daß der zum Angehen mehrerer Zwischenhäfen berechnete Schiffer in einem solchen Zwischenhafen die Reise nach dem Bestimmungshafen aufgibt, von der Deviation unterschieden und als ein Anwendungsfall des jetzigen Art. 832 H.G.B. (§. 77 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen) hervorgehoben ist (vgl. Protokolle S. 3277).

Richtig ist auch die Ausführung, daß das — sei es nun gezwungene oder freiwillige — Aufgeben der Reise in Valparaiso hinsichtlich der Beendigung der Gefahr an und für sich dem Versicherer gegenüber den Erfaß des Bestimmungshafens durch den Hafen, in welchem die Reise tatsächlich beendet wurde, zur Folge hatte, daß aber der zweite Absatz des §. 77 zu Gunsten des Güterversichererten unter gewissen Voraussetzungen die begonnene Gefahr bei anderweitiger Weiterbeförderung der Güter nach dem ursprünglichen Bestimmungshafen fort dauern läßt und dem Versicherer die Kosten der früheren Böschung, der einstweiligen Lagerung und der Mehrkosten der Weiterbeförderung zur Last bringt.

Das Berufungsgericht nimmt sodann an, von den beiden alternativen Voraussetzungen dieser Fortdauer der Haftung des Versicherers, nämlich der gezwungenen Aufgebung der Reise oder der freiwilligen Aufgebung ohne Zustimmung oder nachträgliche Genehmigung des

Versicherten sei die letztere hier ersichtlich vorhanden. Denn da das Löschen in Valparaiso anstatt in Mollendo durch die bezüglichen Konnossementsklauseln, welche Klägerin sich hatte gefallen lassen, nicht gedeckt werde und eine andere, das Aufgeben der Reise in Valparaiso im voraus oder nachträglich gutheißende Handlung der Klägerin nicht behauptet sei, so müsse die Reise, wenn sie nicht — was Beklagte bestreite — gezwungen eingestellt wurde, als ohne Zustimmung oder Genehmigung der Klägerin aufgegeben angesehen werden. Wegen der widerrechtlichen Einstellung der Reise in Valparaiso habe Klägerin allerdings möglicherweise Schadensansprüche gegen die Rheder der beiden Schiffe erheben können. Aber §. 71 der Bedingungen habe ihr gestattet, sich an die Versicherer zu halten, ohne vorher gegen die ersatzpflichtigen Dritten vorzugehen. Daß Klägerin der ihr durch §. 71 gleichzeitig auferlegten Verpflichtung, dem Versicherer bei seinem Rückgriffe gegen die Dritten behilflich zu sein und für die Sicherung des Anspruches Sorge zu tragen, irgendwie nicht nachgekommen sei, lasse sich aus dem dafür Vorgebrachten nicht entnehmen. Die Klage sei demnach in betreff der hier fraglichen Entlöschungs- und Wiedereinschiffungskosten begründet, und es brauche daher nicht erörtert zu werden, ob die „Denderah“ und die „Bianca“ durch Verfügung von hoher Hand an der Ausführung ihrer Reise nach Mollendo verhindert waren.

Hiergegen macht nun die Revision geltend, daß Klägerin nur die gezwungene Aufgebung der Reise als vorliegend behauptet habe, die Annahme des Berufungsgerichtes daher, da Klägerin, abgesehen von dem Dampfer „Totmes“, eine freiwillige Aufgebung der Reise und die Nichtzustimmung der Klägerin dazu gar nicht behauptet habe, schon prozessualisch unzulässig sei, daß aber das Berufungsgericht außerdem rechtsirrtümlich annehme, zur Abwehr des Klagenanspruches hätte die Beklagte das Nichtvorhandensein der Voraussetzung behaupten müssen, während es vielmehr Sache der Klägerin gewesen sei, das Vorhandensein zu behaupten, wie sie dies auch bezüglich der anderen Alternativen des §. 77 (des Zwanges) gethan habe.

Bei näherer Betrachtung erscheinen diese Angriffe aber nicht als stichhaltig. Denn das Vorbringen der Klägerin kann in seinem ganzen Zusammenhange und bei der offenbaren Grundlosigkeit der Klage, falls man dies nicht annähme, nur dahin verstanden werden, daß sie

es bei ihrer Bezugnahme auf §. 77 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen dahingestellt lassen zu können glaubt, ob die betreffenden Schiffer die Reise nach Molledo freiwillig oder gezwungen aufgegeben haben. Bei der „Lotmes“ hat sie mit Rücksicht auf die Unterbrechung der Fahrt schon in Valparaiso dies klar ausgesprochen, indem sie nach der Ausführung, daß im übrigen eine gezwungene Unterbrechung der Reise vorliege, weshalb es auf die Frage des Einverständnisses der Klägerin nicht ankomme, hier ebenfalls die Haftung der Versicherer in Anspruch nimmt, weil es an der Zustimmung der Klägerin fehle. Das letztere hat sie zweifelsohne generell und in allen Fällen behaupten wollen, jedenfalls aber bezüglich der „Denderah“ und der „Bianca“, die ja ebenfalls schon in Valparaiso gelöscht haben. Dann aber erscheint auch die Substanziierung der Klage nach Lage der Sache als genügend und die Annahme berechtigt, daß es Sache der Beklagten gewesen wäre, ein Einverständnis der Klägerin mit dem Aufgeben der Reise zu behaupten. Offenbar hat, wie auch Voigt (Deutsches Seeversicherungsrecht S. 500) annimmt, materiell durch den §. 77 der Bedingungen an Art. 832 H.G.B. nichts geändert, sondern nur dessen Sinn durch eine abweichende Fassung verdeutlicht werden sollen. Im Abs. 1 wird zu diesem Zwecke lediglich die Versicherung auf Schiff und Fracht behandelt, während in dem die Güterversicherung betreffenden Abs. 2 als Grundsatz an die Spitze gestellt wird:

„Dasselbe findet statt, wenn die versicherte Reise freiwillig unter Zustimmung oder mit nachfolgender Genehmigung des Versicherten aufgegeben wird.“

Nur unter dieser Voraussetzung soll daher — wie bei der Kaskoversicherung — die versicherte Reise auch dem Güterversicherten gegenüber als beendet angesehen werden. Es ist eine Einrede, wenn der Versicherer dies dem Versicherten gegenüber geltend macht, und er hat daher das Thatsächliche dieser Einrede zu behaupten und zu beweisen, was sich überdies aus der Fassung des Zwischensatzes in der nun folgenden Bestimmung:

„jedoch ohne Zustimmung oder nachträgliche Genehmigung des Versicherten“

ergiebt, zumal es unbillig sein würde, dem Versicherten den Beweis einer solchen Negative aufzubürden, und deshalb nicht anzunehmen ist, daß dies beabsichtigt gewesen sei.

Die fernere Rüge, daß das Berufungsgericht den §. 77 für anwendbar erklärt und dagegen das Vorliegen des Thatbestandes des §. 60 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen geleugnet habe, ist schon oben als unbegründet bezeichnet.

Aber auch bei der Beurteilung des von der Beklagten aus §. 71 der Bedingungen entnommenen Einwandes läßt sich dem Berufungsgerichte die Verletzung einer Rechtsnorm nicht vorwerfen. Laut Thatbestandes des erstinstanzlichen Urtheiles hat Klägerin nicht erst replicando, sondern schon bei Begründung ihrer Klage Abtretung ihrer Ansprüche an die Rheder der Beklagten angeboten, und es ist damals von der Beklagten ein Einwand auf Grund des §. 71 der Bedingungen überhaupt nicht erhoben. In zweiter Instanz hat dann die Beklagte zwar vorgebracht, mit der nachträglichen verspäteten Abtretung der bezüglichlichen Rechte des Versicherten gegen das Schiff sei dem Versicherer nicht gedient; der Versicherte sei nach §. 71 zur Mitwirkung bei Geltendmachung seines Anspruches an den Dritten verpflichtet, Klägerin habe aber weder die Rechtsverfolgung versucht, noch auch sonst irgend welche Schritte gegen die Schiffe zur Sicherung ihres Anspruches gethan. Allein wegen Unterlassung irgend welcher bestimmter Handlungen, welche zur Sicherung ihrer Ansprüche gegen die Rheder hätten ergriffen werden müssen, hat die Beklagte der Klägerin keinen Vorwurf gemacht, und ebensowenig hat sie behauptet, daß und welcher Nachtheil ihr dadurch erwachsen sei. Insbesondere ist auch gar nicht geltend gemacht, daß die Ansprüche der Klägerin an die Rheder durch Schuld der Klägerin verjährt seien. Unter solchen Umständen erscheint es ganz gerechtfertigt, wenn das Berufungsgericht diesen erst in zweiter Instanz erhobenen Einwand verworfen hat, weil es nach dem Vorbringen der Beklagten an Anhaltspunkten dafür fehle, daß die Klägerin der ihr durch §. 71 auferlegten Verpflichtung, dem Versicherer bei seinem Rückgriffe gegen die Dritten behilflich zu sein und für die Sicherung des Anspruches Sorge zu tragen, irgendwie nicht nachgekommen sei. Wenn die Beklagte erst jetzt in der Revisionsinstanz darauf hinweist, daß die betreffenden Güter schon in der Zeit vom Oktober 1886 bis Januar 1887 verladen seien und daher schon einige Wochen später in Valparaiso gelandet sein würden, während die Klage erst am 9. April 1888 zugestellt sei, so daß der Anspruch an die Rheder bei der nur einjährigen Verjährungsfrist des Art. 906

§. 6. B. schon damals verjährt gewesen sei, so verdient dies umso weniger Beachtung, als nach Art. 908 Ziffer 2 und 3 vgl. mit Art. 757 §. 6. B. der Lauf der Verjährung erst mit dem Ablaufe des Tages beginnt, an welchem der Beteiligte von dem eingetretenen Schaden Kenntniss erhalten hat, in welcher Beziehung keinerlei thatsächliche Angaben vorliegen. Übrigens ist auch die Ansicht unrichtig, es gehöre zur Begründung der Klage auf Schadensersatz gegen den Versicherer, daß der Versicherte darlegt, er sei der ihm in §. 71 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen auferlegten Verpflichtung nachgekommen. Denn der Hauptgrundsatz, mit welchem der §. 71 beginnt, und welcher am Schlusse wiederholt ausgesprochen wird, besteht darin, daß die Verpflichtung des Versicherers zum Ersatze des Schadens auch dann eintritt, wenn dem Versicherten ein Anspruch auf dessen Vergütung gegen den Schiffer oder eine andere Person zusteht, und daß der Versicherte sich wegen des Ersatzes des Schadens an den Versicherer halten kann, ohne vorher die ihm verantwortliche Person zu belangen oder, wenn dies geschehen ist, den Ausgang des gerichtlichen Verfahrens abwarten zu müssen, daß mithin der Versicherer in allen Fällen ohne weiteres prinzipaliter haftet und Ersatz zu leisten hat. Wenn daneben der Versicherte seinerseits für verpflichtet erklärt wird, seine Mitwirkung zur erfolgreichen Geltendmachung des ihm an den Dritten zustehenden (nach Erfüllung der Verpflichtungen des Versicherers auf diesen übergehenden) Anspruches zu leisten, auch den Umständen nach vorsorgliche Sicherungsmaßregeln zu treffen u. s. w., so stehen zwar diese Verpflichtungen den sonstigen gesetzlich oder vertragsmäßig dem Versicherten dem Versicherer gegenüber auferlegten Verpflichtungen darin gleich, daß der Versicherte dem Versicherer für deren Erfüllung verantwortlich ist, und folglich eine Verletzung derselben einen Anspruch des Versicherers auf Schadensersatz gegen den Versicherten begründet. Der Versicherer wird daher mit diesem Ansprüche dem klagenden Versicherten gegenüber kompensieren können, wenn bereits feststeht, daß durch die Nichterfüllung der diesem in §. 71 a. a. O. auferlegten Verpflichtungen ein dem Versicherten in gleicher Höhe zustehender Ersatzanspruch gegen einen Dritten verloren gegangen ist. Da dies aber im vorliegenden Falle nach dem Thatbestande des angefochtenen Urtheiles nicht der Fall ist, so ist die Beklagte schuldig, der Klägerin zunächst ihrerseits den Schaden zu zahlen,

und würde es ihr lediglich vorbehalten bleiben, die Zahlung des Schadens demnächst (ganz oder zum Teil) von der Klägerin zurückzufordern, falls sich herausstellen sollte, daß und wie weit sie durch Verletzung der nach §. 71 a. a. O. der Klägerin obliegenden Verpflichtungen in ihrem Rückgriffsrechte gegen die Rheeder der „Denderah“ und der „Bianca“ geschädigt ist.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 9 S. 118 fig. . . .

4. Anlangend die Fälle der Dampfer „Rambyes“ und „Titania“, welche ihre Reise erst in dem Mollendo zunächst gelegenen Arica aufgegeben und die betreffenden Güter dort gelöscht haben, nimmt das Berufungsgericht mit Recht an, daß diese Schiffe hierzu nach ihren Konnossementen, welche ebenfalls in Art. 13 bezw. Art. 12 die oben unter 1. mitgeteilte Klausel enthalten, unzweifelhaft befugt waren, da die Thatfache einer damals für Mollendo angeordneten Quarantäne („as also in case of quarantine“) nicht streitig ist. Auch wird zutreffend angenommen, daß Klägerin, indem sie sich diese Konnossementsklauseln gefallen ließ, zu dem Aufgeben der Reise in Arica im voraus ihre Zustimmung erteilt hat, und daß sie sich daher auf §. 77 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen an sich nicht würde berufen können. Es wird aber angenommen, daß die Präjudizierung der Klägerin durch den vorgebachten Zusatz zu §. 27 der Bedingungen abgewendet werde, indem ausgeführt wird, daß der Fall dieses Zusatzes hier vorliege. Denn nach Artt. 631, 636, 641 H.G.B. würden die Schiffe an sich nicht befugt gewesen sein, behufs Vermeidung des Quarantäneliegens ohne Entschädigungspflicht in Arica vom Vertrage zurückzutreten; der Zusatz sei aber gerade dazu bestimmt, solchen üblich gewordenen Befreiungsklauseln der großen Dampfschiffreedereien gegenüber die Ladungsinteressenten als Versicherte dadurch zu schützen, daß ihnen „unpräjudizierlich“ sein solle, was an sich ihren Anspruch an den Versicherer beseitigen würde. Es müsse mithin so angesehen werden, als sei die Reise ohne Zustimmung oder nachträgliche Genehmigung des Versicherten aufgegeben, womit nicht etwa dem Versicherer ein nicht übernommenes Risiko aufgebürdet, der Umfang seiner Haftung ausgedehnt oder erweitert, sondern nur die durch den Zusatz zu §. 27 gewollte Folge herbeigeführt werde, daß der Versicherer gegen einen ohne die Befreiungsklausel des Konnossements haftenden Dritten keine Ansprüche aus dem Rechte des Versicherten

geltend machen könne, weil dieser sich inhalts des Konnossements derselben begeben habe.

In diesen ganz zutreffenden Ausführungen, insbesondere auch in der Auslegung des Zusatzes zu §. 27 der Bedingungen, ist die Verletzung irgend einer Rechtsnorm nicht ersichtlich. Die Beklagte hat zwar geltend gemacht, der Zusatz beziehe sich nur auf eine Befreiung von den gesetzlichen Verpflichtungen des Rheders, welche dieser sich durch einen Kontraktbruch verschafft, nicht aber auf die Einräumung positiver Befugnisse des Rheders, Klägerin habe daher zwar unbeschadet der Fortdauer der Versicherung in den Konnossementen auf Schadensansprüche gegen die Rheder verzichten können, wenn die Schiffe einen übernommenen Transport nach Mollendo nicht ausführten, sondern freiwillig aus irgend welchem Grunde gegen ihre Verpflichtung aus dem Frachtvertrage ihre Reise schon in Arica aufgaben und hier die klägerischen Güter löschten, es präjudiziere aber der Fortdauer der Versicherung, wenschon in den Konnossementen den Schiffen die Befugnis eingeräumt werde, die Reise nach Mollendo freiwillig nach ihrem Belieben oder aus gewissen Gründen bereits in Arica aufzugeben. Diese Unterscheidung kann aber nur als eine durchaus willkürliche bezeichnet werden, da weder der Wortlaut noch der erkennbare Zweck des Zusatzes zu §. 27 hierzu irgend einen Anhalt bietet. Hinsichtlich der Ausführungs- und Beweispflicht in betreff der Zustimmung oder Genehmigung der Klägerin gilt auch hier das oben unter 1. Bemerkte. Auch die hier fraglichen Kosten sind daher mit Recht der Beklagten zur Last gelegt.

5. Auf das Segelschiff „Magellan“ bezieht sich der nur für Dampfschiffe geltende Zusatz zu §. 27 der Bedingungen nicht. Dieses Schiff hat auf Grund der den Konnossementen aufgedruckten sog. Aricaklausel, welche lautet:

„Sollte bei Ankunft des Schiffes in Arica der Hafen von Mollendo blockiert sein, resp. eine Blockade dieses Hafens während des Löschens in Arica eintreten oder der Zugang zum Hafen von Mollendo durch kriegerische Maßnahmen gefährdet, resp. aus anderen Gründen die Entlöschung daselbst nicht gestattet sein, so sind sämtliche Waren in Arica zu entlöschten und in Empfang zu nehmen,“ die Weiterreise aufgegeben und die klägerischen Güter in Arica gelöst.

Auch in diesem Falle nimmt das Berufungsgericht mit Recht nicht eine Deviation, sondern ein Aufgeben der Reise im Sinne des §. 77 der Allgem. Seeversicherungsbedingungen an. Sodann nimmt es an, daß, wenn in Mollendo nur Quarantäne zu halten war, jedenfalls eine freiwillige Aufgebung der Reise ohne Zustimmung oder nachträgliche Genehmigung der Klägerin vorliege. Der Fall der Arica-Klausel, daß die Entlöschung nicht gestattet sei, sei nicht schon bei einfacher Quarantäne gegeben, folglich komme auch die gestattete Aufnahme der Klausel in das Konnossement nicht als Zustimmung der Klägerin zum Aufgeben der Reise in Betracht, während eine anderweitig erklärte Zustimmung oder eine nachträgliche Genehmigung nicht behauptet sei. Klägerin berufe sich demnach auch hier mit Recht auf den §. 77 der Bedingungen.

Daß dies thatbestandswidrig sei, weil Klägerin in zweiter Instanz behauptet und unter Beweis gestellt hat, daß die Löschung von Gütern in Mollendo überhaupt verboten gewesen sei und daher eine Verfügung von hoher Hand vorliege, durch welche der Handel mit dem Bestimmungshafen verboten sei (Artt. 631. 824 Ziff. 2 H.G.B.), wie zur Begründung der Revision geltend gemacht ist, kann der Beklagten nicht zugegeben werden, da mit der gedachten Behauptung die als vorliegend anzunehmende alternative Berufung darauf, daß eine von Seiten des Schiffers etwa freiwillig vorgenommene Aufgebung der Reise klägerischerseits nicht gebilligt sei, recht wohl verträglich ist. Im übrigen ist hier auf das schon vorstehend Ausgeführte zu verweisen, wonach die Beklagte auch hinsichtlich der für die hier fraglichen Güter aufgewendeten Entlöschungs-, Wiedereinschiffungs- und Weiterbeförderungskosten, und zwar, da die Parteien darüber einig sind, daß ein Unterschied zwischen den Frachtfäßen nach Arica und nach Mollendo nicht existiert, zum ganzen Betrage der Weiterbeförderungskosten, ohne Verletzung von Rechtsnormen, für ersatzpflichtig erachtet ist.

Auf die eventuelle Ausführung des Berufungsgerichtes, daß, wenn die Schiffe „Titania“, „Nambyses“ und „Magellan“ die Reise — wie der erste Richter angenommen hat — gezwungen aufgegeben hätten, die Sache ebenso liegen würde, und auf die dagegen etwa zu erhebenden Revisionsgründe braucht hiernach nicht eingegangen zu werden.“