

1. Ist in der nachträglichen Vergrößerung des Ruderblattes eines für die Überführung über See versicherten Flußdampfschiffes ohne weiteres eine Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr für die versicherte Reise zu erblicken?

Allgem. Seeversicherungs-Bedingungen §§ 60, 61, H. G. B. Artt. 817, 818.

I. Civilsenat. Ur. v. 12. November 1898 i. S. Sch. (Rl.) w. die Patriotische Affekuranz-Compagnie u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 228/98.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die sieben Beklagten hatten neben einer Reihe anderer Versicherer das Risiko des auf der Werft der Klägerin erbauten, zum Schleppdienst auf dem Rhein bestimmten Schleppdampfers M. VII zum taxierten Werte von 314000  $\mathcal{M}$  für die zum Zwecke seiner Überführung von Elbing nach Rotterdam auszuführende Seereise nach den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 versichert. In dem Orderbriefe vom 17. März 1897, auf Grund dessen die Versicherung zu stande gekommen war, hatte die Klägerin erklärt, daß die Überführung des Dampfers bei Eröffnung der Schifffahrt und günstiger Witterung in der zweiten Hälfte des März oder zu Anfang des April erfolgen solle. Der Dampfer verließ Elbing am 24. oder 25. März. Weil er auf der Fahrt durch das Haff schlecht steuerte, wurde in Pillau das Ruderblatt durch eine aufgesetzte Eisenplatte vergrößert. Am 29. März vormittags 11 Uhr ging der Dampfer von

Billa in See, und befand sich vor der Küste von Hinterpommern, als um 8 Uhr abends eine südwestliche Brise aufsprang, die sich in den nächsten Stunden der Nacht zum Sturm aus Westen steigerte. Der Führer des Dampfers behielt zunächst seinen westlichen Kurs bei, ließ jedoch um 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr das Schiff wenden und einen östlichen Kurs nehmen. Etwa um 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr zerbrach die Hauptwelle des Dampfsteuerapparates, sodaß eine Notsteuerung eingerichtet werden mußte. Zu diesem Zwecke wurde wiederholt die Fahrt des Schiffes für einige Zeit gestoppt. Mit Hilfe der Notsteuerung wurde die östlich gerichtete Fahrt bei fortbauernnd schlechtem Wetter und hoher See fortgesetzt, bis um 9 Uhr morgens das Schiff in der Höhe von Scholpin quer durchbrach und versank.

Die Klägerin erhob gegen die Beklagten Klage mit dem Antrage, dieselben zur Zahlung ihrer Anteile im Gesamtbetrage von 138 980,17 *M* nebst 6 Prozent Zinsen seit dem 29. Juni 1897 zu verurteilen. Die Beklagten beantragten Abweisung der Klage, indem sie gegen die Klageforderung folgende Einwendungen erhoben:

1. Sie behaupteten, daß, entgegen der in dem Orderbriefe der Klägerin vom 17. März 1897 gegebenen Zusage, daß das Schiff nur bei günstiger Witterung übergeführt werden solle, die Reise schon bei bedenklichem Wetter angetreten und auch nach Eintritt des Sturmes fortgesetzt worden sei.

2. Sie machten ferner geltend, daß, das Ruderblatt ohne Wissen und Genehmigung der Versicherer nachträglich vergrößert, hierdurch aber die Gefahr der Reise gesteigert worden sei.

Das Gericht erster Instanz erkannte auf einen Eid für die Klägerin; das Berufungsgericht verurteilte aber die Beklagten unbeding. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

... „Übereinstimmend mit dem Seeamte zu Danzig, vor welchem eine Verhandlung über den Untergang des Schleppdampfers *M. VII* stattgefunden hat, hält das Oberlandesgericht für erwiesen, daß das für die Flußschiffahrt gebaute, sehr flach gehende Schiff dem während seiner Fahrt auf der Ostsee ausgebrochenen schweren Wetter nicht habe standhalten können und seinen Untergang in der Weise gefunden habe, daß es vorn und hinten gleichzeitig von zwei hohen Wellenbergen gehoben worden, insolgehiervon aber die frei über dem Wellenthale

schwappende Mitte des Schiffsbodens unter dem großen Gewichte der auf ihr lastenden Maschinen nebst Kessel und der Kohlenladung durchgebrochen sei. Hierin findet das Oberlandesgericht mit Recht einen Seeunfall, dessen Gefahr die Versicherer nach § 69 Ziff. 1 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen an sich zu tragen hatten.“

(Es folgt zunächst eine Ausführung, welche die Gründe billigt, aus denen das Berufungsgericht den ersten Einwand der Beklagten verworfen hatte. Dann fahren die Gründe fort:)

„Dagegen müssen die Erwägungen des Berufungsgerichtes, welche den aus der in Willau vorgenommenen Erhöhung des Ruderblattes hergeleiteten Einwand betreffen, Bedenken erregen. Dieser Einwand geht davon aus, daß durch die Vergrößerung des Ruderblattes eine Steigerung der Gefahr herbeigeführt worden sei. Unter dieser Voraussetzung wären die Beklagten von der Haftung für den später eingetretenen Unfall frei geworden, wenn nicht festzustellen wäre, daß diese Vergrößerung der Gefahr keinen Einfluß auf den Eintritt des Unfalles habe ausüben können (§ 61 Ziff. 1 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen). Es greift jedoch auch hier zu Gunsten der Klägerin die Erwägung Platz, daß die Vergrößerung des Ruderblattes die Rechte der Klägerin nicht beeinflusst, wenn sie von dem Kapitän Sch. nach dessen nautischem Ermessen bewirkt worden ist. Da jedoch die Beklagten unter Eideszuschreibung behauptet haben, daß der Inhaber der klagenden Firma selbst die Vergrößerung des Ruderblattes angeordnet oder doch genehmigt habe, so kann dieser im ersten Urtheile dem Firmeninhaber auferlegte Eid nur beseitigt werden, wenn entweder festgestellt wird, daß die in der Vergrößerung des Ruderblattes zu findende Gefahrveränderung für den später eingetretenen Unfall nicht von Einfluß hat sein können, oder wenn die Vergrößerung des Ruderblattes eine Veränderung der Gefahr nicht in sich schließt. In ersterer Beziehung hat zwar das Berufungsgericht auf das vor dem Seeamte abgegebene Gutachten des Sachverständigen J. Bezug genommen, welches dahin ging, daß der Bruch der Welle des Dampfsteuerapparates nicht notwendig auf die Vergrößerung des Ruderblattes zurückzuführen, sondern wahrscheinlicher die Folge einer vorausgegangenen Verdrehung des Ruderstammes gewesen sei. Das Berufungsgericht gründet jedoch auf dieses Gutachten keine Feststellung und glaubt einer solchen nicht zu bedürfen, weil es zu der Überzeugung gelangt ist, daß der Bruch

des Steuerapparates zum Verluste des Schiffes nicht mitgewirkt habe. Es erwägt, daß das Zerbersten des Schiffes in der für erwiesen erachteten Weise auch bei unverletztem Steuerapparate eingetreten wäre, und nichts dafür vorliege, daß das Schiff durch den Bruch des Steuerapparates dem Seegange mehr ausgesetzt gewesen sei, als vorher, oder einen rettenden Hafen erreicht haben würde, wenn das Steuer nicht gebrochen wäre. Das Berufungsgericht führt in letzterer Richtung aus, durch die Einrichtung der Notsteuerung sei zwar eine Verzögerung der Fahrt eingetreten, hierdurch aber die Erreichung des Nothafens Stolpmünde nicht vereitelt worden; denn es sei anzunehmen, daß das Schiff bei Eintritt der Katastrophe sich bereits über Stolpmünde hinaus auf der Fahrt nach der Danziger Bucht befunden habe, entweder weil der Kapitän Sch. seine Absicht, Stolpmünde anzulaufen, geändert habe, oder weil er wider seinen Willen durch den Sturm an Stolpmünde vorbeigetrieben worden sei.

Diese Ausführungen werden von den Revisionsklägern nicht ohne Grund angegriffen. Die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der mangelhaften Steuerfähigkeit des Schiffes überhaupt oder doch bis zur Herstellung einer einigermaßen sicher funktionierenden Notsteuerung und dem Nichtanlaufen des Nothafens Stolpmünde kann mit den Gründen des Berufungsgerichtes nicht beseitigt werden. Wenn der Kapitän Sch. seine Absicht, Stolpmünde anzulaufen, geändert hat oder wider seinen Willen an diesem Hafen vorüber getrieben worden ist, so kann der Grund für das eine wie für das andere darin gelegen haben, daß die Steuerung des Schiffes ungewöhnliche Schwierigkeiten machte, welche auf den Bruch des Steuerapparates, und dieser wiederum auf die Vergrößerung des Ruderblattes zurückgeführt werden können. Daß die letztere keinen Einfluß auf den späteren Unfall habe üben können, ist mithin nicht in haltbarer Weise dargethan.

Diese Bedenken gegen die Begründung des Berufungsurtheiles führen jedoch nicht zur Aufhebung desselben, weil die angefochtene Entscheidung aus anderem Grunde gerechtfertigt erscheint und deshalb aufrecht zu erhalten ist (§ 526 C.P.D.).

Der § 61 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen entspricht dem Art. 818 H.G.B., welcher ebenso wie der vorhergehende Art. 817 (§ 60 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen) hauptsächlich den

Fall der Deviation behandelt. Die Entstehungsgeschichte der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen ergibt, daß die §§ 60. 61 (die §§ 76. 77 des ersten Entwurfes) ausschließlich aus dem Gesichtspunkte der Regelung der Deviation erörtert worden sind. Soweit dieselben also von „in anderer Weise . . . veranlaßter Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr“ handeln, welche den Versicherer von der Haftung für später sich ereignende Unfälle befreien soll, ist der Sinn dieser Bestimmung aus dem Handelsgesetzbuche und dessen Materialien zu entnehmen. Nun ergeben die Protokolle der Hamburger Handelsgesetzkommission (Bd. 7 S. 3170. 3173 bis 3181), daß dabei an jede Handlung oder Unterlassung des Versicherten gedacht worden ist, wodurch die Gefahr eine größere oder eine andere werde, als der Versicherer bei dem Abschlusse des Vertrages voraussetzen mußte. Unter diesen Gesichtspunkt wurde insbesondere auch die mangelnde Seetüchtigkeit des Schiffes bei dessen Aussendung gebracht, welche jetzt an anderer Stelle (Art. 825 Ziff. 1 H.G.B., § 70 Ziff. 1 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen) als Grund der Befreiung des Versicherers von den daraus entstandenen Schäden erscheint. Wird die Sachlage nach dieser Richtung geprüft, so ist ohne weiteres klar, daß an die Seetüchtigkeit des Dampfers M. VII als an eine Voraussetzung der Versicherer beim Abschlusse des Versicherungsvertrages nicht gedacht werden kann, da die Beklagten wußten, daß es sich um die Versicherung eines Flußschiffes handelte, von dem Seetüchtigkeit, auch bezüglich der Steuervorrichtung, nicht erwartet werden durfte. Vielmehr konnten die Beklagten, als sie die Versicherung dieses nicht seetüchtigen Schiffes für die Seefahrt nach Rotterdam übernahmen, bezüglich der sich hieraus für sie ergebenden Gefahr, abgesehen von der in dem Orderbrief vom 17. März 1897 enthaltenen besonderen Zusage, daß das Schiff ein festes eisernes Deck und feste Lutten wie ein Seeschiff habe, nichts anderes voraussetzen, als daß das Schiff wie ein ordentlicher Flußschleppdampfer gebaut sei und insbesondere auch eine zur Steuerung eines solchen Fahrzeuges in Binnengewässern geeignete Steuervorrichtung habe. Es wäre ihre Sache gewesen, sich für die Seefahrt eine bestimmte Einrichtung des Steuers auszubedingen, wenn sie sich in dieser Beziehung sichern wollten. Nun ist aber im Laufe der Verhandlungen in den Vorinstanzen niemals die Meinung vertreten worden, daß durch die

Erhöhung des Ruderblattes die Steuereinrichtung des Schiffes eine für die Fahrt auf Binnengewässern ungeeignete oder auch nur ungewöhnliche geworden wäre. Vielmehr ist sie vorgenommen worden, um die auf der Fahrt durch das frische Gaff hervorgetretenen Mängel der Steuerfähigkeit des Schiffes zu beseitigen, und der Sachverständige J. hat sich vor dem Seeamt dahin ausgesprochen, „daß die Vergrößerung des Steuers für die Flußfahrt ratsam gewesen sei“. Unter diesen Umständen kann in der Vergrößerung des Ruderblattes keine Handlung erblickt werden, durch welche die von den Versicherern übernommene Gefahr eine größere oder eine andere wurde, als die beim Abschlusse des Vertrages von ihnen vorausgesetzte. Eine Veränderung der Gefahr im Sinne des Art. 818 H.G.B. oder des § 61 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen liegt also nicht vor. Damit fällt aber der von den Beklagten in Anspruch genommene Befreiungsgrund fort.“ . . .