

33. 1. Sind die im Falle der unabsichtlichen Strandung eines Seeschiffes auf dessen Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden gemäß Art. 708 Ziff. 3 Abs. 4 S.G.B. nach den Grundsätzen der großen Haverei zu verteilen, wenn keine gemeinsame Gefahr von Schiff und Ladung vorgelegen hat?

2. Setzt der auf Rückerstattung einer irrtümlich geleisteten Zahlung gerichtete Anspruch nach gemeinem Rechte die Entschuldigbarkeit des Irrtumes auf Seiten des Zurückfordernden voraus? Entschuldigbarkeit eines tatsächlichen Irrtumes.

3. Steht dem Bereicherungsanspruche entgegen, daß der Empfänger die Zahlung, die ihm von dem Zurückfordernden irrtümlich geleistet worden ist, von einem Anderen zu fordern hatte?

4. Geht der Bereicherungsanspruch insoweit unter, als der Empfänger infolge der grundlosen Zuwendung ein Forderungsrecht eingebüßt hat, aus dessen Bewertung er sonst eine Leistung der gleichen Art gewonnen haben würde?

5. Hat gegenüber der Geltendmachung eines solchen Verlustes der Zurückfordernde das Vorhandensein der Bereicherung, oder der Empfänger ihren Ausfall zu beweisen?

I. Civilsenat. Urte. v. 3. Juli 1899 i. S. D. M. Transportversch.-Aktiengesellschaft u. Gen. (Kl.) w. Kn. & B. Nfl. (Bekl.). Rep. I. 171/99.

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

Am 20. August 1896 fuhr sich der der Sp. M. St. Sh. Co. Lim. gehörende Dampfer A. auf der Reise von Kronstadt nach Brake am Südufer des Kaiser-Wilhelm-Kanals fest, als er einem ihm entgegenkommenden Dampfer ausweichen wollte. In der Annahme, daß er zur Vermeidung einer Kollision absichtlich auf Strand gesetzt worden sei, wurde unter Berücksichtigung der nach den Konnossementen maßgebenden York and Antwerp Rules von 1890 behufs Feststellung und Verteilung der Schäden, die er erlitten hatte, in Bremen eine Dispache aufgemacht, wonach auf die vier verschiedenen Ladungsempfänger Beiträge von im ganzen 11906,06 *M* entfielen. Drei Empfänger übermittelten die Dispache und die ihnen zugegangene Zahlungsaufforderung an ihre Versicherer, die beiden klagenden Versicherungsgesellschaften, von denen alsdann auch die sie angehenden Beträge mit zusammen 7543,53 *M* bezahlt wurden. Der Mittläger Th. Br. berichtigte die ihm in Rechnung gestellten 4362,53 *M* persönlich und bemühte sich vergeblich, von seinem Versicherer, dem Russischen Lloyd, Ersatz zu erhalten. Obgleich in der am 26. August 1896 vor dem Amtsgericht zu Brake abgelegten Erklärung angegeben war, daß man das Schiff freiwillig habe auffahren lassen, und obgleich sich die nämliche Bemerkung in der Dispache wiederfand, wurde vom Russischen Lloyd bestritten, daß ein Fall der großen Haverei vorliege. Die Klage, die von Th. Br. angestrengt wurde, blieb ohne Erfolg; vielmehr nahm das Landgericht zu Hamburg auf Grund einer umfassenden Beweisaufnahme in dem rechtskräftig gewordenen Urteil an, daß eine absichtliche Strandung nicht stattgefunden habe.

Die Kläger verfangen nun von der Rhederei des A. die Rückzahlung der bezahlten Beträge und klagten, da dieselbe verweigert wurde, gegen die als selbstschuldige Bürgin für die Rhederei eingetretene Firma Kn. & B. Nfl. Die Ansprüche wurden darauf gestützt, daß die Zahlungen in entschuldbarem Irrtum geleistet worden seien. Es liege überhaupt keine Strandung, geschweige denn eine absichtliche Strandung vor. Die Kläger hätten die Dispache für richtig gehalten, und umsomehr für richtig halten dürfen, als jede in Bremen aufgemachte Dispache von dem Verein der Bremer Seeversicherungsgesellschaften nachgeprüft werde, die hier fragliche Dispache aber weder prinzipiell, noch rechnerisch beanstandet worden sei.

Demgegenüber wurde von der Beklagten geltend gemacht, daß

eine absichtliche Strandung angenommen werden könne. Der Lotse, unter dessen Führung das Schiff gestanden habe, sei sich bewußt gewesen, daß er möglicherweise auf die Böschung des Kanals laufen werde. Eine solche eventuelle Absicht genüge zur Annahme der Absichtlichkeit. Jedenfalls hätten die Kläger sofort erkennen müssen, daß in dieser Hinsicht Zweifel beständen, und deshalb nicht, oder doch nicht ohne Vorbehalt zahlen dürfen. Die Rhederei habe sich inzwischen die auf der Reise am Schiff entstandenen Schäden von ihren Kaskoversicherern vergüten lassen und dabei die von den Klägern bezahlten Beträge in Abzug gebracht. Müsse sie diese jetzt zurückerstatten, so gerate sie in Verlust, da ihre Versicherer keinesfalls auf Nachzahlungen eingehen würden. Eventuell seien immer die Abbringungskosten nach Art. 708 Ziff. 3 Abs. 4 H.G.B. mit Recht in großer Haverei verteilt.

Die Kläger bestritten nicht, daß die Rhederei eine Kaskoversicherung gehabt habe. Daß die Rhederei A. bei einer Taxe von 13000 £ unter Kaskoversicherung von nur 10600 £ gestanden hat, ward unstreitig.

Das Landgericht erkannte nach den Klageanträgen. Das Oberlandesgericht änderte insoweit ab, als die Beklagte verurteilt worden war, den beiden Versicherungsgesellschaften mehr als 1392,65 *M* nebst Zinsen seit dem 21. Oktober 1896 und dem Th. Br. mehr als 805,39 *M* nebst Zinsen seit dem 21. Oktober 1896 zu bezahlen; mit den weitergehenden Beträgen wies es die Kläger ab, weil die Rhederei nur um denjenigen Betrag bereichert worden sei, den sie von ihren Kaskoversicherern nicht erhalten haben würde, von den Klägern aber erhalten habe. Hiervon abgesehen, sei ihr bezahlt, was ihr zukomme. Da sie keine Vollversicherung gehabt habe, sondern bloß für den Betrag von 10600 £ bei einer Taxe von 13000 £ versichert gewesen sei, so würde sie von ihren Kaskoversicherern auch nur zu $\frac{106}{130}$ Befriedigung erhalten haben. Mit $\frac{24}{130}$ der Forderungen müßten die Kläger daher durchbringen.

Die Kläger legten Revision ein; die Beklagte schloß sich derselben an. Die Anschließung ist zurückgewiesen, der Revision aber stattgegeben, aus folgenden

Gründen:

... „Das Urteil des Berufungsgerichts kann nicht aufrecht erhalten werden, soweit dadurch die Klage verworfen ist. Daß die

Beklagte im ganzen Umfange verurteilende Erkenntnis des Landgerichts wird vielmehr der Sachlage besser gerecht.

Die Norm der Entscheidung ist ohne Zweifel dem deutschen Recht zu entlehnen, wenn nach der Entstehung des verfolgten Konditionsanspruchs gefragt wird. Denn der Unfall, durch den die Kläger zu der angeblich ohne Grund geschehenen Leistung veranlaßt worden sind, hat sich in einem deutschen Gewässer ereignet. Der Dampfer war nach einem deutschen Hafen bestimmt und hat ihn demnächst auch erreicht. Die Dispatche, auf Grund deren die Kläger gezahlt haben, ist in Bremen aufgemacht, und die Zahlung selbst ist in Bremen geleistet. Nach den Satzungen des deutschen Rechtes haben die Kläger aber in der That ein Rückforderungsrecht erworben.

Daß es an dessen objektiver Grundlage insofern nicht fehlt, als jene der Beklagten oder der Gesellschaft, für die sie selbstschuldnerisch haften, eine Leistung zugewandt haben, die sie nicht schuldig waren, hat das Berufungsgericht ohne prozessualen oder materiellen Rechtsverstoß angenommen. Die Kläger waren nur beitragspflichtig, wenn ein Fall der großen Haverei vorlag, und ein Fall der großen Haverei lag nur vor, wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt oder festgefahren war. Davon kann nun aber in der That nach Maßgabe des ermittelten Sachverhaltes nicht die Rede sein. Als der Lotse mit Hartbackbordruder dem entgegenkommenden Dampfer aus dem Wege ging, wollte er den Zusammenstoß vermeiden, nicht aber die Kanalböschung anlaufen, wenn er auch immerhin die Möglichkeit, daß dies eine Folge seines Ausweichmanövers sein könne, in den Kreis der Erwägung gezogen haben mag. Das Schiff hat sich dann aber thatsächlich an dem Nordufer, gegen das es gestoßen ist und bei seiner Fahrtrichtung allein stoßen konnte, gar nicht festgerannt. Vielmehr ist es zurückgeprallt und hierauf trotz der Bemühung des Lotsen, das Fahrwasser zu behalten, an der Südböschung auf Grund geraten. Die Strandung oder das Festfahren ist sonach ganz unfreiwillig geschehen, und der Schaden, der dadurch verursacht wurde, war nicht in Havariegroße zu vergüten. Das gilt auch rücksichtlich der Kosten der Abbringung und der zu diesem Zwecke dem Schiff oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden. Derjenige Thatbestand ist hier nicht gegeben, der gemäß Art. 708 Ziff. 3 Abs. 4 H.G.B. die Verteilung solcher Beträge nach den Grundsätzen der großen Haverei auch dann,

wenn die Strandung unabsichtlich geschehen ist, nach sich zieht. Da ein auf einer Seefahrt begriffenes Seeschiff in dem zwei Meere verbindenden, als Seeschiffahrtskanal dienenden Kaiser-Wilhelm-Kanal festgefahren war, so werden allerdings die entscheidenden Rechtsvorschriften nicht aus dem § 82 Ziff. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes, sondern aus dem Seerecht gewonnen werden müssen. Bei den im Art. 708 H.G.B. ausgezeichneten Thatbeständen soll aber von den begrifflichen Erfordernissen der großen Haverei nur insoweit abgesehen werden, als dies besonders bestimmt worden ist. Hiernach tritt freilich im Falle der Ziff. 3 Abs. 4 die Veränderung ein, daß nicht, wie sonst, eine Vorsätzlichkeit der Strandung vorausgesetzt wird. Im übrigen werden aber die Begriffsmomente der großen Haverei festgehalten. Die Lage, in die das Schiff zufolge der Strandung geraten ist, muß daher eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung bedeuten, die Abbringung sich als eine Maßregel charakterisieren, die zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr ergriffen wurde. Dementsprechend wird denn auch in Rule VII der York and Antwerp Rules von 1890, die nach den Konnossementen für das Verhältnis zwischen dem Verfrachter und den Ladungsempfängern maßgebend sind, besonders hervorgehoben, daß Schäden, die bei der Abbringung eines aufgelaufenen „and in a position of peril“ befindlichen Seeschiffs entstehen, nur dann als große Haverei gelten sollen, „when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage“. Und die Begründung zum § 82 (im Entwurf § 81) des Binnenschiffahrtsgesetzes führt auf S. 108 aus, daß Abbringungskosten, die durch das unfreiwillige Festfahren verursacht werden, regelmäßig nicht den Bestimmungen über große Haverei zu unterstellen seien, weil dazu nur Anlaß vorliege, wenn es sich um eine Gefährdung von Schiff und Ladung handle, „die gemeinsame Abbringung als eine Rettungsmaßregel bezüglich beider“ zu betrachten, und „aus diesem Grunde die Havereiverteilung der Kosten und Schäden des Abbringens gerechtfertigt“ sei; eine Voraussetzung, die zwar bei der Seeschiffahrt im Falle der Strandung, nicht aber bei der Binnenschiffahrt im Falle des Festfahrens erfüllt zu sein pflege. Daß bei dem Auflaufen des A. das Schiff selber sowohl als auch die Ladung gefährdet gewesen sei, ist aber nicht näher dargethan und bewiesen. Nach der Lage der

Verhältnisse wird eine solche Gefährdung keineswegs ohne weiteres unterstellt werden dürfen; sie scheint im Gegenteil kaum denkbar zu sein und würde deshalb um so nötiger einer genauen Begründung bedürft haben. Sie ist danach mit Fug und Recht vom Berufungsgerichte verneint.

Ebenso wenig läßt sich beanstanden, daß dieses die Erfordernisse des Rückforderungsanspruchs in subjektiver Beziehung als gegeben angesehen hat. Die Kläger haben sich ohne Zweifel bei der Leistung der Zahlung im Irrtum über ihre Zahlungsverpflichtung befunden, weil sie sonst jedenfalls nicht bezahlt haben würden. Daß auch die Versicherungsgesellschaften an die Beitragspflicht der Ladungsempfänger geglaubt und nicht etwa aus Kulanz gegen ihre Versicherten gehandelt haben, ist um deswillen gewiß, weil sie ohne Zögern auf Grund der Dispache gezahlt und Bedenken gegen ihre Verbindlichkeit niemals geäußert haben. Wie die Umstände liegen, brauchte die Thatsache des Irrtums nicht näher begründet und nachgewiesen zu werden. Ohne dessen Entschuldbarkeit würde die Kondition nun aber gleichwohl versagt werden müssen. Das ist zwar bestritten; so von Wächter, Pandekten Bd. 2 Beilage II zu § 219 S. 502 fig.; und in den neueren Gesetzgebungswerken, wie auch in den §§ 812—814 B.G.B., wird ein entschuldbarer Irrtum nicht mehr verlangt. Für das gemeine Recht hat die Rechtswissenschaft aber doch im großen und ganzen an diesem Erfordernisse festgehalten, und das Reichsgericht hat sich wiederholt auf den gleichen Standpunkt gestellt.

Vgl. Volze, Praxis des Reichsgerichts Bd. 19 Nr. 193; Entsch. des I. Civilsenates i. S. Sch. w. G. vom 1. Oktober 1896, Rep. I. 153/96; desgl. i. S. der R. Feuerversicherungsgesellschaft G. u. Gen. w. H. Elektrizitätswerke vom 4. Februar 1899, Rep. I. 425/98.

Das Berufungsgericht hat nun aber den Irrtum der Kläger zutreffend für entschuldbar gehalten. Daß er nicht auf rechtllichem, sondern auf thatsächlichem Gebiete gelegen ist, erscheint unzweifelhaft. Es besteht kein Anhalt für die gegenteilige Annahme der Revision. Begrifflich war eine Strandung im Kaiser-Wilhelm-Kanal möglich, sofern eine solche jedesmal vorliegt, wenn ein Seeschiff auf Grund gerät und festliegen bleibt oder doch nur unter Anwendung außergewöhnlicher Maßnahmen wieder abgebracht werden kann. Ebenso wenig erhellt, daß die Kläger jede Strandung, ob sie eine freiwillige war, oder nicht,

als große Haverei angesehen haben. Ihre Zahlungsleistung beruht vielmehr auf der irrigen tatsächlichen Unterstellung, daß das Schiff absichtlich an Strand gesetzt worden sei, und dieser Irrtum ist um deswillen entschuldigt, weil nicht allein eine Dispache aufgemacht, sondern auch in der Dispache sowohl, als in der Berklarung behauptet worden war, daß man die Strandung mit Absicht herbeigeführt habe. Der Erfahrung und Sachkunde der Dispacheure durften die Kläger aber allerdings Vertrauen entgegenbringen, und daß die Berklarung unrichtige Thatsachen enthalte, brauchten sie nicht zu vermuten. Dazu kommt, daß nach den Gepflogenheiten des bremischen Seeverkehrs jede Dispache durch den Verein der Bremer Seeversicherungsgesellschaften einer Prüfung in rechnerischer und prinzipieller Beziehung unterworfen wird, gegebenenfalls diese Prüfung auch vollzogen und ohne Beanstandung verlaufen war. Umsoweniger Anlaß lag vor, zu bezweifeln, daß der Schaden nach den Grundsätzen der großen Haverei zu vergüten sei. Andererseits ist freilich zu erwägen, daß gemäß der Angaben der Dispache und Berklarung selber das Schiff dem Ruder um die entscheidende Zeit nicht gehorchte und daher kaum mit Absicht auf den Strand gesetzt sein konnte. Auch ergeben dieselben Dokumente, daß es vom Nordufer abgeprallt war und sich erst nachher — offenbar ohne Zuthun der Führung — am Südufer festgerannt hatte. Diese Momente heben aber doch die Entschuldbarkeit des Irrtums nicht auf. Waren sie immerhin geeignet, Bedenken wachzurufen, so hatten solche Bedenken doch nautische Kenntnisse und besonders sorgsame Ermägungen zur Voraussetzung, und die Kläger mochten sie um so eher ohne Schaden unterdrücken, als sie von den in seemännischen Dingen so äußerst erfahrenen Dispacheuren und von dem nicht minder erfahrenen Vertrauensmanne der Seeversicherungsgesellschaften nicht geteilt worden waren. Ihr Irrtum ist deshalb solcher Art, wie er auch sonst gewissenhaften und auf ihre Angelegenheiten wohl bedachten Geschäftsleuten begegnen kann.

Sind hiernach die Voraussetzungen des Rückforderungsanspruchs sämtlich gegeben, so hat das Berufungsgericht doch trotzdem der Klage — abgesehen von einem Teilbetrage — die Folge versagt, weil, wenn die Kläger nicht bezahlt hätten, die durch die Beklagte vertretene Abherei von ihren Kaskoversicherern Ersatz erhalten haben würde, sie somit aber nicht um die geforderten Geldsummen, sondern höchstens

vielleicht um die Forderung gegen ihre Kostoversicherer bereichert sei. Diese Rechtsanschauung ist irrig. Der Ersatzanspruch, der der Rhederei auf Grund der Versicherung ihres Schiffes gebührt, schließt das Rückforderungsrecht der Kläger an sich ohne Zweifel nicht aus. Zunächst liegt eine Bereicherung ihres Vermögens darin, daß ihr der Schade, den sie erlitten hatte, ohne Rechtsgrund von den Klägern vergütet ist. Sofern sie von ihren Versicherern solche Vergütung zu beanspruchen hatte, hat sie nun freilich nicht mehr empfangen, als ihr zukam. Die Zahlung, die sie empfing, hat sie aber nichtsdestoweniger ohne rechtlichen Grund, weil sie sie nicht von ihrem Schuldner oder in dessen Namen empfangen hat. Es liegt im Wesen der Obligation, daß sie zwischen bestimmten Personen besteht. Diejenige Obligation, zu deren Erfüllung geleistet worden ist, bestand aber in Wahrheit nicht, weil die wirkliche Obligation eben nicht zwischen dem Empfänger und Geber, sondern zwischen dem Empfänger und einem Dritten bestand. Die Leistung, die nicht behufs Auflösung des echten, sondern behufs Auflösung eines eingebildeten Obligationsverbandes geschah, ließ jenes daher an und für sich auch ganz unberührt. Sie war somit nach beiden Seiten ohne rechtfertigenden Grund: die Kläger leisteten, was sie nicht schuldig waren, und die Rhederei empfing, was sie nicht fordern konnte. Daraus ergibt sich die Pflicht zur Zurückerstattung. Dieser Grundsatz wird in den Quellen wiederholt zur Anerkennung gebracht und von den Rechtslehrern mit Einmütigkeit vertreten. Demjenigen, der eine fremde Schuld in dem irrigen Glauben, selber Schuldner zu sein, berichtet, wird die Kondition zugesprochen.

Vgl. l. 19 § 1. l. 65 § 9 Dig. de cond. ind. 12, 6.

Und nur dann greift eine andere Beurteilung Platz, wenn die Leistung dadurch zur wahren Schulderfüllung wird, daß sie im Namen des eigentlichen Schuldners und für ihn vollzogen ist. Denn unter dieser Voraussetzung hat der Gläubiger, wie es in l. 44 Dig. eod. heißt, „suum“, d. h. die ihm geschuldete Leistung, empfangen, während es nicht zur Tilgung der wirklichen Forderung gekommen ist, wenn ohne Rücksicht auf sie und zum Zweck der Begleichung einer nicht bestehenden Schuldverpflichtung gezahlt worden ist.

Vgl. Erleben, Die conditiones sine causa Bd. 1 § 9 S. 152 fig.; Witte, Die Bereicherungsklagen § 10 S. 75 fig.; Voigt, Die

condictiones ob causam § 75 S. 656 flg.; Pfersche, Die Bereicherungsklagen S. 115; Dernburg, Pandekten Bd. 2 § 141.

Danach ist die Beklagte zur Rückgewähr des irrtümlich Gezahlten verpflichtet, wenn ihre Verpflichtung nicht aus diesem oder jenem Grunde wieder in Wegfall gekommen ist. Den Gegenstand der Kondiktion bildet dasjenige, was sie ohne Rechtsgrund erhalten hat. Denn eben das ist der Grund der Klage, dem Geber wieder zu verschaffen, was aus seinem Vermögen in das Vermögen des Empfängers übergegangen ist.

Vgl. l. 7 Dig. eod., l. 25 Dig. de praesor. verb. 19, 5.

Andererseits findet die Verpflichtung ihre Begrenzung aber wieder in der Bereicherung, und wenn die grundlose Leistung gleichzeitig einen Nachteil mit sich gebracht hat, so bleibt nur insoweit, als dieser Nachteil übermogen wird, eine wahre Bereicherung zurück. Der Umfang der Rückgewährspflicht wird also durch das Maß der ungerechtfertigten Vermögenserweiterung bezeichnet. Insbesondere versagt der Kondiktionsanspruch danach auch, sofern und soweit der Empfänger zufolge der Zuwendung ein Forderungsrecht eingebüßt hat, dessen Realisierung ihm möglich war. Diese Beschränkung des der Leistung des Kondiktionsschuldners an sich eigenen Inhaltes tritt aber eben nur auf Grund besonderer Ereignisse ein, während normalerweise immer die Rückgewähr des Hingeebenen in Frage kommt. Will der Schuldner daher geltend machen, daß er nur auf weniger belangt werden könne, so wird es seine Aufgabe sein, diejenigen Thatumstände darzuthun und zu beweisen, die solchem Einwand zur Rechtfertigung gereichen.

Vgl. Krausfeld, Bemerkungen über die *condictio indebiti* S. 10 flg.; Witte, a. a. D. § 20 S. 139 flg.; Pfersche a. a. D. S. 137 flg.; Hartmann, Die Obligation S. 265—266; Sintenis, Civilrecht Bd. 2 § 109 S. 542 flg.; Brinz, Pandekten Bd. 2 § 300, insbes. S. 520.

Umstände dieser Art hat die Beklagte aber nicht hinreichend vorgebracht, und noch weniger nachgewiesen. Zwar hat sie behauptet, daß die Risikoaffekuradeure einen Anspruch auf Erstattung der den Klägern von ihr zurückzuzahlenden Beträge zurückweisen würden, weil sie mit ihnen bereits abgerechnet habe. Daraus folgt aber nicht, daß das Forderungsrecht der Rhederei gegen diese thatsächlich verloren gegangen ist. Es kann keineswegs vorausgesetzt werden, daß die von

der Beklagten vermutete Ablehnung der Affekuradeure eine berechnete sein würde. Nach gemeinem Rechte wäre der Anspruch der Rhederei erhalten geblieben, oder es könnte wenigstens die in der Abrechnung und Quittungszerteilung gelegene Anerkennung kondiziert werden. Es ist aber kein Grund für die Annahme gegeben, daß das englische Recht in dieser Richtung von anderen Prinzipien beherrscht werde. Nach den bei Pritchard, Digest of Admiralty and Maritime Law Vol. 1 p. 1096 (Nr. 2148), Fine u. Nichols, New Digest of Insurance Decisions p. 23 (Standard cases c und e) abgedruckten Entscheidungen, sowie nach den Ausführungen bei Arnould, On the Law of Marine Insurance p. 1094 ff., scheint das denn auch tatsächlich nicht der Fall zu sein. Selbstverständlich könnte die Forderung dennoch infolge besonderer Umstände untergegangen sein; wenn etwa inzwischen die Verjährung eingetreten wäre, oder wenn die Versicherung des Schiffs unter ganz außergewöhnlichen Bedingungen gestanden hätte, oder wenn Erklärungen der Rhederei vorlägen, durch die jeglicher Nachforderung, wie sie auch immer begründet sein möchte, die Wege verlegt werden. Dergleichen Absonderlichkeiten hätten aber von der Beklagten angegeben werden müssen. Es ist deshalb, da dies nicht geschieht, davon auszugehen, daß der Anspruch der Rhederei gegen ihre Versicherer noch besteht und geltend gemacht werden kann. Die gegenteilige, ganz allgemeine, durch nichts unterstützte, beweislose Behauptung der Beklagten darf nicht als Ersatz des Beweises, den sie schuldet, angesehen werden. Daß sie möglicherweise Weiterungen bei der Einziehung ihrer Forderung ausgesetzt ist, bleibt ohne Belang. Diese Thatsache berechtigt nicht dazu, den Klägern ihre übrigens begründeten Ansprüche abzuerkennen.“ . . .