

5. Begriff einer „Veränderung der Reife“ im Sinne des Art. 817 Abs. 2 H.G.B. Begriff einer „Abweichung von der Reife“ im Sinne des Art. 818 H.G.B.

I. Civilfenat. Urt. v. 6. Februar 1901 in S. St. (Rl.) u. Mainzer Schleppdampffchiffahrtsvereins Konkursm. (Nebeninterv.) w. Transatlant. Güterverficherungsgesellschaft (Bekl.). Rep. I. 364/00.

I. Landgericht Frankfurt a. M.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Die Klägerin hatte im September 1897 in Chicago 670 Sad Kleesaat gekauft und von dort über Antwerpen nach Bingen a. Rh. an den Spediteur J. P. in Bingen als Empfänger abgehen lassen.

Die Waare wurde von dem Inhaber der klagenden Firma „für Rechnung wen es angeht“ im Oktober 1897 bei der Beklagten verfichert, und zwar „im durchgehenden Risiko von Chicago bis Bingen incl. Eisenbahnrisiko von Chicago bis zum Dampfer incl. Leichter-

risko zum und vom Dampfer und incl. aller vorkommenden Umladungen . . . für die Reise von Chicago via Antwerpen bis Bingen incl. Flußrisiko" ohne Benennung eines bestimmten Fahrzeuges. Die allgemeinen Bedingungen der vier über die Versicherung ausgestellten Policen, von denen drei je 170 Sack Kleesaat zum Gegenstand hatten, und die vierte sich auf die restlichen 160 Sack bezog, enthielten u. a. (im Art. 25) die Bestimmung, daß, soweit durch die Bedingungen und Klauseln des Versicherungsvertrages von den Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches nicht ausdrücklich abgewichen sei, die Bestimmungen dieses Gesetzbuches maßgebend sein sollten.

In Antwerpen wohlbehalten angekommen, wurde die Ware dort dem Mainzer Schleppdampfschiffsfahrtsverein, Aktiengesellschaft, zur Beförderung mittels Rheinfahrts nach Bingen übergeben und zu dem Zweck auf den Kahn „Mainz Nr. 17“ verladen. Nach dem ausgestellten Ladeschein war die Ware „zur Verfügung zu stellen an die Adresse de Herrn F. P.“ Da der bezeichnete Kahn unterwegs leichtern mußte, kam die ganze Ladung in den dem Mainzer Schleppdampfschiffsfahrtsverein ebenfalls gehörenden Kahn „Mainz Nr. 2.“ Dieser letztere Kahn kam am Sonnabend, den 27. November 1897, in Bingen an und ging etwas vom Ufer entfernt neben der neuen Quaimauer vor Anker. Der Vertreter des Mainzer Schleppdampfschiffsfahrtsvereins, Agent E. in Bingen, teilte dem Spediteur P. die Ankunft des Schiffes mit und gab den Begleitschein für die Ware auf dem Zollamt in Bingen ab. P. bestellte sofort für Montag, den 29. November, bei der Gütere Expedition Eisenbahnwagen zur Entladung und setzte die Zollbehörde in Kenntnis.

Am 28. November kam der gleichfalls dem mehrgenannten Vereine gehörende Schleppdampfer „Rhenus IV“, mit 3 Schleppfähnen auf der Fahrt nach Mainz begriffen, in Bingen an, um den hier in der Nähe des „Alten Krahn“ liegenden Kahn „Mainz Nr. 17“ mitzunehmen.

Der Kahn „Mainz Nr. 2“ fuhr nun von seinem Liegeplatz zu dem Kahn „Mainz Nr. 17“ hin, wurde mit diesem verbunden und noch am 28. November von „Rhenus IV“ mit den übrigen Schleppfähnen nach dem Müdesheimer Fahrwasser hingeschleppt. In kurzer Entfernung von seinem ersten Liegeplatz bekam jedoch der Kahn

„Mainz Nr. 2“ durch Auflaufen ein Beck; die Verbindung mit „Mainz Nr. 17“ riß, und „Mainz Nr. 2“ ging mit der Ladung am folgenden Tage unter, nachdem er noch eine Strecke weit nach dem Bingerer Ufer getrieben war.

Die auf Erfaß des durch den Untergang der Kleesaatladung entstandenen Schadens gerichtete Klage, welcher die Beklagte widersprochen hatte, wurde vom Landgericht abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg, und auch ihre Revision wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„In den vier Versicherungspoliceen heißt es im Anschluß an die Bestimmung, daß die Versicherung übernommen sei „für die Reise von Chicago via Antwerpen bis Bingen incl. Flußrisiko“, die Versicherung geschehe unter den umstehenden, für die Parteien verbindlichen Bedingungen. Unbedenklich ist daraus zu folgern, daß diese Bedingungen, obwohl sie die Überschrift „Allgemeine Bedingungen für Seeverficherungen“ haben, doch nach der Vertragsabsicht auch für das Flußrisiko maßgebend sein sollten, insbesondere also auch die Bestimmung im Art. 25 der Bedingungen über die Anwendung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches.“

Die Klägerin hat sich berufen auf den Art. 817 Absf. 2 und 3 und auf die Artt. 820 und 832 H.G.B. Ganz außer Betracht zu lassen sind indes die Artt. 820 und 832, der Art. 820, weil er zur Voraussetzung hat, daß nach dem Versicherungsvertrage die versicherten Güter mit einem bestimmt bezeichneten Schiffe (oder mit mehreren bestimmten Schiffen) zu befördern sind, und es an dieser Voraussetzung hier fehlt, der Art. 832, weil von einem Aufgeben der versicherten Reise, d. h. dem Aufgeben des Transportes zu Schiff vor Erreichung des Bestimmungshafens, hier keine Rede sein kann. Aber auch von dem Art. 817 (Absf. 2 und 3), auf den die Revision zurückgekommen ist, muß hier abgesehen werden. „Verändert“ im Sinne des Art. 817 wird eine Reise nur dann, wenn sie nach einem anderen Bestimmungshafen gerichtet wird, und im vorliegenden Falle sollte nicht bezüglich der versicherten Kleesaatladung Mainz an die Stelle von Bingen als Bestimmungshafen gesetzt werden, sondern der Rahn „Mainz Nr. 2“ von Mainz nach Bingen behufs Löschung jener Ladung zurückkehren.

Die Unanwendbarkeit der vorerwähnten Vorschriften des Handels-

gefezbuches rechtfertigt jedoch noch nicht die Annahme des Berufungsgerichtes, daß mit dem Beginn der Weiterfahrt des Rahnes in der Richtung nach Mainz eine neue, nicht mitversicherte Reise angetreten worden sei. Irrigerweise glaubt das Berufungsgericht sich hierfür auf das in den Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 13 Nr. 24 veröffentlichte Urteil berufen zu können. In dem durch dieses Urteil entschiedenen Fall hatte das versicherte Schiff nicht nur seinen Bestimmungshafen erreicht, sondern hier auch seinen Ballast gelöscht und eine für einen anderen Hafen bestimmte Ladung eingenommen, und mit Rücksicht darauf wurde unter Hinweis auf Art. 827 H.G.B. ausgesprochen, daß die versicherte Reise beendet, und die Weiterreise nach jenem anderen Hafen nicht eine „Abweichung von der Reise“ (Art. 818 H.G.B.), sondern eine neue Reise gewesen sei. Von dem Thatbestande, der dieser Entscheidung zu Grunde lag, weicht der gegenwärtig zu beurteilende in einer wesentlichen Beziehung ab. Nach dem Art. 5 der Versicherungsbedingungen (vgl. Art. 828 Abs. 1 H.G.B.) endete die Reise mit dem Zeitpunkte, in welchem die Güter im Bestimmungshafen an das Land gelangten. Nun war zwar der Rahn „Mainz Nr. 2“ in seinem Bestimmungshafen Bingen vor Anker gegangen, und es hatten auch, wie das Berufungsgericht feststellt, der Vertreter des Mainzer Schleppschiffahrtsvereins sowie der Spediteur P. die Absicht, alsbald die versicherte Ladung löschen zu lassen. Diese Absicht ist aber nicht zur Ausführung gelangt; es ist vielmehr der Rahn mit der versicherten Ladung in der Richtung nach Mainz weiter gefahren, um zunächst den dortigen Hafen anzulaufen und sodann behufs Löschung jener Ladung nach Bingen zurückzukehren. Die Weiterfahrt war daher ebenso, wie sie es in dem Fall gewesen wäre, wenn sie ohne vorheriges Vorankergehen des Rahnes in Bingen stattgefunden hätte, eine „Abweichung von der Reise“ im Sinne des Art. 818 H.G.B., deren Gefahr nach der Bestimmung dieses Artikels der Versicherer getragen haben würde, vorausgesetzt daß die Abweichung von dem Versicherten (oder von einem Vertreter des Versicherten) weder veranlaßt, noch genehmigt worden ist. Dieser Anwendung des Art. 818 H.G.B. zu Gunsten der Klägerin steht indes der Art. 1 der Versicherungsbedingungen im Wege. Letzterer enthält ausdrückliche und daher nach Art. 25 der Bedingungen den Sätzen des Handelsgesezbuches vorgehende Bestimmungen über den Um-

fang der Haftung des Versicherers, und wenn in ihnen neben anderem, was hier nicht in Betracht kommt, hervorgehoben ist, daß der Versicherer den durch eine „notgedrungene Änderung der Reise“ veranlaßten Schaden zu tragen habe, so ergibt sich daraus, daß er für den infolge einer nicht notgedrungenen Änderung der Reise entstehenden Schaden nicht haften sollte. Es kann auch ferner nicht wohl bezweifelt werden, daß unter den Begriff einer Änderung der Reise nicht nur eine Veränderung im Sinne des Art. 817 H.G.B. fiel, sondern jedenfalls auch eine solche Abweichung von der Reise, wie sie hier erfolgt ist. Hätte eine Änderung der Reise vorgelegen, wenn die Weiterfahrt in der Richtung nach Mainz unternommen worden wäre in der Absicht, die versicherte Ladung in Mainz, anstatt in Bingen, zu löschen, also in der Absicht, die Reise nach einem anderen Bestimmungshafen zu richten, so lag sie gewiß auch dann vor, wenn, wie feststeht, die Absicht die war, zunächst nach Mainz und von da wieder zurück nach Bingen zu fahren.

Das Berufungsgericht hat nun aber die prozessualisch und sachlich nicht zu beanstandende Feststellung getroffen, daß die beabsichtigte und begonnene Weiterfahrt nach Mainz keine notgedrungene war.“ . . . (Wird näher ausgeführt.)

„Danach kann die Beklagte nicht für verpflichtet erachtet werden, den infolge der Weiterfahrt in der Richtung nach Mainz entstandenen Schaden zu vergüten.

Zu demselben Ergebnis führt die sinngemäße Berücksichtigung der Bestimmung im Art. 5 der Versicherungsbedingungen, die darin von der Vorschrift des Art. 828 Abs. 2 H.G.B. abweicht, daß überhaupt, wenn von irgend jemandem die Löschung der versicherten Güter ungebührlich verzögert wird, die Gefahr in dem Augenblicke enden soll, in welchem die Löschung beendet gewesen sein würde, wenn der Verzug nicht stattgefunden hätte. Der eingetretene Schaden war hier die Folge einer Maßregel, durch welche nach dem festgestellten Sachverhalte die Löschung dem Versicherer gegenüber ungebührlich hinausgeschoben wurde.“ . . .