

7. Fällt ein Schiffstransport im Abladehafen vom Lande an den Pier, an dem der Seedampfer anliegt, dann stets unter die Seeversicherung, wenn der Versicherer das Leichterrisiko im Abladehafen übernommen hat?

H. G. B. §§ 824, 827.

Allg. (Hamb.) Seeversicherungs-Bedingungen § 73.

I. Zivilsenat. Urf. v. 30. Juni 1906 i. S. de Fr. & Co. (Kl.) w. Deutsche Transport-Versicherungsgesellschaft (Bekl.). Rep. I. 13/06.

I. Landgericht I Berlin, Kammer für Handelsfachen.

II. Kammergericht daselbst.

Die Klägerin versandte von Cincinnati mit der Bahn eine Anzahl von Kisten mit Maschinenteilen nach New-York, um sie von dort mit dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Bremen“ nach

Europa weiter zu befördern. Die Waren kamen am 29. Juni 1900 auf der New-Yorker Endstation der Ohio-Baltimore-Bahn St. George an und wurden noch an demselben Tage in den der Eisenbahngesellschaft gehörigen Leichter „Häckensack“ verladen, der sie dem am Hoboken-Pier liegenden Dampfer „Bremen“ zubringen sollte. Dort wurden sie jedoch auf Anweisung der Vertretung des Lloyd zunächst auf den Pier gebracht, um zu geeigneter Zeit von hier in den Dampfer verladen zu werden. Bevor letztere Verladung bewerkstelligt wurde, gingen die Waren auf dem Pier durch einen Brand, der am 30. Juni ausbrach, unter.

Die Klägerin verlangte den ihr entstandenen Schaden auf Grund der Police, mit der sie für den Transport von New-York nach Europa bei der Beklagten versichert war, von dieser ersetzt. Für den Rechtsstreit kamen zwei Klauseln des Artikels 6 der „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen“ in Betracht, welche lauten:

„Die von der Gesellschaft übernommene Gefahr beginnt mit dem Zeitpunkte, in welchem die Güter behufs der Einladung in das Schiff oder in die Leichterfahrzeuge vom Lande scheiden.“

„Bei der Einladung und Ausladung trägt der Versicherer die Gefahr der ortsgebräuchlichen Benutzung von Leichterfahrzeugen.“

Die Beklagte beantragte Klageabweisung, weil es sich bei dem Transporte von der Station St. George nach dem Pier um einen Transport von Land zu Land gehandelt habe, und das übernommene Risiko für sie erst begonnen haben würde, wenn die Waren zwecks Verladung in die „Bremen“ den Pier wieder verlassen hätten.

In den Vorinstanzen wurde die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Die Revision konnte keinen Erfolg haben, obwohl der Begründung des Vorderrichters nicht in allen Teilen beigetreten werden kann.

Mit Unrecht wird in dem angefochtenen Urteile Gewicht darauf gelegt, daß der Dampfer „Häckensack“ nicht dem Norddeutschen Lloyd, sondern der Eisenbahn gehörte, und daß letztere den Transport von der Endstation St. George zu dem Dampfer „Bremen“, bzw. zum Pier, wo dieser Dampfer lag, besorgt hat. Rechtsirrig ist auch die damit in Zusammenhang stehende Annahme, daß die Versicherung des

Seetransportes, d. h. des unter die Police fallenden Transportes, keinesfalls vor der Ablieferung an den Lloyd beginnen konnte. Es ist dabei nicht beachtet, daß Beklagte nach den im Tatbestand mitgetheilten Klauseln, übrigens entsprechend dem § 824 H. G. B., das Leichterrisiko im Abladehafen übernommen hat. Als Leichter im Sinne des erwähnten Gesetzes wie der Klauseln ist aber jedes Schiff anzusehen, welches den Transport des versicherten Gutes vom Lande nach dem zur Ausführung des Seetransportes bestimmten Schiffe besorgt. Es ist daher unerheblich, wer der Unternehmer dieses Leichtertransportes ist, und ob das Gut mit der Einladung in den Leichter zugleich dem Seeverfrachter überliefert wird.

Man wird auch darin der Revision Recht geben müssen, daß die versicherte Gefahr beginnt, sobald das Gut von demjenigen Leichter übernommen ist, der bestimmt ist, dasselbe an den Seedampfer zu bringen, und daß sie, einmal begonnen, dadurch nicht unterbrochen wird, daß von seiten des Seedampfers ausnahmsweise aus besonderen Gründen die Anweisung an den zur direkten Ablieferung bereiten Leichter ergeht, das Gut einstweilen auf den Pier zu legen, wo der Dampfer anliegt. Es folgt dies aus § 827 H. G. B., wie aus der Natur der Sache, da die Unterbrechung einer einmal begonnenen Versicherung durch derartige außergewöhnliche Zufälligkeiten, mit denen aber stets zu rechnen ist, sehr unzweckmäßig wäre und nicht als dem Willen der Kontrahenten entsprechend angesehen werden kann.

Ebenso zweifellos ist es aber, daß die Versicherung einen Transport nicht deckt, der von dem Dampfer „Hadenjack“ von der Station St. George nach dem zum Lande gehörigen Pier des Norddeutschen Lloyd in Hoboken ausgeführt ist, daß es dazu vielmehr einer besonderen Klausel, wie sie z. B. in dem Zusätze des § 73 der Allgemeinen (Hamburger) Seeverficherungs-Bedingungen enthalten ist, bedurft hätte. Diese Annahme des Vorderrichters ist auch von der Revision nicht angegriffen worden.

Die Entscheidung hängt daher davon ab, ob die Klägerin nachweisen kann, daß der Dampfer „Hadenjack“ bestimmt war, das Gut zur unmittelbaren Übernahme an den Seedampfer zu bringen, da dann allerdings das Leichterrisiko eingetreten wäre, und damit die ganze Versicherung zu laufen begonnen hätte. Dieser Nachweis ist aber nach den Feststellungen der Vorinstanz nicht erbracht. Es ge-

nügt dazu nicht, daß der „Packensack“, wie als festgestellt angesehen werden kann, Order hatte, das Gut dem Dampfer „Bremen“ zur Verfügung zu stellen, wenn nach der tatsächlichen Übung bei derartigen Transporten damit, als mit einem regelmäßig oder häufig eintretenden Falle, zu rechnen war, daß die Anweisung von seiten der „Bremen“ dahin ging, das Gut auf den Pier zu legen. Bei einer solchen Sachlage hing es von dem tatsächlichen Verlauf und der konkreten Gestaltung des Einzelfalles ab, ob ein Leichtertransport im Sinne der Police, oder ein Transport von Land zu Land anzunehmen war. Nun ergibt sich aber aus der Aussage des Zeugen Sch., auf die der Vorderrichter Bezug nimmt und gegen deren Inhalt Einwendungen nicht erhoben sind, daß bei derartigen Transporten die für den Bloyd bestimmten Waren im allgemeinen von dem sogenannten Leichterschiff auf den Ausladeplatz und dann von diesem aus an Bord des Seedampfers gebracht werden. Danach konnte der Vorderrichter nach dem konkreten Verlaufe mit Recht feststellen, daß auch im vorliegenden Falle nur eine Beförderung von Land zu Land, die durch die Police nicht gedeckt wird, stattgefunden hat.“ . . .