

19. Was ist unter „Schiffbruch“ im Sinne des § 22 Nr. 1 des Gesetzes, betr. Versorgung der Kriegsinvaliden und der Kriegshinterbliebenen, vom 31. Mai 1901 zu verstehen? Ist die Entscheidung der Marinebehörden über die Frage, ob ein Schiffbruch im Sinne dieses Gesetzes vorliegt, für die Gerichte bindend?

III. Zivilsenat. Urtr. v. 12. November 1907 i. S. Reichsmarinestütz (Befl.) w. B. (Rl.). Rep. III. 177/07.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Am 24. März 1899 ist das Kriegsschiff „Cormoran“ auf das Wirbelwindriff bei Neupommern aufgelaufen, hat dort fünf Tage festgesehen und trotz „übermenschlicher“ Anstrengung der Besatzung erst, nachdem fast sämtliche trennbaren Gegenstände, darunter Geschütze, Dampfpumpen, Eismaschine, Dampfkrudermaschine, Anker und so ziemlich die gesamte Inneneinrichtung, über Bord geworfen, und die Masten gekappt waren, wieder flott gemacht werden können. Die Beschädigungen, die das Schiff davongetragen hat, sind in dem im Tatbestand des Berufungsurteils angezogenen und in dieser Beziehung nicht bestrittenen Schriftsatz vom 5. Dezember 1905 angegeben. Nach dem Freiwerden des Schiffes gelang es demselben noch, den nahe (150 Seemeilen) gelegenen Friedrich-Wilhelms-Hafen zu erreichen

und, nachdem es dort notdürftig ausgebeffert war, nach Sydney weiterzufahren, wo es dann einer viele Wochen dauernden Reparatur unterzogen wurde. Während des Festhaltens des Schiffes befand sich, da jeden Augenblick ein Durchbruch des Schiffes zu befürchten stand, so daß sich der Kommandant sogar entschloß, die Geheimpapiere zu vernichten, das Schiff selbst, sowie die gesamte Besatzung in größter Gefahr.

Infolge der mit diesem Schiffsunfall verbundenen körperlichen Anstrengungen und seelischen Aufregungen ist außer einer Reihe anderer Personen auch der Kläger an einem Nervenleiden erkrankt, das zu seiner Pensionierung geführt hat. Es wurde ihm zunächst auf Grund des Gesetzes vom 31. Mai 1901 in der Annahme, daß ein „Schiffbruch“ im Sinne des § 22 Nr. 1 dieses Gesetzes vorliege, eine monatliche Pension von 51 *M* bewilligt, später aber diese auf Veranlassung des Reichsmarineamts auf monatlich 21 *M* herabgesetzt, weil ein Schiffbruch nicht vorliege und Kläger daher nur nach den allgemeinen Gesetzen pensionsberechtigt sei. Kläger hält aber die frühere Auffassung für die richtige und hat daher jetzt, nachdem er zunächst vergeblich die Entscheidung des Reichsmarineamts eingeholt hatte, innerhalb der vorgeschriebenen Frist auf Zahlung der höheren Pension Klage erhoben.

Das Berufungsgericht hat der Klage stattgegeben. Es hat den zunächst von dem Beklagten erhobenen Einwand, daß die Frage, ob ein Schiffbruch vorliege, der gerichtlichen Entscheidung überhaupt entzogen sei, indem hierüber entweder gemäß § 1 Abs. 3 des Gesetzes vom 31. Mai 1901 der Kaiser, oder gemäß § 115b des Militärpensionsgesetzes vom 27. Juni 1871 die Marineverwaltungsbehörde für das Gericht bindend zu entscheiden habe, zurückgewiesen und sodann in der Sache selbst angenommen, daß tatsächlich ein Schiffbruch vorliege. Es geht in letzterer Beziehung davon aus, daß unter Schiffbruch jede schwere durch die Elemente herbeigeführte Beschädigung eines Schiffes zu verstehen sei, bei der das Leben der Besatzung in Gefahr komme, und hält dies im vorliegenden Falle für gegeben, weil, wenn auch die an dem Kiel und der Schiffshaut durch den Unfall hervorgerufenen kleineren Schäden nicht von Belang gewesen seien, das Schiff sich doch während des fünftägigen Festhaltens in einem Zustande schwerer Schädigung, welche eine dringende

Gefahr für Schiff und Besatzung begründete, befunden habe, indem es während dieser fünf Tage seiner Bewegungsfähigkeit beraubt und den Elementen preisgegeben gewesen sei, und dieser Verlust der Bewegungsfähigkeit für das Schiff die Einbuße einer seiner wichtigsten Eigenschaften, mithin eine schwere Schädigung des Schiffes, bedeutet habe.

Die Revision greift diese Entscheidung in beiden Beziehungen an. Was die erste Frage, ob die Entscheidung über das Vorliegen eines Schiffbruchs den Gerichten entzogen sei, anlangt, so hat das Berufungsgericht bereits in überzeugender Weise nachgewiesen, daß die Bestimmung des § 1 Abs. 3 des Gesetzes vom 31. Mai 1901, wonach der Kaiser zu bestimmen hat, ob eine kriegerische Unternehmung als ein Feldzug im Sinne dieses Gesetzes anzusehen sei, und ebenso die Bestimmung des § 115 b des Gesetzes vom 27. Juni 1871, wonach die Entscheidung darüber, ob ein Kriegs-, oder Friedensverhältnis vorliegt, für die Gerichte bindend ist, mit der hier in Rede stehenden Frage, ob ein Schiffbruch vorliegt, mangels jeglicher Vergleichungspunkte gar nicht in Verbindung zu bringen ist. Jedes weitere Wort in dieser Beziehung erübrigt sich daher um so mehr, als die Revision eine Widerlegung der Ausführungen des Berufungsgerichts nicht einmal versucht hat. Was aber die Sache selbst, die Hauptfrage, ob ein Schiffbruch im Sinne des § 22 Nr. 1 des Gesetzes vom 31. Mai 1901 vorliegt, anlangt, so ist nicht zu verkennen, daß die Begründung des Berufungsgerichts, welche für den Begriff des Schiffbruchs eine schwere Beschädigung des Schiffes verlangt und diese lediglich darin findet, daß das Schiff fünf Tage lang seiner Bewegungsfähigkeit beraubt gewesen ist, nicht ohne Bedenken ist, und mit der Revision sich sagen läßt, daß, wenn nach fünf Tagen das Schiff ohne Beschädigung wieder frei geworden ist, jener vorübergehende Zustand nicht als eine Beschädigung des Schiffes angesehen werden kann. Aber es kann diese Begründung des Berufungsgerichts ganz dahingestellt bleiben, da nach der Gesamtsachlage des vorliegenden Falles ein Schiffbruch im Sinne des § 22 des Gesetzes vom 31. Mai 1901 angenommen werden muß. Das Gesetz gibt keine Definition des Schiffbruchs. Auch die Entstehungsgeschichte, die sog. Materialien des Gesetzes, gibt keinen weiteren Anhalt für die Auslegung, als daß das Gesetz die Gefahren des Seedienstes den

Gefahren des Kriegsdienstes hat gleichstellen wollen, und daß bei den Beratungen des Entwurfs der Vertreter der Marineverwaltung (vgl. Reichstagsverhandlungen 1900/02 III. Anlagenbd. S. 1817) erklärt hat, die Bestimmung des § 22 Nr. 1 a. a. D. sei auf Schiffbruch eingeschränkt und nicht auf die Folgen eines Schiffsbrandes, einer Explosion u. ausgelehnt, weil nur ein der Marine eigentümliches kriegsähnliches Ereignis habe getroffen werden sollen, die durch Brand, Explosion u. dgl. verunglückten Personen solchen Unglücksfällen aber auch auf dem Lande ausgesetzt seien. Sieht man aber auf diese Absicht des Gesetzes, den besonderen Gefahren der Seefahrt entsprechend denen des Krieges Rechnung zu tragen und nur auszuschließen, was in gleicher Weise auf dem Lande sich ereignen könne, dann muß auch der vorliegende Fall unter das Gesetz gebracht werden, da er ganz offenbar ein der Marine eigentümliches Ereignis ist, und kein Grund ersichtlich ist, die bei einem solchen Ereignis Verunglückten von den Wohltaten des Gesetzes auszuschließen. Aus dem Worte des Gesetzes „Schiffbruch“ ergibt sich zwar, daß das Ereignis das Schiff betroffen haben muß, und daß daher ein nur eine einzelne Person betreffendes Unglück, z. B. das Fortspülen eines Mannes über Bord, nicht unter das Gesetz fällt. Aber das Wort kann nicht dahin gepreßt werden, daß das Schiff gebrochen sein muß, so daß Fälle, in welchen z. B. ein Schiff infolge Einbringens von Wasser ohne Beschädigung des Schiffskörpers in die Tiefe versinkt, oder wenn es kentert, oder wenn es ohne Beschädigung strandet, von der Anwendung des Gesetzes ausgeschlossen bleiben müßten. So hat denn auch das Reichsmarineamt in der bei den Akten befindlichen Verfügung vom 2. Februar 1904 ausgesprochen, daß auch das Stranden und Kentern eines Schiffes als unter das Gesetz fallend anzusehen seien. Auch nach der Auffassung des Lebens werden solche Fälle dem Schiffbruch gleichgestellt, und daß in solchen Fällen die Besatzung des Schiffes anders behandelt werden sollte, als in den Fällen eines Brechens des Schiffes, läßt sich auch nach der Absicht des Gesetzgebers nicht annehmen. Die aufgeführten Fälle zeigen aber auch, daß eine eigentliche Beschädigung, eine Verletzung der äußeren Integrität des Schiffes überhaupt nicht wesentlich ist, sondern daß nur entscheidend ist, daß das durch die eigentümlichen Gefahren der Seefahrt entstandene, das Schiff treffende Ereignis Gefahr für die

Befugung gebracht hat. Und das liegt hier unzweifelhaft vor. Wollte man aber auch eine Beschädigung des Schiffes für den Begriff des Schiffbruchs als notwendig annehmen, so irrt doch das Berufungsgericht auch darin, daß es lediglich die Beschädigung des äußeren Schiffsrumpfes berücksichtigt, und nicht auch den Verlust der Masten, der ganzen Takelage, einer Anzahl Maschinen und fast des gesamten Inventars. Ob dieser Verlust unmittelbar durch das Auflaufen oder Stranden entstanden, oder mittelbar auf dasselbe zurückzuführen ist, weil die Rettung des Schiffes das Aufgeben dieser Gegenstände notwendig machte, ist gleichgültig. Auch läßt sich von einer, wie das Berufungsgericht sagt, „belanglosen“ Beschädigung des Schiffes nicht sprechen, wenn das Schiff nur mit Not den nächsten Hafen erreicht und sodann viele Wochen zur Reparatur gebraucht hat. Auch von diesem Standpunkt aus wäre daher im vorliegenden Falle Schiffbruch anzunehmen, und dem Kläger die begehrte höhere Pension zuzubilligen.“