

28. Einwand des Versicherers, der Schade sei daraus entstanden, daß das versicherte Schiff in einem nicht seetüchtigen Zustande in See gesandt sei. Beweislast. Kommt für die Seetüchtigkeit nur die Bauart des Schiffes, oder auch die Verteilung der Ladungsgewichte in Betracht? Einfluß des Umstandes, daß sich in der Schiffswand offene Lücken befinden, für deren Dichtung Material an Bord ist.

I. Zivilsenat. Urte. v. 5. Dezember 1908 i. S. N. (Kl.) w. N. Versicherungs-gesellschaft u. Gen. (Wekl.). Rep. I. 304/08.

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

Geklagt war aus einer sich auf das Schiff beziehenden Versicherung für den Dampfer „Emil Berenz“, und zwar auf Ersatz eines Totalschadens. Die verklagten Versicherungsgesellschaften wandten ein, der Dampfer sei in nicht seetüchtigem Zustande in See gesandt. Das Berufungsgericht wies auf Grund dieses Einwandes die Klage ab. Die Revision blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

... „Maßgebend für die Beurteilung des Einwandes sind die Zusätze zum § 70 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen (Voigt, Seevers. N. S. 414). Hiernach ist die Rechtslage die, daß

der Versicherer den Beweis führen muß, daß das Schiff in nicht seetüchtigem oder überladenem Zustande ausgesandt ist, und daß er auch den Kausalzusammenhang zwischen diesem Mangel des Schiffes und dem Schaden, für den er in Anspruch genommen wird, beweisen muß.

Hiervon richtig ausgehend, hat das Oberlandesgericht für bewiesen erachtet, daß sich der „Emil Berenz“ in nicht seetüchtigem oder überladenem Zustande befand, als er am Vormittage des 15. Januar 1902 Neufahrwasser verließ, um die eingenommene Haferladung nach Gloucester zu bringen, und daß es auf diesen Zustand zurückzuführen ist, wenn sich das Schiff kaum zwei Stunden, nachdem es den Hafen verlassen hatte, schief legte und nach weiteren zwei Stunden, trotz der Hilfe, die ihm von Torpedobooten und Schleppern geleistet wurde, kenterte. Gestützt ist diese Annahme auf ein umfangreiches Beweismaterial, das zum Teil schon durch die Ermittlungen, die das Seeamt zu Danzig und demnächst das Oberseeamt zu Berlin über den Unfall angestellt hatte, geboten war, das aber durch eine vom Oberlandesgerichte veranlaßte Begutachtung durch . . . F., einen Professor der technischen Hochschule zu Charlottenburg, eine weitere Ergänzung erfahren hat. F., dem das Oberlandesgericht zwar nicht in allen Einzelheiten seiner Darlegungen, aber doch in seinem Schlussergebnisse folgt, hat — ebenso wie das Oberseeamt und der von diesem als Sachverständiger zugezogene Ingenieur L. vom Germanischen Lloyd — auf Grund eingehender Berechnungen dargelegt, daß die Ursache des Untergangs des „Emil Berenz“ in dem „Mangel an Stabilität unter der stattgehabten Belastung des Schiffes“ zu finden sei.

Die Entscheidung, die sich in der Hauptsache auf tatsächlichem Boden bewegt, läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Was die Revision im einzelnen dagegen vorbringt, greift nicht durch.“ (Folgt die Widerlegung hier nicht interessierender Angriffe.) . . .

„Das Berufungsgericht erachtet die von F. angestellten Berechnungen für glaubhaft und zuverlässig und kommt, indem es diese und die sonstigen Umstände des Falles zugrunde legt, zu dem Ergebnisse, daß das Schiff, als es in See ging, nicht das erforderliche Maß von Stabilität besaß und daß dieser Mangel dazu geführt habe, daß sich das Schiff bald nachher bis auf 25° schief legte

Mit diesem Neigungsgrade habe eine Öffnung der Back den Wasserspiegel erreicht. Das dadurch ermöglichte Eindringen von Seewasser in die Schiffsräume habe die Schiefelage weiter verstärkt und schließlich das Schiff zum Kentern gebracht. Der Untergang sei daher durch das Zusammenwirken zweier Umstände, des geringen Maßes von Stabilität und des Offenseins der Back, herbeigeführt.

Die Revision will dies nach zwei Richtungen beanstanden. Sie macht zunächst geltend, die Stabilitätsberechnung des Sachverständigen gehe von einer unrichtigen Grundlage aus. Seetüchtigkeit im versicherungsrechtlichen Sinne beziehe sich nur auf die Bauart und den sonstigen Zustand des Schiffskörpers als solchen. J. aber habe nicht dessen Stabilität untersucht, sondern die Stabilität „für das steuerlastige Schiff unter Berücksichtigung des Trimmings“; er habe also die konkrete Verteilung und Größe der Ladungsgewichte in Rechnung gestellt. Eine unzumutbare Verteilung der Ladungsgewichte aber könne für die Frage der Seetüchtigkeit nicht in Frage kommen.

Die Revision geht bei diesem Angriffe von einer unrichtigen Rechtsansicht aus. Einem Fahrzeuge fehlt die Seetüchtigkeit, wenn es bei der Ausreise so beschaffen ist, daß es die gewöhnlichen, in der Regel unvermeidlichen Gefahren der Seefahrt, die es vorhat, nicht bestehen kann. Zu der hiernach notwendigen Beschaffenheit des Schiffes gehört seine Stabilität, d. h. seine Fähigkeit, in ruhigem Wasser in der Gleichgewichtslage zu verharren und sich wieder aufzurichten, wenn Wind und Wellen den Schiffskörper zur Seite gedrückt haben. Diese Stabilität muß für das fahrende Schiff gegeben sein. Die Kauffahrteischiffe aber fahren nicht leer, sondern mit Ladung oder in Ballast. Das Schiff muß also mit der Ladung oder mit dem Ballast das erforderliche Aufrichtungsvermögen besitzen, und wo dieses fehlt, da fehlt die Seetüchtigkeit, einerlei, ob dies darin seinen Grund hat, daß die Bauart des Schiffes verfehlt ist, oder darin, daß die eingenommenen Gewichte unrichtig bemessen oder verteilt sind. Darüber kann schon nach der Fassung des § 821 Nr. 1 Abs. 1 H.G.B. kein Zweifel bestehen. Erst recht aber ist es gewiß auf dem Boden der „Zusätze“, die bei den Gesetzesworten „in einem nicht seetüchtigen Zustande“ noch die Worte „oder überladenen“ (Zustande) einschalten, womit nicht — wie die Revision meint — ein Gegensatz bezeichnet, sondern klargestellt werden sollte, daß auch das Überladensein See-

untüchtigkeit des Schiffes bedeutet. Der Sachverständige und das Oberlandesgericht sind daher gerade von dem allein richtigen Grundsatze ausgegangen, wenn sie die Stabilität des Schiffes mit der einggenommenen Ladung untersucht haben.

Zweitens sucht die Revision auszuführen, daß es sich bei dem Offenstehen der Waack höchstens um ein nautisches Versehen des Kapitäns handeln könnte, für das die Versicherer nach § 69 Abs. 2 Nr. 6 Bed. (= § 820 Abs. 2 Nr. 6 H.G.B.) einzustehen hätten, nicht aber um einen Umstand, der die Seetüchtigkeit des Schiffes betreffe. Es sei unter Beweis gestellt, daß die Seeberufsgenossenschaft Öffnungen in der Waack als zulässig behandle, daß ihr Vorhandensein den Beklagten bei der Versicherungsnahme bekannt gewesen sei oder doch habe bekannt sein müssen, ferner daß Bohlen und Persenninge an Bord gewesen seien, mittels deren die Schließung der Öffnungen, z. B. beim Aufkommen von schlechtem Wetter, möglich gewesen sei. Man könne vielleicht gegen den Kapitän den Vorwurf erheben, daß er die Schließung der Waack zu Unrecht unterlassen habe; mit der Seetüchtigkeit des Schiffes aber habe dies nichts zu tun. Da aber nach dem Urteile des Oberlandesgerichts feststehe, daß der „Emil Berenz“ ohne die Öffnungen der Waack nicht gelenkter sein würde, so versage die Verteidigung der Beklagten überhaupt.

Es muß aber auch in diesem Punkte den Ausführungen des Oberlandesgerichts beigetreten werden. Es handelt sich nicht darum, ob die Öffnungen in der Waack für sich allein genommen einen Mangel darstellten, der dem Schiffe die Seetüchtigkeit nahm. Das hat das Oberlandesgericht nicht ausgesprochen und brauchte es nicht auszusprechen. Solche Öffnungen mögen an sich unbedenklich sein, zumal wenn, wie hier zu unterstellen ist, das nötige Dichtungsmaterial an Bord ist. Immer aber bleiben die Öffnungen eine Eigenschaft des Schiffes, auf die bei der Bemessung des Freibords und der Beladung gebührende Rücksicht zu nehmen ist. Und wenn nun das Schiff, wie hier festgestellt ist, eine ungenügende, d. h. unter dem Normalmaß liegende, Stabilität besitzt, so ist es gerechtfertigt, bei der Entscheidung der Frage, ob dieser Mangel das Schiff seeuntüchtig macht, das Vorhandensein der Öffnungen mit in Betracht zu ziehen. Denn ihre Beantwortung erheischt die Berücksichtigung aller Eigenschaften des konkreten Schiffes, um das es sich handelt. Eine solche Eigenschaft

ist auch das Vorhandensein von Luken, die bei gutem Wetter offenstehen und nur unter besonderen Umständen gedichtet werden sollen. Ob dem Kapitän ein Vorwurf daraus gemacht werden kann, daß er innerhalb der zwei Stunden, die seit dem Verlassen Neufahrwassers verstrichen waren, nicht zur Dichtung der Luken geschritten ist, kann das Verhältnis zwischen den Parteien nicht berühren. Es herrschte gutes Wetter; bestimmungsgemäß durften die Luken daher offen bleiben. Es würde sich also höchstens darum handeln, daß der Kapitän den bei der Ausreise vorhandenen Mangel der Seeuntüchtigkeit wegen ungenügender Stabilität vielleicht noch durch eine besondere, sonst nicht angezeigte Maßnahme vor dem Unfalle hätte verbessern oder unschädlich machen können. Daß das unterblieben ist, kann die Verantwortlichkeit des Reeders nicht beeinträchtigen.“ . . .