

33. Zum Begriffe der in großer Faberei zu verteilenden außerordentlichen Aufwendungen.

§§ 700 ff.

I. Zivilsenat. Urt. v. 31. Januar 1920 i. S. D. S.-G. (Bekl.) w. S. (Rl.). I 203/19.

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

Ein der Klägerin gehöriger Dampfer befand sich auf der Reise von Luleå nach Emden am 3. August 1917 in der Nähe der Emsmündung. Es setzte stürmisches Wetter mit Regenböden ein. Bei 14 m Wassertiefe wurde die Maschine auf volle Kraft rückwärts gestellt und der Steuerbordanker mit etwa 12 Faden Kette geworfen. Als der Dampfer vor dem Winde herumschwoite, stieß er hinten auf Grund. Der Anker wurde wieder hochgenommen; das Schiff war jedoch trotz

aller Maschinenbewegungen nicht vom Grunde abzubringen. Um zu verhindern, daß es bei einsetzender Flut höher auf den Sand geriet, wurde der Backbordanker geworfen. Der Anker hielt jedoch nicht, worauf auch der Steuerbordanker geworfen wurde. Der Westwind war inzwischen zum Sturm angewachsen. Bald darauf brachen gleichzeitig beide Ankertrossen. Die Anker und ein Teil der Trossen gingen verloren. Der Dampfer ist nach Leichterung später wieder abgekommen.

Über den Unfall wurde eine Dispache ausgemacht; danach sind Anker und Ketten in großer Haverei zu ersetzen. Die Beklagte bestritt die Berechtigung dieser Annahme und kürzte die Versicherungssumme um den Betrag von 4943,92 *M.*, den die Klägerin mit der Klage von ihr fordert.

Das Landgericht wies die Klage ab, das Oberlandesgericht gab ihr statt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

„Das Berufungsgericht hat ausgeführt, an sich möge das Ausbringen von Ankern, auch wenn das Schiff festgeraten sei, nichts anderes als der bestimmungsgemäße Gebrauch einer gewöhnlichen Hilfskraft des Schiffs sein, so daß, wenn Anker und Trosse verloren gingen, eine Verteilung in großer Haverei nicht in Frage komme. Aber unter besonderen Umständen könne das Ausbringen der Anker doch die Merkmale der Außerordentlichkeit annehmen. Solche Umstände seien hier gegeben; das Schiff sei auf Grund gestoßen; es habe ein heftiger Wind geweht, der sich nach und nach zum Weststurm entwickelt habe; dadurch sei der Dampfer in schwere Gefahr geraten; es sei nicht sehr wahrscheinlich gewesen, daß die Ankertrossen halten würden; das Ausbringen der Anker habe sich also als ein Versuch der Rettung des Dampfers dargestellt, bei dem mit dem möglichen, ja wahrscheinlichen Verlust der Anker von vornherein gerechnet worden sei.

Die Revision sucht darzulegen, daß es sich trotz der geschilderten Tatumstände doch nur um eine bestimmungsmäßige Verwendung des Ankergeschirrs gehandelt habe. Ihr ist darin nicht beizustimmen. Es ist kein Streit, daß die Dispache nach den York Antwerp Rules von 1890 aufzumachen ist. Sowohl nach diesen wie nach dem Handelsgesetzbuche können nur solche Schäden in großer Haverei vergütet werden, die durch eine außerordentliche Maßregel zur Rettung aus der gemeinsamen Gefahr herbeigeführt sind. Die York Antwerp Rules setzen nur in Regel 1 bis 12 fest, welche einzelnen Maßregeln als derartige außerordentliche anzusehen sind. Über das Aufopfern von Ankern und Trossen finden sich keine Bestimmungen. Nach Regel 18 ist solchenfalls auf das Landesrecht zurückzugreifen. Das hindert aber selbstverständlich nicht, daß diejenigen Grundsätze allgemeinerer Art, die in den Regeln ihren Ausdruck gefunden haben, zu berücksichtigen

sind. Nun bestimmt die Regel 6, daß, wenn ein Schiff an Grund geraten ist und Segel setzt, um loszukommen, der Verlust von Segeln und Runds hölzern einen Fall der großen Haverei darstellt. Desgleichen bestimmt Regel 7, daß Schaden an der Maschine oder den Kesseln, der dadurch entstanden ist, daß man auf die Gefahr eines solchen Schadens hin einen Abbringungsversuch mit eigener Maschinenkraft unternommen hat, in großer Haverei vergütet werden soll. Der Sinn beider Bestimmungen ist, daß in solchen Fällen, wie sie die Regeln 6 und 7 umfassen, nicht ein bestimmungsmäßiger, sondern ein besonders gefährlicher Gebrauch von den Segeln und der Maschine gemacht wird (so RG. in Hans. Ger.-Ztg. 1885, Hauptbl. Nr. 72; vgl. auch *Domnes, general average*, 3. Aufl. §§ 23 und 34; *Boyens, Seerecht* Bd. 2 S. 476); die Segel drohen zu brechen, weil das festliegende Schiff dem Winddrucke nicht nachgeben kann, die Maschine ist in Gefahr, durch eindringenden Sand beschädigt zu werden u. dgl. Beide Bestimmungen finden aber nach ausdrücklicher Vorschrift nur dann Anwendung, wenn das Schiff auf Grund sitzt; ist das Schiff flott, so handelt es sich um einen bestimmungsmäßigen Gebrauch der Segel oder der Maschine, gleichgültig, ob sie überanstrengt werden oder nicht. Diese Grundsätze sind auch auf den vorliegenden Fall des Verlustes von Anker und Trossen anzuwenden. Ist das Schiff flott, so stellt das Werfen der Anker einen bestimmungsmäßigen Gebrauch derselben dar — auch wenn das Schiff sich im Eise befindet und herantreibende schwere Eisfelder die Ankertrossen zu sprengen drohen (vgl. Hans. Ger.-Ztg. 1913, Hauptbl. Nr. 117). Ob die Sachlage jedesmal hinsichtlich des Ankerausbringens eine andere ist, wenn das Schiff festliegt, mag dahingestellt bleiben. Es lassen sich Fälle denken, wo eine außerordentliche Gefahr für das Ankergeschirr nicht droht, trotzdem das Schiff den Grund berührt. Im vorliegenden Falle war aber die Sachlage nach der Verklarung und den unangreifbaren tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts eine andere. Man mußte von vornherein damit rechnen, daß die Trossen die heftigen Stöße des auf Grund sitzenden schweren und beladenen Dampfers nicht aushalten würden, und der Schiffer hat damit gerechnet, wie das Berufungsgericht ausdrücklich ausspricht. Das ist erklärlich; ist ein ankerndes Schiff flott, so hängt die Kette in einem mehr oder weniger großen Bogen im Wasser und bietet dadurch den Stößen einen elastischen Widerstand. Daran fehlte es im vorliegenden Falle und deshalb wurden die Trossen in unvergleichlich höherem Maße beansprucht. Mit hin liegt nicht eine bestimmungsmäßige Verwendung der Anker vor. Wenn die Revision meint, Maßregeln, durch die eine Strandung erst verhütet werden sollte, stellten überhaupt keinen Fall der großen Haverei dar, so ist dem entgegenzuhalten, daß der Dampfer sowohl

bei Ausbringung des Backbord, als auch des Steuerbordankers bereits festsaß.

Freilich findet sich nun, worauf die Revision hinweist, in dem angefochtenen Urtheile die Äußerung, es werde unterstellt, daß zunächst das Ausbringen des Backbordankers nach den Umständen, unter denen es erfolgte, noch keine außerordentliche Maßregel dargestellt habe. Die Revision führt aus, es könne dann der Wert jedenfalls dieses Ankers nicht in großer Haverei verteilt werden. Allein einmal ist das Revisionsgericht an die Beurteilung des Berufungsgerichts, ob eine Maßregel nach den Havereigrundsätzen der großen Haverei eine außerordentliche ist, nicht gebunden. Und sodann liegt ganz offensichtlich nur ein Bergreifen im Ausdruck vor. Das Berufungsgericht will sagen: zu der Zeit, als der Backbordanker ausgebracht worden sei, habe noch keine außerordentliche Gefahr bestanden, weil der Wind damals noch nicht zum Sturme herangewachsen sei. Nur dieser Sinn paßt in den Zusammenhang. Immerhin aber nahm der Wind stetig an Stärke zu. Man mußte ernstlich damit rechnen, daß er zum Sturm anwachsen konnte. Wenn unter solchen Umständen im Hinblick auf die herannahende große Gefahr ein Anker ausgebracht wird, so kann das sehr wohl als eine außerordentliche Maßregel aufgefaßt werden, die den Tatbestand der großen Haverei erfüllt. Es handelt sich in solchem Falle eben nicht um eine unbestimmte zukünftige, sondern um eine nach aller Wahrscheinlichkeit unmittelbar bevorstehende Gefahr.“