

Verkündet

am 20. Mai 1963

Schorm, Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Sociedade Z [REDACTED] S.A.R.L.,
I [REDACTED]/Portugal, R [REDACTED]
vertreten durch Hans H. Z [REDACTED] und
Gustav Z [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

die T [REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft,
B [REDACTED]-S [REDACTED], F [REDACTED]-E [REDACTED]-Straße [REDACTED],
vertreten durch Dr. Christoph W [REDACTED] und Gerhard H [REDACTED],
ebenda,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 20. Mai 1963 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr,
Liesecke, Dr. Reinicke und Dr. Bukow
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesge-
richts zu Hamburg vom 19. Oktober 1960 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die offene Handelsgesellschaft Hermann Oscar O [REDACTED] in M [REDACTED] (Sachsen) - im folgenden als Firma O [REDACTED] bezeichnet - bezog während des letzten Krieges von der Klägerin laufend Schaafdärme zur Herstellung von Catgut. Die Firma O [REDACTED] hatte die Sendungen zu versichern und schloß deshalb mit der Rechtsvorgängerin der Beklagten, der Allgemeinen Versicherungsgesellschaft für See-, Fluß- und Landtransporte in Dresden - im folgenden als Beklagte bezeichnet - eine laufende Transportversicherung ab. Nach der General-Police vom 4./5. Mai 1937 galt die Versicherung für den See- oder Landtransport von Spanien nach Deutschland, und zwar "von Haus zu Haus". Als Vertragsteil waren der General-Police die Besonderen Bedingungen für General-Police, Versandbestimmungen, die Allgemeinen Police-Bedingungen für See-Versicherungen und die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für den Gütertransport zu Lande mittels Eisenbahn, Post oder Fuhre beigelegt. Hinsichtlich der Kriegsgefahr war bestimmt:

"Die Mitversicherung der Kriegs-, Aufruhr-
.....Gefahr ist freibleibend. Hierfür kommt
die nachstehende Kriegsklausel in Anwendung."

" Kriegsklausel W.
Die Versicherung gilt auch für Kriegsgefahr
gemäß § 122 A.D.S.
.....
....."

Die General-Police wurde am 3. November 1942 durch einen
1. Nachtrag ergänzt, in dem es u. a. heißt:

"Die Prämie zur Versicherung von Därmen zu den
in der obigen General-Police festgelegten Be-
dingungen beträgt für die Reise auf dem Land-
oder Luftwege von einem Orte der Pyrenäen-
Halbinsel nach einem Orte Deutschlands 2 1/2 %.
.....
Alle übrigen Bestimmungen bleiben unverändert in
Kraft."

-3-

Unter dem 7. Dezember 1944 meldete die Firma O [REDACTED] der Beklagten den bevorstehenden Transport von ca. 1.500 kg Schafsdärmen

"Flugzeug	Lissabon via Spanien
Bahn	Berlin - Markneukirchen
	per Kurier".

In teilweiser Erfüllung ihrer Lieferverpflichtung für den angezeigten Transport übergab die Klägerin der Kurierabteilung der Deutschen Gesandtschaft in Lissabon am 22. Januar 1945 in Säcken verpackt 429 kg Schafsdärme und am 14. März 1945 weitere 380 kg gleicher Ware und Verpackung zur Beförderung an die Firma O [REDACTED]. Beide Sendungen trafen jedoch in Markneukirchen nicht ein.

Die Klägerin macht den ihr abgetretenen Deckungsanspruch der Firma O [REDACTED] geltend und hat von der Beklagten zunächst die Zahlung eines Teilbetrages von 42.000 Escudos verlangt. Die Beklagte hat den Antrag auf Klageabweisung damit begründet, daß die von der Firma O [REDACTED] genommene Transportversicherung sich nicht auf Schäden erstrecke, die, wie hier, durch Kriegseignisse entstanden seien. Gegen Kriegsgefahr seien nur die Lufttransporte bis Berlin versichert gewesen. Hierfür hafte aber auf Grund des § 24 Abs. 3 des Umstellungsgesetzes nicht mehr die Beklagte, sondern ausschließlich die Deutsche Kriegsversicherungsgemeinschaft, deren Mitglied die Beklagte gewesen sei. Schließlich sei auch jede Ersatzverpflichtung der Beklagten aus dem damaligen Versicherungsverhältnis erloschen, weil die Firma O [REDACTED] am Währungsstichtag ihren Sitz noch außerhalb des Währungsgebietes gehabt habe.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die im Berufungsverfahren erhöhte Klageforderung abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die



Klägerin ihren Klageanspruch weiter, während die Beklagte um Zurückweisung des Rechtsmittels bittet.

Entscheidungsgründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist davon auszugehen, daß am 22. Januar 1945 die erste und am 14. März 1945 die zweite Warensendung bei der Deutschen Gesandtschaft in Lissabon abgeliefert und damit im Sinne der vereinbarten "von Haus zu Haus"-Klausel auf den Weg gebracht worden sind, und daß sie die Ablieferungsstelle (Markneukirchen) nicht erreicht haben, ohne daß die näheren Umstände und Gründe des Verlustes mehr aufzuklären sind.

I. Zur Haftung der Beklagten für einen durch Kriegsereignisse entstandenen Verlust hat das Berufungsgericht ausgeführt: In der General-Police habe die Beklagte die Haftung für Kriegsgefahr nur "freibleibend" übernommen. Sie habe deshalb jederzeit ohne Änderung der General-Police für einen einzelnen Transport, aber auch für die weitere Dauer des Versicherungsverhältnisses die Deckung des Kriegsrisikos ablehnen können. Für den am 7. Dezember 1944 angemeldeten Transport habe die Beklagte das Kriegsrisiko nur insoweit übernommen, als sie von der Deutschen Kriegsversicherungsgemeinschaft (DKG) Rückdeckung erhalten habe. Die DKG habe jedoch nur die Rückdeckung für die Flugreise von Portugal oder Spanien nach Deutschland übernommen. Es beständen keine Anhaltspunkte dafür, daß die Sendungen auf diesem Transportabschnitt verlorengegangen seien. Im übrigen wäre, wenn dies zuträfe, die dadurch für die Beklagte ausgelöste Deckungsverpflichtung gemäß § 24 Abs. 3 UmstG auf die DKG übergegangen.

Die Beklagte habe zwar nicht mehr direkt beweisen können, mit der Firma O. eine beschränkte Deckung des

Kriegsrisikos nur im Umfang der von der DKG gewährten Rückdeckung vereinbart zu haben. Es lägen aber Umstände vor, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf eine Einigung der Beteiligten schließen ließen. So habe die Beklagte zahlreiche Rundschreiben, welche die DKG an ihre Mitglieder gerichtet habe, ihren Versicherungsnehmern, u. a. auch der Firma O■■■■, zur verbindlichen Kenntnisnahme zugeleitet. Schon hieraus sei zu erkennen gewesen, daß die Bedingungen der Kriegsversicherung allein von der DKG bestimmt worden seien. Über den Inhalt und den Umfang der von der Beklagten übernommenen Deckung des Kriegsrisikos habe die Firma O■■■■ jedenfalls seit der ihr bekannten Behandlung eines früheren Schadensfalls nicht mehr im Zweifel sein können. Aus diesem Anlaß habe nämlich die Firma O■■■■ von einem Schreiben der DKG an die Beklagte vom 17. Juni 1944 (Anl. U) Kenntnis erhalten. Hierin habe die DKG zunächst gerügt, daß ihre auch für Kuriertransporte erforderliche Genehmigung nicht eingeholt worden sei, und dann weiter ausgeführt, daß eine Haftung auch bei vorher erteilter Genehmigung nicht bestanden hätte, weil die Deckung des Kriegsrisikos bereits mit Verlassen der Bahnstrecke in Berlin (Beendigung der eigentlichen Kurierreise) erloschen sei. Die fragliche Partie sei aber erst danach, am 22. November 1943, bei einer Zwischenlagerung, die wegen der damals bestehenden Frachtsperre notwendig geworden sei, durch Fliegerangriff verbrannt. In Kenntnis der abgelehnten Versicherungsleistung und der dafür angegebenen Gründe habe die Firma O■■■■ die Vertragsbeziehungen mit der Beklagten auf der bisherigen Grundlage unverändert fortgesetzt. Die Aussage des Zeugen Willy O■■■■ bestätige die vorstehende Beurteilung. Denn nach dem Zeugnis des Genannten habe die Firma O■■■■ die Ablehnung einer Versicherungsleistung seinerzeit hin-

genommen und vom Kriegsschädenamt Ersatz verlangt.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind frei von Rechtsirrtum. Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision können keinen Erfolg haben.

1. Nach Auffassung der Revision soll die in der General-Police getroffene Regelung, die Versicherung des Kriegsrisikos sei freibleibend, der Beklagten nur gestattet haben, die Übernahme des Kriegsrisikos allgemein oder für bestimmte Fälle abzulehnen. Hingegen sei die Beklagte ohne schriftliche Änderung des Versicherungsvertrages nicht in der Lage gewesen, die Kriegsgefahr in einem anderen und geringeren Umfang als die sonst versicherten Transportgefahren zu übernehmen. So sei insbesondere die umfassende "von Haus zu Haus"-Klausel jeder formlos vereinbarten Änderung entzogen gewesen. Ihre Ansicht begründet die Revision mit einer zumindest entsprechenden Anwendung des § 5 VVG. Dem kann nicht gefolgt werden. § 5 VVG regelt nur, ob und unter welchen Voraussetzungen im Versicherungsschein enthaltene Bestimmungen, die von den Vertragsparteien nicht vereinbart worden sind, nachträglich gebilligt und dadurch Vertragsinhalt werden können. Die genannte Vorschrift schreibt aber keine bestimmte Form für vereinbarte Regelungen vor, wie die Revision irrig anzunehmen scheint. Wie der Abschluß unterliegt auch die Änderung eines Versicherungsvertrages keinen gesetzlichen Formerfordernissen. Vertragliche Formbeschränkungen sind zwar allgemein möglich, hier aber ebenfalls nicht ersichtlich. Die Beteiligten waren daher weder gesetzlich noch vertraglich gehindert, die General-Police rechtswirksam durch mündliche Abreden oder sogar durch schlüssiges Verhalten zu ändern. Kein Hinderungsgrund stand einer formlos gültigen Einigung über den Inhalt und den Umfang des in der General-Police gar nicht näher geregelten Kriegsrisikos entgegen.

2. Einen weiteren Grund dafür, daß eine beschränkte Deckung der Kriegsgefahr nicht mündlich oder gar stillschweigend vereinbart worden sei, sieht die Revision darin, daß eine solche Regelung außerordentlich weitgehend die für Friedenszeiten geltenden Versicherungsbedingungen, insbesondere die "von Haus zu Haus"-Klausel, ändere. Die Revision verweist dafür auf die Aussage des Zeugen Willy O■■■■, die das Berufungsgericht unzureichend gewürdigt habe. Nach seinem Zeugnis hätte der Genannte nämlich das Geschäft mit der Klägerin wegen des zu großen Risikos nicht durchgeführt, wenn er seinerzeit darauf hingewiesen worden wäre, daß die Transporte gegen Kriegsgefahr nur in dem von der DKG rückgedeckten Umfange versichert gewesen seien. Demgegenüber laufe die Auffassung des Berufungsgerichts, wie die Revision meint, darauf hinaus, den Inhalt des Versicherungsvertrages unzulässigerweise von dritten Personen, der DKG, bestimmen zu lassen, ohne daß der unmittelbar beteiligte Versicherungsnehmer überhaupt noch Kenntnis davon zu haben brauche.

Die Rüge ist nicht berechtigt. Das Berufungsgericht hat sich nämlich gerade nicht damit begnügt, nur festzustellen, daß die Bedingungen, zu denen die Transportversicherer während des letzten Krieges die Kriegsgefahr versichert haben, allein von der DKG festgesetzt worden sind (vgl. Segelken in Wille, Wege und Wandlungen im Versicherungswesen 1948, Teil I, 47). Es hat darüber hinaus festgestellt, daß die Firma O■■■■ die Haftungsbeschränkung für Kriegsgefahr gekannt habe und mit ihr einverstanden gewesen sei, und diese weitere Feststellung für entscheidungserheblich angesehen. Danach hat die Bezirksdirektion der Beklagten in Plauen, der Weisung ihrer Zentrale folgend (Anlage V), das Schreiben der DKG vom 17. Juni 1944, in dem ein Ersatz für die am 22. November 1943 verbrannte Ware abgelehnt worden ist (Anlage U), der

Firma O. zur Kenntnisnahme übermittelt. Die Firma O. hat damit seit Anfang Juli 1944 gewußt, daß die Kriegsversicherung von Einfuhrgütern nach der damals für alle Binnentransporte geltenden Kriegsklausel B mit der Ausladung des Gutes aus dem Transportmittel, mit dem die deutsche Grenze überschritten wird, endet und dementsprechend bei Kuriertransporten der Versicherungsschutz gegen Kriegsgefahr mit der Beendigung der Kurierreise, und zwar mit Verlassen der Bahnsperre in Berlin oder bei Benutzung des Flugzeugs mit Verlassen der Flughafensperre, erlischt. Die Firma O. hat damit die Haftungsbeschränkung, die für alle seit 1938 geltenden Kriegsklauseln typisch ist, gekannt, nämlich den grundsätzlichen Haftungsausschluß für die sog. Vor- und Nachreisen und die damit verbundenen, besonders gefahrvollen Vor-, Zwischen- und Nachlagerungen, gleichgültig, ob es sich dabei um Seetransporte (Deutsche Kriegsklauseln 1938 und 1942, abgedr. bei Segelken aaO S. 74 ff) oder um Binnentransporte durch Eisenbahn, Kraftwagen, Binnenschiff oder sonstige Beförderungsmittel (Kriegsklauseln A und B, abgedr. bei Segelken aaO S. 84) gehandelt hat. Die Firma O. hatte mit der Anwendung der Kriegsklausel B sogar praktische Erfahrungen gemacht. Ein geschäftserfahrener Kaufmann, der seit Beginn des Krieges laufend Waren importierte, bedurfte danach keiner weiteren Belehrung seitens der Beklagten über ihre beschränkte Haftung für Kriegsgefahr, wenn er die späteren Sendungen unverändert in der bisherigen Weise versicherte. Die Erwägungen der Revision, die den Versicherungsnehmer vor den Rechtsfolgen unbedachten Handelns schützen sollen, sind jedenfalls für die Gütertransportversicherung, noch dazu in laufender Versicherung, wie sie hier gegeben ist, fehl am Platze. Denn bei dieser Versicherung sind die Beteiligten - als geschäftsgewandte Kaufleute - besonders freigestellt und unterliegen nicht einmal den Beschränkungen der Vertragsfreiheit

durch das Versicherungsvertragsgesetz (§ 187 Abs. 1 und 2).

II. Das Berufungsgericht hat weiter geprüft, ob die Beklagte, wenn nicht auf Grund der Kriegsklausel, so doch aus der abgeschlossenen Transportversicherung Ersatz leisten müsse. Dazu hat es ausgeführt: Aus dem Versicherungsverhältnis hafte die Beklagte nur, wenn die Sendungen ohne Kriegseinwirkungen entweder vor dem Passieren des Abgangsflughafens in Portugal/Spanien oder auf dem Weitertransport vom Ankunftsflughafen in Deutschland verlorengegangen seien. Ob und aus welchen Gründen der Verlust auf diesen Transportabschnitten eingetreten sei, lasse sich jedoch nicht mehr aufklären. Den Nachteil dieser Ungewißheit trage die Klägerin, weil nach § 7 Abs. 4 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für den Gütertransport zu Lande mittels Eisenbahn, Post oder Fuhre (LandGüterPol) vermutet werde, daß der Schaden aus Kriegsereignissen entstanden sei, wenn er "den Umständen nach" daraus entstehen konnte. Diese Beweisvermutung sei Vertragsbestandteil gewesen, selbst wenn sie wegen der möglichen Deckung von Kriegsschäden zunächst gegenstandslos gewesen sei. Wegen der ständigen Bombardierung der Transportwege und -anlagen in der damaligen Zeit hält das Berufungsgericht einen auf Kriegsereignisse beruhenden Verlust bei beiden Transporten nach ihrer Ankunft in Deutschland für möglich. Bei der zweiten Sendung müsse außerdem mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß das Gut den Abgangsflughafen nicht mehr erreicht habe, sondern vorher von Angehörigen der Vereinigten Staaten, die nach dem Zusammenbruch des Reichs die Deutsche Gesandtschaft in Lissabon besetzt hätten, beschlagnahmt worden sei.

Die Revision teilt zwar die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Ursachen für den eingetretenen

Verlust nicht mehr zu ermitteln seien, wendet sich aber gegen die Anwendung des § 7 Abs. 4 LandGüterPol, weil nach ihrer Ansicht dafür weder die rechtlichen noch die tatsächlichen Voraussetzungen gegeben seien.

1. Zunächst vermag die Revision nicht einzusehen, warum gerade die LandGüterPol für den nicht besonders geregelten Lufttransport gelten sollen. Auch eine entsprechende Anwendung dieser Bedingungen auf Lufttransporte oder zusammengesetzte Luft- und Landtransporte sei nicht angängig. Auf eine zusammengesetzte Reise könnten nur die Regeln des Lufttransports, nicht aber die des Landtransports Anwendung finden. Im übrigen stehe nicht einmal fest, ob sich an den Lufttransport überhaupt ein Bahn- oder nicht ein Kraftwagentransport, für den die LandGüterPol nicht gelten, angeschlossen habe. Die Rügen sind unbegründet.

Nach den von der Klägerin überreichten Unterlagen hat die Firma O. die streitigen Sendungen unter dem 7. Dezember 1944 der Beklagten zur Versicherung angemeldet und dabei als Beförderungsmittel für die Reise von Lissabon via Spanien bis Berlin Flugzeug und von Berlin bis Markneukirchen Bahn angegeben. Eine Änderung des Beförderungsmittels für den letzten Transportabschnitt ist bisher weder behauptet worden noch sonst ersichtlich. Es steht daher allein eine kombinierte Flugzeug-/Bahnreise in Frage. - Mit der General-Police vom 4./5. Mai 1937 waren zunächst nur See- und Landtransporte versichert. Dementsprechend waren auch nur die dafür geltenden AVB als Vertragsbestandteile beigelegt. Den durch die Kriegslage veränderten Verhältnissen trug erst der 1. Nachtrag zur General-Police vom 2. November 1942 Rechnung, der einen neuen Prämiensatz für die Reise auf dem Land- oder Luftwege von einem Orte der Pyrenäen-Halbinsel nach einem

Orte Deutschlands bestimmte. Seitdem erstreckte sich die Versicherung auch auf Lufttransporte. Die Frage, welche AVB für die zusammengesetzte Flugzeug/Bahnreise gelten sollen, ist seinerzeit offengeblieben. Die Beteiligten haben darüber keine Vereinbarungen getroffen. Auch den Besonderen Bedingungen für General-Policen ist dafür nichts zu entnehmen. § 7 Abs. 2 dieser Bedingungen sieht zwar für zusammengesetzte Reisen vor, daß bei einer einheitlich berechneten Prämie, was hier zutreffen würde, die allgemeinen Police-Bedingungen für See-Versicherungen für die gesamte Reise gelten sollen. Diese sich an § 147 VVG anlehrende Bestimmung kann aber hier nicht angewendet werden, da sie, der General-Police entsprechend, eine teils zur See, teils auf Binnengewässern oder zu Lande ausgeführte Reise voraussetzt, wie sich auch aus dem folgenden Satz 2 ergibt, der sich mit der Regulierung eines auf der Seereise vorgekommenen Schadens befaßt. Fehlt es demnach an einer einheitlichen Regelung für die Flug- und Bahnreise, wie sie jetzt der § 1 der Allgemeinen Deutschen Binnen-Transportversicherungs-Bedingungen enthält, so kommen die für jeden einzelnen Transportabschnitt geltenden Bedingungen zur Anwendung. Hierbei brauchte das Berufungsgericht nicht darauf einzugehen, welchen Bedingungen der Luftgütertransport unterlag, für den es damals noch keine AVB wie für See- und Landgütertransporte gab. Denn die Klägerin hat in beiden Vorinstanzen vorgetragen, daß die beiden streitigen Sendungen nicht auf dem Lufttransport verlorengegangen seien, sondern Berlin erreicht hätten. Nach diesem Vorbringen war nur noch über die für den Bahntransport geltenden Versicherungsbedingungen zu entscheiden. Mit der Anwendung der LandGüterPol hat das Berufungsgericht diese Rechtsfrage zutreffend entschieden.

2. Nach Auffassung der Revision fehlt es für eine Anwendung des § 7 Abs. 4 LandGüterPol auf den vorliegenden Streitfall ferner an den dafür erforderlichen tatsächlichen Voraussetzungen. Die ständige Bombardierung der Transportwege und -anlagen, die das Berufungsgericht für die damalige Zeit festgestellt habe, sei kein ausreichender Gefahrenumstand. Die Beklagte hätte vielmehr beweisen müssen, daß der Eisenbahnwaggon, in dem die verlorengegangene Ware befördert worden sei, von einem Kriegsschaden betroffen worden sei. Hinzu komme, daß in den letzten Kriegsmonaten die - in der General-Police versicherte - Diebstahlsgefahr wahrscheinlich weit größer als die Gefahr eines Verlustes durch unmittelbare Kriegseinwirkungen gewesen sei.

Auch diesem Einwand der Revision ist kein Erfolg beschieden. § 7 Abs. 4 LandGüterPol will dem Versicherer den von ihm zu führenden Beweis, daß eine haftungsaus-schließende Gefahr nach § 7 Abs. 2 oder Abs. 3 vorliegt, dadurch erleichtern, daß ein daraus entstandener Schaden vermutet wird, wenn er "den Umständen nach" daraus entstehen konnte. Diese Beweisvermutung, die wörtlich dem bis zum Änderungsgesetz vom 4. September 1938 geltenden § 459 Abs. 2 HGB - damit übereinstimmend § 86 Abs. 2 EVO a.F., jetzt § 83 Abs. 2 EVO - entspricht, läßt bis zum Beweis des Gegenteils einen möglichen Ursachenzusammenhang zwischen den besonderen Gefahrenumständen, hier den Kriegsereignissen, und dem Eintritt des Schadens genügen. Der Revision ist zuzugeben, daß eine bloß theoretische, abstrakte Schadensmöglichkeit die Anwendung des § 7 Abs. 4 LandGüterPol nicht rechtfertigt. Der Versicherer muß vielmehr im Einzelfall tatsächlich vorhandene Gefahrenumstände als mögliche Schadensquelle dartun und gegebenenfalls beweisen. Die hieran zu stellenden Anforderun-

gen müssen sich nach der Art und der Natur der jeweils vorliegenden Gefahr richten. Eine Gefahr, die aus der natürlichen Beschaffenheit eines Gutes folgt, oder ein sich auf das Gut beschränkender und daran noch feststellbarer Schaden ist anders nachzuweisen als Gefahren mit mannigfaltigen und weitreichenden Schadensfolgen, die in der Regel zu einem Totalverlust des Gutes führen. Verpackungsmängel oder die von der Revision angeführten Witterungseinflüsse sind insoweit nicht mit Kriegsereignissen zu vergleichen. Für den Nachweis der sehr unterschiedlichen, in § 7 Abs. 2 und 3 LandGüterPol ausgeschlossenen Gefahren gibt es keine allgemein gültigen Regeln (vgl. Düringer/Hachenburg, HGB 3. Aufl. § 459 Anm. 26; Finger, Eisenbahnverkehrsordnung 2. Aufl. § 83 Anm. 40). Stets muß aber der Sinn und Zweck des § 7 Abs. 4, der dem Versicherer den Nachweis für einen Haftungsaus-schluß zwar nicht abnehmen, aber doch erleichtern soll, gewahrt bleiben; er darf nicht durch unerfüllbare Anforderungen in sein Gegenteil verkehrt werden. Je nach Lage des Einzelfalls können deshalb unter Umständen für eine bestimmte Gefahr bestehende Anhaltspunkte genügen, wenn der regelmäßige Ablauf der Dinge nach der Erfahrung des Lebens auf diese Gefahr als schadenstiftende Ursache hinweist (RGZ 112, 229, 231; 155, 193, 195). Dies verkennt die Revision ebenso wie den Begriff des Kriegsereignisses, das durch Zeit, Ort und Kriegslage bestimmt wird. Die Vorstellungen der Revision über den Nachweis von Kriegsereignissen mögen für Schäden in einem Gebiet zutreffen, das bis auf vereinzelte Luftangriffe vom Kriege verschont geblieben ist; sie werden aber der wirklichen Lage nicht gerecht, wenn die streitigen Sendungen nach beendetem Lufttransport während der folgenden Ent- und Umladung, einer etwa notwendigen Zwischenlagerung und der anschließenden Bahnreise, zumindest bis zum Verlassen des Berliner Raums, der Gefahr

ständiger Luftangriffe ausgesetzt gewesen sind. Diese Luftkriegsgefahr kann nicht nur Güterverluste durch unmittelbare Einwirkungen, durch Sprengstoff und Brand, verursachen, sondern durch Zerstörung der Bahnhöfe, der Güter- und Lagerschuppen, was die Revision übersieht, auch weit eher als unter normalen Verhältnissen zu einem Abhandenkommen der Güter führen. Über das Bestehen einer derartigen Gefahrenlage kann es für das Berliner Bahngebiet für die Zeit ab Ende Januar 1945 - vorher konnte die erste Sendung bei planmäßig verlaufenem Lufttransport dort nicht eintreffen - keinen Zweifel geben. Die diesbezügliche Feststellung des Berufungsgerichts ist zwar knapp und allgemein gehalten, aber auf Grund offenkundiger Tatsachen nicht zu beanstanden.

3. Die verfahrensrechtlichen Bedenken, welche die Revision schließlich noch gegen die vom Berufungsgericht getroffene Feststellung äußert, daß die zweite Sendung wegen der Kriegereignisse möglicherweise den Abgangsflughafen gar nicht mehr erreicht habe, sondern vorher beschlagnahmt worden sei, können auf sich beruhen, da die vom Berufungsgericht auch für die zweite Sendung festgestellte Luftkriegsgefahr während der Bahnreise von Berlin nach Markneukirchen allein die angefochtene Entscheidung trägt.

III. Nach alledem ist ein Entschädigungsanspruch der Firma Otto gegen die Beklagte wegen der verlorengedange-

nen Sendungen nicht entstanden. Die Revision der Klägerin ist daher unbegründet und mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Reinicke

Dr. Bukow