

**Tatbestand:** D schloss per 1. Oktober 1991 durch Vermittlung des C. Club der Schweiz (CCS) bei der H versicherung eine Vollkaskoversicherung für seine Yacht A ab. Am 18. September 1993 liess er in einer Werft in P (Griechenland) seine Segelyacht auswassern, um es für den Winter ausserhalb des Wassers zu lagern. Das Schiff wurde, nachdem ein Taucher mehrmals dessen korrekte Lage auf den Tragplatten des Trailers kontrolliert hatte, langsam aus dem Wasser gezogen. Als die Yacht das Wasser verlassen hatte, stellten die Anwesenden fest, dass die Tragplatten des Trailers beidseitig in die Bootsschale eingebrochen waren. D meldete das Ereignis unverzüglich dem CCS und machte in der Folge bei der Versicherung vorerst Reparaturkostenersatz und am 8. Dezember 1993 Totalschaden an der Segelyacht A geltend. Am 10. Dezember 1992 lehnte die Versicherung die Deckung für den gemeldeten Schaden ab, da kein versichertes Ereignis vorgelegen habe.

Am 7. März 1994 liess D (nachstehend: Kläger) beim Kantonsgericht des Kantons Zug Klage gegen die H versicherung (im folgenden: Beklagte) auf Zahlung von Fr. 343'000.-- nebst Zins zu 8% seit dem 16. Dezember 1993 einreichen.

In ihrer Klageantwort vom 31. Mai 1994 stellte die Beklagte den Antrag, die Klage sei abzuweisen.

Die massgeblichen Kaskoversicherungs-Bedingungen lauteten wie folgt:

#### Art. 2 Geltungsbereich

Die Versicherung gilt je nach Vereinbarung in folgenden Bereichen:

Bereich A: Europäische Binnengewässer einschliesslich Flüssen, Kanälen und damit verbundenen Seehäfen bis zu deren äussersten Mole oder bis zu deren Seegrenze.

Bereich B: Wie A, zusätzlich Gewässer der Ostsee, Kattegat und Skagerrak, Nordsee, englischer Kanal, irische See sowie die daran anschliessenden atlantischen Gewässer innerhalb der Verbindungslinien 60° Nord einschl. Bergen, 20° West, 25° Nord sowie das Mittelmeer einschliesslich der Meerengen und anschliessenden Binnenmeere.

Bereich C: Weltweit, bzw. wie in der Police vermerkt.

Übliche Aufenthalte der versicherten Sachen ausserhalb des Wassers zwecks Reparaturen, Überholung und Winterlager gelten mitversichert.

Fahrtgrenzenüberschreitungen müssen vor Beginn angezeigt werden. Unbeabsichtliche Fahrtgrenzüberschreitungen sind mitversichert, sie müssen aber zwecks Berechnung eines Prämienzuschlages dem Versicherer gemeldet werden.

#### Art. 3 Umfang der Versicherung

##### 3.1 Gefahren

Versichert sind alle Unfallschäden (Verlust oder Beschädigung) durch ein plötzlich von aussen einwirkendes Ereignis, z.B. Zusammenstoss mit schwimmenden oder festen Gegenständen, Strandung, Auffahren auf Grund sowie Sinken und Kentern.

Ebenfalls versichert sind Feuer- und Explosionsschäden, Diebstahl oder Yacht, Einbruchdiebstahl und einfacher Diebstahl von fest mit dem Boot verbundenen Teilen sowie an Bord gehaltenen oder sonstwie gezurrten Gegenständen, Brechen von Masten und Spieren, Reiessen von stehendem und laufendem Gut sowie mut- und böswillige Beschädigung durch Personen, die nicht zur Besatzung gehören.

##### 3.2 Sachen

Versichert sind:

a) - Die Yacht und die fest eingebauten Teile einschliesslich der maschinellen und technischen Einrichtungen, Masten und Spieren

- Inventar
- Segel
- Ausrüstung
- Zubehör
- Beiboote (wie die Yacht selbst versichert)

b) Zum persönlichen Gebrauch bestimmte Sachen (persönliche Effekten), die sich nur zeitlich befristet an Bord befinden, sofern dafür eine separate Versicherungssumme ausgeschrieben ist; nicht versichert ist einfacher Diebstahl.

c) Vorübergehend an Land befindliche Ausrüstungsgegenstände (z.B. im Winterlager).

#### Art. 4 Transporte

Transporte über Land innerhalb Europas, einschliesslich Auf- und Abladen, sind mitversichert. Voraussetzung ist sachgemässe Verladung und Befestigung. Lose Teile sind gegen Diebstahl nur versichert, wenn sie ordnungsgemäss verpackt bzw. gezurrt sind oder sich abgedeckt oder gezurrt oder verschlossen in der Yacht selbst befinden.

Diagramm-, Druck-, Politur- oder Farbschäden sind nur versichert, sofern sie die Folge eines versicherten Ereignisses sind.

Mit Urteil vom 23. Oktober 1995 wies die 2. Abteilung des Kantonsgerichts die Klage ab. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, bei der zwischen den Parteien abgeschlossenen Versicherung handle es sich einerseits um eine Kaskoversicherung (Art. 3 der Kaskoversicherungs-Bedingungen zum Rahmenvertrag des CCS; AVB), andererseits um eine Transportversicherung (Art. 4 AVB). Für die Transportversicherung gelte das Prinzip der Universalität der versicherten Gefahren, wonach die versicherten Sachen gegen Verlust, Zerstörung und Beschädigung unabhängig von der Ursache des Schadens gedeckt seien. Die Vorinstanz ging davon aus, dass zwar ein Transport im Sinne von Art. 4 AVB vorgelegen habe, aber die Ausschlussklausel von Art. 4 Abs. 2 AVB zur Anwendung gelange, da es sich um einen Druckschaden gehandelt habe. Ein Druckschaden wäre aber nach Art. 4 Abs. 2 AVB nur gedeckt, wenn er Folge eines versicherten Ereignisses nach Art. 3 AVB (Unfall) gewesen wäre. Die Vorinstanz prüfte demnach, ob ein Unfall im Sinne einer "plötzlichen, nicht beabsichtigten schädigenden Einwirkung eines ungewöhnlichen Faktors" auf die versicherte Sache vorlag. Sie erachtete zwar das Tatbestandsmerkmal der "nicht beabsichtigten schädigenden Einwirkung" als gegeben, verneinte jedoch die Ungewöhnlichkeit dieser Einwirkung, da das Auswassern bzw. der Transport eines Schiffes ausserhalb des Wassers zwar nicht die Regel, aber dennoch nichts Unübliches sei. Die Vorinstanz liess offen, ob die Einwirkung auch plötzlich erfolgt sei, merkte aber dennoch an, dass die Erfüllung des Kriteriums der Plötzlichkeit zumindest zweifelhaft sei. Somit schloss sie, es habe kein Unfall im Sinne von Art. 3.1 AVB vorgelegen, und das fragliche Ereignis sei daher nicht versichert. Die Klage wurde demzufolge abgewiesen.

Gegen dieses Urteil liess der Kläger beim Obergericht des Kantons Zug Berufung einreichen mit dem eingangs wiedergegebenen Rechtsbegehren. Die Beklagte beantragte in ihrer Berufungsantwort die Abweisung der Berufung und die Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils. Auf die in den Begründungen enthaltenen Argumente wird - soweit notwendig im folgenden Bezug genommen.

**Gründe:** Unbestrittenermassen handelt es sich bei Art. 3 AVB um eine Kaskoversicherung, welche die versicherte Sache lediglich gegen die Gefahren versichert, die im Vertrag ausdrücklich aufgezählt sind (Prinzip der Spezialität der versicherten Gefahren). Dagegen beinhaltet Art. 4 AVB eine Transportversicherung, wonach die Transportgüter grundsätzlich

gegen alle Gefahren versichert sind (Prinzip der Universalität der versicherten Gefahren; vgl. Alfred Maurer, Schweizerisches Privatversicherungsrecht, 3.A., Bern 1995, S. 524).

Der Kläger hält vorab fest, die Vorinstanz habe anerkannt, dass der Auswässerungssachverhalt ein Transport im Sinne von Art. 4 der AVB gewesen sei und verweist diesbezüglich auf das angefochtene Urteil sowie auf seine Ausführungen in Klage- und Replikschrift.

Nach Auffassung der Beklagten kann der Anspruch des Klägers nicht mit Art. 4 AVB begründet werden. Sie macht in ihrer Berufungsantwort geltend, Anwendungsvoraussetzung von Art. 4 AVB sei, dass das Schiff innerhalb Europas über Land transportiert werde. Der Kläger habe beabsichtigt, sein Schiff in P ins Winterlager zu verbringen. Geplant sei folglich keine Reise von einem Versand- zu einem Bestimmungsort gewesen, sondern nur eine Auswässerung und Einlagerung auf dem Werftgelände. Nach der Argumentation der Vorinstanz, wonach die Zwischenlagerung im Winterlager mit dem dazugehörigen Auswassern als Transport über Land qualifiziert worden sei, würde auch jede Reparatur ausserhalb des Wassers unter den Transportbegriff fallen, was nicht ernsthafterweise behauptet werden könne. Da mit dem Transport eine Beförderung von Ort zu Ort verbunden sein müsse, habe der Versicherer übliche Aufenthalte ausserhalb des Wassers speziell geregelt (Art. 2 Abs. 2 AVB). Der Umfang dieses Versicherungsschutzes richte sich aber nach Art. 3 AVB (Kaskoversicherung).

Zur Frage, ob das fragliche Ereignis der Transportversicherung gemäss Art. 4 AVB oder der Kaskoversicherung gemäss Art. 2 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 AVB beizuordnen ist, kann auf die zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden (§ 79 Abs. 2 GOG). Ergänzend sind folgende Erwägungen anzubringen:

Die Beklagte beharrt auf ihrer Ansicht, wonach eine Reise von einem Versand- zu einem Bestimmungsort vorliegen müsse, damit die Transportversicherung in Anspruch genommen werden könne. Dieser Argumentation ist entgegenzuhalten, dass die Transportversicherungsklausel von Art. 4 AVB keinerlei Minimaldistanz für einen Transport vorsieht, geschweige denn eine Verschiebung von einer Ortschaft zu einer anderen (Reise). Im übrigen kann die Bootsanlegestelle, von wo das Schiff aus dem Wasser gehoben bzw. gezogen wird, als Versandort und der Winterlagerungsplatz auf dem Werftgelände als Bestimmungsort betrachtet werden. Es handelt sich auch hierbei um einen Transport über Land, befindet sich doch die Yacht nicht mehr im Wasser. Hätte die Beklagte eine Verschiebung auf dem Werftgelände vom Versicherungsschutz der Transportversicherung ausschliessen wollen, hätte dies in einer klaren und unzweideutigen Ausschlussklausel schriftlich festgehalten werden müssen (s.a. unten Ziff. 2.a).

Soweit die Beklagte geltend macht, bei dieser Auffassung würde auch jede Reparatur unter die Transportversicherung fallen, braucht darauf nicht näher eingegangen zu werden, sondern der entsprechende Einzelfall wäre abzuklären. Allerdings müsste wohl ebenfalls zwischen Aufenthalt ausserhalb des Wassers zwecks Reparatur und der Beförderung des Schiffs aus dem Wasser bis zur Reparaturstelle unterschieden werden.

Aus dem Vertrauensprinzip gemäss Art. 2 Abs. 1 ZGB wurde für das Versicherungsvertragsrecht abgeleitet, dass unklare Formulierungen in Vertragstexten zuungunsten desjenigen Vertragspartners auszulegen sind, der den Text verfasst hat (sog. Unklarheitenregel; Maurer, a.a.O., S. 160 f.; s.a. unten Ziff. 2.a).

Art. 2 Abs. 2 AVB erwähnt "übliche Aufenthalte der versicherten Sache ausserhalb des Wassers zwecks Reparaturen, Überholung und Winterlager..." Die Beklagte will diese Regelung auf das fragliche Ereignis angewendet wissen, weshalb der Begriff "Aufenthalt" auslegungsbedürftig ist. Bei dessen Auslegung ist zu berücksichtigen, dass er nach allgemeinem Sprachgebrauch und Verständnis nicht automatisch auch die Verbringung an den Aufenthaltsort umfasst. Zu unterscheiden ist zudem der statische Aspekt von "Aufenthalt" der Yacht ausserhalb des Wassers gegenüber der Dynamik, welche bei der Beförderung des Schiffes aus dem Wasser und über Land entsteht (Transport). Da dem Begriff "Aufenthalt" demnach weder allein noch im Gesamtzusammenhang des Vertrags-textes klar die Bedeu-

tung zukommt, welche die Beklagte ihm nun zufügen will, ist er zumindest unklar. Die Unklarheitenregel bewirkt, dass "Aufenthalt" lediglich im allgemeinen statischen Sinn zu verstehen ist, während das vorliegende Ereignis - Beförderung des Schiffes aus dem Wasser - als Transport (dynamisch) qualifiziert werden muss.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass nach guten Treuen nicht ersichtlich ist, weshalb eine Beförderung des Schiffes aus dem Wasser und ausserhalb des Wassers bis zum Aufenthaltsort gemäss Art. 2 Abs. 2 AVB nicht unter die Transportversicherung von Art. 4 AVB fallen sollte, nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung des Wortlauts von Art. 4 AVB, wonach "Transporte..., einschliesslich Auf- und Abladen, mitversichert" sind. Art. 4 AVB ist somit im vorliegenden Fall grundsätzlich anwendbar.

Somit gilt das Prinzip der Universalität: Die Transportversicherung deckt die versicherte Sache gegen Verlust, Zerstörung und Beschädigungen unabhängig von der Ursache des Schadens (vgl. Maurer, a.a.O., S. 525), sofern diese von den Parteien nicht ausgeschlossen worden ist (Art. 33, 2. Satz VVG, SR 221.229.1).

Der Kläger macht nun in seiner Berufungsschrift vorab geltend, das fragliche Ereignis falle entgegen den Erwägungen der Vorinstanz nicht unter den in der Deckungsausschlussklausel von Art. 4 Abs. 2 AVB enthaltenen Begriff des "Druckschadens".

Gemäss Art. 33 VVG haftet der Versicherer für alle Ereignisse, welche die Merkmale der Gefahr, gegen deren Folgen Versicherung genommen wurde, an sich tragen, es sei denn, dass der Vertrag einzelne Ereignisse in bestimmter, unzweideutiger Fassung von der Versicherung ausschliesst. Dieser zweite Satzteil von Art. 33 VVG stellt eine gesetzliche Auslegungsregel dar; er ist nichts anderes als eine Unklarheitenregel für einen Teilbereich vertraglicher Bestimmungen. Allerdings darf die zweideutige Klausel gar nicht angewendet werden, wenn sie die versicherte Gefahr im Sinne von Art. 33 VVG einschränkt; für andere Bereiche vertraglicher Regelungen führt jedoch die Unklarheitenregel nicht zur Ungültigkeit der vertraglichen Bestimmung, sondern nur dazu, dass diese zu Ungunsten des Versicherers, also zugunsten des Anspruchsberechtigten, ausgelegt wird (Maurer, a.a.O., S. 247).

Ausschlussklauseln sind bestimmt und unzweideutig, sofern an ihrem Sinngehalt keine ernsthaften Zweifel mehr bestehen. Ausschlussklauseln sind zwar restriktiv auszulegen, aber Art. 33 VVG verlangt nicht eine Aufzählung aller ausgeschlossenen Ereignisse, sondern "il suffit d'en décire une catégorie de manière assez précise et non equivoque pour qu'il ne subsiste aucun doute, compte tenu du contexte, sur le risque assuré..." (BGE 118 II 345 E. 1a). Ob über den Umfang der versicherten Gefahr vernünftigerweise kein Zweifel bestehen kann, wird sich immer erst bei Würdigung aller Umstände wie gesamter Vertragsinhalt, Verkehrssitte, wirtschaftlicher Zweck und rechtliche Natur der in Frage stehenden Versicherung ergeben. Somit muss auch die Ausschlussklausel zuerst ausgelegt werden, bevor die Unklarheitenregel angewendet werden darf (Maurer, a.a.O., S. 247 f.).

Die Vorinstanz ging davon aus, dass die klägerische Auffassung, wonach unter Art. 4 Abs. 2 AVB nur Kleinstschäden fielen, vom Wortlaut dieser Bestimmung nicht gedeckt werde. Auch die Zweckbestimmung lasse diesen Schluss nicht zu. In der Transportversicherung gelte zwar das Prinzip der Universalität der versicherten Gefahren; Ausschlussklauseln seien aber gerade wegen der Universalität besonders wichtig. Schon aus diesem Grund sei nicht anzunehmen, dass der Versicherer Ausschlüsse auf ein Minimum habe beschränken wollen.

Wie der Kläger zu Recht festhält, kann es nicht nur darauf ankommen, was die Beklagte anlässlich des Vertragsabschlusses wollte, sondern was beide Parteien übereinstimmend vereinbarten. Wie bei jedem Vertrag ist grundsätzlich der wirkliche Wille der Parteien zu ermitteln. Ist dies nicht möglich, ist auf den mutmasslichen Willen abzustellen. Er ist nach dem Vertrauensgrundsatz aufgrund aller Umstände des Vertragsschlusses zu ermitteln (BGE 113 II 51; 107 II 418 und 476). Dabei hat der Richter zu berücksichtigen, was sachgerecht ist, weil nicht anzunehmen ist, dass die Parteien eine unangemessene Lösung gewollt haben (Maurer, a.a.O., S. 161).

Der Kläger beabsichtigte, eine umfassende Versicherung seiner Yacht gegen Wertverlust durch Verlust oder Beschädigungen aller Art abzuschliessen, um sein bedeutendes wirtschaftliches Interesse daran abzusichern. Er war aber bereit, kleinere Schäden bis zu Fr. 7'000.-- selbst zu tragen und entschloss sich daher zu einem Selbstbehalt bis zu diesem Betrag. Im weiteren erklärte sich der Kläger mit der Ausschlussklausel von Art. 4 Abs. 2 AVB einverstanden. Auf der anderen Seite dürfte es in der Natur des Versicherers liegen, dass er gewisse Fälle ausschliessen will, um so sein Risiko zu minimieren. Im übrigen ist aber der tatsächliche gemeinsame Wille der Parteien kaum ermittelbar, weshalb auf ihren mutmasslichen Willen abzustellen ist.

Somit bedarf der Versicherungsvertragstext und insbesondere die Ausschlussklausel der Auslegung, wobei nicht nur auf den strikten Wortlaut, sondern ebenso auf den Gesamtzusammenhang und namentlich den Vertragszweck abzustellen ist.

Der Kläger vertritt die Auffassung, die Begriffe der Ausschlussklausel (Schramm-, Druck-, Politur- oder Farbschäden) würden gesamthaft ganz klar auf vor allem oberflächliche Beschädigungen des versicherten Schiffes hinweisen, die die Funktionstüchtigkeit desselben aber nicht beeinflussten. Gerade die Stellung des Wortes Druckschaden innerhalb dreier anderer typischer Bagatell- und Oberflächenschäden sei ein wesentliches Indiz dafür, dass der Begriff des Druckschadens eine ähnliche Bedeutung haben müsse. Vergleiche man nun aber den bei der Yacht eingetretenen Schaden gemäss den Fotodokumenten BB 8 sowie den Bericht des Experten R. vom 25. November 1993, wonach z.B. auf der Backbordseite der Schiffsrumpf "percé", d.h. durchschlagen sei und ein Loch aufweise und man zusätzlich Risse auf einer Oberfläche von ca. 2,2 m in der Länge und 1,6 m in der Höhe entdeckte, könne nicht von einem kleinen, oberflächlichen und die Funktionsfähigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigenden Schaden sprechen.

Die Beklagte ist dagegen der Ansicht, in der Ausschlussklausel finde sich kein grammatischer Hinweis auf eine einschränkende Auslegung, wonach nur kleine Schäden Versicherungsschutz geniessen würden, wenn sie Folge eines versicherten Ereignisses nach Art. 3 AVB sind. Die Unterscheidung in kleine und grosse Schäden werde durch den Wortlaut nicht gedeckt. Auch aus dem täglichen Sprachgebrauch lasse sich kein anderes Ergebnis begründen. Im Versicherungsvertrag sei ein Selbstbehalt von Fr. 7'000.-- vereinbart. Kleine, typische Bagatellschäden hätten deshalb unter Berücksichtigung des Selbstbehaltes keine Leistungspflicht ausgelöst. Die Bestimmung von Art. 4 Abs. 2 AVB wäre somit überflüssig gewesen. Hätten die Parteien tatsächlich nur Bagatellschäden dem Versicherungsschutz unterstellt, hätten sie anstelle von "Druckschäden" notwendigerweise von Dellen oder Beulen sprechen müssen. Es handle sich bei Schramm-, Politur- oder Farbschäden nicht immer um kleine Schäden. Im Gegenzug würden Druckschäden nicht in jedem Fall das gleiche Ausmass wie beim Schiff des Klägers erreichen. Aus den vier aufgezählten Ereignissen liessen sich folglich für die Schadenhöhe nichts herleiten. Je nach Ereignis ergäben sich andere Reparaturkosten.

Auslegungsbedürftig ist demnach der Begriff "Druckschaden" und zwar unter Berücksichtigung der obgenannten Grundsätze: Der Kläger meint, als Druckschaden könne nur ein kleinerer Schaden, eine Delle oder Beule, verstanden werden. Die Beklagte dagegen vertritt den Standpunkt, diesem Begriff könne nichts über die Höhe des Schadens entnommen werden. Dieser letzteren Auffassung kann grundsätzlich beigespflichtet werden, wenn man den Begriff für sich alleine betrachtet. Auch der Vorbehalt des Selbstbehalts sagt nichts über den Umfang der in der Deckungsausschlussklausel enthaltenen Schadensbegriffe und insbesondere den Druckschaden aus, betrifft der Selbstbehalt doch alle Schadensfälle und nicht nur diejenigen, welche unter die Transportversicherung gemäss Art. 4 AVB fallen. Dagegen versteht sich der Begriff Druckschaden im Gesamtzusammenhang - also inmitten der Begriffe Schramm-, Politur- und Farbschäden - allerdings wie ein nicht allzu gravierender Schaden,

welcher zumindest die Funktionstüchtigkeit der Yacht nicht beeinträchtigen sollte. Ein Schramm-, Farb- oder Politurschaden kann je nach Bauart und Material sowie weiteren Umständen zwar durchaus kostspielig sein. Aber dennoch wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer beim Lesen dieser Begriffe keinen Versicherungsausschluss im Falle eines Totalschadens oder einer derart gravierenden Einwirkung, dass das Schiff nur unter grossem zeitlichem und materiellem Aufwand repariert werden könnte, vermuten.

Soweit der Kläger auf die Ausdehnung des Schadens und dessen Bezeichnung (*percé*, d.h. durchschlagen, Loch im Rumpf, Risse von 2,2 m und 1,6 m) hinweist, ist zumindest unklar, ob solche Auswirkungen allgemein überhaupt unter dem Begriff "Druckschaden" zu verstehen sind (betreffend Wirkung: vgl. unten litt. d). Im obenerwähnten Sinn des oberflächlichen Schadens lässt der Begriff "Druckschaden" eher auf die umgangssprachlichen Ausdrücke "Beulen" oder "Dellen" schliessen - wie dies vom Kläger ausgeführt wurde - nicht aber auf Löcher und Risse im Bootsrumpf.

Diese Auslegung dürfte auch dem Vertragszweck der Transportversicherung entsprechen: Versichert werden sollten alle grösseren Schadensereignisse, während gerade die weniger ins Gewicht fallenden, aber dafür am häufigsten auftretenden äusserlichen Schäden nur unter gewissen Bedingungen gedeckt sein sollten.

Die Vorinstanz befand, der Kläger habe bei seiner Ansicht, es handle sich nicht um einen Druck-, sondern um einen Bruchschaden, Ursache (Druck) und Wirkung (Bruch) verwechselt. Sie übersieht dabei jedoch, dass die übrigen drei Begriffe (Politur-, Farb- und Schrammschaden) die Auswirkung eines äusseren Einflusses sind. Bereits unter diesem Aspekt muss auch bei "Druckschaden" das Resultat und nicht allein der einwirkende Faktor verstanden werden ist dem klägerischen Argument beizupflichten, wonach die Aufzählung der übrigen drei Ausdrücke hinfällig wäre, wenn "Druck" lediglich für die Ursache und nicht ebenso für das Resultat stehen sollte, da Schrammen, Farb- und Politurschäden jeweils auch durch äusseren physikalischen Druck oder allenfalls Reibung erzeugt werden.

Selbst wenn man davon ausginge, dass jeder durch Druck entstandene Schaden hypothetisch unter den Begriff des Druckschadens fallen könnte, würde das Universalitätsprinzip seinem Gehalt entfremdet, da nahezu alle Transportschäden auf irgendeinen von aussen einwirkenden Druck im weiteren Sinne zurückzuführen sind und somit (dem Prinzip der Kaskoversicherung entsprechend) nur versichert wären, wenn sie unter eines der in Art. 3 AVB versicherten Ereignisse fielen.

Gestützt auf diese Erwägungen ist das fragliche Ereignis als Transport gemäss Art. 4 AVB zu qualifizieren. Der mutmassliche Wille der Parteien, welcher gestützt auf das Vertrauensprinzip zu ermitteln war, bringt demnach mit sich, dass ein Ereignis wie das vorliegende durch die Transportversicherung gemäss Art. 4 AVB gedeckt werden sollte, ohne unter die Ausschlussklausel zu fallen: Einerseits ist es nicht unter dem in der Ausschlussklausel enthaltenen Begriff "Druckschaden" zu subsumieren, andererseits wäre diese aufgrund der in Art. 33 VVG statuierten Unklarheitenregel ohnehin nicht anwendbar.

Es erübrigt sich somit zu prüfen, ob ein versichertes Ereignis im Sinne von Art. 3 AVB vorliegt, da dieser nicht zur Anwendung kommt.

Die Berufung ist demnach insoweit gutzuheissen und das vorinstanzliche Urteil aufzuheben, als dass es zur Neuurteilung im Sinne dieser Erwägungen an das Kantonsgericht zurückzuweisen ist. Insbesondere wird noch zu prüfen sein, ob das Ereignis aufgrund der Ausschlussklausel von Art. 5 AVB (litt. c: Schäden durch Abnutzung, Konstruktions-, Fabrikations- und Materialfehler nur bezüglich der verursachenden Teile...) von der Versicherung ausgeschlossen ist oder nicht, und allenfalls wird über die Höhe des Schadens zu befinden sein.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die Beklagte die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen und dem Kläger für das obergerichtliche Verfahren eine Prozessentschädi-

gung zu leisten. Über die Kosten- und Entschädigungspflicht des vorinstanzlichen Verfahrens hat das Kantonsgericht in seinem neuen Entscheid zu befinden.

**DAS OBERGERICHT ERKENNT:**

1. In Gutheissung der Berufung wird das Urteil des Kantonsgerichts Zug, 2. Abteilung, vom 23. Oktober 1995 aufgehoben, und die Sache wird zu weiterer Prüfung und neuer Entscheidung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.