

26. 1. Ist § 700 HGB. unmittelbar anwendbar, wenn der Schiffer eines mit der Ladung in einem Binnengewässer gesunkenen Seeschiffes den von dem Reeder ergriffenen Rettungsmaßregeln namens der Ladungsbeteiligten zustimmt?

2. Zum Begriff der gemeinsamen Gefahr im Sinne der Vorschriften über große Haverei.

3. Inwieweit sind Vergungs- und Hilfeleistungskosten große Haverei? Zum Begriff der Seenot.

4. Unter welchen Voraussetzungen sind Rettungskosten große Haverei, wenn Ladung und Schiff nach dem Untergang durch aufeinander folgende Handlungen gerettet werden?

HGB. §§ 527, 535, 700, 740.

I. Zivilsenat. Ur. v. 8. November 1940 i. S. R. L. OmbG. (Bekl.)
w. Firma G. (Rl.). I 45/40.

I. Landgericht Stettin, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Dampfer „Götenhof“ der Klägerin sank in der Nacht zum 28. Februar 1938 im Kaiser-Wilhelm-Kanal in der Weiche von Dütters Wisch nach Zusammenstoß mit einem griechischen Dampfer. Er befand sich mit einer Ladung Stückgut, Kohlen und Koks auf der Fahrt von Rotterdam nach Stettin. Die sofort durch den Kapitän benachrichtigte Klägerin beauftragte am 28. Februar 1938 eine Vergungsgesellschaft mit der Rettung von Schiff und Ladung. Auf dem Achterdeck des Dampfers befanden sich 412 Eisenbahnschienen, die in Kiel der Beklagten als Empfängerin abgeliefert werden sollten. In der Zeit vom 3. bis zum 6. März 1938 wurden mit Taucherhilfe 411 Schienen gelöst und auf Leichtern nach Kiel gebracht, wo sie der Beklagten ausgehändigt wurden. Außerdem wurden noch andere Teile der Ladung gelöst und in Leichtern nach Kiel befördert. Die Hebung des Dampfers gestaltete sich außerordentlich schwierig, kostspielig und zeitraubend. Es mußte ein hölzerner Umbau errichtet werden, um das Auspumpen des Dampfers zu ermöglichen. Am 14. April 1938 konnte der gehobene Dampfer nach Holtenau geschleppt und dem Kapitän übergeben werden. Nach kurzem Aufenthalt in Kiel wurde der Dampfer mit Hilfe eines Schleppers nach seinem Bestimmungshafen Stettin überführt, wo die Restladung gelöst wurde.

In der über den Havereifall aufgemachten Dispache wurde die Beklagte mit einem Beitrag von 15361,31 RM. belastet. Die Klägerin, welche die Aufwendungen zur Rettung von Schiff und Ladung als große Haverei ansieht, hat von der Beklagten Zahlung dieses Beitrages verlangt. Sie hat behauptet, der Beklagten sei beim Empfang der Schienen bekannt gewesen, daß hiervon ein Beitrag zur großen Haverei zu leisten sei. Die Beklagte hat ihre Beitragspflicht bestritten, weil die Schienen bereits am 6. März 1938 endgültig von dem Schiff getrennt worden seien. Das Landgericht hat die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt.

Im Berufungsverfahren hat die Beklagte insbesondere vorgebracht, große Haverei liege nicht vor, weil die Rettung nicht auf Geheiß des Schiffers, sondern durch ein von der Klägerin als Reeder beauftragtes Unternehmen ausgeführt worden sei. Mit dem Sinken des Schiffes sei die Aufgabe des Schiffers beendet. Für die auf Deck verladene Schienen habe keine Gefahr bestanden, weil sie im Wasser nicht hätten verderben und für sich ohne unverhältnismäßige Kosten jederzeit hätten gehoben werden können. Die Entfernung der Schienen von dem Achterdeck stehe mit der Hebung des Dampfers in keinem Zusammenhange. Zur Entlastung des Dampfers oder aus anderen technischen Gründen hätten die Schienen nicht vorweg gerettet zu werden brauchen. Dies sei vielmehr nur zur Erfüllung des Frachtvertrages geschehen. Die Bösung der Schienen vor der Hebung des Dampfers habe auch wegen ihrer günstigen Lage auf Deck und der Nähe des Bestimmungsortes vernünftigem Ermessen entsprochen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Die Revision der Beklagten führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

I. Zutreffend und von der Revision nicht angegriffen ist die Ansicht des Berufungsrichters, daß die nach dem Komossement vereinbarten York-Antwerp-Rules von 1890 die Voraussetzungen der großen Haverei nicht grundsätzlich, sondern nur für bestimmte Einzelfälle regeln und daß auf den hierdurch nicht betroffenen Streitfall nach dem Vorbehalte der Regel XVIII. nur die Vorschriften des Handelsgesetzbuches anzuwenden sind.

Der Anwendung der seerechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches steht auch die Tatsache nicht entgegen, daß sich der Unfall im Kaiser-Wilhelm-Kanal ereignet hat. Entscheidend ist, daß der streitige Havereifall ein Seeschiff betrifft, das sich auf einer Seefahrt in dem zwei Meere verbindenden, als Seeschiffahrtsweg dienenden Kaiser-Wilhelm-Kanal befunden hat (RGZ. Bd. 44 S. 136). Die Frage, ob die durch Rettung von Schiff und Ladung entstandenen Kosten große Haverei sind, ist daher nach § 700 HGB. zu beantworten. Lediglich in tatsächlicher Hinsicht ist bei der Prüfung, ob Schiff und Ladung sich nach dem Untergang in gemeinsamer Gefahr befunden haben, zu beachten, daß das Schiff unter Verhältnissen gesunken ist, wie sie nicht auf offener See, sondern im allgemeinen nur in Binnengewässern vorliegen. Wie die amtliche Begründung zum Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes (S. 108) zutreffend bemerkt, ist die Erklärung dafür, daß das Handelsgesetzbuch über die Behandlung der durch den Untergang von Schiff und Ladung veranlaßten Hebungskosten als große Haverei im Gegensatz zum Binnenschiffahrtsgesetz (§ 82 Ziff. 3 Abs. 3 BinnSchG.) keine Sondervorschrift enthält, in der Tatsache zu finden, daß auf See ein untergegangenes Schiff in der großen Mehrzahl der Fälle als dauernd verloren gelten muß. Dies hat jedoch nur zur Folge, daß die Frage, ob die Hebungskosten große Haverei sein können, allein nach der Grundregel des § 700 HGB. zu beurteilen ist.

Der Berufsrichter geht zutreffend davon aus, daß die unmittelbare Anwendung des § 700 HGB. die Erfüllung aller Tatbestandserfordernisse voraussetzt, insbesondere also auch des Erfordernisses, daß nur die von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß zum Zwecke der Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr aufgewendeten Kosten zur großen Haverei gehören. Der von der Klägerin als Reeder mit den Rettern abgeschlossene Vertrag bezieht sich auf die Hebung von Schiff und Ladung. Der Berufsrichter hat sich nicht eindeutig darüber ausgesprochen, ob der Schiffer den Vertrag namens der Ladungsbeteiligten genehmigt hat. Die Befugnis des Schiffers, bei dem Abschluß von Vergütungs- und Hilfeleistungsverträgen sowohl den Reeder als auch die Ladungsbeteiligten zu vertreten, ergeben §§ 527, 535 HGB. (RGZ. Bd. 9 S. 358 [369]; RGArt. I 240/92 vom 5. November 1892 in SeuffArch. Bd. 49 Nr. 182). Diese Vertretungsbefugnis besteht bei dem Untergang des

Schiffes fort, wenn Aussicht zur Hebung von Schiff und Ladung besteht und der Schiffer kraft seiner Fürsorgepflicht zu diesem Zwecke tätig wird (Wohens Das deutsche Seerecht I S. 375 Anm. 4, S. 398; für das Binnenschiffahrtsrecht RGZ. Bd. 70 S. 274; Mittelstein Das Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. VII 1 [1918] S. 101 Anm. 27). Ein die Reise beendigender und die Frachtverträge wegen dauernder Unmöglichkeit der Ausführung auflösender Verlust des Schiffes steht hier nicht in Frage (§§ 630, 641 HGB.). Mit Rücksicht auf die Möglichkeit der Hebung von Schiff und Ladung ist die Interessengemeinschaft zwischen beiden auch nach dem Untergange bestehen geblieben. Nach der auf die Vertikung verweisenden Feststellung des Berufungsrichters ist der Kapitän nach dem Untergange bis zur Ankunft der Retter auf der aus dem Wasser ragenden Kommandobrücke des Dampfers verblieben. Wenn auch nicht mit dem Berufungsrichter gesagt werden kann, daß er die Leitung des bewegungslos unter Wasser liegenden Schiffes in der Hand hatte, so war er doch durch seine Anwesenheit an Ort und Stelle in der Lage, das Rettungswerk einzuleiten und seine Ausführung zu überwachen. Dies genügt zur Annahme des Fortbestehens seiner Vertretungsbefugnis. Unerheblich ist hierbei, ob er im Sinne von § 740 HGB. noch die tatsächliche Gewalt über das Schiff hatte und demzufolge das Rettungswerk entgegen der Ansicht des Hamburgischen Seeschiedsgerichts nicht Vergung, sondern Hilfeleistung war (vgl. RGZ. Bd. 5 S. 89 [93]; Bd. 57 S. 23; OLG. Hamburg in SeuffArch. Bd. 68 Nr. 244), da es in diesem Zusammenhange nur auf die rechtliche Bedeutung seiner Mitwirkung an dem Rettungswerk ankommt. Der Berufungsrichter führt aus, die Klägerin habe, nachdem sich der Kapitän gleich nach dem Unfall mit ihr in Verbindung gesetzt habe, im Einverständnis mit ihm die Unternehmerin mit der Vergung von Schiff und Ladung beauftragt. Die Durchführung der Hebungsarbeiten im einzelnen sei nicht vom Kapitän, sondern von den auf diesem Gebiet besonders sachkundigen Angestellten der Vergungsgesellschaft geleitet worden. Das schließe aber nicht aus, daß die Rettungsarbeiten trotzdem auf Geheiß des Schiffers geleistet seien. Wenn auch eine allgemeine Weisung des Schiffers nach der Rechtsprechung nicht ausreiche, so sei doch nicht erforderlich, daß jede einzelne Rettungsmaßnahme von ihm angeordnet oder geleitet werden müsse. Es genüge vielmehr, wenn er für den einzelnen

Habereifall einer bestimmten Rettungstätigkeit zustimme. In diesem Sinne habe er im Streitfall die Hebung von Schiff und Ladung nach dem später durchgeführten Plan gebilligt und nur die Ausführung der Einzelheiten Sachverständigen überlassen. Diese mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. besonders RGZ. Bd. 98 S. 171, Bd. 96 S. 316 [322]) im Einklang stehenden Ausführungen des Berufsrichters sind nicht zu beanstanden. Das auf Hebung von Schiff und Ladung abzielende schwierige Rettungswerk konnte nur von Sachverständigen bewältigt werden. Unter den dargelegten Umständen konnte der Kapitän sich darauf beschränken, den von der Vergungsgesellschaft aufgestellten, die wesentlichen Ausführungsmaßnahmen feststellenden Vergungsplan zu billigen, die Ausführung zu beaufsichtigen und der Klägerin den Abschluß des Vertrages mit der Unternehmerin zu überlassen. Rechtlich genügt dies zu der Annahme, daß die Rettungsarbeiten auf sein Geheiß im Sinne von § 700 HGB. geleistet worden seien (Vgl. Protokolle zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch S. 2684 flg.).

II. Auf Grund seiner bedenkenfreien Annahme, daß § 700 HGB. unmittelbar anzuwenden sei, hat der Berufsrichter mit Recht zunächst die Tatbestandserfordernisse dieser Vorschrift erörtert. Unter Ablehnung der Meinung der Beklagten, daß die Schienladung nicht gefährdet gewesen sei, kommt er zu dem Ergebnis, daß Schiff und Ladung sich in gemeinsamer Gefahr befunden hätten. Hierzu bemerkt er: Durch das Sinken von Schiff und Ladung sei die Durchführung der Schiffreise zunächst unmöglich geworden. Auch die Ladung sei hierdurch ihrem Wirtschaftszweck entzogen worden. Diese Entziehung wäre zu einer endgültigen geworden, wenn die Ladung auf dem Kanalgrunde verblieben wäre. Sie habe sich daher ebenso wie das Schiff in Gefahr befunden. Von einer gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung im Falle des Unterganges gehe auch § 82 Ziff. 3 Abs. 3 BinnSchG. aus, obwohl nach den Verhältnissen der Binnenschifffahrt eine getrennte Rettung der Ladung und des gesunkenen Schiffes besonders naheliege. Die Aussichten der Hebung seien nur von Bedeutung für Umfang und Größe der Gefahr, nicht aber für die Frage, ob überhaupt eine Gefahr vorgelegen habe. Unerheblich sei daher, ob die Schienen im Wasser dem Verderb nicht ausgesetzt gewesen seien und ohne besondere Kosten hätten gehoben werden können.

Diese Ausführungen sind nicht erschöpfend und nicht bedenkenfrei. Über die Natur der Gefahr hat sich das Gesetz im Falle der großen Haverei nicht ausgesprochen. Es beruht auf dem Gedanken, daß mit Rücksicht auf die zwischen Schiff und Ladung bestehende Interessengemeinschaft die zur Rettung beider aus gemeinsamer Gefahr gebrachten außerordentlichen Opfer von allen Beteiligten gleichmäßig getragen werden sollen (RDHG. Bd. 25 S. 137). Daraus ergibt sich das Erfordernis, daß die Gefahr für das Schiff und die ganze Ladung, also nicht nur für einen Teil bestehen muß. Die Rechtsprechung hat ferner stets daran festgehalten, daß es sich für das Schiff und alle Teile der Ladung um eine gegenwärtige Gefahr handeln muß, die bereits eingetreten ist und nicht erst droht (RDHG. Bd. 21 S. 154, Bd. 23 S. 342). In diesem Sinne versteht das Reichsgericht (Hanseatische Gerichtszeitung — HJZ. — 1885 S. 165) unter Gefahr eine Sachlage, die notwendigerweise oder doch regelmäßig Schaden verursacht. Die Gegenwart der Gefahr schließt die Möglichkeit nicht aus, daß ihre Verwirklichung erst nach Verlauf einer gewissen Zeit oder nach dem Eintritt eines im gewöhnlichen Verlaufe der Dinge liegenden Ereignisses (z. B. Ebbe und Flut) zu erwarten ist (HJZ. 1882 S. 60). Der Unterschied zwischen einer gegenwärtigen und einer erst in Zukunft zu befürchtenden Gefahr ist hiernach darin zu finden, daß Maßregeln, die dem von einem noch ungewissen Ereignis (z. B. schlechtem Wetter) abhängigen Eintritt einer Gefahr vorbeugen sollen, nicht zur großen Haverei gehören (RDHG. Bd. 21 S. 154; Bogenz a. a. O. II S. 467; Ulrich-Brüders Große Haverei 3. Aufl. [1927] Bd. 1 S. 10ff.). Das Vorhandensein einer gegenwärtigen Gefahr in dem dargelegten Sinne ist nicht lediglich nach einem sachlichen Maßstabe zu beurteilen. Es genügt vielmehr, wenn eine die sofortige Anwendung von Rettungsmaßregeln rechtfertigende Gefahr verständigerweise von dem Schiffer als vorhanden angenommen werden durfte (RDHG. Bd. 23 S. 342; HJZ. Bd. 38 S. 1).

Die Beachtung dieser Grundsätze ist den Ausführungen des Berufungsrichters nicht zu entnehmen. Sie besagen im wesentlichen nur, bei Unterlassung der Hebung würden Schiff und Ladung auf dem Grunde des Kanals liegen geblieben und damit den Beteiligten verlorren sein. Dies ist indessen eine Überlegung, die im Falle des Schiffsunterganges nicht nur in der Regel, sondern mit solcher Ausschließlich-

keit gilt, daß keine Ausnahme denkbar ist. Sind Schiff und Ladung in einem ruhigen Binnengewässer dicht am Ufer gesunken und geschieht daraufhin nichts zu ihrer Hebung, obwohl die Hebung möglich ist, so ist die selbstverständliche und notwendige Folge, daß die zunächst nur vorübergehend erscheinende Verhinderung in der Ausübung der Gewalt über die im Wasser liegenden Werte zum endgültigen Besitzverlust wird (§ 856 Abs. 2 B.G.B.). Solche Betrachtung ergibt indessen für sich allein noch nicht, daß Schiff und Ladung durch ihre Lage im Wasser gefährdet waren. Nach dem Gutachten des Seeschiedsgerichts hat der Dampfer nach dem Untergang in fast stromlosem Wasser einer Ausweichstelle des Kaiser-Wilhelm-Kanals gelegen. Für den Dampfer mag die Gefährdung in dieser Lage keiner besonderen Begründung bedurft haben, weil angenommen werden kann, daß insbesondere der empfindlichen Maschinenanlage durch die Einwirkung des Wassers erheblicher Schaden drohte. Dagegen erhellt nicht ohne weiteres, in welcher Gefahr sich die Dedlabung Eisenbahnschienen befunden haben soll, da der Berufsrichter in Verbindung mit der allgemeinen Bemerkung, wenn die Schienen auf dem Kanalgrunde liegen geblieben wären, so würden sie ihrem Bestimmungszweck entzogen worden sein, dahingestellt gelassen hat, ob sie, wie die Beklagte behauptet hatte, ohne zu verderben, an der Unfallstelle hätten liegen können und ihre Hebung jederzeit mit Sicherheit und ohne unverhältnismäßige Aufwendungen innerhalb weniger Tage möglich gewesen wäre. Nach dem hiernach für das Revisionsverfahren als richtig zu unterstellenden Sachverhalt würde eine Gefahr, daß die Schienen nicht an ihren Bestimmungsort gelangten, auch dann nicht vorgelegen haben, wenn sich etwa die Hebung des Dampfers aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen als undurchführbar erwies. War es klar, daß die Schienen jederzeit von dem Deck des gesunkenen Dampfers geholt werden konnten, so war die Ausführung nur eine Frage des Entschlusses. Hätte man darauf verzichtet, so wären allerdings die Schienen für die Ladungsinteressenten verloren gewesen, jedoch nicht durch Verwirklichung einer ihnen durch die Lage im Wasser drohenden Gefahr, sondern insolge ihrer freiwilligen Preisgabe. Die Möglichkeit einer Beschädigung der Schienen hat der Berufsrichter nicht erwogen. Hierüber ergänzende Betrachtungen anzustellen, ist dem Revisionsgericht nicht möglich, weil der Berufsrichter die Frage ausdrücklich offen gelassen hat und

insoweit eine Unterlage für die Beurteilung fehlt. Die mit dem Untergang unmittelbar verbundenen Folgen, insbesondere das Unterwassergefährden, sind nicht die Gefahr, deren Abwendung das Gesetz im Auge hat. Sie sind besondere Haverei. Im Begriffe der Gefahr liegt es, daß eine nachteilige Veränderung des durch den Schiffsuntergang schon eingetretenen Zustandes zu besorgen sein muß. Durch ihre Lage im Wasser müssen die gesunkenen Werte der Gefahr einer weiteren Schädigung oder des Verlustes ausgesetzt sein, wobei insbesondere an die Einwirkung des Wassers, der Strömung und des Schiffsverkehrs oder an ein weiteres Absinken zu denken ist. Unter Umständen wird auch schon die begründete Besorgnis, daß sich die Rettungskosten durch Verschlechterung der Lage von Schiff und Ladung im Wasser erhöhen würden, als genügend angesehen werden können. Der von dem Berufungsrichter in Bezug genommene § 82 Biff. 3 Abs. 3 BinnSchG. bestimmt für den Bereich der Binnenschifffahrt in gleichem Sinne, daß die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten zur großen Haverei gehören, wenn deren allgemeine Voraussetzungen erfüllt sind, die Hebung also erfolgt, weil Schiff und Ladung bei ihrer Lage im Wasser sich in gegenwärtiger gemeinsamer Gefahr befinden (Mittelstein Handbuch S. 330 Anm. 4, S. 343 Anm. 19, Komm. zum BinnSchG. Bem. 5 zu § 82). Die amtliche Begründung zum Binnenschifffahrtsgesetz (S. 108) sagt zu dieser Vorschrift: „Ist ein Schiff mit Ladung gesunken, so bedroht die Fortdauer des hiermit eingetretenen Zustandes, ganz abgesehen von der Entziehung der tatsächlichen Verfügung über die gesunkenen Werte, diese auch vermöge der schädlichen Einwirkung des Wassers gleichmäßig mit Gefahr. Es liegt daher große Haverei vor, wenn Schiff und Ladung im gemeinsamen Interesse ungetrennt gehoben worden sind.“ Hieraus ergibt sich indessen nicht, daß im Einzelfall eine besondere Prüfung der Sachlage im Hinblick auf das Vorliegen einer gegenwärtigen gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung entbehrlich wäre, wenn auch in der Regel eine solche Gefahr vorliegen wird. Die Eingangsworte des § 82 BinnSchG. betonen, daß auch in den Sonderfällen für den Gefahrbegriff die allgemeinen Voraussetzungen des § 78 BinnSchG. erfüllt sein müssen, und hierzu sagt die amtliche Begründung (S. 103) im Einklange mit den Urteilen RGZ. Bd. 38 S. 1 und Bd. 44 S. 136, es sei nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden, ob eine die sofortige

Anwendung von Rettungsmaßregeln rechtfertigende Gefahr verständigerweise von dem Schiffer als vorhanden angenommen werden dürfe. Eine gegenwärtige gemeinsame Gefahr im Sinne des § 700 HGB. wird nach dem Untergang eines Seeschiffs dicht am Ufer eines Binnengewässers im Hinblick auf den hierdurch schon geschaffenen Zustand im allgemeinen nur anzunehmen sein, wenn für den Fall, daß Schiff und Ladung nicht alsbald gehoben werden können, für beide durch die Lage im Wasser die Gefahr weiterer Schädigung, einer Erhöhung der Rettungskosten oder des gänzlichen Verlustes besteht. Danach entspricht die von dem Berufungsrichter gegebene Begründung den Anforderungen des Gesetzes nicht, insbesondere, soweit es sich um die Lage der Eisenbahnschienen auf dem Achterdeck des gesunkenen Dampfers handelt.

Im Streitfall ist noch besonders zu beachten, daß nicht gewöhnliche Aufwendungen, sondern nach besonderen Gesichtspunkten in größerer Höhe festgesetzte Vergungs- oder Hilfeleistungskosten nach den Grundsätzen der großen Haverei über Schiff, Fracht und Ladung verteilt werden sollen. Dies setzt voraus, daß es sich sowohl für das Schiff als auch für die Ladung wirklich um einen Fall der Vergung oder Hilfeleistung im Sinne des § 740 HGB. gehandelt hat. Hat sich nur das Schiff oder die Ladung, also nicht beide, oder ein Teil der Ladung in Seenot befunden, so sind die durch die Rettung aus dieser Gefahr verursachten Vergungs- oder Hilfeleistungskosten keine große Haverei. Schiff und Ladung müssen also aus einer beide treffenden Seenot gerettet worden sein, wenn Vergungs- oder Hilfeleistungskosten als ein zur Rettung beider aus gemeinsamer Gefahr gebrachtes Opfer in großer Haverei verteilt werden sollen. Im Streitfall liegt zwar ein von der Klägerin als Reeder über die Vergung von Schiff und Ladung abgeschlossener Vergungsvertrag vor, der nach dem Vergungsbericht die Klauseln enthält: „Kein Erfolg, keine Zahlung“, „Entscheidung des deutschen Seeschiedsgerichts Hamburg“. Derartige Verträge, die sich auf die Festsetzung des Berge- oder Hilfslohns beziehen, lassen indessen einen Schiff und Ladung dem gesetzlichen Pfandrechte (§ 751 HGB.) unterwerfenden Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nur entstehen, wenn eine Rettung beider aus Seenot vorliegt und der Vertrag durch die Verfügungsberechtigten oder den Schiffer als ihre gesetzlichen Vertreter abgeschlossen wird (RGUrt. I 240/92 vom 5. November 1892

in SeuffArch. Bd. 49 Nr. 182; RGZ. Bd. 70 S. 274; Mittelstein Handbuch S. 388 Ziff. 1). Läßt sich also nicht sagen, daß sich das Schiff und die ganze Ladung gemeinsam in Seenot befunden haben, so würde es ungerechtfertigt sein, einen für die schwierige Rettung des Dampfers besonders hoch bemessenen Verges- oder Hilfslohn in großer Haverei zu verteilen. Das zwischen der Klägerin und der Unternehmerin ergangene Schiedsgutachten des Schiedsgerichts in Hamburg, das einen Vergelohn unter Berücksichtigung der ganzen Ladung festgesetzt hat, nimmt der Beklagten nicht die Möglichkeit, geltend zu machen, daß die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen der Vergung oder Hilfeleistung nicht erfüllt seien. In der Behauptung der Beklagten, daß die Eisenbahnschienen insolge ihrer günstigen Lage auf dem Achterdeck des gesunkenen Dampfers nicht gefährdet gewesen seien, liegt auch das Bestreiten, daß sie sich mit den übrigen gesunkenen Werten in Seenot befunden hätten. Daher hätte auch geprüft werden müssen, ob der Dampfer und die Ladung aus einer gegenwärtigen gemeinsamen Gefahr gerettet worden sind, die sich zugleich als Seenot darstellt.

Unter Seenot im Sinne des § 740 HGB., die das Schiff oder die Ladung oder auch beide zusammen treffen kann, ist ganz allgemein eine der Seeschifffahrt eigentümliche Gefahr zu verstehen, die von der Schiffsmannschaft nicht mit eigenen Mitteln überwunden werden kann. Unter den Verhältnissen auf See läßt die Rechtsprechung des Reichsgerichts es genügen, daß bei vernünftiger Beurteilung der gegebenen Verhältnisse die Beteiligten eine Entwidlung der Sachlage annehmen konnten, die ohne Dazwischentreten der Rettungsmaßregeln zur Beschädigung oder zum Untergange des Schiffes oder der Ladung führen würde. Eine gegenwärtige oder unmittelbar drohende Gefahr wird hierbei nicht verlangt (RGUrt. I 252/04 vom 22. Oktober 1904 in HGB. 1905 S. 43, I 166/14 vom 24. Oktober 1914 in HGB. 1915 S. 35). Zweifelhaft ist, ob und unter welchen Voraussetzungen Seenot noch angenommen werden kann, wenn ein Seeschiff im Hafen oder auf einem von Seeschiffen befahrenen Binnengewässer von einem Unfall betroffen wird. Für das Binnenschifffahrtsrecht verneint Mittelstein (Handbuch S. 384 Anm. 6) eine der Schifffahrt eigentümliche Gefahrenlage, wenn das Schiff an der Stelle, an der es sich befindet, jederzeit Hilfe haben kann. Nach dem Untergang soll (Mittelstein S. 384 Anm. 7)

Gefahr für das Schiff nicht mehr vorliegen, wenn es an einer ungesährlichen Stelle liegt und unschwer gehoben werden kann (vgl. auch OLG. Hamburg in SeuffArch. Bd. 68 Nr. 244). Der Begriff der Seenot geht davon aus, daß die Schiffsbesatzung auf See im allgemeinen auf sich angewiesen ist und daß deshalb fremde Hilfe nicht nur schwer zu beschaffen, sondern auch besonders wertvoll ist, wenn das Schiff oder die Ladung in eine gefährliche Lage gerät, der die Schiffsbesatzung nicht gewachsen ist (Duchard Bergung und Hilfeleistung in Seenot 1897 S. 29, 38flg.). Die bloße Tatsache, daß ein Seeschiff mit der Ladung in einem von Seeschiffen befahrenen Binnengewässer gesunken ist und aus dieser Lage nur durch sachverständige Hilfe befreit werden kann, erfüllt danach zweifellos nicht den Begriff der Seenot. Weiter reichen aber die Feststellungen des Berufungsrichters nicht. Auf der anderen Seite wird man Seenot nicht unter allen Umständen dadurch als ausgeschlossen ansehen dürfen, daß Hilfe ohne Schwierigkeit herangerufen werden kann. Vielmehr ist darauf abzustellen, ob die Lage von Schiff und Ladung im Wasser derart gefährdet ist, daß schleunige Hilfe geboten erscheint, um den sonst bevorstehenden Eintritt größeren Schadens oder des Verlustes abzuwenden. Konnte in diesem Sinne die Hilfe für Schiff und Ladung nach verständigem Ermessen auf Grund der gegebenen Sachlage als dringlich angesehen werden, so wird Seenot nicht verneint werden können. Unbedenklich liegt dann auch für beide eine gegenwärtige Gefahr im Sinne des § 700 HGB. vor.

Nach den dargelegten Grundsätzen wird der Berufungsrichter erneut zu prüfen haben, ob Schiff und Ladung gemeinsam sich in einer gegenwärtigen Gefahr befunden haben, die sich zugleich als Seenot darstellt. Mit der bisherigen Begründung hätte jedenfalls das Vorbringen der Beklagten über die günstige Lage der durch das Wasser angeblich nicht gefährdeten Schienen auf dem Achterdeck nicht für unerheblich erachtet werden dürfen.

III. Mehrere Schriftsteller legen in den Begriff der gemeinsamen Gefahr noch das weitere Erfordernis hinein, daß sie das Schiff und die ganze Ladung gleichmäßig bedrohen müsse, weil eine gleichmäßige Umlage der gebrachten Opfer gleiche Interessen voraussetze (Wohens a. a. O. II S. 468; Ulrich-Brüders a. a. O. I S. 17; für das Binnenschifffahrtsrecht Mittelstein Handbuch S. 334 Anm. 19, Komm. zum BinnSchG. Bem. 2d zu § 78). Das Oberlandesgericht

Hamburg ist dieser Ansicht in einem Urteil vom 15. März 1922 (Rechtspr. Bd. 42 S. 241) grundsätzlich beigetreten. Danach würden die Kosten der Rettungsmaßregeln nicht große Haverei sein, wenn die Ladung nur der Gefahr der Beschädigung, das Schiff dagegen der Gefahr des Unterganges ausgesetzt ist. Für den Streitfall kommt es hierauf im Hinblick auf den Zusammenhang an, der zwischen der Gefahr und den Aussichten des Rettungswerkes besteht. Im Anschluß an den Hinweis, die Gefahr, in der sich der Dampfer nach dem Untergange befunden habe, möge zufolge seiner Lage im fast stromlosen Wasser einer Ausweichstelle dicht am Ufer des Kanals nicht besonders groß gewesen sein, bemerkt das Gutachten des Seeschiedsgerichts, es sei sehr wohl denkbar, daß das ganze Rettungswerk, nämlich die Errichtung des hölzernen wasserdichten Umbaus und das anschließende Auspumpen des Dampfers, infolge unvorhergesehener Zwischenfälle hätte mißlingen können und zur Sprengung des Schiffskörpers hätte geschritten werden müssen. Dem sich hieraus ergebenden Wagnis hat das Gutachten des Seeschiedsgerichts bei der Bemessung des Vergelohns wesentliche Bedeutung beigemessen. Danach bestand für den Dampfer und die nicht besonders zu bergende Raumladung die Gefahr gänzlichen Verlustes durch Mißlingen des Rettungswerkes, während im Gegensatz dazu nach dem für das Revisionsverfahren als richtig zu unterstellenden Vortrage der Beklagten die Eisenbahnschienen vom Uferdeck leichter in Sicherheit zu bringen waren. Neben einem Mißerfolg des Rettungswerkes aus technischen Gründen sind auch dessen Kosten in Betracht zu ziehen. Nach dem Vergungsbericht der Unternehmerin war man sich darüber klar, daß durch das allein als möglich angesehene Verfahren bei der Rettung des Dampfers „gewaltige Unkosten“ entstehen würden. Der Möglichkeit, daß der Wert von Schiff und Ladung zu einem erheblichen Teil oder vielleicht ganz durch die Unkosten der Rettung aufgezehrt würde, stehen gegenüber die nach der Behauptung der Beklagten verhältnismäßig geringen Kosten einer Sonderrettung der Eisenbahnschienen. Mit dem gänzlichen Verlust wäre es wirtschaftlich gleichbedeutend, wenn die Unkosten die geretteten Werte im wesentlichen erreichen würden (RGUrt. I 33/01 vom 1. Mai 1901). Die angeführten Schriftsteller verneinen auch in den Fällen, in denen die getrennte Rettung von Schiff und Ladung mit ungleichen Kosten möglich ist, eine die Verteilung der Opfer nach Havereigrundsätzen rechtfertigende Gleichheit der Gefahr

und der Interessen. Bohens (II S. 469 Anm. 10) meint unter Berufung auf die Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz (S. 108) und ein Gutachten des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu diesem Gesetz (im Auszug mitgeteilt von Mittelstein Dem. 2d zu § 78 BinnSchG.), daß solche Betrachtungsweise besonders bei Strandungen in Flüssen oder Kanälen angebracht sei, wenn die besondere Rettung der Ladung mit verhältnismäßig geringeren Kosten als die Abbringung des Schiffes ausführbar sei.

Die Meinung, daß in dem dargelegten Sinne die Gemeinsamkeit der Gefahr auch deren Gleichheit für alle Beteiligten voraussetze, ist indessen abzulehnen. In dem Grundgedanken des Gesetzes findet sie keine ausreichende Stütze. Wenn das Urteil des Reichsgerichts RGZ. Bd. 14 S. 34 ausführt, die der großen Haverei zugrunde liegende Interessengemeinschaft beruhe nicht darauf, daß die Güter verschiedener Ladungsinteressenten sich auf einem Schiffe befänden, sondern darauf, daß sämtliche Güter mit dem Schiff von einer und derselben Gefahr bedroht seien, so ist doch aus der hiermit betonten Gemeinsamkeit der Gefahr nicht herzuleiten, daß sie sich auf Schiff und Ladung in der gleichen Weise auswirken müsse. Vielmehr ist dem in Rede stehenden Erfordernis schon dann genügt, wenn die Gefährdung beider auf die gleiche Ursache zurückgeht, mag auch für die Ladung nur eine Beschädigung, für das Schiff dagegen der gänzliche Verlust zu befürchten sein (Lehmann Lehrbuch des Handelsrechts 2. Aufl. [1912] S. 964; Brandis Das deutsche Seerecht 1908 Bd. 2 S. 88). Eine aus der Schwierigkeit des Rettungswerkes hervorgehende Steigerung der Gefahr für Schiff oder Ladung schließt deren Gemeinsamkeit nicht aus. Der Begriff der Rettung setzt eine sie notwendig machende Gefahr voraus, die zu einer gemeinsamen dadurch wird, daß sie für das Schiff und die Ladung durch die gleiche außergewöhnliche Sachlage verursacht worden ist. Unter Betonung der Verschiedenheit der Verhältnisse bei der Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt führt die amtliche Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz (S. 103) zutreffend aus, auf der See, wo die Möglichkeit des vollständigen Untergangs des Schiffes und hiermit in der Regel auch des gänzlichen Verlustes der Ladung nahe liege, werde eine gemeinsame Gefahr nicht selten schon unter Umständen angenommen werden können, die auf Binnengewässern zu einer solchen Annahme nicht ausreichten. Eine Gefährdung, welche zunächst das Schiff oder

die Ladung betreffe, bedinge hier nicht so häufig wie auf der See eine gleichzeitige Gefährdung der übrigen beteiligten Interessen. Aber daraus wird nur die mit der dargelegten Ansicht im Einklange stehende Folgerung gezogen, daß sich bestimmte Regeln in dieser Beziehung nicht aufstellen ließen, die Entscheidung vielmehr nur unter Würdigung der Umstände des einzelnen Falles getroffen werden könne. Für das Seerecht ist jedenfalls daran festzuhalten, daß Gleichheit der Gefahren- und Interessenlage nur insofern verlangt werden kann, als sich die Gefahr bei verständiger Würdigung des Falles für alle Beteiligten als gegenwärtig darstellen muß, und daß im Sonderfall der Verteilung von Vergungs- oder Hilfeleistungskosten über Schiff, Fracht und die ganze Ladung die Gefahr zugleich gemeinsame Seenot gewesen sein muß. Strengere Anforderungen sind weder gesetzlich geboten noch angebracht, weil der Schiffer im Augenblick der rasches Handeln erfordernden Gefahr nicht mit weitergehenden Überlegungen belastet werden darf und zur Vermeidung von Streitigkeiten für die Aufstellung der Dispathe einfache und klare Regeln gelten müssen (Protokolle S. 2683 flg.). Die abgelehnte Ansicht kann auch zu unbilligen Ergebnissen führen, da bei Verneinung der Gemeinamkeit der Gefahr Verteilung der gebrachten Opfer in großer Haverei auch nicht in beschränktem Umfange möglich wäre. Einen Anhaltspunkt für die Richtigkeit der dargelegten Auffassung liefern § 708 Biff. 1, § 723 Abs. 3 HGB.; diese Bestimmungen versagen der Deckladung die Vergütung eigener Schäden, unterwerfen sie aber im Fall ihrer Rettung der Weittagspflicht, weil im Seeverkehr die Verladung von Gütern auf Deck häufig eine Gefahr für Schiff und Ladung hervorruft (Protokolle S. 2699). Wenn es sich hierbei auch um Sondervorschriften handelt, die der Verallgemeinerung nicht zugänglich sind, so lassen sie doch darauf schließen, daß eine verschiedene Auswirkung der Gefahr ihrer Gemeinamkeit nicht entgegensteht, sofern nur die unerläßliche Voraussetzung erfüllt ist, daß Schiff und Ladung durch dasselbe Ereignis der unmittelbaren, nach verständiger Beurteilung sofortige Rettungsmaßregeln erheischenden Gefahr der Beschädigung oder des Verlustes ausgesetzt sind.

IV. Aus den dargelegten Grundsätzen ergibt sich auch die Antwort auf die Frage, ob ein einheitliches Rettungswerk zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr vorliegt oder ob es sich

um eine nicht zur großen Haverei gehörende Sonderrettung der Eisenbahnschienen handelt. Unter der einer nochmaligen Prüfung bedürftigen Voraussetzung, daß sich das Schiff und die ganze Ladung im Streitfall in gemeinsamer gegenwärtiger Gefahr befunden haben, ist der dem Wortlaute des Gesetzes entsprechende Ausgangspunkt des Berufungsrichters zutreffend, daß große Haverei nur dann gegeben ist, wenn durch die Rettungsmaßregeln die Rettung des Schiffes und zugleich der Ladung beabsichtigt war, und daß deshalb die nur der Rettung des Schiffes oder der Ladung dienenden Handlungen ihren Tatbestand nicht erfüllen. Die Absicht des Schiffers ist maßgebend, der nach § 539 HGB. unter mehreren möglichen Mitteln das für die Gesamtheit der Beteiligten mit den geringsten Nachteilen verbundene zu wählen hat. Ist wie im Streitfall die Rettung im Einverständnis des Schiffers durch einen vom Reeder beauftragten Unternehmer erfolgt, so läßt sich der Zweck der Rettungshandlungen nur aus dem Gesamtvorgang ermitteln. Auch wenn Ladung und Schiff durch aufeinanderfolgende Handlungen gerettet worden sind, handelt es sich bei der Frage, ob diese als große Haverei zu beurteilen sind, nur um Ermittlung ihres Zweckes. Es kommt also darauf an, ob sie auf die Rettung des Schiffes und der Ladung gerichtet und durch diese Absicht zu einer Einheit verknüpft sind. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen ist eine nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurteilende Tatfrage. Der Berufungsrichter, der ersichtlich gleicher Meinung ist, führt aus, in der Rechtslehre werde teils darauf Gewicht gelegt, ob ein einheitlicher Rettungsplan für die gesamten Rettungsarbeiten vorgelegen habe, teils darauf, ob eine „Simultanrettung“ möglich und vernünftig gewesen sei. Als Vertreter der letzten Ansicht kommt Hed (Das Recht der großen Haverei S. 269 f.) in Betracht, der die Frage behandelt, ob die Kosten der Abbringung eines unfreiwillig gestrandeten Schiffes unter vorheriger Löschung der Ladung in großer Haverei zu verteilen seien. Der auf einem vorgefaßten Plane beruhenden Einheit des Unternehmens legt er keine Bedeutung bei, stellt vielmehr darauf ab, ob eine „Simultanrettung“ vernünftigerweise denkbar war. In diesem Falle will er die Kosten der durch getrennte Maßnahmen bewirkten Abbringung in derselben Weise verteilen, wie dies bei gemeinsamer Rettung geschehen würde. Diese Ausführungen hat der Berufungsrichter mißverstanden. Er bemerkt dazu, die Eisenbahnschienen hätten zur

Erleichterung des Schiffes vor dessen Hebung entfernt werden müssen; zugleich mit dem Schiffe hätten sic nicht gehoben werden können. Der Berufungsrichter berücksichtigt nicht, daß Hed in seinem Beispielsfalle bei Unmöglichkeit der gemeinsamen Rettung einen Interessenwiderstreit als nicht gegeben ansieht und deshalb auch bei Einheit des Planes die einzelnen Handlungen selbständig beurteilen will (S. 277). In wenig klarer Weise will Hed die Kosten der Löschung als große Haverei behandeln, mit den Kosten der Abbringung dagegen nur das Schiff belasten (S. 278). Für den Fall, daß nur ein Teil der Ladung entfernt worden ist, soll für die zurückbleibende Ladung ein Beitrag zu den Kosten der Abbringung „nach Maßgabe der Sonderrettung“ berechnet und dieser Beitrag auf die ganze Ladung verteilt werden, um eine Bevorzugung zu vermeiden (S. 278). Ein solches, zudem sehr unklares Verfahren, das entgegen der Meinung des Berufungsrichters im Streitfall die Verurteilung der Beklagten nicht rechtfertigen würde, ist mit dem Gesetze unvereinbar. Anders als Hed will die Beklagte nach der Revisionsbegründung darauf abstellen, ob eine Sonderrettung der Ladung oder eines Teiles der Güter mit geringeren Kosten ausführbar und zweckmäßig ist. Insbesondere soll es auf die Einheit des Rettungsplanes nicht ankommen, wenn Güter getrennt von dem Schiff und dem Rest der Ladung gerettet worden sind. Auch diese Ansicht, die lediglich Zweckmäßigkeitsrücksichten auf Grund nachträglicher Betrachtung dafür maßgebend sein lassen will, welche Güter zur großen Haverei beitragspflichtig sind, steht mit dem Gesetze nicht im Einklang. Außer den Ausführungen unter III, nach denen im Falle der Möglichkeit einer getrennten Rettung von Schiff und Ladung die Gemeinsamkeit der Gefahr nicht geleugnet werden kann, steht ihr auch die Erwägung entgegen, daß nicht nachträgliche Überlegungen, sondern ausschließlich der Zweck der Rettungsmaßregeln nach § 700 HGB. über ihre Behandlung als große Haverei entscheidet. Das Erfordernis sachlicher Angemessenheit der vom Schiffer oder auf dessen Geheiß ergriffenen Rettungsmaßregeln hat das Gesetz mit Absicht nicht aufgestellt. Auch ein Verschulden des Schiffers oder der Retter bei der Ausführung der Rettung schließt große Haverei nicht aus. Die Beklagte übersieht ferner, daß der Schiffer nach § 539 HGB. bei der Auswahl der Mittel im Falle der großen Haverei die Belange der Gesamtheit wahrzunehmen hat, daß also der einzelne nicht geltend machen kann, für ihn wäre ein anderes Vorgehen zweckmäßiger ge-

wesen. Kommt es also, wie hiernach angenommen werden muß, für die Frage, ob Aufwendungen als große Haverei im Sinne des Gesetzes anzusehen sind, auf die ihnen von dem Schiffer gegebene Zweckbestimmung der Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr an, so ist dem Berufsrichter darin beizutreten, daß in den Fällen, in denen Schiff und Ladung nicht durch dieselben Maßnahmen, sondern durch eine Mehrheit von Einzelhandlungen gerettet werden, darauf abzustellen ist, ob diese Handlungen auf Grund eines die Rettung des Schiffes und der Ladung bezweckenden einheitlichen Planes vorgenommen worden sind (Ulrich-Brüders a. a. O. Bd. 1 S. 77, 78). Die Absicht, zu retten, was zu retten ist, würde in Fällen nicht genügen, in denen das Schiff als verloren zu betrachten ist. Im Zweifelsfällen muß, wie besonders zu betonen ist, die Einheitlichkeit des auf Rettung von Schiff und Ladung gerichteten Planes sich aus der Ausführung des Rettungswerkes ergeben. Es muß ein sachlicher Zusammenhang der Einzelhandlungen bestehen, der insbesondere dann vorhanden sein kann, wenn zur Abbringung eines gestrandeten oder zur Hebung eines gesunkenen Schiffes Teile der Ladung zur Erleichterung des Schiffes vorweg entfernt werden müssen, um das Schiff abbringen oder heben zu können. Die dargelegte Ansicht folgt unmittelbar aus dem Grundgedanken des Gesetzes, das für die vorzüglich zugefügten Schäden und den Kostenaufwand nicht nur eine Anordnung des Schiffers, sondern auch die Absicht der Rettung von Schiff und Ladung erfordert. Nach seinen Ausführungen hat sich der Berufsrichter von den gleichen Grundsätzen leiten lassen. Er geht von der zu billigenden Annahme aus: sei von vornherein die Rettung von Schiff und Ladung beabsichtigt und ein einheitlicher Rettungsplan aufgestellt worden, so bildeten die zur Ausführung dieses Planes erforderlichen Maßregeln ein einheitliches, der gemeinsamer Rettung von Schiff und Ladung dienendes Ganzes. Im einzelnen legt er dar, von Anfang an habe die Absicht bestanden, das wertvolle Schiff mit der wertvollen Ladung zu heben. Nach Verwerfung von nicht durchführbaren oder geringere Aussichten bietenden Maßnahmen habe man den Plan gefaßt, die Rettung von Schiff und Ladung trotz der damit verbundenen sehr hohen Kosten durch Errichtung eines hölzernen Umbaues um das ganze Schiff und anschließendes Auspumpen auszuführen. Mit Rücksicht auf den hohen Wert von Schiff und Ladung sei dieser Plan vernünftig und sachgemäß gemessen. Über die Ausführung des Planes

sagt der Berufungsrichter, die Löschung von Ladungsteilen, insbesondere der Eisenbahnschienen, sei zur Erleichterung des Schiffes erforderlich gewesen. Er trifft sodann unter Erörterung der Angaben des Bergungsberichts und des Gutachtens des Seeschiedsgerichts die Feststellung, daß die Löschung der Schienen zur Durchführung des Gesamtrettungsplanes bestimmt und notwendig gewesen sei. Die gegen diese Feststellung gerichteten Angriffe der Revision sind im wesentlichen nicht begründet. (Wird ausgeführt.)

Die Beklagte meint weiter, schon der Umstand, daß die Schienen lange vor Beendigung der Hebung des Dampfers entfernt und durch Leichter nach ihrem Bestimmungsort Kiel gebracht worden seien, schließe entsprechend dem Grundgedanken des § 700 HGB. ihre Belastung mit Kosten aus, die nach ihrer Ankunft am Bestimmungsort entstanden seien. Diese Erwägung schlägt aber deshalb nicht durch, weil es nur darauf ankommt, ob bei Eintritt des sich als große Haverei darstellenden Falles die Gemeinschaft von Schiff und Ladung bestanden hat. Mit Recht betonen dies Ulrich-Brüders (a. a. O. I S. 17) unter Hinweis auf das von der Beklagten zu Unrecht für ihre Meinung herangezogene Urteil RRG. Bd. 13 S. 405. Von der gleichen Auffassung geht auch die Stelle der Protokolle (S. 2656, 2657) aus, auf die sich die Beklagte beruft; sie behandelt den wesentlich anders liegenden Fall, daß bei unfreiwilliger Strandung das Schiff erst nach endgültiger Löschung der ganzen Ladung abgebracht wird. Ob für diesen Fall der nicht unangefochten gebliebenen (Ulrich-Brüders a. a. O. I S. 77) Ansicht der Protokolle uneingeschränkt beizutreten ist, daß durch endgültige Entfernung der ganzen Ladung die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung aufgehoben werde und daß deshalb die Kosten und Schäden der Abbringung dem Schiff allein zur Last fallende Zufälle seien, braucht nicht entschieden zu werden. Wenn es auch, wie das Reichsoberhandelsgericht in der erwähnten Entscheidung betont, nicht genügt, daß die Gemeinschaft von Schiff und Ladung zur Zeit des die große Haverei veranlassenden Unfalls, hier des Schiffsuntergangs, bestanden hat, so handelt es sich doch im gegenwärtigen Falle gerade darum, ob aufeinanderfolgende Handlungen ein einheitliches Unternehmen zum Zwecke der Rettung von Schiff und Ladung bilden; und bei Bejahung dieser Frage kann es nur auf das Vorhandensein der Gemeinschaft bei Beginn des Unternehmens ankommen. Anders läge der Fall nur, wenn eine die Ein-

heitlichkeit des Rettungsunternehmens ausschließende Sonderrettung der Deeladung beabsichtigt war.

Die Beklagte ist allerdings auch der Meinung, daß der letzte Fall hier vorliege, weil mit Rücksicht auf die Nähe des Bestimmungsortes mit der Vortwegrettung der Schienen die Erfüllung des Frachtvertrages beabsichtigt gewesen sei. Der Berufungsrichter unterstellt, daß durch die Ableichterung der Schienen nach Kiel der Frachtvertrag erfüllt werden sollte, erachtet dies aber für unerheblich, weil die Löscherung der Schienen jedenfalls auch einen Teil der Rettungsarbeiten gebildet habe, die zu ihrer sachgemäßen Durchführung die Erleichterung des Schiffes gefordert hätten. Diese Betrachtungsweise ist nicht ganz genau. Entscheidend ist, daß die Hebung der Schienen mit Taucherhilfe nach den Feststellungen des Berufungsrichters eine außerordentliche Maßregel war, die durch eine außergewöhnliche Sachlage, nämlich das Sinken des Schiffes, notwendig geworden ist und deshalb nicht als eine auf Grund des Frachtvertrages geschuldete Leistung angesehen werden kann (Bohrens a. a. O. II S. 476; Ulrich-Brüders a. a. O. I S. 24 fgg., 78). Es kommt also nur darauf an, ob diese Maßregel einer Sonderrettung der Schienen diene oder ob sie Teil eines die Rettung von Schiff und Ladung bezweckenden Gesamtunternehmens war. Wenn der Berufungsrichter letzteres angenommen hat, weil die Löscherung eines Teiles der Ladung zur Entlastung des Dampfers notwendig war, so ist dies nicht zu beanstanden. Damit erledigt sich auch der Hinweis der Beklagten auf Siebeking (Das deutsche Seerecht S. 209), der mit der Leichterung eines nahe am Endziel gestrandeten Schiffes eine andere Sachlage behandelt.

Die Beklagte möchte schließlich die Zusammengehörigkeit der Rettungshandlungen auch deshalb verneinen, weil durch die Zwischenfälle am 26. März und 1. April 1938 die bis dahin durchgeführten Hebungsarbeiten weitgehend zerstört worden seien. Bei den vom Berufungsrichter unter Zugrundelegung des Bergungsberichts erörterten Zwischenfällen handelt es sich um folgendes: Nachdem am 26. März mit dem Auspumpen des gesunkenen Dampfers begonnen worden war, wurde durch die Sogwellen von zwei mit hoher Fahrt vorbeifahrenden Dampfern eine Wand des um den Dampfer errichteten hölzernen Umbaus eingerissen, so daß der Dampfer wieder voll Wasser lief. Am 1. April 1938 wurde durch die Schrauben eines in geringem Abstand vorbeifahrenden Zerstörers der Ankerdraht eines längsseits

des gesunkenen Dampfers liegenden Leichters durchschlagen; der Leichter wurde durch den stürmischen Westwind gegen die Balkenlage des hölzernen Umbaus getrieben und beschädigte sie schwer. Die Beklagte rügt, der Berufungsrichter habe ihre unter Bezugnahme auf den Vergungsbericht aufgestellte Behauptung nicht gewürdigt, durch den ersten Zwischenfall sei die vorher geleistete Arbeit vollständig umsonst gewesen. Ein Verfahrensverstoß kann hier dem Berufungsrichter schon deshalb nicht zur Last gelegt werden, weil er seiner Würdigung der Tatsachen den von der Beklagten in diesem Zusammenhang herangezogenen Vergungsbericht zugrunde gelegt hat. Der Berufungsrichter führt aus, die Störungen und Erschwernisse, die durch das schnelle Vorbeifahren der Dampfer am 26. März 1938 und durch den Zerstörer am 1. April 1938 entstanden seien, hätten den Rettungsplan in seinen wesentlichen Teilen nicht beeinflusst, sondern lediglich eine Verstärkung der Holzumkleidung und eine Verzögerung der Rettungsarbeiten mit sich gebracht. So wenig wie eine durch ungünstige Witterungsverhältnisse hervorgerufene Arbeitsunterbrechung die Einheitlichkeit der Rettungsarbeiten beeinträchtigen würde, so wenig sei dies durch die Arbeiten zur Verstärkung der Holzumkleidung geschehen. Aus Rechtsgründen kann dieser rein tatsächlichen Beurteilung nicht entgegengetreten werden. Die Möglichkeit, daß ein Teil der Rettungsarbeiten infolge unvorhergesehener Zwischenfälle wiederholt vorzunehmen ist und daß die Ausführung des Rettungsplanes veränderten Umständen angepaßt werden muß, ist bei schwierigen Schiffshebungen stets vorhanden. Es ist lediglich Tatfrage, ob trotz der durch Zwischenfälle hervorgerufenen Erschwernisse und Arbeitsunterbrechungen noch von einer Ausführung des dem Gesamtunternehmen zugrunde gelegten Planes und damit von einem einheitlichen Rettungswerk gesprochen werden kann. . .

Sollte es sich, was bisher nicht geprüft worden ist, um eine Vergung von Schiff und Ladung unter den Voraussetzungen des § 740 HGB. handeln, so käme in Frage, ob der Vergelohn auch ohne Erfüllung der besonderen Voraussetzungen des § 700 HGB. kraft Gewohnheitsrechts nach den Grundsätzen der großen Haberei über Schiff, Fracht und Ladung zu verteilen ist (vgl. Ritter Das Recht der Seeversicherung Bb. I S. 511; RGUrt. I 177/96 vom 28. Oktober 1896 bei Bolze Bb. 23 Nr. 542) . . .