

15. Erstreckt sich das Recht der Schiffsbehörde auf die Deckung der Kosten für die Beseitigung eines gesunkenen Schiffswracks auf den Erlös von Wrack und Ladung auch dann, wenn die Ladungsinteressenten die Ladung haben bergen wollen? Ist die Behörde befugt, der Bergung der Ladung zu widersprechen?

Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 § 25.

I. Civilsenat. Ur. v. 14. April 1894 i. S. St. Br. & Co. (Kl.) w. die Deputation für Handel und Schifffahrt in S. (Bekl.) Rep. I. 2/94.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 7. Oktober 1891 war ein mit Reis beladener Dampfer im Fahrwasser der Elbe gesunken und wrack geworden. Die Rhederei abandonnierte das Wrack. Am 15. Oktober 1891 teilte der Vertreter der Beklagten dem Vertreter von Schiff und Ladung mit, daß mit der Beseitigung von Wrack und Ladung binnen dreimal 24 Stunden begonnen werden müsse, die einseitige Fortschaffung der Ladung aber nicht geduldet werden würde. W. A. L. & Komp. waren als Vertreter der Ladungsinteressenten am 15. und 16. Oktober behufs Bergung der Ladung mit dem Strandvoigte K. in Verbindung getreten. Derselbe hat mit der Bergung der Ladung begonnen, dieselbe aber demnächst sistiert, und Wrack und Ladung sind durch die Beklagte beseitigt. Den Erlös der Ladung hat die Beklagte zur Deckung der mehr betragenden Bergungskosten von Wrack und Ladung verwendet. Die Klägerin fordert als Eigentümerin der Ladung Erstattung des Erlöses derselben von der Beklagten. Die Klägerin ist in beiden Instanzen abgewiesen, und ihre Revision zurückgewiesen worden aus nachfolgenden

Gründen:

„Mit den Instanzrichtern ist davon auszugehen, daß § 25 der Reichsstrandungsordnung vom 17. Mai 1874 auf die hier in Frage kommende Ortschaft, das Fahrwasser der Elbe oberhalb Finkenwärder, Anwendung findet. Im Berufungsurteile ist zutreffend ausgeführt, daß die gedachte Bestimmung ihrem Prinzipie nach auf den von Seeschiffen befahrenen unteren Teil des Elbstromes zu beziehen ist, welcher die Zufahrtstraße zum Hamburger Hafen bildet. Die im

§ 25 enthaltenen Worte „im Fahrwasser eines Hafens“ sind in diesem Sinne auszulegen.

Ein die Anwendung des § 25 begründendes Hindernis der Schifffahrt war hier unzweifelhaft vorhanden, ebenso besteht kein Zweifel über die Zuständigkeit der beklagten Behörde, auf Grund des § 25 einzuschreiten. Die von der Beklagten getroffene Anordnung, durch welche den Ladungsinteressenten die Vergung der Ladung untersagt worden ist, falls sie nicht zugleich geeignete Anstalten zur Hebung des Bracks treffen würden, findet allerdings im § 25 der Reichsstrandungsordnung keine unmittelbare Stütze. Die diesem Verlangen zu Grunde liegende Auffassung, daß, wenn Schiff und Ladung gemeinschaftlich gesunken sind, die Behörde befugt ist, beide als ein einheitliches Hindernis und alsdann auch in Bezug auf die Deckung der Kosten als eine einheitliche Masse zu behandeln, entspricht aber der Natur der Sache. Es kann auch in dieser Hinsicht auf die Begründung der Instanzurteile verwiesen werden. Ein gewichtiges Argument dafür, daß die vorstehende Auffassung sachgemäß ist, gewährt das englische Gesetz vom 28. Juni 1877 (40 u. 41 Vict. c. 16), mitgeteilt bei Abbot, *Treatise on the Law relative to Merchant Ships*, 13. Ed. p. 1149, welches der zuständigen Behörde in ähnlicher Weise wie unser § 25 die Befugnis einräumt, Hindernisse der Schifffahrt in einem Hafen oder dem Zugange zu einem solchen zu beseitigen, die beseitigten Gegenstände zu verkaufen und den Erlös soweit erforderlich zur Deckung der Kosten zu verwenden; dabei ist bestimmt: *The provisions of this act shall apply to every article or thing or collection of things, being or forming part of the tackle, equipment, stores or ballast of the vessel in the same manner as if it were included in the term vessel, and for the purposes of this act any proceeds of sale arising from a vessel or from the cargo thereof, shall be considered as a common fund.*

Hier ist also der Standpunkt, den die Beklagte im vorliegenden Falle einnimmt, ausdrücklich anerkannt. Die Ladungsinteressenten (die Klägerin und die Versicherer der Ladung), die sämtlich Engländer sind, würden sich demnach in einem gleichen Falle in ihrer Heimat keiner günstigeren Behandlung zu erfreuen gehabt haben, als ihnen in Hamburg zu Teil geworden ist. Auch bei anderen seefahrenden Nationen ist die Geltung desselben Prinzipes nachzuweisen, so z. B.

in Spanien nach der Ley de puertos vom 7. Mai 1880 art. 33 (Coleccion legislativa de España Tom. 124 p. 794).

Ergibt sich hieraus eine Bestätigung dafür, daß das von dem Vertreter der Beklagten in dem Schreiben vom 15. Oktober 1891 gestellte Verlangen, Schiff und Ladung einheitlich zu beseitigen, gerechtfertigt war, so ist den Instanzrichtern auch darin zuzustimmen, daß Beklagte befugt war, die Frist, innerhalb deren mit der Fortschaffung zu beginnen sei, nach ihrem Ermessen festzusetzen. Daß durch die Bemessung dieser Frist auf dreimal 24 Stunden von den Interessenten etwas verlangt worden sei, was sie nicht erfüllen konnten, hat Klägerin nicht dargethan; vielmehr haben die Instanzrichter aus zutreffenden tatsächlichen Erwägungen angenommen, daß die gedachte Frist keine zu kurze gewesen sei. Ebenso ist in unanfechtbarer Weise festgestellt, daß die Hamburger Vertreterin von Schiff und Ladung, W. A. L. & Komp., bis zum 20. Oktober 1891, also bis nach Ablauf jener Frist, keine Schritte zur Fortschaffung des Brackes unternommen, auch keine ernstliche Bereitschaft hierzu kundgegeben hat.

Damit erledigt sich der Anspruch der Klägerin, soweit er auf Zahlung von 1600 *M* als eines Teiles des Erlöses der auf Veranlassung der Beklagten geborgenen Ladung gerichtet ist.

Aber auch bezüglich der ferner eingeklagten 2507,50 *M* konnte die Revision nicht für begründet erachtet werden. Am 15. Oktober 1891 teilte der Vertreter der Beklagten dem Anwalte von W. A. L. & Komp. mit, die beklagte Behörde verlange, daß binnen dreimal 24 Stunden mit der einheitlichen Fortschaffung von Schiff und Ladung begonnen werde, und verband hiermit die Erklärung, daß eine einseitige Fortschaffung nur der Ladung nicht geduldet werden würde. Daß diese Mitteilung die Notifikation einer von der Beklagten in ihrer Eigenschaft als Hafenpolizeibehörde getroffenen Anordnung enthielt, ist nicht zu bezweifeln; das Schreiben ist auch in diesem Sinne vom Adressaten entgegengenommen worden, wie sich aus der Antwort desselben und der weiter hierauf folgenden Korrespondenz ergibt. Die Rechtsgültigkeit einer derartigen Notifikation ist in den Vorinstanzen von den Parteien nicht beanstandet und auch gerichtsfertig angenommen worden. Da hierüber das Hamburger Recht entscheidet, so kann in dieser Hinsicht eine Nachprüfung in der Revisionsinstanz nicht stattfinden. Die vorgedachte Anordnung setzte eine dreimal

24 stündige Frist, um mit der Beseitigung von Schiff und Ladung zu beginnen; das Verbot, nur die Ladung zu bergen, sollte dagegen sofort in Wirksamkeit treten. Das geht aus dem Inhalte des Schreibens vom 15. Oktober 1891 deutlich hervor. War mithin jenes Verbot seinem Inhalte nach berechtigt, und ist auch anzunehmen, daß dasselbe in gehöriger Form zur Kenntnis von W. A. L. & Komp. gebracht worden ist, so folgt daraus, daß Beklagte einen Anspruch auf Herausgabe derjenigen Teile der Ladung hatte, die seit Bekanntgebung des Verbotes im Auftrage von W. A. L. & Komp. geborgen waren. Wäre der Erlös dieser Gegenstände von dem Strandvogte R. der letztgenannten Firma ausgeliefert worden, so würde der Beklagten eine *condictio ex lege* zur Abforderung desselben zugestanden haben. Sie ist daher auch nicht verpflichtet, den auf ihre Anweisung von dem Strandvogte R. an sie selber abgeführten Betrag der Klägerin herauszugeben. Fraglich könnte nur sein, ob in den obigen 2507,30 *M* nicht auch der Erlös solcher Ladungsteile steckt, die bereits vor dem Verbote von der Unfallsstelle entfernt worden waren. Das Reichsgericht tritt indes dem Berufungsrichter auch darin bei, daß die bezügliche Behauptung der Klägerin zu unbestimmt ist, um berücksichtigt zu werden. Eine Veranlassung zur Ausübung des richterlichen Fragerechtes in Gemäßheit des § 130 C.P.D. war nicht vorhanden, nicht bloß, weil es sich nach der Lage der Sache hierbei immer nur um einen sehr geringen Betrag handeln könnte, sondern auch weil anzunehmen ist, daß die Parteien in den sehr eingehenden Prozeßverhandlungen das gesamte ihnen zu Gebote stehende tatsächliche Material zum Vortrage gebracht haben. Die Revision hat auch in dieser Hinsicht keine Rüge erhoben, sondern beschwert sich darüber, daß der Klägerin das Recht auf den Erlös der bis zum 20. Oktober 1891 geborgenen Ladung versagt worden ist. Diese Rüge aber beruht auf der rechtsirrtümlichen Voraussetzung, daß die Hamburger Vertreterin der Ladungsinteressenten das in dem Schreiben vom 15. Oktober enthaltene Verbot einer einseitigen Fortschaffung der Ladung habe unbeachtet lassen dürfen, und daß dieses Verbot erst durch die am 20. Oktober erfolgte Inhibition der im Auftrage von W. A. L. & Komp. unternommenen Bergungsarbeiten wirksam geworden sei.“ ...