

43. Nach welchen Grundsätzen ist der Hilfslohn zu bestimmen, wenn ein Seeschiff, das nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, aus Seenot gerettet wird? Einfluß des Umstandes, daß das rettende Schiff einem Rheeder gehört, der gewerbsmäßig Bergungs- und Rettungsarbeiten übernimmt.

I. Civilsenat. Ur. v. 19. Januar 1901 i. S. Bugfiergesellschaft U. (Rl.) w. den preußischen Staatsfiskus (Bekl.). Rep. I. 336/00.

I. Landgericht Flensburg.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Das dem preußischen Fiskus gehörige Schiff „Eider“, das lediglich als Leuchtschiff dient, hatte im Februar 1895 Eises halber seine Station in der äußeren Eidermündung verlassen müssen und war in die Nähe von Helgoland versegelt. Hier geriet das Schiff aufs neue in große Eismassen, aus denen es sich mit eigener Kraft nicht zu retten vermochte. Da die dringende Gefahr bestand, daß das Schiff an den Seehundsklippen stranden und verloren gehen könne, signalisierte der Führer nach Helgoland um Hilfe. Von Helgoland aus benachrichtigte man telegraphisch die Klägerin — die gewerbsmäßig Schlepperdienste, aber auch Bergungsarbeiten und Hilfsleistungen in außerordentlichen Fällen übernimmt —, daß die „Eider“ in Seenot sei, und forderte sie auf, einen Schlepper zu senden. Infolgedessen langte tags darauf, am Morgen des 15. Februar, der der Klägerin gehörige starke Seeschlepper „Tell“ in der Nähe der „Eider“ an und bot ihr seine Hilfe an, was angenommen wurde. Der „Tell“ ging dann in mehrstündiger mühseliger Arbeit mit erheblicher eigener Gefahr bis an die „Eider“ heran, nahm sie ins Schlepptau und bugsierte sie um Helgoland herum in die Wesermündung. In der Weser gerieten beide Schiffe aufs neue in starke Eismassen, was die Zuziehung eines zweiten, der Klägerin gehörigen Schleppers, des „Assicuradeur“, nötig machte, mit dessen Unterstützung es alsdann gelang, die „Eider“ in den Hafen von Geestemünde zu verbringen.

Für die geleistete Hilfe wurde in der erhobenen Klage als angemessen eine Entschädigung in Höhe von 12—15000 *M* gefordert.

Das Landgericht wies die Klage ab, indem es den ihr entgegengesetzten Einwand der Unzulässigkeit des Rechtsweges für begründet erachtete. In zweiter und dritter Instanz wurde dieser Einwand aber verworfen.¹

In der Sache selbst wurde dann nach Beweisaufnahme vom Landgericht unter entsprechender Anwendung der Artt. 746 und 749 des Handelsgesetzbuchs die der Klägerin für die geleistete Hilfe in Seenot gebührende Entschädigung auf 10000 *M* bestimmt und der Beklagte zur Zahlung dieses Betrages nebst Prozeßzinsen verurteilt, die Klägerin aber mit ihrer Mehrforderung abgewiesen.

Die Klägerin beruhigte sich bei dieser Entscheidung. Der Beklagte legte Berufung ein mit dem Antrage, die Klägerin, soweit sie mehr als 4000 *M* fordere, mit ihrer Klage abzuweisen. Er machte, wie in erster Instanz, geltend, daß die Entschädigung der Klägerin nicht nach den handelsrechtlichen Grundsätzen berechnet werden dürfe, bekämpfte auch im übrigen die Richtigkeit der Abschätzung des Hilfslohnes durch das Landgericht und stellte in dieser Beziehung neue Beweisanträge.

Das Berufungsgericht erließ folgendes Urteil:

Der Klagenspruch ist dem Grunde nach insoweit gerechtfertigt, daß die Klägerin dafür, daß sie am 15. Februar 1895 durch ihren Dampfer „Tell“ das Feuerschiff „Eider“ in der Nähe von Helgoland aus dem Eise befreit und unter demnächstiger Miteinstellung des Dampfers „Assicurateur“ in den Hafen von Geestemünde geschleppt hat, nicht einen nach Maßgabe oder in analoger Anwendung der handelsrechtlichen Bestimmungen über Hilfslohn im Art. 746 H.G.B. zu bestimmenden Betrag, sondern auf Grund der Vertragsabrede des Kapitäns der „Eider“ mit dem Kapitän des „Tell“ die Zahlung eines angemessenen Wertlohnes vom Beklagten fordern kann.

Auf die Revision der Klägerin ist dieses Urteil vom Reichsgerichte aufgehoben aus folgenden

¹ Das Urteil des Reichsgerichtes ist in Bd. 88 unter Nr. 24 S. 86 abgedruckt. D. R.

Gründen:

... „In der Beurteilung der Sache geht das Oberlandesgericht von folgenden Annahmen aus, die rechtlich unbedenklich sind, und denen das Reichsgericht zustimmt.

1. Soweit reichsrechtliche Bestimmungen nicht vorliegen, ist das gemeine Recht zur Anwendung zu bringen, das sowohl das Recht desjenigen Ortes ist, wohin die „Eider“ in Verfolg der Hilfeleistungen der Klägerin verbracht worden ist, (Geestemünde), als auch das Recht desjenigen Ortes, wo die Klägerin ihre gewerbliche Niederlassung hat, und wo ihre zur Rettung verwendeten Schiffe beheimatet sind (Bremerhaven).

2. Da die „Eider“ kein zum Erwerbe durch Seefahrt bestimmtes Schiff ist, sondern im Eigentume des Staates steht und als Feuerschiff lediglich öffentlichen Interessen dient, finden die Bestimmungen des 5. Buches des Handelsgesetzbuches „Von Seehandel“ auf sie keine Anwendung. Daher können auch die Bestimmungen des 9. Titels: „Von der Vergütung und Hilfsleistung in Seenot“ (Artt. 742 bis 756), da sie sich unmittelbar nur auf die Rettung eines Seeschiffes im Sinne des 5. Buches beziehen, auf die Rettung der „Eider“ und die der Klägerin dafür zu gewährende Vergütung an sich keine Anwendung finden.

3. Die in dem früheren reichsgerichtlichen Urteile in erster Linie ins Auge gefaßte Begründung der Klage aus dem Gesichtspunkte einer Geschäftsführung ohne Auftrag kommt nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichtes nicht weiter in Betracht. Diese Feststellungen gehen dahin: es sei, nachdem sich der „Zell“, veranlaßt durch die über Helgoland nach Bremerhaven weitergegebenen Hilfs-signale der „Eider“, in deren Nähe eingefunden hatte, zwischen den Führern beider Schiffe mündlich ein Vertrag dahin abgeschlossen worden, daß der „Zell“ die Hilfe, deren die „Eider“ bedurfte, gegen eine angemessene Vergütung leisten solle. Diese Feststellungen geben zu Bedenken keinen Anlaß und sind auch in der gegenwärtigen Instanz von den Parteien nicht weiter in Zweifel gezogen. Rechtlich unbedenklich ist auch die weitere Annahme des Berufungsgerichtes, daß die beiderseitigen Schiffsführer diesen Vertrag nicht für ihre Person, sondern für die Eigentümer der unter ihrem Befehle stehenden Fahrzeuge geschlossen haben und ihn so schließen konnten. Letzteres folgt,

was den „Tell“ angeht, aus Art. 496 H.G.B. Was aber die „Eider“ anlangt, so ist die Vertretungsbefugnis ihres Führers vom Oberlandesgerichte mit Recht aus den Regeln abgeleitet worden, die das neuere gemeine Recht nach Anerkennung des Grundsatzes der freien Stellvertretung aus den römisch-rechtlichen Bestimmungen über die *actio institoria* und *quasi institoria* entwickelt hat.

Hiernach geht das angefochtene Urteil mit Recht davon aus, daß die Klägerin gegen den Beklagten aus einem Vertrage einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung für die Dienste hat, die sie durch ihre Schiffe — d. h. durch den „Tell“ und den später nach den Feststellungen des Oberlandesgerichtes sachgemäß und nützlich mit herangezogenen „Assurateur“ — zum Zwecke der Rettung der „Eider“ diesem Schiffe geleistet hat.

Das Berufungsgericht bezeichnet die Vergütung, worauf die Klägerin Anspruch habe, als „Werklohn“. Insofern damit ausgedrückt wird, daß der Vertrag der Parteien als Werkverdingung und die vom Beklagten zu zahlende Vergütung als das dem *conductor operis* gebührende Entgelt aufzufassen sei, würde diese Ausdrucksweise zu Bedenken keinen Anlaß geben. Das Urteil grenzt aber den „Werklohn“, den es der Klägerin zuspricht, in negativer Richtung in besonderer Weise ab, indem es ihn sowohl in der Formel, wie in den Gründen in Gegensatz zu einem nach Art. 746 H.G.B. zu bemessenden Hilfslohn bringt. Der Art. 746 bestimmt, daß bei der Ausmessung des Betrages des Verge- und Hilfslohnes insbesondere in Anschlag kommen sollen:

„der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschienenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der Wert . . . derselben“.

Nach dem Inhalte des Urteils soll demnach bei der Bemessung des im vorliegenden Falle zuzubilligenden Lohnes auf alle diese Momente keine Rücksicht genommen werden. Im Ergebnis muß das dahin führen, daß die Klägerin nur den gewöhnlichen, für die durchgefahrene Strecke üblichen Schlepplohn erhält.

Segen diese Abgrenzung der ihr gebührenden Vergütung beschwert

sich die Klägerin mit Recht. Sie steht in Widerspruch mit den eigenen Erklärungen der verklagten Partei im Prozesse und hat auch im materiellen Rechte keine Stütze. . . .

Aber auch abgesehen von dem Unerkenntnis des Beklagten, ist der Standpunkt des Oberlandesgerichtes unhaltbar.

Ist zwischen den Parteien ein Vertrag über entgeltliche Hilfsleistung zustande gekommen, so darf dieser Vertrag nicht dahin verstanden werden, daß der Klägerin nur der gewöhnliche Schlepplohn zukommen sollte. Die Leistung, um deren Übernahme sie ersucht wurde, und die sie ausgeführt hat, war keine gewöhnliche Schlepperarbeit, die mit dem gewöhnlichen Schlepplohn abgegolten werden konnte. Es lagen außergewöhnliche Umstände vor. Die „Eider“ saß im Eise fest und wäre, wenn sie auf ihre eigene Kraft angewiesen geblieben wäre, voraussichtlich an den Seehundsklippen gescheitert und verloren gegangen. Sie befand sich also in Seenot, und es hat — wie das Landgericht festgestellt hat und wie im wesentlichen auch unstreitig ist — einer langen mühe- und gefährvollen Arbeit der rettenden Schiffe, wie sie bei normalen Verhältnissen auch nicht entfernt vorkommt, bedurft, um das gefährdete Staats Eigentum und die Besatzung des Schiffes vor dem Untergange zu retten und in Sicherheit zu bringen. Diese außergewöhnliche Thätigkeit kann nur durch einen außergewöhnlichen Lohn abgegolten werden. Bei der Bestimmung des Betrages dieses Lohnes aber muß auf die Gesichtspunkte Rücksicht genommen werden, die Art. 746 H. G. B. hervorhebt. Mag auch die sonstige Ausgestaltung, die das Handelsgesetzbuch dem „Hilfslohne“ als einer die Schiffsgläubigerrechte gewährenden, eine persönliche Verpflichtung nicht begründenden Forderung (Artt. 753. 755. 757 Nr. 5) gegeben hat, weil sie dem positiven Rechte angehört, hier nicht in Betracht kommen, so kann doch von der Norm des Art. 746 nicht das gleiche gelten. Ihr Inhalt entspricht einfach der Natur der Sache. Der Fall, den der Gesetzgeber hier geregelt hat, ist völlig verwandt mit dem vorliegenden, und es sind nur Gesichtspunkte formaler Natur, auf denen die besondere Abgrenzung des Gesetzes beruht.

Entscheidend ist in dieser Hinsicht vor allem der Umstand, daß die Klägerin — wie unstreitig ist — es zum Gegenstande ihres Gewerbebetriebes macht, in Seenot befindlichen Schiffen Hilfe zu leisten. Unternehmungen dieser Art sind in den letzten Jahrzehnten in vielen

Hafenplätzen entstanden und haben mit ihren für die Zwecke der Bergung und Hilfeleistung — gerade auch aus Eisesnot — besonders eingerichteten starken Schleppdampfern und mit ihrem besonders geschulten und erfahrenen Personal eine nützliche Thätigkeit entfaltet. Wirtschaftlich gründet sich diese Thätigkeit auf die gesetzlichen Bestimmungen über Berge- und Hilfslohn. Stellte das Gesetz für Bergung und Hilfeleistung nicht eine außerordentliche Vergütung in Aussicht, so könnten diese Unternehmungen nicht rentieren, weil das in ihnen angelegte Kapital bei normalen Schiffsverkehrsverhältnissen zum Teil müßig da liegt. Sie sind gewerblich darauf angewiesen, in den mehr oder weniger seltenen Fällen der Ausübung ihrer rettenden Thätigkeit eine Vergütung zu verdienen, die sie auch für die Zeiten der Unthätigkeit deckt. Diese Dinge sind in der Rechtsprechung, insbesondere in der Rechtsprechung des hanseatischen Oberlandesgerichtes zu Hamburg,

Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt 1889 Nr. 5, 1892 Nr. 11, 1895 Nr. 47,

bereits wiederholt zur Sprache gekommen, und es darf vorausgesetzt werden, daß sie insbesondere in nautischen Kreisen allgemein bekannt sind. Wendet sich nun der Führer eines in Not geratenen fiskalischen Fahrzeuges der hier in Rede stehenden Art durch Vermittelung der Signalstationen an eine solche Bergungsgesellschaft um Hilfe, so ist es selbstverständlich, daß der Fiskus — wenn keine abweichenden Abmachungen getroffen sind — diejenige Vergütung für die geleisteten Dienste zahlen muß, die im Gewerbebetriebe der Bergungsgesellschaften üblich sind. Es folgt dies ohne weiteres aus dem Rechtsfaze, daß wer Dienste oder Arbeiten in Anspruch nimmt, die der Verkehrsfitte nach nur gegen Entgelt geleistet werden, auch ohne besondere Verabredung die dafür übliche Vergütung zu entrichten hat. (Vgl. jetzt auch §§ 612, 632 B.G.B.) Im vorliegenden Falle aber ist ein nach den Regeln der Artt. 746 und 749 H.G.B. zu bemessender Hilfslohn die übliche Vergütung.

Es ergibt sich, daß das Oberlandesgericht den Klaganspruch mit Unrecht nur in der aus seinem Urteile ersichtlichen Beschränkung für begründet erklärt hat. Er ist ohne diese Beschränkung in vollem Umfange begründet, so wie er geltend gemacht und vom Landgerichte an sich zutreffend beurteilt worden ist. Das Urteil des Oberlandesgerichtes mußte daher aufgehoben werden. Die Sache bedurfte aber

der Zurückverweisung, da der Beklagte sowohl in Bezug auf die tatsächlichen Unterlagen der auf dieser rechtlichen Grundlage vorzunehmenden richterlichen Schätzung der Vergütung, als auch in Bezug auf deren sonstige Angemessenheit weitere Einwendungen tatsächlicher Natur erhoben hat, deren Beurteilung sich der Berufungsrichter noch nicht unterzogen hat." . . .