

5. Unter welchen Voraussetzungen kann nach Binnenschifffahrtsrecht ein Berge- oder ein Hilfslohn gefordert werden? Wann kann man sagen, daß die Besatzung das Schiff „verlassen“ habe?

B.Sch.G. §§ 93. 96.

I. Zivilsenat. Ur. v. 10. Februar 1904 i. S. R. (R.L.) w. Rh.-Westf. Bl. u. Gen. (Bekl.). Rep. I. 414/03.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Flußschlepper „August“ und „Ferd. W. Trees“ waren am 25. November 1902 damit beschäftigt, einen aus vier Fahrzeugen bestehenden Schlepzug von Hamburg nach Elmshorn zu schleppen. Untweit der Lütje geriet man in Nebel. Die Dampfer kamen auf einer Sandbank fest, was zur Folge hatte, daß die beiden ersten Anhangsfahrzeuge gegen die Vorderfahrzeuge stießen. Das zweite Anhangsfahrzeug, die mit Gerste beladene Kastenschute „Max Karl“, erhielt dadurch vorn an Backbord ein Loch, durch das Wasser in den Raum drang. Es gelang indes, das Loch notdürftig zu dichten und die Schute vor Anker zu bringen. Der Führer der Schute ging dann auf eins der anderen Fahrzeuge über. Der Schlepper „Ferd. W. Trees“ fuhr inzwischen nach der Lütje, um von dort aus nach Hamburg um Hilfe zu telegraphieren. Der Schlepper „August“ suchte die anderen durcheinander geratenen und durch die Flut abgetriebenen Fahrzeuge wieder geordnet ans Tau zu bekommen, was bei Nebel und Eisgang einige Mühe machte. Als der Dampfer dies erreicht hatte, kehrte er nach etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden zum „Max Karl“ zurück.

In dieser Zwischenzeit aber hatte der dem Kläger gehörige Flußschlepper „Olga“ von dem „Max Karl“ Besitz ergriffen. Die „Olga“

hatte auf der Fahrt von Brunsbüttel nach Hamburg den „Max Karl“ passiert. Der Führer legte längsseite, überzeugte sich, daß niemand an Bord war, und daß im Raume 2 bis 3 Fuß Wasser stand, und beschloß daher, das Fahrzeug, um es mit der Ladung in Sicherheit zu bringen, an Strand zu setzen. Er hatte die Ankerkette bereits abgestemmt und über Bord gehen lassen, auch sein Tau befestigt, als der „August“ herankam und die Herausgabe des Fahrzeugs forderte. Diese wurde indes verweigert. Die „Olga“ brachte dann auch den „Max Karl“ nach Schulau und setzte ihn dort auf den Strand. Die Gerste wurde in Auktion verkauft.

Gestützt auf die von der „Olga“ aufgewandte Arbeit zur Rettung von Schiff und Ladung forderte der Kläger einen Bergelohn von 2000 M, eventuell aber Hilfslohn. Die Beklagten bestritten das Vorliegen eines Bergungsfalles oder einer Hilfeleistung in Schiffsfahrtsnot.

In der Berufungsinstanz war die Klage abgewiesen worden. Die Revision blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

„Anspruch auf Bergelohn wird nach § 93 B.Sch.G. in zwei Fällen gewährt:

1. wenn ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff geborgen ist, und
2. wenn aus einem solchen, vom Untergange unmittelbar bedrohten Schiffe Ladung geborgen wird.

Nach den Behauptungen des Klägers soll es sich hier um den ersten Fall handeln. Voraussetzung für den Anspruch auf Bergelohn ist demnach

1. daß der „Max Karl“ ein in Gefahr befindliches Schiff war, und
2. daß er von der Schiffsbesatzung verlassen war.

Sollte eine dieser Voraussetzungen fehlen, so kann von Bergelohn keine Rede sein.

Das Oberlandesgericht hat angenommen, daß beide Voraussetzungen fehlen.

Was die erste Voraussetzung anlangt, so geben die Ausführungen des Oberlandesgerichts zu dem Bedenken Anlaß, daß der Begriff der Gefahr verkannt sei. Das Oberlandesgericht stellt nur in Abrede, daß sich der „Max Karl“ in einer unmittelbaren Gefahr befunden

habe. Eine unmittelbare Gefahr aber fordert das Gesetz für den ersten Bergungsfall im deutlichen Gegensatze zum zweiten nicht.

Dies Bedenken kann indes nicht zur Aufhebung des Urteils führen, da dem Berufungsgerichte in der Verneinung der zweiten Voraussetzung zuzustimmen ist.

Während für das Seerecht durch § 740 H.G.B. diese Voraussetzung dahin bestimmt ist, daß das Schiff „der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von ihr verlassen war“, spricht das Binnenschiffahrtsgesetz nur davon, daß das Schiff „von der Schiffsbesatzung verlassen“ ist. Die Abweichung in der Fassung des Gesetzes, die schon der erste Entwurf enthielt, wird in dessen Begründung (S. 116) damit gerechtfertigt, daß bei der Binnenschifffahrt die Fälle, wo eine Vergütung wegen Bergung beansprucht werden könne, enger als im Seerecht begrenzt werden müßten. Eine solche Einschränkung rechtfertige sich durch die bei der Binnenschifffahrt besonders naheliegende Gefahr, daß Schiffe oder Ladungsgüter, die zeitweise von der Besatzung unbeaufsichtigt gelassen seien, unter dem Vorwande der Bergung von Unbefugten ohne Not in Besitz genommen werden könnten, um demnächst hieraus einen Anspruch auf Bergelohn abzuleiten.

Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß das Binnenschiffahrtsgesetz unter einem „von der Schiffsbesatzung verlassen“ Schiffe nicht jedes Schiff hat verstehen wollen, auf dem in einem gegebenen Zeitpunkte tatsächlich die Mannschaft nicht anwesend ist, daß, mit anderen Worten, die körperliche Entfernung der Schiffsbesatzung allein nicht ausreicht, um diese Voraussetzung eines Bergungsfalles zu erbringen, wobei bemerkt werden mag, daß dies in der Literatur auch für das Seerecht angenommen wird.

Vgl. Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot S. 201. Vielmehr wird das „Verlassen“ des Schiffes im Sinne einer Besitzaufgabe verstanden werden müssen. Das Schiff muß ohne menschliche Aufsicht, gleichsam eine „verlorene Sache“ (§ 965 B.G.B.) sein.

Vgl. Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. Bd. 1 S. 397. Nach § 856 Abs. 2 B.G.B. aber wird der Besitz durch eine ihrer Natur nach nur vorübergehende Verhinderung in der Ausübung der Gewalt nicht beendetigt.

Eine derartige Sachlage aber ergibt sich aus den tatsächlichen

Feststellungen des Oberlandesgerichts. Die Besatzung ist erst von Bord gegangen, nachdem das Beck vorläufig gedichtet, und der Anker ausgebracht war. Der Schleppdampfer „August“ war mit den anderen drei Schuten in unmittelbarer Nähe. Er wollte diese, die, als die Flut stieg, ins Treiben geraten waren, wieder ins Schlepptau nehmen und dann zum „May Karl“ zurückkehren, was auch innerhalb  $\frac{3}{4}$  Stunden geschah. Inzwischen war die Lage des „May Karl“ — von dem Eingreifen der „Olga“ abgesehen — unverändert geblieben. Er befand sich noch an derselben Stelle, wo man ihn zurückgelassen. Eine Besigaufrage war weder beabsichtigt, noch tatsächlich verwirklicht. Nur der herrschende Nebel konnte die irrige Meinung erzeugen, das Schiff sei „verlassen“. Tatsächlich war es nicht verlassen.

Der Vertreter der Revision hat geltend gemacht, daß es nicht auf die objektive Sachlage, sondern darauf ankomme, wie die Sachlage dem Führer der „Olga“, als er den „May Karl“ antraf, erscheinen mußte. Das Urteil des Berufungsgerichts läßt eine Feststellung hierüber vermiffen. Gleichwohl kann auch diese Rüge zu einer Aufhebung des Urteils nicht führen. Selbst wenn der Satz richtig wäre, von dem die Revision ausgeht — was unerörtert bleiben mag —, so würde sich daraus höchstens ergeben, daß, wenn die beabsichtigten Rettungsmaßnahmen der „Olga“, ohne daß deren Besatzung über die wahre Sachlage aufgeklärt worden wäre, ganz oder teilweise zur Ausführung gelangt wären, der „Olga“ ein Bergelohn nicht abzuspochen sein möchte. So liegt der vorliegende Fall aber nicht. Vielmehr ergibt sich aus den Feststellungen des Oberlandesgerichts, daß kurze Zeit, nachdem die Besatzung der „Olga“ an Bord gegangen war, der Schlepper „August“ mit den anderen Schuten wieder längsseit des „May Karl“ kam und dessen Freigabe forderte. Der Irrtum, worin sich der Führer der „Olga“ befunden haben mochte, wurde hierdurch also aufgeklärt, und zwar zu einer Zeit, als mit der Ausführung der Rettung noch nicht begonnen war. Daß man inzwischen einen Mann an die Pumpe beordert hatte, ist, wie das Oberlandesgericht feststellt, bedeutungslos gewesen. Das Abstemmen der Ankerkette aber, das die Preisgabe von Anker und Kette zur Folge hatte, kann als eine für die Rettung erfolgreiche Maßnahme nicht in Betracht kommen.

Die zuletzt erwähnten Umstände führen weiter zu dem Ergebnisse,

daß der „Olga“ auch ein Hilfslohn nicht zuerkannt werden kann. Denn nach § 96 B.G.B. hat auf Hilfslohn keinen Anspruch, wer seine Dienste aufgebracht hat. Dies aber trifft für die tatsächlich durchgeführten Rettungsmaßnahmen der „Olga“ zu. Sie sind erst nach dem Zeitpunkte ins Wert gesetzt, als die Besatzung des Schleppzuges wieder zur Stelle war, der Hilfeleistung widersprach und die Herausgabe der Schute forderte.

Wenn der Kläger endlich versucht hat, den Ersatz der von ihm bei der Durchführung der Rettung bestrittenen Auslagen unter dem rechtlichen Gesichtspunkte der Geschäftsführung ohne Auftrag zu fordern, so ist auch diese Klagebegründung vom Berufungsgerichte auf Grund des festgestellten Sachverhältnisses mit Recht zurückgewiesen worden. Da die Geschäftsführung dem Willen des Geschäftsherrn nicht entsprach, würde nach §§ 683, 684 B.G.B. höchstens ein Anspruch auf Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung gegeben sein. Ein solcher Anspruch aber ist nicht erhoben, und es fehlt an allen zu seiner Begründung erforderlichen Behauptungen.“ . . .