

71. 1. Wird der Begriff der Vergung im Sinne der §§ 93 flg. Binn.Schiff.Ges. dadurch ausgeschlossen, daß das zu rettende Schiff gesunken ist?
2. Gehört der Abschluß von Vergungsverträgen zu den dem Schiffer nach § 15 a. a. O. zustehenden Befugnissen?
3. Kann auf Grund einer vertragmäßigen Vergung gegen den Schiffseigner ein persönlicher Anspruch aus nützlicher Geschäftsführung oder ungerechtfertigter Bereicherung erhoben werden?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 10. Februar 1909 i. S. Schm. (Kl.) w. G.
(Bell.). Rep. I. 120/08.

I. Landgericht Lüneburg.

II. Oberlandesgericht Celle.

Im Juni 1896 war der dem Beklagten gehörige, von dem Schiffer Otto W. geführte Raddampfer „Kronprinz Wilhelm“ bei Magdeburg in der Stromelbe gesunken. Steuermann des Schiffes war der Bruder des Schiffers Paul W. Die Transport-Versicherungs-Aktiengesellschaft G. hatte die Versicherung übernommen.

Am 27. Juni 1896 stellten die Brüder W. folgende schriftliche Erklärung aus:

„Wir, die unterschriebenen Schiffer Gebr. Otto und Paul W. aus Magdeburg vom Dampfer „Kronprinz Wilhelm“, erklären hiermit rechtsverbindlich, daß wir den Havarie-Kommissar, Herrn Robert K., und den gerichtlich vereid. Sachverständigen W. Schw. in Magdeburg beauftragt haben, die zur Errettung vom Dampfer „Kronprinz Wilhelm“ und Ladung aus gemeinsamer Gefahr nötigen Maßnahmen zu treffen (siehe § 78 bis 91 Binn.Schiff.Ges.), und wir erkennen die getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen als sachgemäß an.“

K. war Vertreter der genannten Versicherungsgesellschaft G. Zwischen ihm und Schw. einerseits und dem Kläger andererseits kam alsdann der „Vergungsvertrag“ vom 28. Juni 1906 zustande. Dieser lautete:

„Für Rechnung wen es angeht. Der Unternehmer August Schm., Magdeburg,“ (der Kläger) „verpflichtet sich hiermit, den in der Stromelbe unterhalb der S.'schen Badeanstalt am rechten Ufer in Grund

liegenden Raddampfer „Kronprinz Wilhelm“ unter Beobachtung der strompolizeilichen Vorschriften in schonendster Weise zu heben und transportfähig herzustellen. Der Unternehmer hat die Garantie zu übernehmen, daß der Dampfer demnächst mit der provisorischen Reparatur eine noch näher zu vereinbarende Schiffswerft in der nächsten Umgebung glücklich erreicht. Eventuelle Schleppkosten werden dem Unternehmer vergütet. Als Entschädigung für diese Leistungen sind 3000 *M* vereinbart.“

Nach der Behauptung des Klägers sollte das nicht mehr vorhandene Original dieses Vertrages auch von den Brüdern B. mitunterschieden worden sein, und der Beklagte deren Vertretungshandlungen genehmigt haben.

Auf Grund des Vertrages hatte der Kläger am 18. Juli 1906 den Dampfer gehoben, transportfähig gemacht und in die Hölle geschleppt. Die von ihm zunächst angegangene Versicherungsgesellschaft hatte die Zahlung der vereinbarten Vergütung verweigert, weil nach ihrer Behauptung der Versicherungsvertrag wegen unrichtiger Angaben des Beklagten ungültig sei. Der Kläger wollte sich alsdann an den Beklagten halten und behauptete, daß dieser mit seinem Gesamtvermögen verpflichtet sei erstens auf Grund des von seinen Leuten befugterweise abgeschlossenen, von ihm genehmigten Vertrages, zweitens aus nützlicher Geschäftsführung und aus ungerechtfertigter Bereicherung. In dieser Beziehung trug er vor, die Entfernung des gesunkenen Dampfers hätte im öffentlichen Interesse sofort erfolgen müssen, weil er die Schifffahrt gehindert und gefährdet habe. Die Strompolizeibehörde habe auch die sofortige Hebung und Beseitigung, die dem Beklagten als Eigner obgelegen habe, gefordert. Somit habe dieser infolge der Tätigkeit des Klägers die Hebungs- und Herstellungskosten gespart. Die von ihm berechneten Beträge seien ein angemessenes Entgelt für jene Tätigkeit.

Der Beklagte beantragte Klageabweisung, indem er bemerkte, er habe nichts dagegen, wenn der Kläger den Dampfer für seine Bemühungen hinnehme, er verwahre sich aber gegen eine persönliche Haftung.

Die erste Instanz verurteilte den Beklagten nach dem Klageantrage. Die zweite Instanz erkannte auf Verurteilung unter Beschränkung der Zwangsvollstreckung auf den Dampfer „Kronprinz

Wilhelm". Die Revision des Klägers wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„1. Zutreffend ist vom Oberlandesgerichte angenommen worden, daß der Bellagte auf Grund des „Bergungsvertrages“ vom 28. Juni 1906 persönlich nicht in Anspruch genommen werden kann.

Es handelte sich um eine Bergung im Sinne der §§ 93 flg. Binn.Schiff.Ges. Dadurch, daß das Schiff bereits gesunken war, wurde eine Schiffsfahrtsgefahr nicht ausgeschlossen; vielmehr lag die Gefahr weiterer Schädigung vor, wenn die Hebung nicht alsbald gelang. Der Wortlaut des Vertrages läßt keinen Zweifel darüber, daß er darauf abzielte, von dem im Schiffsvermögen stekenden Werte zu retten, was noch zu retten war, und das Schiff, wenn irgend möglich, wieder betriebsfähig zu machen; keineswegs ging die Absicht des Vertrages dahin, lediglich ein Schiffsfahrts Hindernis zu beseitigen.

Wie der Fall durch den Wortlaut des Gesetzes gedeckt wird, so muß auch nach dem Zwecke der gesetzlichen Bestimmungen angenommen werden, daß eine Bergung gegeben ist. Alle Anordnungen der §§ 93—101, sowie der sonstigen von der Bergung handelnden Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes passen in gleicher Weise auf die Rettung eines bereits gesunkenen, wie auf die eines anderweit in Gefahr befindlichen Schiffes. Insbesondere wäre nicht einzusehen, weshalb sich der eine Berger wegen seiner Aufwendungen nur an das Schiffsvermögen sollte halten können, während dem anderen auch das Landvermögen des Eigners haftete, oder warum der eine die Rechte eines Schiffsgläubigers ausüben könnte, der andere nicht. Der gesetzgeberische Grund für die Beschränkung der Haftung (deren Korrelat die begünstigte Stellung des Schiffsgläubigers bildet), daß dem Schiffseigner die Betreibung seines an sich schon mit großem Risiko verbundenen Unternehmens erleichtert, und ihm für die Rettung des Schiffes nicht mehr Kosten aufgebürdet werden sollen, als dem Werte entspricht, der ihm durch die Rettung zugute kommt, und daß wirtschaftlich wertlose Rettungen tulichst verhütet werden sollen: dieser Grund trifft durchaus auf die Bergung eines untergegangenen Schiffes zu.

Wäre daher das Schiff ohne Vertrag geborgen, d. h. behufs Erhaltung des darin stekenden Vermögenswertes gerettet worden, so

könnte der Kläger den Beklagten nach § 100 Binn.Schiff.Ges. nur mit dem Schiffsvermögen in Anspruch nehmen. Gleiches gilt aber von dem hier gegebenen Falle des Abschlusses eines Vergungsvertrages, weil die vertragslose und die vertragsmäßige Vergung im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes in dieser Hinsicht gleich zu behandeln sind.

Vgl. die Urteile des R.G.'s vom 28. Oktober 1898, Hans. Ger.-Ztg. 1894 Hauptbl. Nr. 68, und vom 1. Mai 1901, Jurist. Wochenschr. 1901 S. 425 Nr. 9.

Dem Berufungsrichter ist aber auch darin beizutreten, daß der Vergungsvertrag ein vom Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse gemäß § 15 Binn.Schiff.Ges. abgeschlossenes Geschäft war, das die Ausführung der Reise erforderlich machte. Gerade um ihn zu derartigen, meistens Eile erfordernden Maßnahmen in den Stand zu setzen, ist dem Schiffer die gesetzliche Vertretungsmacht gewährt worden. Schon die Begründung des Gesetzes hob als Hauptbeispiel der Anwendung des § 15 Abs. 1 den Fall hervor, daß „es zur Abwendung einer drohenden Gefahr der sofortigen Beschaffung von Sachen oder Leistungen bedarf“, und bemerkte dazu, der Schiffer werde sie meist nur bewirken können, wenn derjenige, mit welchem er abschließe, die Sicherheit habe, daß ihm der Schiffseigner für seine Ansprüche mindestens mit Schiff und Fracht haftbar sei.

Vgl. Mittelstein, Binn.Schiff.Ges. 2. Aufl. Bd. 1 S. 96, 97. Was mit den Worten „welche die Ausführung der Reise erforderlich macht“ zu verstehen ist, läßt § 527 (Art. 496) H.G.B., dem der § 15 Abs. 1 nachgebildet ist, erkennen. Dort wird von der Befugnis des Schiffers gesprochen, „für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, die Bemannung, die Verproviantierung und die Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen“. Das Gesetz steht also auf dem Standpunkte, daß ein Geschäft zur Erhaltung des Schiffes ein solches ist, welches die Ausführung der Reise mit sich bringt. Daher kann nicht bezweifelt werden, daß auch im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes ein Geschäft, das auf Vergung und Wiederinbetriebsetzung eines gesunkenen Schiffes abzielt, ein solches ist, welches die Ausführung der Reise erforderlich macht.

Hiernach traten sofort mit dem Abschlusse des Vergungsvertrages

die Wirkungen des § 19 Binn.Schiff.Ges. ein, d. h. der Beklagte wurde daraus unmittelbar berechtigt und unter Beschränkung seiner Haftung auf das Schiffsvermögen verpflichtet. Seine nachträgliche Genehmigung konnte hieran nichts ändern. Auch wenn er selbst den Bergungsvertrag abgeschlossen hätte, würde er sich nur mit dem Schiffsvermögen obligiert haben. Ferner bewirkt die Zustimmung zu einem vom Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossenen Geschäfte selbstverständlich nicht ohne weiteres, daß der Schiffseigner auch mit dem Landvermögen verpflichtet wird. . . .

2. Das Klagfundament der nützlichen Geschäftsführung und der ungerechtfertigten Bereicherung ist hinfällig. Es ermangelt einer wesentlichen Voraussetzung sowohl des § 677, als auch des § 812 B.G.B., wenn der Kläger zu derjenigen Leistung, auf die er seinen Anspruch stützt, vertragsmäßig verpflichtet war.“ . . .