

102. Anwendung des § 25 der Strandungsordnung auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Was ist unter „Kosten der Beseitigung“ zu verstehen? und wie sind sie nachzuweisen?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 30. November 1910 i. S. Deutsches Reich, vertreten durch das Kaiserliche Kanalamt zu Kiel (Kl.) w. J. & Co. (Bekl.). Rep. I. 433/09.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 21. Januar 1906 war der Dampfer „John Brintmann“ im Kaiser-Wilhelm-Kanale gesunken. Das Kanalamt besorgte die Hebung und gab Schiff und Ladung frei, nachdem sich die Beklagte durch Urkunde vom 24. Januar 1906 für die Hebungskosten selbstschuldnerisch verbürgt hatte. Das Kanalamt berechnete die Hebungskosten auf 27058,05 *M* und verlangte, nachdem die Beklagte im Laufe des Prozesses 15000 *M* bezahlt hatte, noch Zahlung von 12058,05 *M* nebst Zinsen.

Das Landgericht verurteilte die Beklagte nach dem Klageantrage. Das Oberlandesgericht dagegen wies durch Teilurteil die Klage zum Betrage von 3073,59 *M* nebst Zinsen ab, wies aber andererseits die Berufung der Beklagten zum Betrage von 4681,26 *M* nebst Zinsen zurück. Die aberkannten 3073,59 *M* stellten einen Zuschlag von 15% zu gewissen Rechnungsposten dar. Dieser Zuschlag war angelegt für allgemeine Verwaltungskosten, insbesondere Kranken-, Unfall- und Invaliditäts-Versicherungsbeiträge, Abnutzung von Bergungsgeräten, Reisekosten der Aufsichtsbeamten u. dgl. Die zuerkannten 4681,26 *M*

betrafen die übrigen Rechnungsposten mit Ausnahme einiger noch nicht für spruchreif erachteten. Beide Parteien legten Revision ein.

Gründe:

„Die Revision der Beklagten ist für unbegründet, die des Klägers für begründet erachtet.

Zunächst sind die prinzipiellen Einwendungen der Beklagten mit Recht zurückgewiesen worden. Auf Grund des Reichsgesetzes vom 16. März 1886 ist der Nord-Ostsee-Kanal (Kaiser-Wilhelm-Kanal) als Reichsunternehmen und vorzugsweise für Reichszwecke, nämlich als Seeschiffahrtskanal für die deutsche Kriegsflotte, hergestellt worden. Die Festsetzung des für die Benutzung zu erlassenden Tarifs wurde nach § 3 des Gesetzes reichsgesetzlicher Regelung vorbehalten. Bis zum Ablaufe des ersten Jahres nach Inbetriebsetzung wurde dem Kaiser in Einvernehmen mit dem Bundesrate die Festsetzung des Tarifs überlassen. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß die Betriebsverwaltung des Kanals dem Reiche obliegen sollte. Von der Betriebsverwaltung lassen sich aber die strom- und schiffahrtspolizeilichen Befugnisse nicht trennen, welche die Regelung des Schiffahrtsbetriebes und die Instandhaltung des Fahrwassers betreffen. Daher ist durchaus im Einklange mit dem Gesetze durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. Juni 1895 für die Unterhaltung und den Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals, vorbehaltlich näherer Regelung im Reichshaushaltsetat, die demnächst erfolgt ist, eine Reichsbehörde unter der Bezeichnung „Kaiserliches Kanalamt“ errichtet worden, und diese Behörde hat in der von ihr erlassenen Betriebsordnung vom 29. Juli 1901 (§ 45 Nr. 2) ohne Widerspruch die der Schiffahrtspolizeibehörde in § 25 der Strandungsordnung zuerkannten Befugnisse für sich in Anspruch genommen und seither ausgeübt. Der Bundesstaat Preußen hat insoweit zu Gunsten des Reiches auf die ihm an sich als Inhaber des Territoriums zustehende Ausübung der Polizeihochheit verzichtet und seine an sich zuständige Behörde, den Regierungspräsidenten, mit entsprechender Anweisung versehen. Behörde im Sinne des § 25 StrD. ist nicht etwa das für Bergung und Hilfeleistung und analoge Obliegenheiten zuständige Strandamt, sondern — wie das Hanseatische Oberlandesgericht bereits in einem Urteile vom 18. Oktober 1898 (Hansf. Ger.-Btg. 1894 Hauptbl. Nr. 14) unter Billigung des Reichsgerichtes (Entsch. in Zivilf. Bd. 31 S. 61)

dargelegt hat — diejenige Verwaltungsbehörde, der die Erhaltung des Fahrwassers obliegt. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist selbstverständlich ein Fahrwasser im Sinne dieser Bestimmung, weil er eine von Seeschiffen befahrene Schiffahrtsstraße ist (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 73 S. 14). Hiernach ist die Begründung des Klagenspruches aus § 25 StrD. nicht zu beanstanden, und es kann dahingestellt bleiben, ob er sich auch auf § 45 der Betriebsordnung stützen oder sonstwie begründen ließe.

Mit Recht zurückgewiesen ist ferner die Ausführung der Beklagten, der Kläger könne die ihm tatsächlich erwachsenen Hebungskosten nur insoweit erstattet verlangen, als sie dem Eigentümer entstanden sein würden, wenn dieser eine gute Taucherfirma mit der Hebung beauftragt hätte. Die Behörde hat das Recht, die Hebung selbst und so zu bewerkstelligen, wie sie es nach Maßgabe der ihr anvertrauten Interessen für zweckmäßig erachtet. In erster Linie kommt für sie der Zweck der Erhaltung des Fahrwassers und der möglichst geringen Beeinträchtigung der übrigen Schiffahrt in Betracht. Das Interesse der Eigentümer von Brack und Ladung wird genügend dadurch gewahrt, daß sie niemals über den versicherbaren Wert der gesunkenen Gegenstände hinaus haftbar gemacht werden können. Nur die Einrede ist der Beklagten zuzugestehen, daß die Kosten durch ein unsachgemäßes Hebungsverfahren gesteigert worden seien. In dieser Hinsicht liegt aber der Beklagten die Beweislast ob. Das Oberlandesgericht hat die Einrede an Hand des Sachverständigen-gutachtens ohne Rechtsirrtum zurückgewiesen. . . .

Das Berufungsgericht hat auf Grund der vorgelegten Rechnung, des Berichtes des Direktors P. und des Gutachtens des Sachverständigen die Überzeugung gewonnen, daß jedenfalls Kosten in Höhe von 19681,26 M für die Hebung angemessen aufgewandt seien. Wenn es dabei berücksichtigt hat, daß die Liquidation von einer Reichsbehörde, sonach unter Kontrolle der zuständigen Beamten, aufgestellt ist und daß demgegenüber das bloße Bestreiten der Beklagten nicht zu beachten sei, so hat es damit die Grenzen der ihm nach § 286 ZPO. zustehenden freien Beweiswürdigung nicht überschritten; von einer Vertennung der Beweislast kann nicht gesprochen werden. . . .

Was die Revision des Klägers anlangt, so kann dem Standpunkte des Oberlandesgerichts nicht beigetreten werden. Die Behörde

kann nach § 25 Str.D. zwar nur die Kosten der Beseitigung, diese aber auch voll bis zum Verkaufswerte der beseitigten Gegenstände verlangen. Zu diesen Kosten sind ohne weiteres, wie das Oberlandesgericht selbst anzuerkennen scheint, Kranken-, Unfall- und Invaliditäts-Versicherungsbeiträge, aber auch Reisekosten der Aufsichtsbeamten, Ansätze für Abnutzung der Vergungsgerätschaften zu rechnen. Es muß aber der Revision auch darin beigetreten werden, daß ein Aufschlag für allgemeine Verwaltungskosten gerechtfertigt erscheint. Damit würde dem Fiskus immer noch kein Unternehmergeinn zufallen. Es ist davon auszugehen, daß die ganze Einrichtung und Ausstattung der Behörde mit persönlichen und sachlichen Arbeitsmitteln darauf berechnet ist, daß ihr von Zeit zu Zeit auch die Beseitigung von im Kanale gesunkenen Privatschiffen obliegt; es werden daher im voraus Aufwendungen auch für diesen Zweck geleistet, die sehr wohl im einzelnen Falle als Kosten der Beseitigung mit in Betracht gezogen werden können. Auch eine Privatfirma wird, wenn sie sich berechnet, ob ein einzelnes Vergungsunternehmen mit Gewinn oder Verlust für sie geendet hat, für Verwaltungskosten einen Zuschlag zu den Auslagen machen müssen, um zu einem richtigen Ergebnisse zu gelangen. Erst der die Gesamtsumme übersteigende Ertrag stellt den Unternehmergeinn dar. Erscheint so der Standpunkt des Klägers grundsätzlich gerechtfertigt, so ist es auch nicht zu beanstanden, wenn er die erwähnten Auslagen nicht spezifiziert berechnet und aufzählt, was eine unverhältnismäßige Arbeit verursachen würde, sondern dafür einschließlich der überhaupt nicht zu berechnenden Verwaltungskosten einen Betrag in Bausch und Bogen einsetzt, und es kann sich nur fragen, ob der berechnete Betrag angemessen erscheint. Um dies festzustellen, ist eine weitere Verhandlung in der Instanz erforderlich.“ . . .