

82. Unter welchen Voraussetzungen kann die Leistung von Schlepperdiensten als Hilfe in Seenot angesehen werden? Kann die Hilfe auch darin bestehen, daß der Schlepper das gefährdete Schiff nur begleitet, um bei Eintritt unmittelbarer Gefahr sofort eingreifen zu können?

§GB. §§ 740 Absf. 2, 750 Nr. 1.

I. Zivilsenat. Urt. v. 24. Oktober 1914 i. S. Hochseefischerei F. W., Aktiengesellschaft (Bekl.) w. Hochseefischerei Nordstern, Aktiengesellschaft (Kl.). Rep. I. 166/14.

I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der Fischdampfer der Beklagten „Burchave“ hatte in der Nacht zum 15. Februar 1913 vor Westermann (Island) vor Anker gelegen, hievte 9 Uhr 15 Min. vormittags den Anker und fuhr nach der anderen Seite von Heimay. Auf dieser Fahrt blieb plötzlich die Maschine infolge eines erheblichen Maschinenschadens stehen, wodurch bringende Gefahr entstand, daß der Dampfer auf die Klippen geriet. Im letzten Augenblicke sprang jedoch die Maschine auf rückwärts an, so daß es gelang, von den Klippen frei zu kommen. Die „Burchave“ wurde alsdann durch den hinzukommenden britischen Fischdampfer „Secoot“ in den Südhafen von Heimay geschleppt, woselbst sie 11 Uhr vormittags vor Anker ging. Der Schaden wurde nun an Bord, soweit möglich, repariert und die Maschine auf vorwärts und rückwärts probiert. Am 16. Februar 8 Uhr 30 Min. vormittags dampfte die „Burchave“ südöstlich nach Portland, setzte 11 Uhr 40 Min. vormittags das Netz aus und fischte. Um 1 Uhr nachmittags meldete der 1. Maschinist, daß es nicht mehr ginge und er keine Garantie wegen der Maschine übernehmen könne. Es wurde darauf die Not-

flagge aufgezo gen und das Netz eingehievt. Auf das Notsignal fuhr der mit Fischen beschäftigte klägerische Fischdampfer „Auguste“ heran. Der Schiffer der „Burhave“ erklärte, er habe Maschinenschaden und müsse deshalb die Heimreise nach Aberdeen (Schottland) antreten; er bat die „Auguste“, ihn zu begleiten. Die „Auguste“ gab hierauf den beabsichtigten Fischfang auf und begleitete die „Burhave“, um sie erforderlichenfalls gemäß vereinbarter Signale ins Schlepptau zu nehmen; dies war aber, weil das Wetter günstig blieb, nicht erforderlich, obwohl die Maschine der „Burhave“ unterwegs vorübergehend versagte. Beide Schiffe trafen am 19. Februar abends in Aberdeen ein.

Die Klägerin verlangt mit der Klage den Betrag von 12 000 *M* nebst Zinsen als Hilfslohn wegen Rettung aus Seenot. Die Beklagte will nur eine Vergütung für geleistete Dienste bezahlen und bestreitet, daß Hilfe in Seenot geleistet worden sei. Beide Vorinstanzen haben den Anspruch auf Hilfslohn dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus folgenden

#### Gründen:

„Wenn die Revision das Vorliegen der Seenot bestreitet, indem sie ausführt, die „Auguste“ hätte ohne jede Gefahr nach Heimar zurückkehren und dort einen Schleppdampfer annehmen können; sie hätte auch die Reise nach Aberdeen nicht im Winter antreten müssen, sondern eine bessere Jahreszeit abwarten und sich in dem nächsten Hafen in Sicherheit bringen können, so sind das neue Behauptungen, die in dieser Instanz nicht berücksichtigt werden können. Sie stehen auch mit den Feststellungen des Berufungsgerichts und dem ganzen Tatbestande im Widerspruche. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die „Burhave“ sich in Folge ihres Maschinenschadens in Seenot auf offenem Meere in sehr gefährlicher Gegend zu einer der schlechtesten Jahreszeiten befunden hat und daß sie allein die Fahrt nach Aberdeen nicht unternehmen konnte und wollte; ohne die Begleitung der „Auguste“ würde sie die Fahrt nicht unternommen haben, insofern sei sie durch deren Hilfe aus der Seenot, in der sie sich befand, gerettet worden. Der Tatbestand ergibt, daß die „Burhave“ in gleicher Lage tags zuvor durch Austreiben auf die Klippen um ein Haar völlig verloren gegangen wäre, wenn nicht

im letzten Augenblicke die Maschine nach rückwärts angegangen und sie alsdann durch einen in der Nähe befindlichen Fischdampfer in den Hafen geschleppt worden wäre. Welcher Art dieser Hafen (Heimay), der auf den allgemein zugänglichen Karten nicht zu ermitteln ist, war, und ob der Dampfer mit Rücksicht auf Verproviantierung und etwa eintretendes schlechtes Wetter längere Zeit dort bleiben konnte, erhellt nicht; noch weniger, daß dort ein Schlepper zur Verfügung stand. Dagegen steht fest, daß der Schiffer erklärt hat, er müsse wegen Maschinenschadens nach Aberdeen fahren und daß er sich tags zuvor auch nicht etwa der Hilfe eines zu Schlepperdiensten bestimmten Schiffes, sondern der außerordentlichen Hilfe eines dort fischenden Fahrzeugs bedient hat.

In Ermangelung anderweiten Vorbringens in den Instanzen muß daher jetzt davon ausgegangen werden, daß die Rückkehr nach Aberdeen die einzig richtige Maßnahme und daß sie notwendig war, um das Schiff aus der bei Island drohenden Seegefahr zu retten. Ferner aber auch, daß die „Burchave“ nach vernünftigem Ermessen die mehr als drei Tage währende Reise nach Aberdeen allein, ohne ständige Bereitschaft von Schlepphilfe, nicht machen konnte und daß gewöhnliche Schlepperdienste ihr nicht zur Verfügung standen. Die „Auguste“ aber leistete die erbetene Hilfe in außergewöhnlicher Weise, da sie nicht, um Schlepperdienste zu tun, sondern um der Seefischerei obzuliegen, zur Stelle war und auf ihre gewinnbringende Betätigung verzichtete, um die Hilfe gewähren zu können. Die Annahme einer Rettung aus Seenot wird nicht dadurch widerlegt, daß die Reise unter den obwaltenden Umständen, insbesondere unter der Gunst des Wetters, tatsächlich gelang, ohne daß eigentliche Schlepperdienste erfordert wurden. Es mußte sowohl mit Eintritt von schlechtem Wetter, wie auch mit dem dauernden Versagen der Maschine gerechnet werden, so daß, wie das Berufungsgericht feststellt, die Fahrt „rationell“ ohne Begleitung der „Auguste“ unausführbar war. Rettung aus einer unmittelbar drohenden Gefahr wird nicht erfordert, vielmehr genügt es, daß das Schiff nach damaliger vernünftiger Beurteilung im Falle des Unterbleibens der Maßnahme der Gefahr des Unterganges oder der erheblichen Beschädigung ausgesetzt war (Entsch. des RG.'s vom 22. Oktober 1904 HanfGJ. 1905 Nr. 20). Dies hat aber das Oberlandesgericht angenommen.

Umsonst bestreitet auch die Revision, daß Hilfe im Sinne des Gesetzes geleistet sei. Die Begleitung seitens der „Auguste“ und ihre ständige Bereitschaft, das gefährdete Schiff im Notfall ans Lau zu nehmen, war eine mit erheblichen Opfern verbundene Leistung, welche die rettende Maßnahme allein ermöglichte. Sie erfolgte in gefährlicher Gegend, wo die „Burchave“ von ordnungsmäßiger Schlepphilfe abgeschnitten war (vgl. Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot S. 29). Dies ist gerade der Fall, den § 740 HGB. im Auge hat. Wie die Sache zu beurteilen wäre, hätte die „Burchave“ die Reise allein unternommen und hätte die „Auguste“ sie begleitet, ohne dazu aufgefordert zu sein, ist hier nicht zu entscheiden, zumal da dann in ganz anderer Weise Zweifel bestehen müßten, ob die Begleitung notwendig war, ferner in Frage kommen würde, ob sie nicht aufgedrängt wurde (§ 750 Nr. 1 HGB.). . .