



I 1540



Der  
Anspruch auf Berge- und Hilfslohn  
nach  
deutschem Seerecht.

---

Inaugural-Dissertation  
zur  
Erlangung der juristischen Doktorwürde  
der

Hohen juristischen Fakultät  
der Königl. Universität zu Greifswald

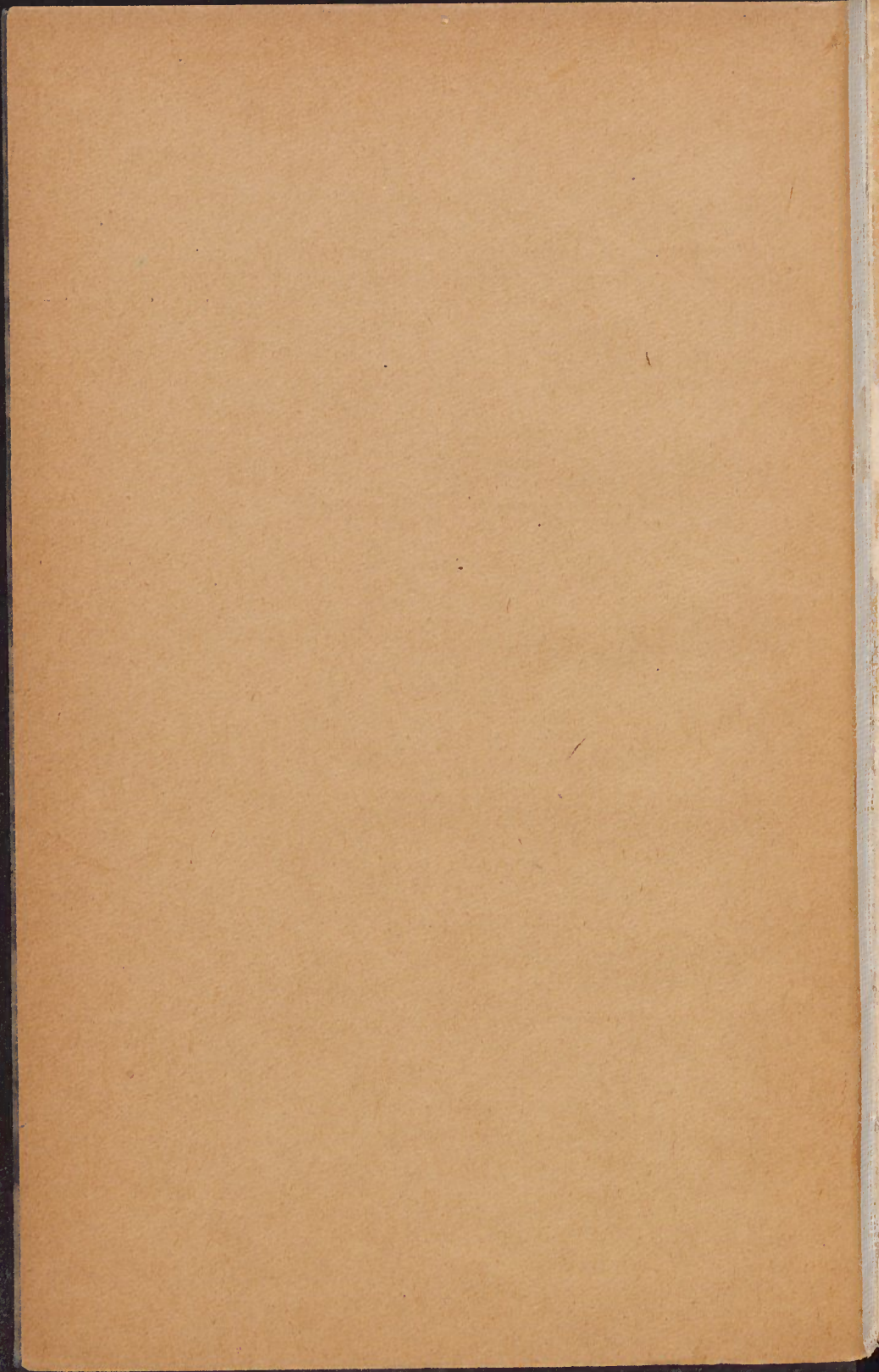
vorgelegt von

Wilhelm Bartelt,  
Referendar.

---

Schivelbein.  
Druck von Franz Waldow.  
1899.







Der  
Anspruch auf Berge- und Hilfslohn  
nach  
deutschem Seeredit.

---

Inaugural = Dissertation  
zur  
Erlangung der juristischen Doktorwürde  
der  
Hohen juristischen Fakultät  
der Königl. Universität zu Greifswald  
vorgelegt von  
Wilhelm Bartelt,  
Referendar.

---

Schivelbein.  
Druck von Franz Waldow.  
1899.



J. P.



Sk. II b. 1554.



Seinem  
lieben Bruder  
Karl



Sein  
Herrn  
Herrn



gewidmet

vom

**Verfasser.**





# Inhalt.

---

## Erster Abschnitt.

Der Anspruch auf Verge- und Hilfslohn vor der Regelung durch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch.

- § 1. Geschichtliches.
- § 2. Quellen.
- § 3. Die rechtliche Natur des Anspruchs.
- § 4. Der gesetzliche Anspruch auf Vergelohn.
- § 5. Grundsätze bei Bestimmung des Vergelohns.
- § 6. Der Berechtigte.
- § 7. Der Verpflichtete.

## Zweiter Abschnitt.

Der Anspruch auf Verge- und Hilfslohn nach deutschem Seerecht.

Erstes Kapitel. Die Voraussetzungen zur Entstehung von Ansprüchen auf Verge- und Hilfslohn.

- I. Im Allgemeinen. § 8.
- II. Im Besonderen.
  - § 9. 1. Das „Schiff“.
  - § 10. 2. Die „Ladung“.
  - § 11. 3. Die „Seenot“.
  - § 12. 4. Der Verlust der „Verfügungsgewalt“.
  - § 13. 5. Besitzlos gewordene Gegenstände.
- III. Dritte Personen. § 14.

## Zweites Kapitel. Die Höhe des Anspruchs auf Verge- und Hilfslohn.

### I. Vertragsmäßiger Verge- und Hilfslohn.

§ 15. Besonders der Vertrag in Seenot.

### II. Der richterliche Verge- und Hilfslohn.

§ 16. 1. Voraussetzungen.

§ 17. 2. Die bei der richterlichen Festsetzung maßgebenden Umstände.

### III. Die Teilung unter mehrere Beteiligte. § 18.

### IV. Die Rettung von Menschenleben. § 19.

## Drittes Kapitel. Die Erlangung des Verge- und Hilfslohns.

### I. Die Befriedigung aus geborgenen Gegenständen.

§ 20. 1. Allgemeines.

§ 21. 2. Die dingliche Berechtigung des Retters.

§ 22. 3. Die persönliche Haftung des Verpflichteten.

### II. Die Befriedigung aus Schiff und Fracht.

§ 23. 1. Die Stellung des Schiffsgläubigers.

§ 24. 2. Die persönliche Haftung des Rheders.

§ 25. Verjährung.



## Litteratur-Verzeichnis.

- Rhode, G., Disputatio iuridica inauguralis de servaticio, quod vulgo „Berge=Lohn“ vocant. Halae-Magdeburgicae, MDCCXLIII.
- Jacobson, F. J., Handelsrechtliche Abhandlungen über das englische Wechselrecht und über die Gültigkeit der Berge=kontrakte, Altona 1821.
- Ehrenberg, W., Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880.
- Kaltenborn, C. v., Grundsätze des praktischen Seerechts, besonders im Privatverkehr, Berlin 1851.
- Meier, Dr. F., Beiträge zur Lehre vom Berge- und Hilfslohn in der Seenot in Hartmanns Zentralorgan, Neue Folge Bd. 9<sup>2</sup>.
- Holkenдорff, Rechtslexikon, Leipzig 1881.
- Neumann, Aufgebotsverfahren, Berlin 1884.
- Endemann, W., Handbuch des Handelsrechts, Leipzig 1883.
- Burchard, J. L., Vergung und Hilfsleistung in Seenot, Hannover 1897.
- Pappenheim, Rettung von Menschenleben in der Ztschr. für das Gesamte H. R. Band 47<sup>3 u. 4</sup>  
— vgl. in Bezug auf Burchard und Pappenheim deren Gutachten in den Verhandlungen des 23. Deutschen Juristentages. —

Lewis, W., deutsches Seerecht, Leipzig 1884.

Busch, F., Einfluß der Menschlichkeit auf das Recht, mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Rechts, Göttinger Inaug.-Dissert. 1892.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Festgabe zur 25. Wiederkehr des Gründungstages.



# Erster Abschnitt.

---

## Der Anspruch auf Berge- und Hülfslohn vor der Regelung durch das A. D. H. G. B.

---

### § 1.

#### Geschichtliches.<sup>1)</sup>

Die allmähliche Entwicklung der Schifffahrt von der Küstenfahrt bis zu der Hochseeburchkreuzung in der gewaltigen Ausdehnung und rasenden Schnelligkeit unserer Tage bringt es naturgemäß mit sich, daß auch die Regelung des Anspruchs auf Berge- und Hülfslohn eine im Lauf der Zeit wesentlich veränderte Gestalt annahm. Es waren anfänglich die Fälle der bei Hochseegefahr erfolgten Bergung nicht so häufig, um auch sie zum Gegenstand gesetzlicher Regelung zu machen, und man beschränkte sich in den meisten Fällen, so auch noch in den Rechtsbüchern des vorigen Jahrhunderts, auf die Regelung des Strandrechts.

---

<sup>1)</sup> Vgl. dazu Rhode, de servaticio, quod vulgo „Berge-Lohn“ vocant, an den sich diese Darstellung im Allg. anschließt.

Die allgemeine Volks- und Rechtsanschauung in Betreff der Rechte und Pflichten in derartigen Strandungsfällen war nicht immer die gleiche. Im alten Rom ist das Recht im Allgemeinen dem im Zustand der Gefahr oder Hilfslosigkeit befindlichen Schiffbrüchigen günstig gesinnt. Man verbot die Wegnahme der strandtriftigen Gegenstände und die Ausplünderung der gestrandeten Schiffe und ihrer Besatzung. Ja, so fügen die Juristen mit Pathos hinzu, nicht einmal der Fiskus wollte sich an dem Gute dieser Leute bereichern. — Das war die Rechtsanschauung, anders dachte der gemeine Mann. So menschlich die Bestimmungen sind, so wenig wurden sie gehalten: man hatte sie „auf Wellen geschrieben.“ Allgemein betrachtete man das Gut und den Menschen, welche der Sturm oder die Wellen an's Land warfen, als Quelle erheblicher Einnahmen. So wurde die Aneignung jener Güter und die Ausraubung der Schiffbrüchigen zur Regel, die man als durch die lange Gewohnheit sanktioniert zur Rechtsregel erhob. Besonders im Mittelalter die Landesherren eigneten sich dies Recht als „Grund-Ruhr-Recht“ auf Meeresküsten und Flußufern an. An den vielen Inseln der Nordsee galt als Devise: „All' uns, all' unse!“<sup>1)</sup>

Nicht umsonst aber eiferten die Rechtslehrer, nicht umsonst wetterte das kanonische Recht gegen diese Verrohung und Entmenslichung, allmählich drangen ihre Ansichten durch. Im 15. und 16. Jahrhundert schon versuchten einzelne Landesherren unter Aufgabe ihrer eigenen Strandrechte ihren Unterthanen zur Pflicht zu machen, den Schiffbrüchigen Beistand zu leisten.

Und da bricht denn allmählich der Gedanke an ein „servaticium, quod vulgo Berge-Lohn vocant“, durch. Man sucht durch Aussicht auf eine Belohnung den Strandbewohner zu eifriger Bergethätigkeit anzuhalten.

<sup>1)</sup> Rhode, de servaticio, quod vulgo „Berge-Lohn“ vocant, S. 16 und 17.



## § 2.

**Quellen.**

Von den Seegesetzen dieser Zeit des Ueberganges von der rohen Vergewaltigung der Schiffbrüchigen bis zur Verpflichtung der Strandbewohner zur Rettung gegen Vergelohn sind manche deswegen interessant, weil ihre Bestimmungen noch heute die Seegesetzgebung beeinflussen.

Namentlich sind die nordischen Rechte von Bedeutung für diesen Punkt, und so mag denn eine Zusammenstellung dieser Gesetze und Rechtsbücher hier folgen:

Aus dem 15. Jahrhundert und früher:

Lübisches Stadtrecht — 6. Buch. —

Seerecht der Hansen (1369—1614).

Seerecht von Wisby.

Privileg der Stadt Greifswald (1452).

16. Jahrhundert:

Preussische Landesordnung (1577).

Ordnung Karls V. (1551). —

Convention zwischen Hessen und Bremen (1540). —

17. Jahrhundert:

Hamburgisches Statut (1603). —

Kong Christian den Femtes Danske Lov (15. April 1683). —

Preussisches Strandungsreglement (1664). —

Das Privileg der Insel Helgoland von 1584, bestätigt 1638, 1667, 1695. —

18. Jahrhundert:

Hamburgs Neuen Werks Rolle (1719). —

Preussische Strandungsordnung (1728). —

N. L. N. II, 8, 81—87. —

Quaestiones iuris publici von Bynkershoek (1702). —

## 19. Jahrhundert:

Strandungsordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein, Herrschaft Pinneberg, Grafschaft Ranzau, und Stadt Altona (30. Dezbr. 1803). —

Hannoversches Seerecht (1846). —

Schon aus dieser zeitgeschichtlichen Aufzählung ergibt sich, wie spät erst in manchen Ländern die überaus harten, mittelalterlichen Strandrechte verschwanden, wenn man z. B. die Begründung des für die Entwicklung unsers Rechtsinstituts äußerst wichtigen Gesetzes vom 30. Dezbr. 1803<sup>1)</sup> ansieht:

„Die sorgfältigen Erörterungen über Strandfälle in neueren Zeiten haben Unsere Aufmerksamkeit darauf gelenkt, wie wir in Unseren Herzogthümern Schleswig und Holstein, der Herrschaft Pinneberg pp. geltenden Strandrechten und den zur Rettung und Vergung der schiffbrüchigen und gestrandeten Menschen und Güter erforderlichen Anstalten die wohlthätigste Richtung geben könnten.

Wir wollen daher zuvörderst den bisher in Unsere Rassen geflossenen Antheil von Strandfällen gänzlich nachlassen, soweit nicht gestrandetes Gut auch als vollkommen herrenloses Gut anzusehen ist.“

## § 3.

**Die rechtliche Natur des Anspruchs.**

Nach dem bisher gesagten mußte es von Bedeutung sein, die juristische Natur des Anspruchs auf Vergelohn — von Hilfslohn ist nur in seltensten Fällen die Rede — festzustellen, handelte es sich doch um eine ganz neue Rechtsbildung.

Die Thätigkeit des Bergens, welche die natürliche Voraussetzung der Vergelohnforderung bildet, war ein Anhaltspunkt für die juristische Erklärung der neuen Erscheinung. Man

<sup>1)</sup> Anlage zu Jacobsen, Handelsrechtl. Abhandl. I.



unterstellte<sup>1)</sup> den Anspruch auf den Lohn der negotiorum gestio, dem mandatum, der locatio conductio operarum, um dann doch Fälle zu finden, in denen man sich auf keines dieser römisch-rechtlichen Verhältnisse stützen konnte.

Eine locatio conductio operarum liegt in den Fällen vor, in welchen der Schiffseigentümer Leute zur Vergung von Schiff und Ladung annimmt, unter vorheriger Bestimmung eines Vergelohns.

In diesem Falle konnten die Berger, meist Strandbewohner oder Fischer, den kontraktmäßigen Vergelohn durch actio locati fordern. Ist der Lohn gesetzlich festgestellt, so half die Fiktion über die Anfechtungen dieser Konstruktion hinweg, daß es sich um eine stillschweigende Einigung auf den gesetzlich fixierten Lohn handle.

Unterziehen sich dagegen Leute freiwillig der Vergung, so hält Rhode a. a. O. ein stillschweigendes Mandat für vorliegend, obwohl die actio mandati zwar zur Erstattung von Aufwendungen, nicht aber zur Erlangung des Lohnes führen würde. — Vielmehr wird in allen Fällen, in denen eine Uebernahme der Gefahren der Vergung aus freien Stücken vorliegt, ein ganz eigenartiges Rechtsbild zu konstruieren sein. Es handelt sich um einen unmittelbar vom Recht gegebenen Anspruch aus einer freiwilligen Thätigkeit in fremdem Interesse.

Als eine ganz besondere Charakterisierung des Vergelohns mag die erwähnt werden, welche Herzog Barnim von Pommern in seinen „Privilegia Statuum Pomeranorum“ vom Jahre 1560 giebt, die noch 1623 in derselben Fassung bestätigt sind.

Es heißt darin: „Würden die, so Schiffbruch leyden, . . . jemand umh Hülffe . . . anruffen, und dieselb bekommen, . . . so soll . . . denen, so zu bergen geholffen, eine Verehrung oder ein Trinckgeld gegeben werden und nichts mehr.“

1) Vgl. die Ausführungen bei Rhode a. a. O. S. 8 fg.

## § 4.

**Der gesetzliche Anspruch auf Bergelohn.**

Der unmittelbar durch das Gesetz geschaffene Anspruch auf Bergelohn wird in den Gesetzen dieser Periode den Bergern zwar ohne weiteres zugesprochen, das Recht, ihn aus dem geborgenen selbst zu befriedigen, wird aber in heilsamer Weise mehr und mehr beschränkt. Von allgemeinerer, weil grundlegenden Bedeutung ist hier das schwedische Seerecht.

Es bestimmt im Teil 5 Kap. 1, „daß, wann ein Schiff oder ander Fahrzeug an die Oerter, welche unter Schweden gehören, zu stoßen oder zu stranden gerathen sollte, so daß es verginge, oder etwas von denen vergangenen oder über Bord geworffenen Gütern an einen schwedischen Strand triebe, oder einige schwedische Unterthanen selbiges in der See finden, auf fischen oder bergen würden, der Eigenthümer selbiges nach entrichteten Unkosten und Bergelohn als das seinige, was ihm mit Recht gebührt, wieder zu sich nehmen solle.“

Um dieser Bestimmung auch die nötige Durchführbarkeit zu verleihen, bestimmt Teil 5 im Kap. 4 a. a. O., daß „alles Gut, so aus der Seenot gefunden, aufgefischt und geborgen würde, binnen einen Tag, oder in einer so geschwinden Zeit, als es geschehen kann, dem Lands-Hoefding oder Statthalter an selbigem Orth angemeldet werden soll, welcher es in des Eigenthümers Abwesen, nachdem das Bergelohn davon bezahlt, annehmen, das Verdorbene veräußern und dessen Abkunft zugleich mit dem übrigen, was verwahrlich gehalten werden kann, unter des Königs Einnehmers Verwahrung geben soll.“

In der Verordnung vom 30. Dezember 1803 im § 5 am Ende<sup>1)</sup> heißt es von den immer noch kraft alten Vorrechts privilegierten Helgoländern: „Sie müssen aber bei Verlust

<sup>1)</sup> Jacobson, Handelsrechtl. Abhandlungen I; Anlage.



des Anrechts auf Vergelohn und Strafe des Diebstahls das Geborgene bei der nächsten Unserer Nothmässigkeit unterworfenen Obrigkeit, wo sie wieder an's Land kommen, anzu-  
geben und nach deren Verfügung abliefern."

Ebenso werden auch in den übrigen Gesetzen dieser Periode, die meist bis zur Regelung durch das G. G. B., ja teilweise bis zum Inkrafttreten der Strandungsordnung galten, ausdrücklich die Berger angehalten, den Schiffbrüchigen ihr Eigentum zu bewahren und wenigstens den Fiskus mit der Regulierung des Vergelohns und der Aufbewahrung des Vergeguts zu betrauen.

#### § 5.

#### **Grundsätze bei Bestimmung des Vergelohns.**

Der Vergelohn soll nicht nur ein Ersatz sein für die Aufwendungen, welche der Berger in seiner Thätigkeit als solcher für die Eigentümer des Vergungsgutes machen muß. Es ist vielmehr ein wirklicher Lohn, eine Gegengabe für die schwierigen und gefährvollen, bisweilen uneigennütigen Leistungen des Bergers. Teilweise finden wir daher in den Gesetzen unserer Periode den Begriff „Vergungskosten“ (in der Verordn. vom 30. 12. 1803) oder „Unkosten“ (im schwed. Seerecht) neben dem „Vergelohn“ im engern Sinne, während andere „Vergelohn“ in beides umfassendem Sinn gebrauchen. Zu denen, welche den Begriff des Vergelohns auch auf die Unkosten erstrecken, zählt auch Rhode a. a. O. S. 30. —

Allmählich tritt dann neben der ausschließlichen Beachtung der Mühe und Gefährlichkeit des Unternehmens in den späteren Gesetzen der Gedanke hervor, zu Gunsten des Bergers auch den Wert des Geborgenen zu berücksichtigen. Dies geschieht aus praktischen Gründen, um den Berger zu größerer Thätigkeit anzuspornen. Denn wenn z. B. ein Fischer einen wertvollen Gegenstand selbst mit leichtester Mühe zu bergen

im Stande wäre, würde er mit Rücksicht auf den unter solchen Umständen sonst sehr geringen Lohn die Vergung vielleicht unterlassen. Man mußte hier die Sicherung des Verkehrs, das Interesse des steigenden Welthandels mit in Betracht ziehen.

Die absolut höchste Grenze ist demnach in den meisten Gesetzen im Verhältnis zum Wert des Geborgenen festgesetzt und zwar in den verschiedenen Gebieten verschieden hoch. Die Verordnung vom 30. Dezember 1803 giebt, wenn Menschen unter dem Geborgenen sind,  $\frac{1}{2}$ , sonst  $\frac{1}{3}$  als höchste Verhältniszahl an.

Das hanseatische Recht giebt bei Vergung am Strande  $\frac{1}{20}$ , in See  $\frac{1}{4}$ ; das Hamburgische Recht  $\frac{1}{3}$ . —

## § 6.

### Der Berechtigte.

In der Periode, in welcher wir uns befinden, sind zwei Hauptgruppen von zur Forderung des Vergelohns berechtigten Personen zu unterscheiden. Einmal diejenigen, welche ein Schiff und dessen Ladung aus oder in Seenot bergen — also die eigentliche Vergung verrichten —, und andererseits die, welche ein Schiff aus Feindeshand — in Anbetracht der allgemein geübten Kaperei — befreien, d. h. die sogenannte Wiedernehmung vollziehen.

Unter den ersteren sind diejenigen verstanden, die mit ihrer Arbeit und Hülfe dem in Not befindlichen Schiff oder Gut mit Erfolg beistehen, ob sie es nun freiwillig oder nach Vertrag oder sogar in bloßer Pflichterfüllung thun. In der That sind durch gewisse Gesetze die Strandbewohner zur Hülfeleistung schon in frühester Zeit verpflichtet. Besonders energisch geht hier die oft zitierte Verordnung vom 30. Dezember 1803 vor, welche in § 6 die allgemeine Verpflichtung aller



Untertanen zur Hülfe in Strandfällen statuiert und die Säumnigen mit Geld und Gefängnisstrafen, ja die Lotsen sogar mit Zuchthaus bedroht.

Diese Verpflichtung schließt, wie gesagt, die Belohnung nicht aus, diese soll vielmehr den Eifer und die Thatkraft der einzelnen anspornen, damit sie sich um so eher und mutiger in die mit der Vergung verbundenen Gefahren begeben.

Ausdrücklich werden namentlich in den früheren, aber durch weites Geltungsgebiet ausgezeichneten hanseatischen Rechten die Schiffsleute zur Rettung verpflichtet, aber auch diese, ohne durch ihr Verhältnis zum Schiff bezw. Schiffer den Anspruch auf Vergelohn zu verlieren. Sie sollen vielmehr nach den Bestimmungen a. a. O. Tit. 4, Art. 13 nach guter Leute Erkenntnis einen billigen Vergelohn fordern dürfen. Diese Bestimmung wird damit begründet, daß die Schiffsleute bei Aussicht auf Lohn mit größerer Ehrlichkeit verfahren würden, als die etwa angenommenen Fremden, die trotz aller Maßregelungen „instar Harpyarum“ rauben und plündern.

Erfolgte die Vergung durch ein Staatsschiff, so wurde mit Rücksicht auf die Würde des Staats auf Lohn verzichtet, nur die Kosten wurden erfordert. Allerdings gaben einige ausländische Rechte, z. B. das britische, den Mannschaften ein Recht auf angemessenen Lohn. Eigenartig und damit begründet, daß es sich um bloße Erfüllung einer allgemeinen, insbesondere christlichen Menschenpflicht handle, ist die Bestimmung, daß die Vergung von Menschen aus Seenot keinen Anspruch auf Vergelohn gebe, eine Klage aus solchem Vergungsfall ohne weiteres propter turpitudinem abzuweisen sei. Diese Regel findet sich in fast allen Rechten, denn auch die eben erwähnte Verordnung vom 30. Dezember 1803 gewährt nicht ohne weiteres einen Vergelohn für Rettung von Menschen, wenn sie auch die Quote von  $\frac{1}{3}$  auf  $\frac{1}{2}$  des Werts der geborgenen Güter für den Fall der Menschenrettung erhöht.

Hier ist das englische Recht von maßgebendem Einfluß gewesen. Es stellt dem Staat anheim, im Fall ganz besonderer Energie bei Rettung von Menschen dem Berger eine Belohnung zur Erweckung der Macheiferung zu gewähren. Daß die Versagung von Vergelohn im genannten Fall zu sehr gefährlichen Konsequenzen führen könnte, liegt zwar auf der Hand, wird aber in älteren Werken nicht anerkannt.

— vgl. Kaltenborn Seerecht II. 37. —

Die zweite Gruppe von Berechtigten führt uns auf das Gebiet des Völkerrechts. Wenn ein Schiff in die Gewalt feindlicher Mächte geraten und aus dieser durch Hilfe dritter Personen befreit war, so haben diese „Wiedernehmer“ denselben Anspruch, als wenn sie Schiff und Ladung aus Seenot gerettet hätten. Natürlich ist auch hier eine Thätigkeit der Wiedernehmer vorausgesetzt. Der Vergelohn ist auch hier nicht einheitlich bestimmt, vielmehr nach der Thätigkeit, der Gefahr des Wiedernehmers, überhaupt nach allen Umständen des Falls verhältnismäßig und angemessen festzusetzen.

Mehrere bei einer Vergung beteiligte Personen teilen nach dem Maße ihrer Thätigkeit, wohl auch nach Kopftheilen.

## § 7.

### Der Verpflichtete.

Zur Leistung des Vergelohns ist derjenige verpflichtet, welchem die geborgenen Gegenstände zu eigen gehören. Da nach den oben angeführten Bestimmungen der Vergelohn einen gewissen Teil des Werts der geborgenen Gegenstände nicht überragen soll, so ergibt sich daraus, daß der Verpflichtete auch nur in Höhe dieses Werts für den Lohn haftet.

Wenn der Eigentümer der geborgenen Sachen nicht auffindbar oder wenn sie einem Seeräuber als einem des Eigentums unfähigen in Seenot verloren gegangen sind, so tritt der Fiskus in die Stellung des rechtmäßigen Eigen-



tümers, aber unbeschadet der Rechte des Bergers. In derselben Weise ist der Fiskus zur Leistung des Bergelohns verpflichtet, wenn er nach den völkerrechtlichen Bestimmungen die geborgenen Gegenstände als einem Staatsfeinde gehörig zu eigen beansprucht.

Bisher ist von einer Scheidung zwischen Berg- und Hilfslohn nicht die Rede gewesen. Zuerst findet Schröder<sup>1)</sup> diesen Unterschied im Stadtrecht von Wisby III 3 c. 4, c. 12 hervorgehoben.

Im übrigen wird eine solche Trennung der beiden sprachlich nicht sehr verschiedenen Begriffe in den Seerechten unserer Periode nicht gemacht.

Dagegen ist in dem H. G. B., dessen Bestimmungen wir uns im zweiten Abschnitt zuwenden, zwischen Bergung und Hilfeleistung scharf geschieden, ebenso naturgemäß zwischen den Ansprüchen auf Lohn aus beiden Arten rettender Thätigkeit.

1) in Endemanns Handbuch, Teil 4 S. 291 Anm. 2.

## Zweiter Abschnitt.

---

### Der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn nach deutschem Seerecht.

---

#### Erstes Kapitel.

#### Die Voraussetzungen zur Entstehung von Ansprüchen auf Berge- und Hilfslohn.

##### I. Im Allgemeinen.

##### § 8.

Rechtsrechtlich ist der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn geregelt im 9. Titel des 5. Buchs des N. D. G. B., in der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, im 8. Abschnitt des 5. Buchs des neuen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 (dessen §§ bei den Zitaten von Art. des N. D. G. B.



im folgenden stets in Klammern beigesetzt sind), und für das Binnenschiffahrtsrecht durch das Reichsges. vom 15. Juni 1895 §§ 93 ffq.

Wir behandeln hier lediglich das Seerecht. Im allgemeinen sind danach die Voraussetzungen zur Entstehung von Ansprüchen auf Vergelt- und Hilfslohn folgende:

Nach Art. 742 (§ 740) H. G. B. ist ein Anspruch auf Vergeltlohn begründet, wenn ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise, nachdem es der Verfügung der Mannschaft entzogen ist oder von derselben gänzlich verlassen ist, durch dritte Personen aus einer Seenot gerettet wurde.

Der gleiche Anspruch steht ferner dem zu, welcher außer dem Fall der Seenot eines Schiffes besitzlos gewordene Gegenstände, welche von der See auf den Strand geworfen oder gegen denselben getrieben wurden, birgt oder versunkene Schiffstrümmer und sonstige Gegenstände vom Meeresgrund heraufbringt, oder ein verlassenes Schiff bezw. Gegenstände, die in offener See treiben, rettet.

Ein Hilfslohn steht dem Hilfeleistenden nach Art. 742 (§ 740) dann zu, wenn in der Seenot ein Schiff oder dessen Ladung durch Dritte gerettet werden, ohne daß es der Verfügung der Mannschaft entzogen oder von ihr verlassen ist.

Soweit die nackten Gesetzesbestimmungen. In den folgenden §§ werden wir die Voraussetzungen im einzelnen zu prüfen haben, um den Unterschied zwischen Vergelt- und Hilfeleistung näher zu beleuchten.

## II. Im Besonderen.

### § 9.

#### 1. Das „Schiff“.

In allen seinen Rechtsätzen spricht das alte, wie das neue H. G. B. von dem „Schiff“, ohne nähere Angabe über

die Art und Beschaffenheit des Schiffes und ohne eine Definition dieses Begriffs. Ebenfowenig hat auch die Strandungsordnung dieser Anforderung Genüge geleistet; da sich dieses Gesetz jedoch mehrfach an das H. G. B. in Bezug auf die Bestimmungen über Verge- und Hilfslohn anschließt, ist mit Recht anzunehmen, daß der Begriff „Schiff“ in beiden Gesetzen der gleiche sei.

Das H. G. B., davon muß man ausgehen, handelt im 5. Buch vom „Seehandel“, und redet in den Art. 432 und 450 (§ 474 flg.) von den „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten bezw. dienenden Schiffen“. Infolge dessen müßte man diese Erklärungen als für das ganze 5. Buch, im besonderen als maßgebend für die Begrenzung des Begriffs „Seeschiff“ ansehen.

Aber eine nähere Erklärung, was unter „Seefahrt“ zu verstehen sei, ist im Gesetz nicht enthalten. Die Ansichten über diesen Punkt gehen wesentlich auseinander.

Der allgemeine Sprachgebrauch bezeichnet einerseits unter „See“ alle Gewässer, welche außerhalb des Festlandes liegen, gleichviel ob sie durch Inseln, Halbinseln oder Landzungen mehr oder weniger eingeengt sind. Andererseits macht er die Salzhaltigkeit zu einem Merkmal der See. Beides dürfte aber weder den seerechtlichen noch den seemännischen Anschauungen entsprechen.

Das Reichsgericht hält die Gefahren der Seereise und die Schwierigkeiten, welche aus einer solchen hinsichtlich der Aufsicht über das Schiff und der Einwirkung auf dasselbe für den Eigentümer erwachsen, für die Merkmale, die für das Seerecht maßgebend sind. Diese Auffassung des Reichsgerichts<sup>1)</sup> trifft m. E. das Entscheidende nicht ganz. Denn eine Fahrt über die Ostsee im Sturm ist den kleineren Schiffen nicht so

<sup>1)</sup> Entsch. des RG. in Zivils., Bd. 13. S. 73. — O. d. 1. Zivilsenats vom 8. 12. 83.



gefährlich, wie z. B. eine solche unter gleichen Umständen über die Haffs, deren Wellen sich in viel kleineren Zwischenräumen folgen; und anerkanntermaßen sind diese in ihrer größeren Häufigkeit dem Schiffer viel gefährlicher, als die der Ostsee. Auch in der Eisgefahr steht die Schifffahrt über die Haffs der Seeschifffahrt nichts nach. So wurden im Anfang des Jahres 1889, als die Eisbrecher noch im Beginn ihrer Thätigkeit auf dem Stettin = Swinemünder Revier waren, die Seedampfer „Holsatia“ aus Kiel und „Uffo“ aus Kopenhagen vor der Kaiserfahrt von den Eismassen des pommerischen Haffs zerdrückt und zerschnitten, wobei der dänische Dampfer derartig beschädigt wurde, daß sein Wrack nachher gesprengt werden mußte, weil seine Wiederherstellung zu große Kosten verursacht hätte. Ein gleiches Mißgeschick traf den Hamburger Frachtdampfer „Concha“, der im Winter darauf auf dem Papenwasser zwar nicht zum Untergang gebracht, aber doch schwere Beschädigungen erlitt. Gleichwohl wird man das Haff nicht zur „See“ im Sinne des Gesetzes rechnen.

Der Bundesrat hat dagegen in seinen „Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe“ vom 13. November 1873 — (R. G. Bl. S. 367 ffg.) — durch 17 Grenzpunkte die Linie bezeichnet, welche die Grenze für den Begriff „Seefahrt“ im Sinne des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge — R. G. Bl. S. 357 ffg. — darstellen soll.

Diese Linie scheidet die durch Inseln und Halbinseln abgeschlossenen Teile der deutschen Seeküste von dem Begriff „See“ aus, und dies steht im Allgemeinen mit den seemännischen Anschauungen im Einklang. Allerdings ist in einzelnen Punkten der Begriff der Seefahrt für die seerechtlichen Bestimmungen anders gefaßt, als es in den angeführten Vorschriften geschieht, deren Zweck es nicht sein kann, für das

gesamte Seerecht unumstößliche Vorschriften zu geben.<sup>1)</sup> Im Allgemeinen aber wird der Seemann eine Fahrt außerhalb der darin angegebenen Grenzen als Seefahrt ansehen. Eine Regelung dieser Frage wäre im Interesse der Einheitlichkeit von entschiedenem Vorteil.

Ist nun für den 9. Titel des 5. Buchs von Bedeutung, daß H. G. B. von den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen handelt?

Lewis<sup>2)</sup> nimmt dies an, jedoch mit der Erweiterung, daß nicht nur die zum Güter- und Personenverkehr über See verwendeten Schiffe hierher gehören, sondern auch die zur Seefischerei und zum Schleppen anderer Fahrzeuge in Seefahrt bestimmten Schiffe, die auch zum Erwerb durch Seefahrt in gewissen Sinne dienen. Seitdem der Kaiser-Wilhelm-Kanal den Leichterverkehr von der Elbe nach den Ostseehäfen bedeutend erhöht hat, sind Seeschlepper nicht seltene Erscheinungen auf der hohen See.

Naturgemäß muß angesichts dieser Erweiterung durch die obengenannten Vorschriften des Bundesrats vom 13. November 1873 auch die Ausdehnung des Begriffs „Seeschiff“ hier beachtet werden, welche er durch das Gesetz, betr. die Befugnis von Seefahrzeugen, welche der Gattung der Kauffahrteischiffe nicht angehören, zur Führung der Reichsflagge — vom 15. April 1885, R. G. Bl. S. 89 — erfährt. Hiervon werden Seefahrzeuge, die in Deutschland für ausländische Rechnung gebaut werden und noch nicht zur Ablieferung gelangt sind, und die deutschen Lustjachten betroffen. Beide Schiffsorten mehrten sich von Jahr zu Jahr erheblich und besonders im Interesse unserer schnell aufblühenden Schiffsbauindustrie, der von den entlegensten Staaten Aufträge in immer erhöhtem Maß zu teil werden, ist jene Bestimmung sehr anerkennenswert.

1) Entsch. des hanseat. D. L. G. vom 17. Jan. 1894.

2) Lewis in Endemanns Handbuch Bd. 4 S. 18.



Jedoch erscheint selbst diese Ausdehnung des Begriffs „Seeschiff“ noch nicht ausreichend. Es werden dadurch von demselben eine ganze Anzahl Schiffe ausgeschlossen, die lediglich zum Zwecke der Seefahrt bestehen, ohne dabei Erwerbszwecken zu dienen. Sollte derjenige, der einen Lotsenschoner oder ein mit wertvollen Instrumenten versehenes, zu wissenschaftlichen Zwecken die See befahrendes Schiff birgt, keinen Anspruch auf Lohn haben? Ebenso würde der Retter eines heute so überaus teuren Kriegsschiffs keinen Anspruch auf Lohn haben!

Nichtiger erscheint, was Burchard in seiner umfassenden Lehre von der Hülfeleistung und Vergütung in Seenot als Prinzip aufstellt. Er sieht von dem Erfordernis des „Dienstens zum Erwerbe“ ab, und verlangt dafür die Bestimmung zu regelmäßiger Verwendung in der Seefahrt. Allerdings ist die einheitliche Feststellung dieses Requisites ebenfalls schwierig, denn viele Schiffe werden teils zur Seefahrt, teils zur Flußfahrt verwendet. Es muß dem konkreten Falle überlassen bleiben, und wird stets zu untersuchen sein, ob das Schiff regelmäßig in Seeschiffahrt und nur ausnahmsweise in Flußfahrt beschäftigt ist.

Die von den Versicherungs- und Klassifikationsgesellschaften<sup>1)</sup> aufgestellten Listen und die Handelsmarinen, welche von den Behörden oder Experten mancher Seestädte<sup>2)</sup> seit Jahrzehnten regelmäßig herausgegeben werden, können, obwohl sie als Grundlagen zu benutzen sind, nicht völlig ausreichen, da auch sie manche Ungenauigkeit enthalten.

Die Seeschiffahrt eines Schiffes beginnt in dem Augenblicke, in welchem es vom Rheder dazu bestimmt ist. Sie endet, wenn sein baulicher Zustand es nicht mehr fähig zur Seeschiffahrt (wie etwa beim Umbau eines Seedampfers in eine

<sup>1)</sup> z. B. Büro Veritas, die Lloyd's, vor allem aber der — deutsche — Germanische Lloyd.

<sup>2)</sup> z. B. Stettin, Wismar u. a.

Kohlenhulf) erscheinen läßt (im Fall der „Kondemnation“ u. a.) oder wenn der Rheder es der Bestimmung als Seeschiff entzieht. Es ist aber unstreitig, daß ein Seeschiff diese seine Eigenschaft nicht verliert, wenn es auf Winterlager geht, oder im Hafen zu Lösch- bzw. Ladezwecken liegt, oder auf der Werft bzw. im Dock steht.

## § 10.

### 2. Die „Ladung“.

Neben dem Schiff wird im H. G. B. Artikel 742 (§ 740) noch die Ladung als Gegenstand der einen Anspruch auf Verges- und Hilfslohn begründenden Rettung genannt, während die Strandungs-Ordnung § 20 ffg. von „Gegenständen“ spricht. Außer diesen beiden Ausdrücken findet sich noch die Bezeichnung „Güter“ im H. G. B. Art. 755<sup>2</sup> (§ 753<sup>2</sup>), scheinbar im Gegensatz mit dem im 3. Absatz desselben Artikels gebrauchten Wortes „Gegenstände“. In der That ist auch an anderen Orten im Gesetz von „Ladung“, „Gütern“ und „Gegenständen“ die Rede.

Burchard<sup>1)</sup> erklärt, daß er unter Ladung „diejenigen Gegenstände, Güter“ verstehe, welche Gegenstand eines zur Beförderung mit dem Schiffer abgeschlossenen Frachtvertrages seien, ebenso solche Güter, die etwa ohne Wissen des Schiffers zum Zweck der Beförderung an Bord gebracht sind. Ebenso<sup>2)</sup> will er Proviant, Munition und die dem persönlichen Gebrauch der Mannschaft dienenden Gegenstände, bei Fischerfahrzeugen außer den Fanggeräten die eingefangenen Fische, zu der Ladung zählen.

Es fragt sich, ob eine so weitgehende Auslegung des Begriffs Ladung dem Gesetz und der seemannischen Auffassung entspreche. Dabei scheint mir die Meinung Burchard's nicht

<sup>1)</sup> und <sup>2)</sup> Burchard, Hilfsleistung und Vergütung in Seenot, S. 21 ffg.



ganz das Rechte zu treffen. Die Ausdrücke Gegenstände — Güter — Ladung werden im Gesetz in verschiedenem Sinne, ja im vorliegenden Fall z. B. gegensätzlich gebraucht, und das scheint mir sehr wohl der fachmännischen Ansicht zu entsprechen.

Nach meiner Meinung ist der Ausdruck „Gegenstand“ der umfassendste; hierunter fällt alles, was sich an Bord eines Schiffes befindet, gleichgültig, ob es dem Schiffer, der Mannschaft, den Reisenden oder anderen Personen gehört.

Weniger ausgedehnt ist der Begriff „Güter“. Hierhin ist zu rechnen, was nicht dem Schiff, oder dem Schiffer gehört, sondern lediglich, was Mannschaft, Reisende oder dritte Personen an Bord haben.

Der Ausdruck „Ladung“ muß auf das beschränkt bleiben, was das Schiff vermöge Vertrages in seiner Eigenschaft als Frachtschiff geladen hat.

Demnach würde ich z. B. die Fanggeräte eines Fischereifahrzeuges nicht zur Ladung rechnen, ebensowenig dessen Fang<sup>1)</sup>, Munition und Proviant rechne ich nicht dazu.

Burchard a. a. O. meint, derartige Beschränkungen des Begriffs „Ladung“ würde nach Art. 742 H. G. B. (§ 740) zu falschen und gefährlichen Konsequenzen führen. Im Art. 742 (§ 740) sei nur von Schiff oder Ladung die Rede; Vergütung anderer Dinge würde also keinen Anspruch auf Vergelohn entstehen lassen. — Ich glaube das nicht; es läßt sich mancherlei zur Abwehr solcher Bedenken sagen. Wenn man nämlich die Fanggeräte eines Fischfahrzeugs als zum Schiff gehörig ansieht, so wird das ohne Zweifel der Billigkeit Rechnung tragen, andererseits aber auch den Auffassungen der Schifffahrtskreise mehr entsprechen. Wenn man den Fang eines solchen Schiffes nicht zur Ladung rechnet, so wird auch dies

<sup>1)</sup> Anders bei den Fischquaken, deren Aufgabe nicht im Fang, sondern lediglich im entgeltlichen Transport von Fischen besteht.

nicht zu Härten führen, wenn man in Erwägung zieht, daß eine Vergütung der Fische ohne das Schiff völlig ausgeschlossen erscheint.

Jedenfalls scheint mir diese Darlegung die richtige zu sein. Denn wenn man z. B. den Kompaß und den Reserveanker zum Schiffszubehör rechnet, weil ohne diese Apparate ein Schiff nicht im seetüchtigen und gebrauchsfähigen Zustande sein würde, also seinen Zweck nicht erreichen könnte, so wäre es in der That nur noch ein kleiner Schritt, auch die Fanggeräte eines Fischfahrzeugs zum Schiff zu rechnen, das ohne sie wie ein wertloser Körper zwecklos im Meere schwimmen würde.

Der Unterschied, der grade bei diesem Punkte im H. G. B. hervortritt, würde in jedem Fall durch die von mir vertretene Ansicht klarer hervorgehoben werden.

#### § 11.

### 3. Die „Seenot“.

Das H. G. B. stellt in seinem Art. 742 (§ 740) als Erfordernis eines Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn die Rettung aus Seenot hin; die Strandungsordnung läßt dies im Hinblick auf den Bergelohn fallen, für den Hülfslohn dagegen bestehen. — Auch der Begriff der Seenot findet im H. G. B. keine Erklärung.

Wie oben<sup>1)</sup> ausgeführt ist, handelt es sich in diesem Teil der Abhandlung nur um Seeschiffe; es ist also ohne weiteres auch hier anzunehmen, daß eine Seenot nur Seeschiffe betreffen kann. Unmöglich kann ein Schiff in Seenot geraten, das für den Flußschiffahrtsverkehr bestimmt ist.

Aber es erübrigt noch, den Begriff der Seenot näher zu bestimmen. Eine Not setzt in jedem Fall eine Gefahr voraus, welche die Ursache der Notlage bildet. Eine Seenot setzt also eine Seegefahr voraus, welche ein Schiff bedroht,

<sup>1)</sup> § 9,



d. h. eine Gefahr, wie sie bei der Seeschifffahrt vorkommt. Derartige Gefahren, welche den Zustand einer Seenot herbeizuführen im Stande sind, sind außerordentlich mannigfaltig. Naturereignisse und menschliche Handlungen können gleicher Art den Zustand begründen, der Schiff oder Ladung mit dem Untergange bedroht. Die Seenot kann durch Gefährdung infolge Leckage, Strandung, Schiffbruchs, Sinkens, Kollision, Schlagseite, Explosion, Feuers im Schiff, Blitzschlages, Stromversetzung, falscher Steuerung herbeigeführt werden, mag nun absichtlich oder infolge Mißweisung der Magnetnadel falsch gesteuert sein.

Daß die Gefahr thatsächlich auf hoher See oder an der Seeküste das Schiff und die Ladung bedroht, ist nicht unbedingt erforderlich. Es kann Seenot auch auf Binnengewässern entstehen, wenn nur das Schiff, das dadurch bedroht ist, ein Seeschiff ist.

Eine allzugroße Ausdehnung des Begriffs Seenot aber kann zu irrigen Folgerungen verleiten. Aus praktischen Gründen allerdings hat die schwankende Rechtsprechung in den weitaus meisten Fällen der Not in den Binnengewässern Seenot angenommen. In den Fällen, die mir aus früheren wie späteren Jahren bekannt sind, war das gemeinsame, daß das Schiff nicht durch eigene Hülfe sich retten konnte. Ich erinnere vor allem an die bereits oben S. 19 angeführten Fälle und an die zwischen dem Panzerschiff „Württemberg“ und dem Hamburger Dampfer „Angel“ auf der Elbe am 22. September 1897 stattgehabte Kollision, infolge deren letzterer sank.

Auch die Praxis der Gerichte hat meist die Thatsache, daß Selbsthülfe unmöglich war, als entscheidendes Merkmal für Seenot im Binnenwasser hingestellt.<sup>1)</sup> Die allgemeine De-

<sup>1)</sup> Hans. O. L. G. 2. Zivilf. 24. Mai 1893 und 13. Oktober 1888, — L. G. Hamburg 31. Oktober 1892. Daß die von mir er-

finition der Seenot glaube ich also folgendermaßen am besten geben zu können: Wenn ein Seeschiff oder dessen Ladung oder beides zusammen auf See oder im Binnengewässer durch eine Seeschiffahrtsgefahr derart bedroht wird, daß Rettung durch eigene Hülfe unmöglich erscheint, befindet sich dasselbe in Seenot.

## § 12.

### 4. Der Verlust der „Verfügungsgewalt“.

Eben haben wir als entscheidend für den Begriff „Seenot“ die Thatsache hingestellt, daß das Schiff durch eigene Hülfe zur Rettung nicht im Stande ist, d. h. durch ihm zur Verfügung stehenden eigenen Kräfte. Weiter fordert das H. G. B. für das Entstehen eines Anspruchs auf Vergelohn, daß Schiff oder Ladung der „Verfügung“ der Schiffsmannschaft entzogen oder von dieser verlassen ist. Für einen Anspruch auf Hilfslohn wird dieser Umstand nicht gefordert. Auch in diesem Punkt giebt das Gesetz selbst keine Erklärung darüber, was es unter diesem Erfordernis verstanden wissen will.

Ehrenberg<sup>1)</sup> sucht im Anschluß an eine Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts<sup>2)</sup> die unklare Fassung des Gesetzes dadurch zu interpretieren, daß er dann einen Verlust der Verfügungsgewalt annimmt, wenn die Schiffsbefahrung nicht die Leitung der Rettungsthätigkeit hat und auch nach Vollendung der Vergung das Kommando bei dem Berger bleibt. — Der Führer des Schleppers, welcher das gestrandete Schiff abbringt, hat zwar, auch wenn er das

wähnten Fälle thatsächlich als Unfälle in „Seenot“ angesehen sind, erhellt aus dem Umstand, daß sie vor dem Seeamt verhandelt sind, — vgl. die Berichte der „Ostseezeitung“.

<sup>1)</sup> Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 69.

<sup>2)</sup> Band IV 440, vom 23. Februar 1872.



gerettete Schiff einschleppt, das Kommando während dieser Thätigkeit, hier aber liegt trotzdem nicht mehr Leitung nach Ehrenbergs Meinung vor.

Der genannten Entscheidung des R. D. S. G. liegt ein Fall zu Grunde, in welchem ein Schleppdampfer „Diana“ ein bei Wangeroog gestrandetes Schiff nach dreistündiger Arbeit abbrachte, nachdem die Versuche der Schiffsleute, es durch Warpen abzutauen, vergeblich gewesen waren. Das R. D. S. G. entschied für Hülfeleistung: „Es ist der Kapitän und die Mannschaft an Bord und ersterer sehr wohl imstande gewesen, das Kommando über das Schiff zu führen.“

Wir scheint diese kategorische Abweisung des Schleppers von dem Anspruch auf Vergelohn allzu schroff und wenn man nach den Protokollen<sup>1)</sup> einen Vergungsfall auch dann annehmen kann, wenn die Besatzung den Vergern bei ihren Maßregeln Beistand leistete, so würde ich es für einseitig halten, dem Schlepper die Möglichkeit einer Vergung ganz zu nehmen. Denn in der That ist manchmal die Thätigkeit der Mannschaft wie des Führers des abzuschleppenden Schiffes nur als „Unterstützung“ anzusehen, während die Leitung bei dem Führer des Schleppers liegt. Wollte man annehmen, daß für Abweisung der Vergelohnsansprüche nur Erfordernis ist, daß der Schiffer noch das Kommando führen, die Mannschaft es ausführen kann, so kann man zu der Folgerung kommen, daß auch dann nur Hülfslohn bewilligt wird, wenn Kapitän und Mannschaft in den Raaken sitzen, sofern diese nur den Befehlen des Schiffers nachkommen kann.

Lewis<sup>2)</sup> definiert den Verlust der Verfügung so: „Die Besatzung muß vor der Vergung die Disposition über Schiff und Ladung, d. h. zwar nicht notwendiger Weise den Besitz, wohl aber die Möglichkeit, noch irgend welche Handlungen mit

<sup>1)</sup> VIII 4148, zitiert bei Lewis, Seerecht zu Art. 742.

<sup>2)</sup> Deutsches Seerecht II. S. 168.

dem Schiff und der Ladung vorzunehmen, verloren haben, diese müssen (? nach der Vergung) in den Naturalbesitz des Rettenden gelangt und von demselben in Sicherheit gebracht sein, während bei der Hülfsleistung dem Schiffer die Verfügung über Schiff und Ladung verbleibt.“

Nach meiner Ansicht ist das Schiff der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen, wenn ihre Handlungen zur Rettung ohne entscheidende Bedeutung für die Vergungsmaßregeln sind, vielmehr nach der ganzen Lage des Falls die Möglichkeit ausgeschlossen erscheint, daß das in Not befindliche Schiff durch eigene Kraft und die der Besatzung gerettet werden kann. Auf die gesamten Umstände des einzelnen Falls muß gebührende Rücksicht genommen werden, und die Richter werden ex aequo et bono, aber unter Berücksichtigung der in seemannischen Kreisen herrschenden Ansicht festzustellen haben, ob im einzelnen Fall das Schiff der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen war. Eine einheitliche Regelung läßt sich bei den unendlich verschiedenen und wechselvollen Fällen nicht leicht bewerkstelligen.

Ein ganz besonders interessanter Fall in dieser Hinsicht möge hier Platz finden. Vor einigen Jahren strandete im November der Stettiner Schraubendampfer „Rudolf“, leer nach Stolpmünde bestimmt, unweit letzteren Hafens. Derselbe geriet bei abfallendem Wasser so hoch auf den Strand, daß er allmählich ganz einsandete. Vierzehn Tage nach dem Auslaufen wurde ein Abbringungsvertrag bei einer Höhe des Lohns von  $\frac{3}{4}$  des Schiffswerts geschlossen. Der Schiffer und auch einige Leute blieben an Bord. Die Arbeiten zur Abbringung begannen 6 Wochen nach der Strandung, mußten aber 8 Tage später, hauptsächlich der vorgeschrittenen Jahreszeit wegen, ohne Erfolg aufgegeben werden.

Von da ab bis Mitte April stand das Schiff, ohne daß dabei gearbeitet wurde. Während dieser ganzen Zeit war von dem Schiffer eine Wache gestellt, so daß das Schiff



nie ohne Aufsicht der Rhederei bezw. des Schiffers war. Am 18. Juli gelang dann dem Unternehmer die Abbringung mit Hilfe eines Baggers.

Ist dieser Fall Vergung oder nur Hülfeleistung? Darüber sind die Meinungen sehr geteilt. Nach dem Gesetzesparagraphen kommt es auf das Vorhandensein bezw. den Mangel der „Verfügung“ an. Versteht man unter „Verfügung“ das tatsächliche Innehaben — dann ist nur Hülfeleistung vorhanden, denn der Schiffer war an Bord. Ist dagegen „Verfügung“ als „tatsächlich für die Rettung bedeutsames Handeln“ aufzufassen, dann liegt Vergung vor, denn, wenn auch der Schiffer immer an Bord war, ist doch der Leiter des Rettungswerks der Unternehmer gewesen.

Weder in Kreisen der Juristen noch in denen der Sachmänner herrscht Einigkeit. Es wäre jedenfalls bei der Schwierigkeit, welche eine Unterscheidung von Vergung und Hülfeleistung bereitet, vielleicht am zweckmäßigsten, den für das praktische Resultat sehr unerheblichen, die ganze Entscheidung der Sachlage aber bedeutend erschwerenden Unterschied zwischen Verges- und Hülfslohn fallen zu lassen.

Das „Verlassen“ eines Schiffes liegt endlich vor, wenn es von der gesamten Besatzung in der Meinung, daß es zum Aufenthalt nicht mehr sicher genug sei, im Stich gelassen ist. Der Ausdruck ist in der Seemannssprache so fest begrenzt, daß ein Zweifel über seine Anwendbarkeit im einzelnen Fall sich kaum ergeben wird.

### § 13.

#### 5. Besitzlos gewordene Gegenstände.

Einen Vergelohn erhält auch derjenige, welcher, obschon sich das Schiff fortdauernd in der Verfügungsgewalt der Schiffsbesatzung befand, Teile des Schiffes und der Ladung an sich nimmt, die er auf See treibend vorfindet. Es

ist nach der Fassung des Art. 742 H. G. B. (§ 740) nicht erforderlich, daß Schiff und Ladung geborgen und in Sicherheit gebracht werden; vielmehr genügt, daß Schiff oder Ladung in verlassenem oder in einem Zustand, wo sie der Verfügung der Besatzung entzogen sind, von andern gerettet werden.

Nach § 20 Str. O. ist ferner Vergelohn zu beanspruchen, wenn jemand vom Strande aus die von der See auf den Strand geworfenen oder gegen den Strand getriebenen Gegenstände birgt. Einen gleichen Anspruch hat auch, wer auf offener See treibende Gegenstände rettet. Diese § 21 Str. O. entnommene Bestimmung erweitert also den Begriff der Vergung, wie er im 1. Absätze dieses § der Abh. entwickelt ist. Dort war nur von Ladung die Rede, und nach § 10 dies. Abh. ist der Begriff „Gegenstand“ ein viel weiterer.

Auch wer versunkene Gegenstände vom Grunde des Meeres heraufholt, ist berechtigt, Vergelohn zu beanspruchen.

In den der Str. O. entnommenen Fällen können durch die Landesregierungen gewisse Binnengewässer der See gleichgestellt werden; dies ist hauptsächlich mit den Fahrwassern, welche Seeschiffen als Zugang zur offenen See dienen, geschehen.

### III. „Dritte Personen.“

#### § 14.

Ich komme nun zu der letzten der Voraussetzungen, an welche das H. G. B. die Entstehung eines Anspruchs auf Verges- und Hilfslohn knüpft: zu der Thätigkeit des Vergenden.

Art. 742<sup>1</sup> H. G. B. (§ 740) verlangt, daß diese das Schiff oder Ladung „an sich genommen und in Sicherheit gebracht“ haben, Abs. 2 ebda., daß sie Schiff oder Ladung „gerettet“ haben, die Str. O. §§ 20 und 21 spricht von „geborgen“ werden.



Notwendig gehört hierzu nach dem Wortlaut der Gesetze, daß die Thätigkeit der Bergung und Hülfeleistung einen thatsächlichen Erfolg gehabt habe, ein bloßer Versuch allein ist nicht von Bedeutung. Darüber werde ich unten zu handeln haben.

Das Gesetz fordert diese Thätigkeit von „Dritten Personen“, und bestimmt noch einmal ausdrücklich — im Art. 742 Abs. 3 (§ 740 Abs. 3) —, daß die Besatzung des geretteten Schiffs keinen Anspruch auf Lohn habe. Bei oberflächlicher Betrachtung scheint das Gesetz damit nur die schon vorher gegebene Regel zu wiederholen.

Der Begriff „Schiffsbesatzung“ soll damit in einen äußerst scharfen Gegensatz zu dem: „Dritte Personen“ treten und es muß daher daran liegen, diesen Unterschied genau festzustellen, um zu bestimmen, ob jemand lohnberechtigt ist, oder nicht.

Die Schiffsbesatzung bilden: der Schiffer, die Schiffsmannschaft und sonst noch auf dem Schiff angestellte Personen. Zu den „angestellten Personen“ des Art. 445 (§ 481) H. G. B. dürften vor allem nach der Seemanns-Ordnung § 3 Maschinisten, Aufwärter u. a. gezählt werden müssen. Hierzu rechnet Lewis in Endemanns Handbuch<sup>1)</sup> noch Zahlmeister, Proviantmeister, Ärzte, Köche, Ingenieure, insofern sie auf dem Schiffe „angestellt“ und gemäß § 30 der Seemannsordnung der Disziplinalgewalt des Schiffers unterstehen. „Angestellt“ ist nach Ehrenberg<sup>2)</sup> der, welcher mit seinen Diensten für längere Zeit oder dauernd an ein bestimmtes Verhältnis zu einer Person (Nehder oder Schiffer) oder zu einer Sache (Schiff) geknüpft ist.

Das H. G. B. Bd. 13 S. 114—119 rechnet zur Besatzung in weitester Ausdehnung dieses Begriffs alle Personen, wenn sie auch nur zeitweilig auf dem Schiff — jedoch zu Schiffsdiensten —, beschäftigt sind.

<sup>1)</sup> Band IV S. 105.

<sup>2)</sup> Ehrenberg, Beschränkte Haftung, S. 222.

Bis dahin ist wohl alles einig. Streit herrscht nur in der Literatur über die Stellung des Lotsen. Wenigstens zählen ihn Lamprecht in Goldschmidts Zeitschr. XXI, 89 ff. zur „Besatzung“, Pöhls I, 248 zur „Mannschaft“, D. L. G. Lübeck in Kierulffs Sammlung IV 305 und Wagner in seinen Beiträgen zum Seerecht S. 65 ff. ebenso.

Auf der anderen Seite steht Lewis<sup>1)</sup>, welcher betont, daß Art. 487 (§ 520) H. G. B. den Lotsen der Schiffsbesatzung entgegenstellt. Ihm steht Ehrenberg<sup>2)</sup> zur Seite, welcher hervorhebt, daß die Bestimmung des Art. 487 Abs. 2 (§ 520) nicht nur den Zwangslotsen, sondern jeden Lotsen trifft.

Dieser letzteren Ansicht hat sich die neuere Literatur in dem Maße angeschlossen, daß Burchard<sup>3)</sup> sagen kann: „Darüber, daß Lotsen nicht zur Schiffsbesatzung zu zählen sind, dürfte kaum mehr Streit herrschen.“ Er führt dann weiterhin aus, daß der Lotse demgemäß zur Forderung von Berge- und Hilfslohn berechtigt sei, sobald die Seenot bereits eingetreten war, als er das Schiff zur Ausführung des Rettungswerkes betrat.

Wenn das Schiff dagegen erst in Seenot gerät, wenn der Lotse bereits in dieser Eigenschaft an Bord ist, dann wäre es eine Unterlassung der ihm obliegenden Pflichten, wollte er sich vom Rettungswerk ausschließen.

Die Thätigkeit des Schleppschiffs ist bereits oben ausführlich behandelt.

Passagiere, welche sich am Rettungswerk beteiligen, sind auch an dem Lohn anteilsberechtigt.

Die Schiffe der Kaiserlichen Marine, deren Zweck der Schutz der Kauffahrteischiffe ist, erheben keinen Anspruch auf Berge- und Hilfslohn. Damit stimmen die meisten übrigen Staaten überein, welche eine Kriegsflotte besitzen.

<sup>1)</sup> a. a. D. S. 119.

<sup>2)</sup> a. a. D. S. 222.

<sup>3)</sup> Vergütung und Hilfeleistung in Seenot, S. 63.



## Zweites Kapitel.

### Die Höhe des Anspruchs auf Berge- und Hilfslohn.

#### I. Vertragsmäßiger Berge- und Hilfslohn.

##### § 15.

##### Besonders der Vertrag in Seenot.

Ueber die Höhe des Anspruchs auf Berge- und Hilfslohn entscheidet in erster Linie der Vertrag, den der dazu Berechtigte mit dem Unternehmer des Bergungswerks schließt. Befugt zum Abschlusse ist zunächst der Rheder. Sobald sich jedoch der Fall außerhalb der Heimat des Schiffes ereignet, ist der Schiffer, da es sich meistens um sehr eilige Maßnahmen handelt, zum Vertragschlusse berechtigt: hängt doch oft von einer kurzen Spanne Zeit Rettung des Schiffes und der Ladung ab!

Der Vertrag kann während der Dauer der Seenot oder nach ihrer Beseitigung geschlossen werden.

Selbst für letzteren Fall bestimmt das Gesetz nicht, daß der Schiffer den Rheder um dessen Einwilligung zu ersuchen hat, eben weil die Not zu größerer Beschleunigung drängt. Wenn der Vertrag so nach glücklicher Beendigung der Zwangslage geschlossen wird, dann sind nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts die Parteien an ihn gebunden. Dagegen ist vom H. O. B. die eigentliche Bestimmung in Art. 743 (§ 741) getroffen, daß dem Schiffer oder Rheder für den Fall, daß der Kontrakt in Seenot geschlossen ist, ein Aufsechtungsrecht wegen erheblichen Uebermaßes und ein Recht auf Herabsetzung der zugesicherten Vergütung auf das den Umständen entsprechende Maß zusteht.

Diese Bestimmung rechtfertigt sich nach dem ganzen Sachverhalt. Wenn sich ein Schiff in so großer Gefahr befindet, daß jeder Augenblick ihm, seiner Ladung, seinen Leuten den Untergang bereiten kann, während ein geringfügiges Eingreifen dritter Rettung verheißt, dann ist es leicht möglich, daß sich der Schiffer auf einen Vertrag einläßt, der ihn die Rettung zu hohem Preise erkaufen läßt. Die Ausnutzung der Zwangslage zu unwürdiger Erpressung soll durch diese Gesetzesbestimmung verhindert werden. Die letztere wurde Gegenstand einer sehr ausführlichen litterarischen Behandlung, zumal sie in der Praxis sehr häufig eine widersprechende Auffassung erfahren hat. Dieser Rechtsprechung hat namentlich Burchard a. a. O. S. 106 ff., eine sehr eingehende Beachtung zugewandt, als deren Ergebnis folgender Satz — S. 169 — hier mitgeteilt sei:

„Wo immer noch während der Gefahr, mag sie als solche anerkannt sein oder nicht, ein Vertrag über die Höhe des Verge- und Hülfslohnes geschlossen worden ist, hat dieser Vertrag nur dann auf rechtlichen Bestand Anspruch, wenn der zugesicherte Betrag, mag die Zusicherung freiwillig oder in der Besorgnis, anderenfalls die erforderliche Hülfe nicht zu erhalten, erteilt sein, den Umständen, wie sich dieselben nach beseitigter Gefahr darstellen, ganz oder doch annäherungsweise in dem Sinne entspricht, daß der Richter auch ohne Vorliegen eines Vertrages auf einen gleichen oder doch annähernden Betrag an der Hand der für die in Ermangelung eines Vertrages zu treffende Festsetzung getroffenen gesetzlichen Bestimmungen erkannt haben würde. Die Rechtsbeständigkeit eines solchen Vertrages kann von den Eigentümern von Schiff und Ladung angefochten und dadurch die Herabsetzung auf den nach dem Vorstehenden angemessenen Betrag herbeigeführt werden, mag auch diejenige Person,



welche den Vertrag abgeschlossen hat, von vornherein die Absicht, den Vertrag anzufechten gehabt haben, mag sie z. Bt. des Vertragschlusses oder auch später noch den Betrag für angemessener halten oder nicht.“

Ich habe die wesentlichsten Abweichungen der Burchard'schen Ausführungen vom Gesetzestext hervorgehoben, da dieselben noch einer näheren Untersuchung bedürfen, wennschon wir uns mit Rücksicht auf die umfangreiche Darstellung Burchards auf wenige Punkte beschränken können.

Gefahr i. S. des Art. 743 (§ 741) ist der Seenot gleichzuachten. Man nahm früher an, daß man unter der Bezeichnung „Gefahr“ in diesem Artikel eine Lebensgefahr für Schiffer und Mannschaft zu verstehen habe, auf Grund deren der Schiffer in die Zwangslage versetzt werde, einen unbilligen Vertrag zu schließen, hat aber in richtiger Erwägung, daß auch eine Gefahr für das Schiff und die Ladung selbst den Schiffer zwingen kann, den unangemessenen Forderungen der Berger seine Zustimmung zu geben, die Anfechtbarkeit auf alle Verträge, die in Seenot abgeschlossen werden, ausgedehnt. Daß ein berechtigter Irrtum über die Beschaffenheit des Schiffs und die Höhe der Gefahr nicht als ein die Anfechtbarkeit ausschließender Umstand in Betracht gezogen werden kann, ist billig, wenn man die Normen des bürgerlichen Rechts über den Irrtum in Betracht zieht.

Art. 743 (§ 741) bestimmt, daß jeder „Vertrag“ in Seenot über die Höhe des Berge- und Hilfslohns wegen Übermaßes angefochten werden kann. Diese Bestimmung beschränkt Beweis<sup>1)</sup> nicht auf die Vereinbarungen über die Höhe des Geldbetrages, sondern er dehnt sie auch auf alle übrigen aus, die irgend wie von Einfluß auf die Höhe jenes

<sup>1)</sup> Deutsches Seerecht, Bd. 2, S. 171.

Betrages sind. Er folgt dabei dem Reichsoberhandelsgericht. [Entsch. vom 23. Februar 1872 — Entsch. Bd. 4, 435 — und vom 1. April 1873 (Bd. 9, 365). —]

Eine Verallgemeinerung der in einzelnen Fällen gewiß ganz angebrachten Regel z. B. auf Verträge über eine Bestimmung des Verges und Hülfslohns durch die darin aufgeführten Schiedsrichter u. ähnl., sobald sie in Seenot abgeschlossen sind, ist jedoch mit Burchard<sup>1)</sup> abzuweisen, denn der Schiedsrichter wird seine Entscheidung in möglichst alle Teile befriedigender Form treffen. Sollte er ganz unbillig urteilen, so ist seine Festsetzung nach gemeinen Rechtsgrundsätzen anfechtbar, auch ohne daß der Vertrag in Seenot ihn zum Schiedsrichter ernannte. Wenn allerdings feststeht, daß der Vergende den vertragsmäßigen Schiedsrichter als einen für sich parteiisch urteilenden gekannt und lediglich in der Absicht, eine für sich günstige Entscheidung herbeizuführen, benannt hat, so würde nichts im Wege stehen, auch diesen Vertrag in Seenot als einen der Anfechtbarkeit nach Art. 743 H. G. B. unterliegenden anzusehen.

Noch einen kurzen Blick auf die Lage des Falls, daß Dritte als negotiorum gestores für den in Seenot befindlichen Berechtigten einen Vertrag mit übermäßigen Festsetzungen geschlossen haben; dieser Fall ist darum von besonderem Interesse, weil es sich um einen Vertrag in Seenot eigentlich nicht zu handeln scheint; der Kontrahent ist gar nicht an Bord. — Andererseits ist es aber ein Vertrag, der einem in Seenot befindlichen Schiffer durch übermäßiges Geldopfer Hülfe bringt und insofern unter die Verträge des Art. 743 (§ 741) zu rechnen ist. Freilich, durch Annahme der Dienste tritt der Schiffer dem Vertrage genehmigend bei, aber damit kontrahiert er ja in Seenot. Man wird also diese Verträge, die Dritte für den Schiffer schließen, der Anfechtbarkeit seitens desselben nicht entziehen.

<sup>1)</sup> Vergung und Hülfsleistung in Seenot S. 126 ff.



Daß Verträge in Seenot, die an sich der Anfechtbarkeit unterliegen würden, durch ausdrückliche Genehmigung nach Behebung der Seenot unanfechtbar werden, ist nach den Regeln des bürgerlichen Rechts ohne Frage. Stillschweigende Genehmigung wird dieselbe Kraft haben.

Anders, wenn in dem Vertrage selbst auf die Anfechtung für alle Zeit verzichtet ist. Diese Bestimmung des Vertrages würde, weil sie indirekt die Höhe des Verges oder Hilfslohns beeinflusst, hinfällig sein. Denn thatsächlich trifft sie mittelbar eine Bestimmung über den Anspruch, insofern durch sie dem Schiffer die Möglichkeit entgehen würde, eine Herabsetzung des vertragsmäßigen Hilfs- oder Vergelohns durch richterliche Entscheidung herbeizuführen.

## II. Der richterliche Verges- und Hilfslohn.

### § 16.

#### 1. Voraussetzungen.

Für den Fall, daß ein Vertrag über die Höhe des Anspruchs auf Verges und Hilfslohn nicht vorliegt, und eine Einigung [gütliche Einigung nach der Strandungsordnung] nicht zu erreichen ist, muß eine richterliche Festsetzung des Verges und Hilfslohns erfolgen Art. 744 (§ 742). Für dieselbe sind, nachdem Art. 744 H. G. B. (§ 742) durch die Strandungsordnung gemäß Art. 756 H. G. B. abgeändert worden ist, die §§ 36—39 der Strandungsordnung und Art. 745—749 (§§ 743—747) H. G. B. maßgebend. Nach diesen Normen ist die Feststellung des Verges oder Hilfslohns abhängig von vorhergehender Anmeldung dieser Ansprüche bei den Verwaltungsbehörden bezw. Strandämtern. Die Vorschrift dieser Geltendmachung ist eine öffentlichrechtliche und kann darum durch Verträge nicht abgeändert werden. Zu dieser Ansicht ist nunmehr auch das

Reichsgericht gekommen, nachdem es früher die Möglichkeit der Anmeldung von Ansprüchen auf Verge- und Hilfslohn vor Gericht ohne vorgängige Anrufung der Verwaltungsbehörden zugegeben und die Abweisung dieser unmittelbaren Klage von der Erhebung einer Einrede abhängig gemacht hatte<sup>1)</sup>. Die Parteien müssen also unbedingt ihre Ansprüche auf die richterliche Festsetzung des Lohnanspruchs bei den dazu bestimmten Behörden geltend machen.

Der Gang der Geschäfte bei derart außerkontraktlicher Feststellung der Lohnforderungen ist folgender: Nachdem der angeblich Berechtigte dem Strandamt seinen Anspruch gemeldet hat, muß dieses die Beteiligten hören. Die entstandenen Verhandlungen sendet das Strandamt mit einer gutachtlichen Berechnung den Aufsichtsbehörden, welche ihrerseits nach Prüfung der Vorgänge die Höhe des Anspruchs durch einen „Bescheid“ festsetzen, welcher entweder den Parteien mündlich zu Protokoll erklärt oder ihnen schriftlich ordnungsgemäß zugestellt wird.

Gegen diesen Bescheid steht der natürliche Rechtsweg offen.

Es fragt sich, wie weit man nun den Begriff „(gütliche) Einigung“ zu fassen hat, wie weit also die Befugnis des Strandamts, bezw. der Aufsichtsbehörde, zur Festsetzung des Verge- und Hilfslohns geht. Darüber sind die Ansichten geteilt. Bei Burchard<sup>2)</sup> finde ich die Meinung vertreten, daß eine (gütliche) Einigung auch dann fehle, wenn der Vertrag in Seenot abgeschlossen sei; auch dann müsse der § 36 der Strandungsordnung zur Anwendung kommen. Burchard setzt sich damit in Gegensatz zu der Entscheidung des hanseatischen O. L. G. vom 9. Oktober 1888, bei Seuffert 45, 41, welche auch in dem Fall des in Seenot abgeschlossenen Vertrages nicht

<sup>1)</sup> Entsch. des 1. Zivilsenats vom 6. November 1880 und 17. Mai 1882; Entsch. Bd. 3, 140 und Bd. 7, 64.

<sup>2)</sup> Vergütung und Hilfeleistung in Seenot, S. 216 ff.



Mangel einer (gütlichen) Einigung annimmt, wenn auch der Vertrag angefochten werden kann. Mir scheint letztere Meinung die richtigere. Denn es handelt sich in diesem Fall nicht um eine von Amtswegen stattfindende Festsetzung des Berge- oder Hilfslohns, sondern um eine Herabsetzung der durch den Vertrag festgelegten Summe, die ohne Anfechtung nicht vermindert werden würde. Und niemals wird die in dem angefochtenen Verträge angegebene Summe überschritten werden dürfen, man kann daher in diesem Fall nicht von einer freien „Festsetzung“ reden. Der aus der Anfechtung des in Seenot geschlossenen Vertrages sich ergebende Rechtsstreit ist als ein bürgerlicher auf Minderung einer in Gefahr und damit verbundener Zwangslage übermäßig hoch bestimmten Entschädigung dem ordentlichen Gericht nicht zu entziehen.

An (gütlicher) Einigung mangelt es also, wenn weder vor Beginn der Bergethätigkeit, noch während dieser Zeit ein Vertrag geschlossen, noch auch nach Beendigung des Rettungswerks eine Vereinbarung getroffen werden kann. Ein Vertrag ist aber geschlossen und besteht ohne Anfechtung unabänderlich fort auch dann, wenn er in Seenot geschlossen wurde.

## § 17.

### 2. Die bei der richterlichen Festsetzung maßgebenden Umstände.

Der Art. 746 (§ 744) benennt als die Umstände, die bei einer Festsetzung des Berge- und Hilfslohns wie auch bei der Klage auf Herabsetzung des vertragsmäßigen Lohns ausschlaggebend sein sollen, „insbesondere“: den bewiesenen Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der in Thätigkeit gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Personen und ihre Fahrzeuge unterworfen haben, die Gefahr, welche den geborgenen

oder geretteten Gegenständen gedroht hat und der nach Abzug der Kosten verbliebene Wert derselben.

Daß neben diesen noch andere Faktoren in Betracht gezogen werden können, erhellt aus dem Worte „insbesondere“. Man sieht aus der Aufstellung, welche das H. O. B. giebt, daß der Wert der geretteten Gegenstände erheblich im Hintergrunde steht; ja, nach Art. 749 soll bei Bestimmung des Hilfslohns nur eine untergeordnete Rücksicht auf den Wert des Geretteten genommen werden (§ 747).

Eine weitere Einschränkung der richterlichen Festsetzungsfreiheit findet sich in Art. 747 (§ 745), wonach der Vergesoder Hilfslohn nicht auf eine Quote des Werts des Geretteten festgesetzt werden darf, es sei denn, daß die Parteien darauf antragen. Vielmehr ist die Festsetzung in einer runden Summe geboten. Diese darf jedoch nicht den dritten Teil des Werts des Geborgenen übersteigen, beim Hilfslohn nach Art. 749 (§ 747) nicht einmal diese Höhe erreichen. Nur in den Fällen ganz gefahrdrohender Vergung kann bis zur Hälfte des Geborgenen den Vergern zuerkannt werden. Dies ist darum bestimmt, weil sonst die Strandbewohner bezw. Schiffer in Fällen allzugewagter Vergung bei verhältnismäßig geringfügiger Belohnung leicht der Thätigkeit abgeneigt werden würden.

Im übrigen ist in Bezug auf die vom Gesetz besonders hervorgehobenen Momente kurz folgendes erwähnenswert.

Der Art. 746 (§ 744) nennt zunächst den Eifer. Daß dieser gelohnt werden müsse, erscheint nach der Natur der Sache zweifellos. Man vergegenwärtige sich, daß der Schiffer, welcher die Vergung unternimmt, sich freiwillig Gefahren aussetzt, ja Verbindlichkeiten vermögensrechtlicher Natur eingeht, wenn er von der ihm vorgeschriebenen Fahrt abweicht und Schiff und Ladung Gefahren aussetzt, für welche die Versicherungsgesellschaft nicht haftet. Meist geschieht die Vergung freiwillig; nur in den Fällen eines Zusammenstoßes ist jeder der Kollidierenden ver-



pflichtet, dem andern Schiff zur Verringerung der Gefahr für seine Leute und seine Ladung beizustehen. — Burchard<sup>1)</sup> will die Einschränkung machen, daß nur der wirkliche Eifer, der durch selbstloses Handeln gezeigt wird, in Betracht gezogen werden soll, nicht auch der Eifer, den der Schiffer offenkundig zeigt, um sich zu bereichern. Dieser Einschränkung kann man zwar beistimmen, aber ich bin der Ansicht, daß Eifer, solange er sichtlich guten Erfolg hat, belohnt werden müßte, und daß auf deutschen Schiffen unlautere Absichten nicht leicht vorhanden sein werden.

Daß die verwendete Zeit eine besondere Beachtung verdient, ist nach dem ganzen Sachverhalt selbstverständlich. Welche Zeit nun „tatsächlich verwendet“ ist, darüber sagt das Gesetz nichts. Burchard stellt S. 259 ff. eine Reihe von Sätzen zur Festlegung dieses Punktes auf, denen man sich in ganzem Umfange wohl anschließen kann.

Wenn er aber — S. 261 a. a. O. — sagt:

„Das Gesetz unterscheidet nicht, ob die tatsächlich verwendete Zeit notwendiger Weise aufgewendet werden mußte oder nicht. — Es ist denkbar, daß Mangel an Fähigkeit oder Geschicklichkeit oder Anwendung offenbar unzureichender Mittel die Vergütung und Hülfeleistung verzögern. Soll man nun den vom Gesetz nicht gemachten Unterschied machen?“

so erscheint dieser Zweifel nicht von erheblicher Bedeutung, da nach Art. 744 (§ 742) die Festsetzung „unter Berücksichtigung aller Umstände des Falls“ stattfinden soll.

Die Entschädigung für die gemachten Aufwendungen ist bereits nach Art. 745<sup>2)</sup> (§ 743<sup>2)</sup>) geregelt.

Sowohl im Interesse der Vergenden wie in dem der Notleidenden liegt es, daß die Zahl der bei der Vergütung thätigen Personen ihre Berücksichtigung finde, jenes, weil bei

1) Vergütung und Hülfeleistung in Seenot, S. 259.

zu geringer Belohnung der Eifer der Berger immerhin erlahmen würde, dieses, weil sonst der einzelne nicht einen seiner Mühe entsprechenden Lohn erhalten würde.

Dieser Lohn muß gesteigert werden, je opferwilliger die Berger sind, d. h. in je größerer Gefahr sie sich zum Zweck der Vergung oder im Lauf dieser Thätigkeit begeben. Diese Gefährdung der eigenen Sicherheit kann mit der mehr oder weniger hohen Gefahr zusammenhängen, welche das zu bergende Schiff trifft.

Ich erinnere mich hierbei der mutigen Vergung der französischen Brigg „Louise“ durch die Besatzung des Schnelldampfers „Fürst Bismarck“ der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Die französische Brigg war von ihrer Besatzung verlassen, da sie ihr nicht mehr seetüchtig erschien. Der deutsche Dampfer besetzte die steuerlos im Atlantischen Ozean treibende Brigg mit 5 Mann seiner Besatzung, welche sie glücklich einem englischen Hafen zuführte. Hier muß beachtet werden: die Gefahr, in der sich die Besatzung begab; die Gefahr, in der das Schiff, das steuerlos, ohne Signale in reich belebter Fahrstraße trieb, stand, endlich aber auch die Gefahr, die dies unsichtbar in Sturm und Nacht treibende Schiff anderen Fahrzeugen bringen konnte.

Der Wert des Geborgenen kommt, wie in älteren Seerechten (s. ob. § 5), in Betracht.

### III. Die Teilung unter mehrere Beteiligte.

#### § 18.

Das H. G. B. macht einen Unterschied zwischen der Vergung oder Hülfeleistung durch mehrere zufällig gleichzeitig an derselben Rettungsthätigkeit Beteiligte und der durch mehrere durch Anstellung auf demselben Schiff verbundene.

Von dem erstern Fall handelt Art. 750 (§ 748), von letzterem Art. 751 (§ 749). Dieser hat zur Voraussetzung,



daß ein Schiff ein anderes oder dessen Ladung birgt oder rettet. Der gewöhnliche Fall wird sein, daß ein einer Vergungsgesellschaft gehöriges Schiff die Vergung oder Hülfeleistung vornimmt. In jedem dieser Fälle wird die rettende Thätigkeit von der Schiffsbesatzung als einer Einheit im Dienste der Rhederei geschehen. Hier treten als Beteiligte auf:

1. Die Rhederei, als Eigentümerin des rettenden Schiffes. Sie tritt mit ihrem Gut für die zu Vergenden ein. Ihr gebührt, als eigentlicher Unternehmerin der Vergung die Hälfte, es sei denn daß der etwa vorliegende Vertrag etwas anderes über den Verges- oder Hülfslohn anordnet.

2. Der Schiffer. Er trifft, als Vertreter der Rhederei, die nötigen Maßregeln zur Vergung, er ist als der eigentlicher Leiter des ganzen Unternehmens am verantwortlichsten, daher spricht ihm das Gesetz mangels einer vertragsmäßigen Zustimmung ein Viertel des Vergelohns zu.

3. Die Mannschaft. Sie unterwirft sich den Befehlen und führt die zur Vergung erforderlichen, vom Schiffer angeordneten Arbeiten aus. In Ermangelung eines Vertrages gebührt ihr der Rest des Vergelohns. Um Streit und Handel unter ihr zu vermeiden, giebt das Gesetz die Möglichkeit einer geordneten und leichten Verteilung unter die oft zahlreiche Besatzung: es wird jeder nach seinem Heuer berücksichtigt.

Gewöhnlich, namentlich bei den Vergungsgesellschaften, enthält der Heuervertrag näheres über die Anteile eines jeden am Vergelohn.

Streitig erscheint im Fall des Art. 751 (§ 749) nur, ob die Rhederei berechtigt ist, ihre Aufwendungen zc. vor Verteilung in Abzug zu bringen. Nach Burchard<sup>1)</sup> wäre es recht, dem Rheder dies zuzubilligen; Lewis<sup>2)</sup> ist gegentheiliger Ansicht. Für Burchards Meinung scheint die Billigkeitser-

1) Vergung und Hülfeleistung in Seenot S. 330.

2) Deutsches Seerecht S. 178.

wägung zu sprechen, daß er für die Unkosten nicht allein haften solle. Ich möchte aber doch Lewis zustimmen, welcher meint, die Hälfte des Berge- oder Hilfslohns bilde einen Ersatz für den Aufwand. Ist das Schiff Eigentum einer Bergungsgesellschaft, so ist es zu dem Zweck ausgerüstet, aus den Bergungen ein Geschäft zu machen, der Rhederei Gewinn einzutragen. In diesem Fall muß die Rhederei als Unternehmerin eines Geschäfts auch die notwendigen Aufwendungen hierfür tragen.

In dem Fall, in welchem nicht eine Bergungsgesellschaft die handelnde Rhederei ist, in welchem vielmehr eine mit Aufwand verbundene Gelegenheits-Bergung vorliegt, wird die Rhederei in der ihr ohne ihren Willen verdienten Hälfte des Vergelohns einen Ersatz für ihre Mehrausgaben finden.

Der Billigkeit entspricht endlich, was Burchard vorschlägt, daß der Wert der vom einzelnen geretteten Gegenstände nicht bei Verteilung in Anrechnung gebracht werde, da dies leicht zu Streit und Thätlichkeiten um die wertvollsten Bergeobjekte führen und damit die Bergung unmöglich machen könnte.

Für den Fall, daß mehrere Personen, ohne Zusammenhang, sich zufällig an demselben Rettungswerk beteiligen, giebt Art. 750 (§ 748) H. G. B. die Richtschnur.

Zunächst wird, wie in allen Fällen, auch hier der etwaige Vertrag maßgebend sein. Ist ein solcher nicht vorhanden, so tritt gesetzliche Regelung ein. Die Verteilung erfolgt dann nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der Einzelnen. Dies deckt sich mit der allgemeinen Bestimmung, daß der Vergelohn nach allen Umständen des jeweiligen Falls nach billigem Ermessen festgesetzt werden soll.

Lassen sich die einzelnen Handlungen und Aufwendungen an Mühe, Zeit und Geld nicht feststellen, so wird nach der Kopfsahl verteilt.



#### IV. Die Rettung von Menschenleben.

##### § 19.

Bisher war nur von der Sachenrettung die Rede. Die bei der Vergung nach menschlichem Gefühl wesentliche Rettung von in Not befindlichen Menschenleben erfuhr nirgends Beachtung, stets wurde nur von Schiff, Ladung, Gütern, Gegenständen, Sachen gesprochen. Erst der Art. 750 Abs. 2 (§ 748 Abs. 2) erwähnt Menschen als Objekte der Vergung:

„Zur gleichmäßigen Teilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche in derselben Gefahr der Rettung von Menschen sich unterzogen.“

Es handelt sich dabei um die im vorigen § besprochene Vergung durch mehrere Personen. Wenn also einige von diesen, während andere Sachen bergen, sich auf die Rettung der Menschenleben beschränken, so sollen letztere nicht den ersteren nachstehen, sondern gleich behandelt werden.

So ist auch hier nicht allgemein von Menschenrettung die Rede. Noch heute verschafft also die Vergung von Menschenleben, da sie auf einer sittlichen Pflicht beruht, an sich keinen privatrechtlichen Anspruch auf Vergelohn; — nur jene eine Ausnahme von dieser Regel besteht — aus Humanitätsrücksichten. Viel ist über diesen Punkt geschrieben, schroff stehen sich die Ansichten gegenüber. Thatsache ist, daß das H. O. B. in keinem andern, als im Art. 750<sup>2</sup> (§ 748) den Menschenretter als Lohnberechtigten erwähnt. Nicht einmal bei Festsetzung des Lohns kann die Vergung von Menschen irgendwie Berücksichtigung finden. Endemann<sup>1)</sup> will dies zwar dem Richter bei Schätzung des Vergelohns zur Pflicht machen; aber wo findet diese Ansicht im H. O. B. ihre Bestätigung?

Weiter finden wir in der Literatur folgende Meinungen vertreten:

<sup>1)</sup> In Holkendorffs Enzyklopädie, V 667.

Die eine<sup>1)</sup> stützt sich auf das immer in Geltung gewesene Recht: die Rettung von Menschenleben verschafft keinerlei Anspruch auf Lohn; es ist allgemeine, sittliche oder christliche Pflicht, den schiffbrüchigen Mitmenschen zu retten.

Auf der anderen Seite werden die Bestimmungen des H. G. B. für veraltet und unbrauchbar erklärt. Namentlich Harber, Busch, Pappenheim und Burchard treten lebhaft für eine Belohnung der Menschenretter ein. Sie geben die verschiedensten Vorschläge zur Abänderung des bestehenden Rechts.

So will Harber<sup>2)</sup> — in einer von Busch als vom ethischen Standpunkt verwerflich charakterisierten Form — den Wert des geretteten Menschen der Lohnschätzung zu Grunde legen. Die Undurchführbarkeit dieses Vorschlags ist schon Grund genug, um ihn keiner weiteren Beachtung zu würdigen.

Busch<sup>3)</sup> will den Staat, Pappenheim<sup>4)</sup> den Staat und den Rheber dazu verpflichten, für Rettung von Menschenleben Belohnung zu geben, Bluntschli in seinem Völkerrecht<sup>5)</sup> denkt sich die Regelung bei Fällen, in denen Angehörige verschiedener Völker gerettet werden, so daß die einzelnen Staaten an einander Regreß nehmen können für Auslagen, welche sie auf diese Weise für die Rettung der Ausländer gehabt haben.

Burchard läßt diese Frage offen. —

Bei dem Mangel einer gesetzlichen Regelung des Vergelohns für Menschenrettung ist hier umsomehr der imponierenden Thätigkeit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung

<sup>1)</sup> v. Kaltenborn, Grundr. des prakt. Seerechts, Bd. 2, S. 37; Schröder in Endemanns Handbuch, Bd. 4, S. 294; Lewis, deutsches Seerecht, Bd. 2, S. 176. —

<sup>2)</sup> und <sup>3)</sup> vergl. Busch, Einfluß der Menschlichkeit auf das Recht, S. 42. —

<sup>4)</sup> Pappenheim, Rettung von Menschenleben in Goldschmidts Zeitschr. 47, 447. —

<sup>5)</sup> s. Art. 338.



Schiffbrüchiger zu gedenken. Diese Gesellschaft, am 29. Mai 1865 gegründet, ist nach dem in dieser Hinsicht vorbildlichen Beispiele Englands geschaffen. Ihr Zweck ist die allseitige Beförderung des Rettungswesens an den deutschen Küsten der Ost- und Nordsee. Diesen ihren Zweck hat die Gesellschaft während ihres 33jährigen Bestehens<sup>1)</sup> zu entschiedener Bewunderung erfüllt. Die Thätigkeit der Gesellschaft, soweit sie hier in Betracht kommt, ist eine dreifache. Zunächst betreibt sie durch ihre 125 Stationen an den Küsten das Rettungswerk. Seit 1865 hat sie 2500 Menschen dem Meere entrißen.

Außerdem aber giebt sie aus ihren Mitteln Belohnungen und zwar zahlt sie für jedes Menschenleben, das an der deutschen Küste gerettet ist, zwanzig Mark. Ebenso erhält eine Belohnung, wer die erste Kunde von einem Schiffsunfall dem Vertreter der Gesellschaft überbringt. Die Prämie für Menschenrettung erhöht sich, wenn sie durch Bote erfolgt, auf 40 Mark.

Ferner ist die Gesellschaft, unterstützt durch eine Reihe namhafter Stiftungen, in der Lage, auch außerhalb ihres Küstenkreises die Rettung von Menschenleben zu belohnen; den Schiffen und Besatzungen deutscher Seeschiffe, welche auf hoher See Rettungen von Menschenleben ausführen, werden von der Gesellschaft nach Prüfung aller Umstände des Falls mehr oder weniger hohe Belohnungen zu teil. Diese bestehen bei den Schiffsführern in Medaillen oder Diplomen, für die Mannschaft in Geldebeträgen von 30—100 Mark.

Wenn man die Berichte über die Thätigkeit der Gesellschaft liest, dann muß die Ansicht hinfällig werden, welche hie und da in der Litteratur als Begründung für die Notwendigkeit der gesetzlichen Belohnung der Rettung von Menschenleben angeführt wird, daß nur die Aussicht auf Lohn den Antrieb zur Bergung gebe und daher manch einer nur die Güter bergen werde, weil er für die Rettung der Menschen nichts erhalte.

<sup>1)</sup> Genaueres s. die Festgabe zur 25. Wiederkehr des Gründungstages.

Solange wir noch Seelenute haben, die so opfermutig handeln, wie z. B. die Besatzung des Rostocker Rettungsboots am 31. Januar 1898 und die Rettungsmannschaft von Unrum im Juli 1897, solange dürfen wir die Ueberzeugung haben, daß die Retter nicht erst kalt und eigennützig berechnen, wieviel sie verdienen, sondern daß sie von dem Bewußtsein geleitet ihre Pflicht erfüllen, daß sie im Namen des Volkes handeln, dem sie angehören und das mit besonderer Freudigkeit jede That beachtet, die sie im Dienst der Menschlichkeit ausführen.

Nach alledem möchte ich mich dahin entscheiden, daß eine gesetzliche Regelung des Vergelohns für Menschenrettung, so billig sie an sich sein mag, auch fernerhin unterbleiben kann, weil hier die private Belohnung mehr am Platz ist, als die gesetzliche. Diese drückt dem ganzen den Stempel des äußerlichen Förmlichen auf, jene wird wie bisher die aus rein menschlichem Gefühl entspringende That in einer ihr angemessenen Weise lohnen und zu weiterem gleichen Thun anspornen.

---



## Drittes Kapitel.

---

### Die Erlangung des Berge- und Hülfslohns.

#### I. Die Befriedigung aus geborgenen Gegenständen.

##### § 20.

##### 1. Allgemeines.

Die Vergung und Hülfsleistung ist ein aleatorisches Geschäft. Der Erfolg der Thätigkeit der Berger ist die Vorbedingung zur Erreichung eines Anspruchs auf Berge- und Hülfslohn.

Zunächst ist also eine Entrichtung desselben an die Vergung von Gegenständen — von Schiff oder Gütern — geknüpft. In ihnen sieht der Vergende Gegenstände zur Befriedigung seiner Lohnansprüche. Er kann sich aus ihnen in der Weise bezahlt machen, — Art. 753 (§ 751) —, daß er ein Pfandrecht daran ausübt.

Ferner billigt ihm Art. 753 (§ 751) an den Gegenständen seiner Vergung ein Rückbehaltungsrecht bis zu seiner Sicherstellung zu.

Außerdem sind ihm nach Art. 757 (§ 754) am geborgenen Schiff die Rechte eines Schiffsgläubigers gewährt. Ueber diese Berechtigung werden wir weiter unten ausführlicher handeln; hier soll nur von der Haftung der geborgenen Gegenstände die Rede sein. Es sind dabei zwei Fälle zu unterscheiden: 1. entweder ist der Eigentümer der geborgenen oder geretteten Gegenstände bekannt oder 2. er ist nicht ermittelt.

## § 21.

### 2. Die dingliche Berechtigung des Retters.

Der Art. 755 H. G. B. bestimmt, daß an sich eine persönliche Verpflichtung des Beteiligten zur Entrichtung von Verges- und Hilfslohn nicht begründet wird. An sich also ist das in Art. 753—754 (§§ 751, 752) erwähnte Pfand- und Retentionsrecht das einzige Sicherungsmittel des Gläubigers.

Das Pfandrecht lastet auf allen geborgenen Gegenständen. Jeden von ihnen kann der Gläubiger zur Befriedigung für seinen ganzen Anspruch heranziehen. Art. 753<sup>3</sup> beschränkt das *beneficium divisionis* auf die im folgenden § zu besprechende eventuelle persönliche Haftbarkeit der Eigentümer *zc.*, die Pfandhaftung bleibt solidarisch. Diejenige jedoch, dessen Eigentum in der eben bezeichneten Art dem Gläubiger zur Befriedigung gedient hat, hat einen Regressanspruch gegen die Eigentümer der übrigen geretteten Gegenstände und zwar *pro rata parte* der geretteten Vermögensgegenstände.

— Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 110, Lewis, Seerecht, II 180. —

Das Pfandrecht des Bergers ist dasselbe wie das des Bodmereigläubigers. Es richtet sich also nach Art. 697 (§ 696) H. G. B. gegen den Schiffer oder Rheder in Hinsicht



auf das Schiff, gegen den Schiffer als Vertreter dessen, den es angeht, auch in Bezug auf die Ladung, wenn sie noch nicht an Dritte ausgeliefert ist, gegen den Empfänger der Ladung nach Auslieferung derselben durch den Schiffer, und gegen denjenigen, der die Ladung für den Empfangsberechtigten besitzt. Allerdings ist der Gläubiger darin insofern beschränkt, als er sein Recht nicht zum Nachteil Dritter, in gutem Glauben befindlicher Erwerber der Ladung, die in das Gewahrsam desselben gelangt ist, ausüben darf. Der gute Glaube soll geschützt werden, nur ihm kann der etwaige Erwerber seine Unantastbarkeit verdanken.

Außer diesem Pfandrecht hat der Gläubiger noch das Rückbehaltungsrecht an den geborgenen Gegenständen. Dieses Recht braucht der Verger — der ja nicht immer bei den von ihm geborgenen Gegenständen zu bleiben vermag — nicht persönlich auszuüben. Er kann vielmehr auf drei Arten Vertretung finden.

Nach §§ 14 und 15 der Strandungsordnung vertritt ihn das Strandamt in seiner Befugnis, das geborgene Gut in Obacht zu halten. Es nimmt unter Zuziehung eines Zollbeamten und des Vertreters der Rheberei ein Inventar auf, das genau die Kennzeichen, die Menge und den etwa festgestellten Wert der Gegenstände enthält. Da es auch im Interesse der Zollverwaltung liegt, den Wert so genau als möglich kennen zu lernen, dürfte der Verger oder Hilfslohnberechtigter nicht benachteiligt werden.

Das Strandamt kann in diesem Falle sodann das für die etwa geborgenen Menschen Nötige herausgeben. Darüberhinaus aber wird nichts ohne Zahlung oder doch angemessene Sicherheit herausgegeben.

Nach §§ 7 und 8 der Strandungsordnung ist es der Strandvogt, welcher das Retentionsrecht für den Verger an dem geborgenen Schiff ausübt. Der Schiffer kann nämlich die selbstständige Verwaltung des Schiffs erst nach Zahlung

oder Hinterlegung wieder übernehmen, weil er sonst die Stellung des Gläubigers durch neue Gefährdung bezw. durch Belastung mit privilegierten Forderungen verschlechtern könnte.

Endlich kann der Schiffer selbst im Interesse des Bergers die in dem geborgenen Schiff vorhandenen Gegenstände verwahren. Das folgt aus Art 754, (§ 752). Der Schiffer haftet in diesem Fall für casus.

## § 22.

### 3. Die persönliche Haftung der Verpflichteten.

Neben der pfandrechtlichen Haftung in Gemäßheit des Art 753 ffq. gibt es noch eine persönliche Verpflichtung unter besonderen Umständen. Die Ausdrücke „Haftung“ und „Verpflichtung“ werden im Art 754, 755 (§ 752, 753) gleich bedeutend gebraucht.

Es gibt eine persönliche Haftung des Schiffers und eine des Ladungsempfängers.

Nach Art 754 (§ 752) wird der Schiffer persönlich verhaftet, wenn er vor Befriedigung oder ausreichender Sicherung des Bergers die Güter entweder ganz oder teilweise ausgeliefert hat. Diese persönliche Verhaftung des Schiffers geht soweit, als die Forderung aus den Gütern hätte befriedigt werden können, wenn die Auslieferung an den Dritten nicht erfolgt wäre. Diese Bestimmung entspricht dem Art 695 (§ 694) bezüglich der Bodmereischuld mit der Aenderung, daß im Fall der Bodmerie die praesumptio iuris Platz greift, daß der Gläubiger jedenfalls aus dem Gute völlig hätte befriedigt werden können.

Handelt der Schiffer bei der Ausantwortung der Güter im Auftrag des Rheders, so bleibt er trotzdem nach Art. 479<sup>3</sup> (§ 512, Abs. 3) immer noch verhaftet, allerdings neben ihm solidarisch der Rheder.



Nach Art. 755 (§ 753) wird auch der Ladungsempfänger persönlich verpflichtet, welchem Güter vor der Befriedigung ausgeliefert worden sind, die er angenommen hat, obwohl ihm die mangelnde Sicherheit des Bergers bekannt war. Diese Haftung tritt für Berge- und Hilfskosten mit der Maßgabe ein, daß sie nur insoweit gilt, als die Gläubiger durch die Güter, wenn diese nicht ausgeliefert wären, hätten Befriedigung erlangen können. — Während aber die sachliche Haftung (vorig. §) eine solidarische ist, ist hier die persönliche Haftung eine proratarische. Der Empfänger haftet bis zur Höhe des Werts der ihm ausgelieferten Güter — des Werts, den sie z. Bt. der Auslieferung hatten, — aber <sup>1)</sup> nur für die den gedachten Gegenständen entsprechende Rate des Berge- und Hilfslohns. Dies entspricht dem Art. 728 (§ 726) H. G. B., der von der Haftung der Havariebeitrags-Verpflichteten handelt.

## II. Die Befriedigung aus Schiff und Fracht.

### § 23.

#### I. Die Stellung des Schiffsgläubigers.

Wegen der Pfandhaftung von Schiff und Fracht enthält der zehnte Titel des Handelsgesetzbuchs näheres. Artikel 757 benennt in Nr. 5 (§ 754, Nr. 4) die Forderungen an „Loisengeldern, sowie Bergungs-, Hilfs- und Reklamekosten“ als die Stellung eines Schiffsgläubigers begründend.

Unter einem Schiffsgläubiger hat man denjenigen Gläubiger zu verstehen, welcher ein bevorrechtigtes Pfandrecht zur Befriedigung von Forderungen hat, welche aus der jeweiligen Verwendung des Schiffs zur Seefahrt entstanden. Dieses Pfandrecht des Schiffsgläubigers ist — außer im Fall

<sup>1)</sup> Vgl. dazu Schröder in Endemanns Handbuch Bd. 4. S. 295—296, Anm. 25 bezw. 32.

der Bodmerei — ein gesetzliches, das nach Art. 758 (§ 756) auch Dritten gegenüber Platz greift, sogar gegen dritte, redliche Besitzer. Es ist dies eine Ausnahme der handelsrechtlichen Regel — Art. 306 <sup>1</sup> —, daß die an Sachen haftenden dinglichen Rechte durch redlichen Erwerb zu Gunsten des nunmehrigen gutgläubigen Besitzers erlöschen. <sup>1)</sup>

Die Rangordnung der in Art. 757 (§ 754) aufgeführten Schiffsgläubiger wird in Art. 770 ffg. (§ 766 ffg.) und 781 (§ 777) bestimmt. Der Hauptgrundsatz ist, daß die aus einer jüngeren Reise entstandenen Forderungen den älteren vorgehen. Für diese Abhandlung sind hierbei folgende Punkte von wesentlicher Bedeutung:

Die Rechte an Schiff und Fracht aus der Vergütung und Hülfsleistung werden gleichmäßig und zu gleicher Stelle wie Lotsengelder, Havariegelder und die Forderungen aus dem vom Schiffer im Notfall abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften berücksichtigt. Wenn etliche dieser eben genannten Forderungen später entstanden sind, so gehen sie der früher begründeten vor, gleichzeitige sind einander gleichberechtigt. Eine Vermutung für Gleichzeitigkeit ist vorhanden, wenn der Schiffer in gleichem Notfalle mehrere der genannten Schulden kontrahiert hat.

Ebenso ist bei dem Pfandrecht an den Gütern das wegen Berge- oder Hülfslohn neben dem aus Bodmerei oder großer Havarie gleichberechtigt, sobald die betreffenden Forderungen in derselben Notlage entstanden; sonst geht das spätere dem früheren vor. Dieselbe Rechtsvermutung wegen der Gleichzeitigkeit im Fall der Not, wie bei der Pfandhaftung von Schiff und Fracht, ist auch hier nach Art. 781 (§ 777) begründet.

Die Pfandrechte der Schiffsgläubiger sind nach § 41 N. 8, Konf. Ordn. — Faustpfandrechten gleichzuachten. Sie

<sup>1)</sup> So Lewis in seinem Seerecht Bd. 2, S. 211 und in Endemanns Handbuch Bd. 4, S. 21.



gehen aber unbedingt, wenn andere Pfandgläubiger oder Gläubiger vorhanden sind, diesen vor. Die etwa entgegenstehenden landesrechtlichen Bestimmungen über Pfandhaftung der Schiffe sind durch diese reichsrechtliche Regel beseitigt.

Der Schiffsgläubiger macht sein Recht durch Klage gegen den Rheder oder Schiffer, gegen letzteren, auch wenn sich das Schiff im Heimathshafen befindet, wo doch der Schiffer sonst nicht als Vertreter der Rhederei anzusehen ist, geltend. Ihr Recht haftet am Schiff und dessen Zubehör [Art. 443 (§ 478)], es dehnt sich jedoch nach Art. 759 (§ 756) auch auf die Fracht derjenigen Reise aus, aus welcher die Forderung entstanden ist, und zwar auf die Brutto-Fracht. Nach Art. 615 (§ 614) ist dieses die Fracht mit allen Nebengebühren. Denn diese Leistung soll nicht nur eine Entschädigung für die Beförderung der Ladung sein, sondern enthält auch eine solche für die Unkosten der Reise, die Liegezeit etc., eingerechnet ist auch die dem Schiffsführer etwa zustehende Tantieme. Nach Art. 678 (§ 677) wird das Überfahrtsgehalt der zu befördernden Reisenden analog der Fracht zu behandeln sein, ebenso auch der Schlepplohn der zahlreichen Seeschleppdampfer, die namentlich, seit der Kaiser Wilhelm-Kanal die Leichter-Schiffahrt zwischen der Elbe und den Ostseehäfen in erhöhtem Maße hat aufkommen lassen, sich bedeutend vermehrt haben und daher bereits häufiger Gegenstand einer Vergütung werden.

Daß auch das Zubehör der Fracht mit ergriffen wird, ist gemäß Art. 758 (§ 755) billiger Weise anzunehmen. Die Prämien, die den Schiffen in gewissen Fällen — bei beschleunigter oder pünktlicher Landung — zugebilligt werden, sind jedoch schon, weil sie als Belohnung anzusehen sind, nicht zur Fracht zuzurechnen. Die Pfandhaftung der Fracht wird ebenso, wie die der geborgenen Güter auf das thatsächlich vorhandene beschränkt. Es wird also nur die wirklich verdiente Fracht in Rechnung gezogen, nicht etwa die vertragsmäßig ausbedungene, zufällig aber nicht auszahlende.

Jedoch wird den Schiffsgläubigern vom Gesetz nicht das Pfandrecht an der ganzen, dem Schiff etwa noch geschuldeten Fracht zugebilligt, sondern nur die der „letzten Reise“. Dieser technische Ausdruck ist in Art. 760 für den Bestimmungen über die Schiffsgläubiger genau festgelegt. Es ist demnach als eine Reise die anzusehen, zu der das Schiff von neuem ausgerüstet ist, oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird. Meist wird also die Feststellung, wann das Schiff eine Reise gemacht hat, nicht schwierig sein. Es handelt sich lediglich darum, nachzusehen, wann das Schiff nach einem neuen Frachtvertrag ausgegangen ist oder wann das Schiff seine Ladung einmal völlig gelöscht hat. Geht z. B., wie das so häufig vorkommt, einer jener größeren Dampfer, der in Stettin Kohlen, Schwefelkies, Phosphat oder ähnl. gelöscht hat, leer (in Ballast) nach einem finnischen bezw. schwedischen Hafen, so ist zu unterscheiden, ob er diese Fahrt nach Abschluß des Frachtvertrags, der ihn von jenen Häfen weiter verschartert, antritt, oder ob er sie für Ordre macht, um dort erst Ladung zu suchen. Im ersteren Fall ist die Fahrt, die leer (in Ballast) gemacht ist, und die Weiterfahrt von jenem Hafen als eine Reise aufzufassen, indem die Fahrt in unbeladenem Zustande zu den in die „Fracht“ einzurechnenden Unkosten der Reise rechnet. Im andern Fall ist die Vorfahrt eine Reise i. S. des Gesetzes, da das Schiff seine Ladung vorher gelöscht hat.

Bei den Küstenfahrern, die die Tour zwischen verschiedenen Häfen machen in der Art, daß sie in einem Hafen, ohne völlig zu löschen, bereits wieder Ladung für den Ausgangshafen einnehmen, ist es am zweckmäßigsten, die ganze Rundfahrt — meist doch nur von kürzerer Dauer — als eine Reise anzusehen.

Das dingliche Recht der Schiffsgläubiger an Schiff und Fracht ist jedoch nicht immer geltend zu machen. Es erlischt, soweit es sich hier um die Haftung für die Verge- und Hilfskosten handelt, infolge gerichtlichen Zwangsverkaufs des Schiffs



(in Preußen nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 13. Juli 1883). In diesem Fall tritt das Kaufgeld an Stelle des Schiffes. Jedoch ist hierzu erforderlich, daß die Schiffsgläubiger zur Wahrnehmung ihrer Rechte öffentlich aufgefordert werden. (C. P. O. §§ 823—826.)

Nach Lewis<sup>1)</sup> hat ein Zwangsverkauf im Ausland dieselbe Wirkung, sofern nur das fremde Recht unter den gleichen Voraussetzungen dem Zwangsverkauf diese Kraft zuspricht.

Das Pfandrecht am Schiff geht ferner zu Grunde durch den vom Schiffer im Fall zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffes. Dieser Verkauf ist z. B. im Fall der Reparaturunfähigkeit und Unwürdigkeit angebracht. Dieser muß aber durch die hierzu berufene Obrigkeit gebilligt sein, welche durch Kondemnation des Schiffes die notwendige Voraussetzung zur Gültigkeit eines Verkaufs durch den Schiffer bietet.

Das Pfandrecht geht auch in diesem Fall auf den Kaufpreis über, jedoch nur, solange er in Händen des Schiffers sich befindet oder vom Käufer noch gestundet wird.

Den Landesgesetzen sind durch Art. 768 Bestimmungen darüber vorbehalten, ob auch bei anderen Veräußerungen das Pfandrecht auf den Kaufpreis übergehen soll. Davon ist ergiebig Gebrauch gemacht worden.

— vgl. Lewis II. 218—222. —

Schließlich erlischt nach den bürgerlichen Rechtsvorschriften das Pfandrecht auch mit dem Untergang des Objekts.

## § 21.

### 2. Die persönliche Haftung des Rheders.

Im § 23 habe ich erwähnt, daß an Stelle des Schiffes oder der Fracht die dafür gezahlte Summe in die Pfandhaftung

<sup>1)</sup> Lewis, deutsches Seerecht, Bd. 2, S. 216, vgl. auch Ehrenberg, beschränkte Haftung S. 268.

tritt, solange sich dieselbe in Händen des Schiffers befindet. Ist die Fracht bezw. der Kaufpreis des ursprünglich verhafteten Schiffs aus den Händen des Schiffers gekommen, dann erlischt das Pfandrecht daran.

An seine Stelle tritt die nicht bevorrechtigte persönliche Haftung des Rheders nach Art. 774 ff. G. O. B. (§§ 771). Diese erstreckt sich bis zur Höhe des Ausfalles, der die Schiffsgläubiger durch den Verkauf des Objekts ihres Pfandrechts trifft. Wenn der Rheder etwa einigen der Schiffsgläubiger durch Zuwendung der eingezogenen Gelder Vorteile gewährt, so tritt eine Haftung für die Forderungen der übrigen nur insoweit ein, als er dieselben wissentlich verkürzt hat.

Im einzelnen werden, was die Fracht betrifft, die Verhältnisse nach Art. 774 G. O. B. (§ 771) geregelt. Danach haftet der Rheder also dem einzelnen nur soweit, als derselben bei regelrechter Verteilung der den Schiffsgläubigern zustehenden Fracht beteiligt gewesen wäre. Niemals wird also seine persönliche Verpflichtung über das hinausgehen, was er unter Außerachtlassung der Rechte der Schiffsgläubiger eingenommen hat.

Die Rangordnung ist im Fall persönlicher Haftung dieselbe wie bei dinglicher.

Art. 776 (§ 773) regelt die persönliche Haftung des Rheders im Fall des Verkaufs des Schiffs. Nach Lewis<sup>1)</sup> haftet der Rheder in diesem Fall auch den Gläubigern, welche sich der in Art 764<sup>1</sup> (s. o. § 23) erwähnten Aufforderung ungeachtet nicht gemeldet haben, persönlich bis zur Höhe des etwa übrig gebliebenen Anteils des Kaufgelbes. Wenn auch die Schiffsgläubiger in dem Fall der Nichtanmeldung ihres Vorrechts [des dinglichen Pfandrechts] verlustig gehen, so soll ihnen doch nicht die ganze Forderung verloren gehn.

<sup>1)</sup> Lewis, deutsches Seerecht, Bd. 2, S. 231 ff.



Wie ich bereits oben in § 21 nach §§ 7—8 Strandungsordnung ausgeführt habe, hat der Schiffer in dem Fall persönlich zu haften, wenn er die geborgenen Gegenstände ohne Sicherung der durch die zu befriedigenden Gläubiger in neue Gefahren bringt. Ebenso statuiert Art. 777 H. G. B. (§ 774) eine persönliche Haftung des Rhebers in analoger Weise. Der Rheber wird dadurch, daß er ohne Berücksichtigung des Interesses eines Schiffsgläubigers das Schiff zu einer neuen Reise ausendet, dem Gläubiger in Höhe des Betrages persönlich verhaftet, der dem Gläubiger zugefallen wäre, wenn das Schiff vor dem Antritt der neuen Reise nach dem damaligen Wert und der Rangordnung verteilt worden wäre. Wie in dem analogen Fall der Strandordnung gilt auch hier die Vermutung dafür, daß der Gläubiger durch den Verkauf des Schiffes volle Befriedigung verlangt haben würde. Diese Vermutung ist damit begründet, daß der Schiffsrheber den Wert des Schiffes leichter nachweisen kann, daß er den Nachweis, der Schiffsgläubiger könne infolge Vorhandenseins mehrerer womöglich bevorzogter Gläubiger nicht in dem Maße befriedigt werden, leichter zu führen imstande ist. Diese Bestimmung greift nur in den Fällen Platz, wo eine Ausfendung des Schiffes dem Interesse des Gläubigers zuwiderlief.

Wenn nun einer Rheber *ei*, nicht einem einzelnen Rheber, das Kaufgeld bzw. die Fracht zugefallen ist, so soll nach Lewis<sup>1)</sup> Art. 474 (§ 507) Platz greifen. Dagegen hat das Appell. Ger. Zelle in der Entscheidung vom 23. Oktober 1873 Seufferts Arch. XXIX, Nr. 66 die Ansicht ausgesprochen, daß der Mitrheber nicht nur seinem Part gemäß, sondern solidarisch verhaftet sei. Es begründet diese Auffassung damit, daß Art. 474 H. G. B. hier nicht anwendbar sei, weil dort von der persönlichen Haftung der Mitrheber mit ihrem ganzen Vermögen, hier nur von der mit einer eingezogenen Fracht die Rede sei.

<sup>1)</sup> Lewis, deutsches Seerecht, Bd. 2, S 229.

In Berücksichtigung der Interessen der Berger muß ich mich dieser Ansicht anschließen. Denselben würde sonst die Eintreibung ihres mühsam erworbenen Lohns unmöglich werden.

§ 25.

Verjährung.

Die Forderungen an Berge- und Hülfslohn verjähren in einem Jahr, vom Fälligkeitstage an.

Gleichzeitig verjähren auch die Ansprüche aus der persönlichen Haftung des Rhebers, Schiffers und Ladungsempfängers. Art. 906 ff.

Nach dem neuen Seerecht, §§ 901 ff. beginnt die Verjährung erst mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die Fälligkeit eintrat.





## Lebenslauf.

---

Der Verfasser, Karl Rudolf Wilhelm Bartelt, wurde am 11. August 1876 als Sohn des Königlichen Forst-Rassen-Mendanten Rudolf Bartelt und seiner — verstorbenen — Ehefrau Martha geb. Sommer zu Stettin geboren. Er besuchte das Marienstiftsgymnasium zu Stettin, welches er Ostern 1895 mit dem Reifezeugnisse verließ. Von Ostern 1895 bis Michaelis 1896 studierte er in Berlin, von Michaelis 1896 bis Ostern 1898 in Greifswald.

In Berlin hörte er Vorlesungen der Herren Professoren:  
Megidi, Brunner, Dambach, Dernburg, Eck, Gierke,  
Bernice, Schmoller, von Treitschke, Wagner;  
in Greifswald solche der Herren Professoren:  
Bierling, Frommhold, Pescatore, Stampe, Stoerk,  
Weismann.

Am 25. Juni 1898 bestand er zu Stettin die erste juristische Prüfung.

Herrn Professor Dr. Frommhold spricht Verfasser an dieser Stelle für seine bereitwilligen Ratschläge bei Anfertigung dieser Arbeit seinen ergebenen Dank aus.

---

Echternach

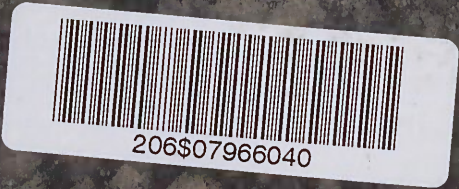
III R 2 e 1



60



*Barthol. Th. Augustin*



15