

Ansschlagewerk: ja

eliche Sammlung: ja

RB § 754 Nr. 6, 8, § 528

a) Ein Kreditgeschäft, das die Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht herbeiführen soll, kann der Schiffer nur im Rahmen des § 528 abschließen. Ein solches Kreditgeschäft läßt ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 6 und nicht nach § 754 Nr. 8 entstehen.

b) Der Ausdruck "in Notfällen" in § 754 Nr. 6 bedeutet, daß das Geschäft zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig und zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist (§ 528).

c) Ist der im Rahmen seiner gesetzlichen Befugnisse handelnde Schiffer vom Reeder ermächtigt, auf seinen - des Reeders - persönlichen Kredit abzuschließen, so hängt es von dem Willen der Beteiligten (Schiffer, Vertragsgegner) ab, ob sie das Geschäft unter Bezugnahme des Schiffers auf diese Vollmacht abschließen und dadurch die persönliche Haftung des Reeders oder ohne eine solche Bezugnahme ein Schiffsgläubigerrecht begründen wollen.

BGH Urt. v. 22. Januar 1959 II ZR 129/57

OLG Celle
LG Stade

II ZR 129/57

Verkündet

am 22. Januar 1959

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] in H [REDACTED], Z [REDACTED],
vertreten durch den Vorsitzenden ihrer Geschäftsführung,
Dr. D [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Ewald O [REDACTED], C [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

2. ...

3. die Firma Robert Sch [REDACTED], C [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED],

4. ...

Beklagte und Revisionsbeklagte,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 1959
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Haidinger,
Dr. Nörr, Dr. Haager, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle
vom 18. Mai 1957 aufgehoben. Die Sache wird zur
anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über
die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht
zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

-- 2 --

Tatbestand:

Die Klägerin hat Beitragsforderungen für die Sozialversicherung in Höhe von 15 907,79 DM gegen die Firma Sc[REDACTED] & Co. in K[REDACTED], die frühere Reederei des am 19. März 1954 durch das Amtsgericht Cuxhaven zwangsversteigerten Dampfers "B[REDACTED]". Der Versteigerungserlös hat 38 000 DM betragen.

Über den Versteigerungserlös wurde am 8. Oktober 1954 vom Amtsgericht Cuxhaven ein Teilungsplan aufgestellt, in dem die Parteien als Inhaber von Schiffsgläubigerrechten mit der Maßgabe berücksichtigt wurden, daß die Beklagten vor der Klägerin rangierten und diese mit ihrer gesamten Forderung ausfiel. Auch die Forderungen der Beklagten zu 1 und 3 aus Kohlen- und Proviantlieferungen in C[REDACTED] waren nur insoweit gedeckt, als sie von der letzten und von der vorletzten Reise (bei dieser nur teilweise) im Betrag von insgesamt 13 152,30 DM, wovon 11 562,71 DM auf die Beklagte zu 1 und 1 589,59 DM auf die Beklagte zu 3 entfallen, herrührten.

Die Klägerin wendet sich dagegen, daß die Beklagten auf Grund dieses Teilungsplanes vor der ihr selbst zustehenden Beitragsforderung berücksichtigt werden sollen. Sie hat deshalb im Verteilungstermin Widerspruch gegen den Teilungsplan eingelegt. Um den Widerspruch für begründet erklären zu lassen und die Auszahlung des Betrages von 13 152,30 DM an sie, die Klägerin, herbeizuführen, hat sie gemäß §§ 162, 115 Abs. 1 Satz 2 ZVG, § 878 ZPO Klage erhoben. Der Versteigerungserlös ist – soweit der Teilungsplan durch den Widerspruch betroffen ist – bei der Hinterlegungsstelle des Amtsgerichts Cuxhaven hinterlegt worden.



Das Versteigerungsgericht hat für den Fall, daß der Widerspruch für begründet erklärt wird, einen zweiten Teilungsplan aufgestellt.

Zur Begründung ihres Widerspruchs macht die Klägerin folgendes geltend: Auf Grund ihrer Beitragsforderung stehe ihr gemäß § 754 Nr. 10 HGB ein Schiffsgläubigerrecht zu. Den Beklagten dagegen ständen wegen ihrer laut Teilungsplan bevorzugt zu befriedigenden Forderungen Schiffsgläubigerrechte überhaupt nicht zu. Diese hätten zur Voraussetzung, daß die Lieferungen für den Dampfer "B" ausschließlich vom Schiffskapitän in seiner ihm gesetzlich zustehenden Vertretungsmacht bestellt worden wären. An dieser Voraussetzung fehle es deshalb, weil sämtliche Bestellungen von der Reederei Sc oder deren Korrespondenzreederei Ma oder seitens des Kapitäns im Namen der Reederei Sc erfolgt seien. Ein Notfall im Sinne des § 754 Nr. 6 HGB habe nicht vorgelegen. Auch seien die Lieferungen zur Ausführung der Reise nicht notwendig, jedenfalls in dem Umfange, wie geschehen, nicht erforderlich gewesen. Sie, die Klägerin, gehe daher den im Teilungsplan aufgeführten Forderungen der Beklagten vor.

Die Beklagten wenden ein, daß sämtliche in Frage stehenden, zur Fortsetzung der Reise des Schiffes erforderlichen Leistungen vom Kapitän als solchem, nicht aber von der Reederei oder Korrespondenzreederei oder von dem Kapitän unter Bezugnahme auf eine besondere Vollmacht der Reederei in C bestellt worden seien. Sie vertreten die Auffassung, daß ihnen in der auch vom Verteilungsplan vorgesehenen Weise der Klägerin vorgehende Schiffsgläubigerrechte zuständen. Die Beklagte zu 1 behauptet insbesondere, von dem jeweiligen Einlaufen des Dampfers "B" in

C [REDACTED] über den Schiffsmeldedienst Nachricht erhalten, darauf jeweils sofort ihren Leiter des Hafenbaubetriebes an Bord gesandt und die Kohlenbestellungen des Kapitäns entgegengenommen zu haben. Die Beklagte zu 3 trägt vor, daß die von ihr vorgenommenen Proviantlieferungen auf ausdrückliche Bestellung des Kapitäns erfolgt seien.

Das Landgericht hat durch Teilurteil die Klage gegen die Beklagten zu 1 und 3 abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihre Klageanträge weiterverfolgt. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Zu Unrecht bemängelt die Beklagte zu 3 die Zulässigkeit der Revision insoweit, als sich diese gegen sie richtet. Die Klägerin ist durch das angefochtene Urteil in Höhe von 13 152,30 DM beschwert. Davon entfällt allerdings nur ein Betrag von 1 589,59 DM auf das Schiffsgläubigerrecht der Beklagten zu 3. Legt aber ein Revisionskläger eine Revision gegen mehrere Streitgenossen ein, so ist bei der Ermittlung der Revisionssumme die gegen jeden einzelnen Streitgenossen gegebene Beschwerde soweit zusammenzurechnen, als sie nicht identisch ist (§ 546 Abs. 3, § 5 ZPO; BGHZ 23, 333, 338 f). Da die Klägerin in Richtung gegen die Beklagte zu 1, der ein Schiffsgläubigerrecht von 11 562,71 DM zugesprochen ist, zu diesem Betrag beschwert ist, beträgt die Revisionssumme 13 152,30 DM. Die Revision ist daher, auch soweit sie sich gegen die Beklagte zu 3 richtet, zulässig.

B. Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob den Beklagten Schiffsgläubigerrechte nach § 754 Nr. 6 HGB zustehen. Denn auf jeden Fall könnten die Beklagten, so meint das Berufungsgericht, Schiffsgläubigerrechte nach § 754 Nr. 8 geltend machen, die dem Schiffsgläubigerrecht der Klägerin vorgingen (§ 754 Nr. 10, § 770). Im Falle des § 754 Nr. 8 komme es allein darauf an, ob der Schiffer die in Betracht kommenden Rechtsgeschäfte kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht abgeschlossen habe. Im vorliegenden Fall habe sich der Kapitän nicht auf eine besondere Vollmacht bezogen, sondern kraft seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossen. Dabei läßt das Berufungsgericht ausdrücklich offen, ob die Lieferungen zur Ausführung der Reise notwendig und zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich gewesen seien.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind, wie die Revision zutreffend bemängelt, in einem wesentlichen Punkte nicht frei von Rechtsirrtum.

I. Voraussetzung für die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechtes nach § 754 Nr. 8 ist u.a., daß der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse das Rechtsgeschäft abgeschlossen hat. Die Befugnisse des Schiffers, für den Reeder (§ 535) Rechtsgeschäfte vorzunehmen, sind in den §§ 526 ff HGB geregelt. Während der Schiffer, solange sich das Schiff im Heimathafen befindet, keine gesetzliche Vertretungsmacht besitzt - abgesehen von der Annahme der Schiffsmannschaft - (§ 526), ist er, wenn das Schiff sich außerhalb des Heimathafens befindet, zur Vornahme gewisser Geschäfte und Rechtshandlungen befugt. Dabei enthält § 526

die grundsätzliche Regelung, während § 528 die Befugnis des Schiffers zum Abschluß bestimmter Rechtsgeschäfte regelt (vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 203). Im vorliegenden Fall haben die Kapitäne Kohlen und Proviant auf Kredit gekauft; sie haben damit Kreditgeschäfte (Käufe auf Borg) abgeschlossen, die unter § 528 HGB fallen. Zum Abschluß von Kreditgeschäften ist aber der Schiffer, was das Berufungsgericht verkannt hat, "nur" dann befugt, wenn es ... zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist (§ 528). Es genügt also nicht, daß die Ausrüstung, die Proviantierung oder überhaupt die Ausführung der Reise das Kreditgeschäft mit sich bringen (§ 527). Für ein Kreditgeschäft, das zwar dem Zweck der Ausführung der Reise dient, das aber zur Ausführung der Reise nicht notwendig ist oder das zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderliche Maß überschreitet, steht dem Schiffer keine gesetzliche Vertretungsmacht zu; bei Vornahme eines solchen Rechtsgeschäftes handelt der Schiffer nicht innerhalb (§ 533) und kraft (§ 754 Nr. 8) seiner gesetzlichen Befugnisse und vermag daher die Haftung des Reeder mit Schiff und Fracht nicht zu begründen (§ 533). Es entsteht daher kein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 8.

Das Berufungsgericht durfte daher den Streit der Parteien darüber, ob die Lieferungen zur Ausführung der Reise notwendig und zur Befriedigung des jeweiligen Bedürfnisses erforderlich gewesen seien, nicht offenlassen, sondern mußte ihn entscheiden. Dieser Rechtsfehler nötigt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache, die in dieser Richtung noch der Prüfung in tatsächlicher Hinsicht bedarf. Dabei wird zu beachten sein:

Für einen Dampfer sind Kohlen und Proviant zur Ausführung der Reise notwendig. Zur Befriedigung des Bedürfnisses sind sie aber nur insoweit erforderlich, als die Anschaffungen nicht bis zur Zurückkunft des Dampfers in den Heimathafen verschoben werden können (vgl. Lutz, Protokolle zum ADHGB, 1892; Boyens, Das deutsche Seerecht I S. 374, 379). Unternimmt also ein Schiff, dessen Heimathafen K■■■■ ist, von C■■■■ aus Fahrten, die nicht über K■■■■ führen (z.B. nach England), so sind Kohlen und Proviant, die im Rahmen des Bedürfnisses für solche Reisen einschließlich der Rückreise bis K■■■■ angeschafft werden, zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich (Schaps, Das deutsche Seerecht HGB § 527 Anm. 1; ähnlich OLG Hamburg HansRGZ 1928 B Sp. 211). Fährt das Schiff dagegen von C■■■■ aus über seinen Heimathafen K■■■■ nach Schweden (Kalmar) oder Finnland (Kotka), so können nur die für die Reise von C■■■■ nach K■■■■ benötigten Mengen als zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich anerkannt werden. Ein Zwang des Schiffes, seinen Kurs so zu nehmen, daß es den Heimathafen anläuft, besteht nicht. Der Lieferant hat selbst zu prüfen, welche Mengen für die Reise erforderlich sind (Schaps § 528 Anm. 3).

II. Die Revision bekämpft weiter die Ansicht des Berufungsgerichts, es brauche nicht geprüft zu werden, ob die in Frage stehenden Rechtsgeschäfte "in Notfällen" (§ 754 Nr. 6, vgl. § 769 Abs. 3) abgeschlossen worden seien. Diese Rüge ist jedoch in jedem Falle unberechtigt. Würde, wie die Klägerin meint, der Ausdruck "in Notfällen" eine zusätzliche Voraussetzung für die Anwendung der Vorschrift des § 754 Nr. 6 darstellen, so würden Rechtsgeschäfte, die im übrigen die Voraussetzungen des § 528 erfüllen und nicht

mit Bezug auf eine besondere Vollmacht abgeschlossen sind, unter § 754 Nr. 8 fallen, da in § 528 der Begriff des "Notfalles" als solcher nicht enthalten ist. Nach richtiger Ansicht stellen aber die Worte "in Notfällen" in § 754 Nr. 6 kein zusätzliches Erfordernis dar, sondern sollen nur zum Ausdruck bringen, daß die Voraussetzungen des § 528 (oder des hier nicht in Frage stehenden § 541) gegeben sein müssen, daß also solche Kreditgeschäfte vorliegen, die ... zur Ausführung der Reise notwendig und zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich sind. Ein Notfall, der den Schiffer zum Abschluß eines Kreditgeschäftes, eines Kaufes auf Borg, berechtigt, liegt daher immer schon dann vor, wenn und insoweit die Anschaffung zur Ausführung der Reise notwendig ist und nicht bis zur Zurückkunft des Schiffes in den Heimathafen verschoben werden kann. M.a.W.: Ein Notfall im Sinne des § 754 Nr. 6 ist gegeben, wenn der Schiffer ein Kreditgeschäft im Sinne des § 528 eingehen darf. Diese bereits vom Reichsgericht in RGZ 83, 130 ohne nähere Begründung vertretene Ansicht folgt eindeutig aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes, durch die etwaige Zweifel, die nach dem Wortlaut der Vorschrift bestehen könnten, beseitigt werden.

Der jetzige § 528 HGB geht auf Art. 429 des preussischen Entwurfes zurück, der sich nur mit der Befugnis des Schiffers zur Aufnahme von Darlehen, nicht dagegen zum Abschluß sonstiger Rechtsgeschäfte befaßte (Lutz, Protokolle Beilagenband I 347). Der Referentenentwurf (Protokolle 1893 § 4) erweiterte die Befugnisse des Schiffers über den Abschluß von Darlehensgeschäften hinaus auf sonstige Borggeschäfte, wobei davon ausgegangen wurde (Protokolle 1881, 1889), daß der Schiffer alle außergewöhnlichen Rechtsgeschäfte nur dann vornehmen dürfe, wenn sie auf der Reise

notwendig würden. Bei den späteren Änderungen der Fassung (Prot. 1903, 1919, 3769, 4470, Entw. ADHGB Art. 497 Lutz Beilagenband II, 977) wurde der Begriff der Notwendigkeit beibehalten. Wie aus den Diskussionen hervorgeht (Prot. 1892, 1898, 1918, 3771, 4470, 4475 f; vgl. auch 2543, 2606, 2609), wurden diese Fälle der Notwendigkeit als Notfälle bezeichnet (so auch das Reichsgericht in RGZ 83, 130, 132, 135; RG WarnRspr 1917 Nr. 78; OLG Hamburg HansRGZ 1928 B Sp. 213). Daraus ist zu erklären, daß in dem jetzigen § 754 Nr. 6 erster Halbsatz der Ausdruck "in Notfällen" enthalten ist und nichts anderes bedeutet als die Verweisung auf § 528. Im zweiten Halbsatz des § 754 Nr. 6 konnte auf § 528 nicht Bezug genommen werden, da er die Forderungen aus Rechtsgeschäften regelt, in denen der Schiffer die Zahlung schuldig geblieben ist, obwohl ihm nicht kreditiert worden ist. Da im zweiten Halbsatz das Merkmal der Notwendigkeit nicht enthalten ist, wurde dafür der Ausdruck "in Notfällen" aufgenommen, der aber nichts anderes bedeutet als das Wort "notwendig" in § 528 Abs. 1. Daß dem so ist, ergibt auch hier die Entstehungsgeschichte der auf Art. 681 des preußischen Entwurfs (Lutz Beilagenband I 395) zurückgehenden Vorschrift des § 754. Der Referentenentwurf (§ 1 Nr. 7, Prot. 2850) enthielt lediglich den ersten Halbsatz. Später (Prot. 4475 ff, 4481 ff) wurde einmal eine sachliche Änderung dieser Vorschrift (nach der damaligen Zählung Art. 651) und der damit korrespondierenden Vorschrift des Art. 451 (siehe Prot. 3770 f, jetzt § 528) beantragt, indem an die Stelle der Notwendigkeit die Zweckmäßigkeit gesetzt werden sollte; gleichzeitig wurden dagegen Bedenken erhoben, daß an die Stelle des Wortes "Notwendigkeit" in Art. 651 der Ausdruck "in Notfällen" gewählt wurde. In beiden Fällen hat jedoch die Kommission die Änderungswünsche abgelehnt. Gleichzeitig wurde jedoch die Ein-

fügung des zweiten Halbsatzes beschlossen (Prot. 4476 f); dabei ergibt gerade die dort enthaltene Begründung für die Einfügung dieser Bestimmung, daß im zweiten Halbsatz die Worte "in Notfällen ... gemacht" nichts anderes als "notwendig" (§ 528, damals Art. 451) bedeuten, da der zweite Halbsatz der Fassung des Art. 451 angepaßt werden sollte. Wenn aber im zweiten Halbsatz der Ausdruck "in Notfällen" in dem bezeichneten Sinn zu verstehen ist, so ergibt sich wiederum, daß er auch im ersten Halbsatz in diesem Sinn gebraucht ist, da eine unterschiedliche Regelung dieser Voraussetzung in den beiden Halbsätzen sinnlos wäre.

Nur eine solche Auslegung wird dem untrennbaren Zusammenhang zwischen gesetzlicher Vertretung (§ 528) und Schiffsgläubigerrecht (§ 754 Nr. 6) gerecht und entspricht dem Zweck des Gesetzes, die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers aus Gründen der Rechtssicherheit klar abzugrenzen. Bei der Beratung wurde darauf hingewiesen, daß es nicht darauf ankomme, ob der Schiffer "seines Reeders mächtig" sei, ob er also vor Abschluß des Rechtsgeschäftes sich mit ihm in Verbindung setzen könne; vielmehr sollte seine gesetzliche Vertretungsmacht nur in dem leicht erkennbaren Heimathafen ruhen (Prot. 1882; Schaps § 526 Anm.7).

Es ist daher nicht richtig, wenn die Klägerin meint (ebenso OLG Kiel SeuffArch 65 Nr. 221 und OLG Hamburg MDR 1954, 486, in letzterer insoweit nicht abgedruckt), es müsse zur Entstehung des Schiffsgläubigerrechtes außer den Voraussetzungen des § 528 noch ein darüber hinausgehender Notfall, eine Notlage, vorgelegen haben, was hier schon deshalb zu verneinen sei, weil der Kapitän von C- aus jederzeit mit seiner Reederei in K- telephonisch habe in Verbindung treten können.

Diese Ausführungen ergeben gleichzeitig, daß ein vom Schiffer abgeschlossenes Kreditgeschäft, das die Voraussetzungen des § 528 erfüllt - nur in diesem Falle hat der Kapitän eine gesetzliche Vertretungsmacht - nicht unter Nr. 8, sondern stets unter Nr. 6 des § 754 fällt.

III. 1. Voraussetzung für die Entstehung des Schiffsgläubigerrechtes nach § 754 Nr. 6 ist, daß der Schiffer als solcher das Kreditgeschäft abgeschlossen hat. Hat der Schiffer - mag er auch zugleich der Reeder des Schiffes sein (§ 754 Nr. 6 erster Halbsatz a.E.) - in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes (§ 533 Abs. 1) gehandelt, so entsteht für den Vertragsgegner das Schiffsgläubigerrecht. Dagegen gelangt ein solches nicht zur Entstehung, wenn der Reeder, der nicht der Führer des Schiffes ist oder nicht als solcher gehandelt hat, das Kreditgeschäft abgeschlossen hat. Dafür genügt freilich nicht das Vorliegen eines Vorvertrages oder Rahmenvertrages, der den Reeder nicht zur Abnahme verpflichtet (RGZ 81, 283, 287; OLG Hambur HansRGZ 1928 B Sp. 214; wohl zu weit gehend OLG Rostock SeuffArch 65 Nr. 34); denn in diesem Falle kommt das Kreditgeschäft erst durch den vom Kapitän abgeschlossenen Kaufvertrag zustande. Von den tatsächlichen Umständen hängt es ab, ob ein vom Reeder als solchem geschlossener Vertrag vorliegt, der ein Schiffsgläubigerrecht nicht entstehen läßt. Dabei wird freilich ein solcher Vertrag, wenn der Schiffer gehandelt hat, nicht schon deswegen als nicht auf Grund der gesetzlichen Vertretung des Schiffers geschlossen angesehen werden können, weil der Vertragsgegner die persönlichen Verhältnisse des Reeders kennt oder sofort in Erfahrung bringen kann (daher in der Begründung bedenklich OLG Hamburg MDR 1954, 486; vgl. auch OLG Oldenburg HansRGZ 1953 B Sp. 429). Denn mag auch die Schwierigkeit für den

außerhalb des Heimathafens wohnenden Vertragsgegner, die Kreditwürdigkeit des Reeders in Erfahrung zu bringen, für den Gesetzgeber ein Motiv für die Ausstattung solcher Kreditgeschäfte mit einem gesetzlichen Pfandrecht gewesen sein, so ist diese Schwierigkeit doch im Gesetz bewußt nicht zur Voraussetzung für die Entstehung des Schiffsgläubigerrechtes erhoben worden, sondern die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers ist, wie ausgeführt, aus Gründen der Rechtssicherheit nur daran geknüpft worden, daß er außerhalb des Heimathafens handelt. Dagegen ist richtig, daß ein Vertragsschluß durch den Reeder nicht dadurch in Frage gestellt wird, daß der Schiffer die Leistung abrufen. Im vorliegenden Falle hat das Berufungsgerecht keine Umstände festgestellt, aus denen auf das Zustandekommen eines Vertrages unmittelbar zwischen Reeder und den Vertragsgegnern zu schließen wäre. Auch die Revision hat in dieser Richtung keine Rüge erhoben.

Nimmt der Schiffer in Notfällen außerhalb des Heimathafens ein Kreditgeschäft vor, so sind drei Fälle zu unterscheiden:

a) Der Normalfall: Der Schiffer handelt als solcher kraft (§ 486 Abs. 1 Nr. 1, Prot. 3731 f) seiner gesetzlichen Befugnisse, d.h. seine in § 528 abgegrenzte gesetzliche Befugnis zur Vertretung des Reeders bildet die alleinige Rechtsgrundlage seines Handelns. Dann erlangt der Vertragsgegner ein Schiffsgläubigerrecht (§ 754 Nr. 6).

b) Der Schiffer handelt - sei es innerhalb oder außerhalb seiner im § 528 enthaltenen gesetzlichen Befugnisse - auf Grund einer und mit Bezug auf eine Vollmacht des Reeders, die ihn ermächtigt, auf den persönlichen Kredit

des Reeders das Geschäft abzuschließen (§ 529). Bildet eine solche Vollmacht (in § 486 Abs. 1 Nr. 1 "besondere Vollmacht" genannt) die Rechtsgrundlage seines Handelns und nimmt er bei Abschluß des Rechtsgeschäftes seinem Vertragspartner gegenüber ausdrücklich oder stillschweigend darauf Bezug, so ist er bevollmächtigter Vertreter des Reeders nach bürgerlichem Recht, der Reeder haftet also mit seinem ganzen Vermögen. Ob in diesem Falle, sofern der Schiffer im Rahmen des § 528 handelt, daneben ein Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 6 entsteht (verneint in RG WarnRspr 1917 Nr. 78; für den Fall des § 754 Nr. 8 in RGZ 83, 135 f; OLG Stuttgart, Das Recht 1917 Nr. 1134; Schaps § 529 Anm. 1; § 754 Anm. 49 f, vgl. auch § 762 Anm. 4 - 6; a.A. OLG Hamburg HansRGZ 1928 B Sp. 213; OLG Kiel SeuffArch 65 Nr. 221; Pappenheim, Seerecht II S. 213 m. Nachw.; vgl. auch Wüstendörfer S. 132, 136), braucht nach den Feststellungen, die das Berufungsgericht getroffen hat (vgl. darüber unter 2), im vorliegenden Rechtsstreit nicht entschieden zu werden.

c) Hat schließlich der Schiffer seine gesetzlichen Befugnisse überschritten und steht ihm auch keine Vollmacht (§ 167 BGB) zur Seite, so haftet der Reeder weder persönlich noch dinglich, sondern allein der Schiffer (§ 533 Abs. 2 HGB, § 177 BGB), es sei denn, daß der Reeder genehmigt oder (wie bei Geschäften des Schiffers im Heimathafen, § 526 Abs. 1) ein besonderer Verpflichtungsgrund (Geschäftsführung ohne Auftrag, ungerechtfertigte Bereicherung) hinsichtlich des Reeders besteht.

2. Im vorliegenden Fall sind für die Beklagten, falls die Kapitäne im Rahmen des § 528 gehandelt haben (siehe oben I), Schiffsgläubigerrechte nach den obigen Aus

fürhungen unter III 1 a entstanden. Denn das Berufungsgericht hat rechtsfehlerfrei festgestellt, daß der Schiffer als solcher die Kreditgeschäfte abgeschlossen und dabei nicht auf eine besondere Vollmacht Bezug genommen hat, so daß eine persönliche Haftung des Reeders nicht in Frage kommt. Die Angriffe, die die Revision in dieser Richtung gegen das Berufungsurteil erhebt, sind unbegründet.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, vor den Kohlenbestellungen für die hier allein in Frage kommenden beiden letzten Reisen habe die Beklagte zu 1 dem Reeder erklärt, sie nehme wegen der ihr bekannt gewordenen Zahlungsschwierigkeiten der Reederei nur noch Bestellungen für die Bebunkerung des Dampfers von den Kapitänen, also nicht mehr von der Reederei entgegen, womit sich die Reederei einverstanden erklärt habe. Demgemäß hätten auch die Kapitäne die Kohlen bestellt und jeweils bescheinigt, daß die Kohlen zur Fortsetzung der Reise benötigt worden seien. Der Zweck dieses Verfahrens der Beteiligten sei gewesen, für die Beklagte zu 1 Schiffsgläubigerrechte nach § 754 Nr. 6 entstehen zu lassen. Auch die Proviantbestellungen bei der Beklagten zu 3 seien ausschließlich von den Kapitänen und nicht von der Reederei oder der Korrespondenzreederei aufgegeben worden. Die Beklagte zu 3 habe zwar die hier fraglichen Bestellungen der Kapitäne mit Rücksicht auf das vorherige Versprechen der Reederei, ihre alten Schulden teilweise abzudecken, angenommen und ausgeführt; darin sei aber kein Vertragsschluß zwischen der Reederei und der Beklagten zu sehen.

Die Revision meint, es habe, da eine Vollmacht vorgelegen habe, nicht die Möglichkeit einer Vereinbarung bestanden, daß der Kapitän von seiner gesetzlichen Vertre-

tungsmacht Gebrauch machen solle, damit ein Schiffsgläubigerrecht entstehe. Die Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte seien zwingender Natur, den Parteien sei die Vereinbarung eines Umgehungstatbestandes nicht gestattet. Die Revision verkennt jedoch, daß es den Parteien freisteht, einen Tatbestand zu schaffen, an den das Gesetz die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechtes knüpft. Darin liegt keine Umgehung des Gesetzes. Es bleibt dem Kapitän, wenn er eine besondere Vollmacht besitzt, überlassen, ob er bei Abschluß des Kreditgeschäftes darauf Bezug nehmen will, und seinem Vertragsgegner bleibt anheimgestellt, ob er mit dem Kapitän ein Geschäft schließen will, bei dem dieser auf eine solche Vollmacht Bezug nimmt (RG WarnRspr 1917 Nr. 78; OLG Stuttgart, Das Recht 1917 Nr. 1134; Albrecht, Schiffsgläubigerrechte des Schiffsmaklers, Hans 1953 S. 1261, 1291; Schaps § 529 Anm. 1, § 754 Anm. 46). Wird auf eine (etwa vorhandene) besondere Vollmacht bei Abschluß des Geschäftes nicht, auch nicht stillschweigend, Bezug genommen, so haftet der Reeder, wenn er nicht die Vertragserfüllung besonders gewährleistet (§ 486 Abs. 2), nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, wobei für die Forderung des Vertragsgegners ein Schiffsgläubigerrecht entsteht. Was die Revision über das Bestehen einer ständigen Geschäftsverbindung zwischen der Reederei und den Beklagten zu 1 und 3 und das Vorhandensein einer Duldungsvollmacht ausführt, ist ohne rechtliche Bedeutung. In den Fällen der gesetzlichen Vertretung wird der Reeder in der Regel damit einverstanden sein (wenn es auch nicht darauf ankommt), daß der Schiffer die Geschäfte vornimmt mit der Folge der Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht; ein solches Dulden bedeutet für sich allein aber noch nicht, daß der Reeder auch damit einverstanden ist, daß der Schiffer auf seinen, des Reeders, persönlichen Kredit die Ge-

schäfte abschließt. Vielmehr bedarf es hierzu einer (mindestens stillschweigenden) Willenserklärung des Reeders, die erkennen läßt, daß er mit seiner persönlichen Haftung einverstanden ist (vgl. Prot. 1576). Aus den Ausführungen der Revision ergibt sich nicht, daß der Reeder seine Kapitäne, sei es auch nur stillschweigend, ermächtigt habe, die Geschäfte auf seinen persönlichen Kredit abzuschließen, geschweige denn, daß die Kapitäne auf eine solche besondere Vollmacht Bezug genommen hätten; denn das Bestehen einer solchen besonderen Vollmacht genügt für sich allein ohne Bezugnahme darauf nicht (Schaps § 486 Anm. 22). Für die gegenüber der Beklagten zu 1 eingegangenen Kreditgeschäfte steht vielmehr fest, daß diese es abgelehnt hat, mit der Reederei die Geschäfte zu schließen, und ausdrücklich darauf hingewiesen hat, daß sie nur mit den Kapitänen, d.h. mit dem Schiffer als dem gesetzlichen Vertreter und nicht als dem Bevollmächtigten des Reeders, die Geschäfte vornehme. In diesem Verfahren liegt entgegen der Annahme der Revision kein Rechtsmißbrauch gegenüber anderen Schiffsgläubigern. Die Einrichtung des Schiffsgläubigerrechtes für Lieferanten dient der Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes und damit auch den Interessen der anderen Schiffsgläubiger. Glaubt ein Schiffsgläubiger, daß die Fortführung des Schiffsbetriebes wegen der Entstehung neuer, ihm vorgehender Schiffsgläubigerrechte nicht in seinem Interesse liege, so kann er diese Fortführung durch gerichtliche Geltendmachung seines Schiffsgläubigerrechts verhindern.

Hinsichtlich der Beklagten zu 3 hat die Revision keinen Umstand aufgezeigt, der den Schluß zuließe, daß die Reederei den Kapitänen Vollmacht erteilt habe, auf ihren persönlichen Kredit die Geschäfte abzuschließen, und daß die Kapitäne auf eine solche Vollmacht Bezug genommen hät-

ten. Hiernach fehlt es bei den mit den beiden Beklagten abgeschlossenen Kreditgeschäften an einer Bezugnahme auf eine besondere Vollmacht. Daher sind auf jeden Fall Schiffsgläubigerrechte entstanden, ohne daß entschieden zu werden braucht, ob solche auch bei Bezugnahme auf eine besondere Vollmacht entstanden wären.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision wird dem Berufungsgericht übertragen.

Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke Dr.Reinicke