

**Akademie
für
Deutsches
Recht
1933-1945**

**Protokolle
der
Ausschüsse**

Band XX

**Ausschuss für Seerecht
(1933-1942)**

LESEPROBE

Einleitung

I. Überblick über den Inhalt des Bandes

Am 5.5.2011 legte das Bundesministerium der Justiz einen Referentenentwurf zu einem Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vor, das das gesamte Seehandelsrecht umfassen soll. Genau vor 150 Jahren davor – am 31.5.1861 – verabschiedete der Bundestag des Deutschen Bundes den Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, der noch im gleichen Jahr von Preußen und in der Folgezeit von den anderen größeren Bundesstaaten mit Ausnahme Österreichs meist mit nur geringen Modifikationen übernommen wurde. Nach gut 75 Jahren setzte die Akademie für Deutsches Recht einen Ausschuss zur Revision des gesamten Seehandelsrechts ein, der auch die nicht im HGB geregelten Materien des Flaggenrechts, des Seearbeitsrechts (Seemannsordnung) und des Seeunfallverfahrensrechts sowie die wichtigsten internationalen Abkommen behandeln sollte; das Seeversicherungsrecht wurde einem Sonderausschuss des versicherungsrechtlichen Ausschusses überwiesen.

Der Ausschuss für Seerecht gehört zu den 29 Ausschüssen, deren Errichtung im Dezember 1933 bekanntgegeben wurde. Bereits am 28.10.1933 hatte die Gründungssitzung des Ausschusses für Seerecht stattgefunden, in der der Hamburger Seerechtler *Hans Wüstendörfer* zunächst mit dessen kommissarischen Vorsitz betraut wurde¹. Der Band dokumentiert zunächst die Vollversammlungen des Ausschusses am 6.1.1934 – ein Protokoll ist nicht überliefert – und gibt das Protokoll über die Vollversammlung am 1.6.1934 wieder. Es folgen die Protokolle der 1. bis 49. Arbeitssitzung, die keine Wortprotokolle bringen, sondern die namentlich zugeschriebenen Wortbeiträge in indirekter Rede zusammenfassen. Bis zur 27. Sitzung enthalten die Protokolle auch die Referate; ab der 28. Sitzung wurden die vorher verteilten Referate der einzelnen Ausschussmitglieder als Anlagen den Protokollen beigelegt. Aus Platzgründen war es nicht immer möglich, die zum Teil sehr umfangreichen Referate – dasjenige über das Frachtrecht umfasst allein 129 Seiten – in vollem Umfang wiederzugeben. Soweit die Referate Leitsätze, die primär Grundlage der Ausschussberatungen waren, bringen, werden diese mitgeteilt. Der Schlussteil bringt den Bericht des Kommissionsvorsitzenden *Fritz Lindenmaier* über die bisherige Arbeit des Seerechtsausschusses (bis zur 44. Sitzung vom 30.10.1939). Die Ergebnisse für die Abschnitte „Zahlung der Fracht“ und „Auflösung des Seefrachtvertrags“ sind den Protokollen zu entnehmen.

Im Hinblick auf den ausführlichen Bericht von Lindenmaier kann darauf verzichtet werden, die Beratungsergebnisse in der Einleitung noch einmal zusammenzufassen. Die

¹ Nach Zeitungsmeldungen in der Zeitungsausschnittsammlung im Staatsarchiv Hamburg. 135-I-IV Nr. 6013.

Kurzbiographien konnten für die Ausschussmitglieder und die Gäste, die nur durch wenige Diskussionsbeiträge hervorgetreten sind – oft handelte es sich um Hamburger Schiffsingenieure und Kapitäne –, so gut wie keine biographischen Daten aufgefunden werden.

II. Die Reform des Seehandelsrechts und die Beratungen des Ausschusses für Seerecht

Das den Beratungen des Seerechtsausschusses zugrunde liegende Seehandelsrecht der §§ 476-777 HGB stimmt im Wesentlichen mit den Art. 432 ff. des ADHGB von 1861 überein. Diese beruhen auf den umfangreichen Beratungen der Hamburger Seerechtskonferenz (als Teil der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches)², denen die einschlägigen Bestimmungen des preußischen HGB-Entwurfs (Art. 385-692) zugrunde lagen. Die Hamburger Seerechtskonferenz hielt in der Zeit vom 26.4.1858 bis zum 22.8.1860 insgesamt 371 Sitzungen ab, in denen das preußische Kommissionsmitglied *Eduard Pape*, der spätere Vorsitzende der 1. BGB-Kommission, fast ausschließlich das Referat hatte. Nach der Verabschiedung des ADHGB durch den Bundestag am 31.5.1861 wurde diese Kodifikation zwischen 1861 und 1868 von den Bundesstaaten mit Ausnahme von Österreich als Landesgesetz mit einigen Änderungen in den Einführungsgesetzen in Kraft gesetzt. Das Seehandelsrecht änderten, wenn auch nur geringfügig, die mecklenburgisch-schwerinsche Einführungsverordnung sowie das Oldenburger, Bremer und Hamburger Einführungsgesetz zum ADHGB ab. Das Seehandelsrecht des ADHGB vereinheitlichte das zersplitterte Seehandelsrecht auf der Basis des bestehenden Rechts, da die meisten Regelungen des ADHGB insoweit im Seerecht der Bundesstaaten ihre Grundlage hatten. Gleichwohl erwiesen sich wegen der unterschiedlichen Detailregelungen die Beratungen als schwierig und langwierig³: „Erschien eine Rechtsauffassung trotz Mehrheitsbeschluss für einen oder mehrere Teilnehmerstaaten nicht annehmbar, suchte man fast immer nach einem Kompromiss, um auch den Interessen der überstimmten Teilnehmer gerecht zu werden.“ Man war also bestrebt, die Normen des Seerechts so zu fassen, dass sie möglichst nicht die Grundgedanken der bis dahin geltenden Gesetze und Verordnungen der Teilnehmerstaaten berührten. Scheiterte eine für alle Staaten annehmbare Lösung, weil die örtlichen Verhältnisse bei den Teilnehmerstaaten zu verschieden waren, so blieb den Teilnehmerländern die Möglichkeit, abweichende Bestimmungen in ihre Einführungsgesetze aufzunehmen. Außerhalb des ADHGB waren geregelt das Seemannsrecht seit der Seemannsordnung vom 27.12.1872⁴, welches die einschlägigen Bestimmungen des

² *Rüdiger Schulz*, Die Entstehung des Seerechts des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches unter besonderer Berücksichtigung der Bestimmungen über die Reederei, den Schiffer und die Schiffsmannschaft, Frankfurt a.M. 1987, S. 38 ff.; die Beratungen der Konferenz finden sich in den Bänden IV-VIII der von *W. Schubert* hrsg. *Protocolle der Commission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handels-Gesetzbuches*, Frankfurt a.M. 1984.

³ *Schulz*, aaO. S. 201.

⁴ RGBl. 1872, S. 409; Neufassung vom 2.6.1902 (RGBl. 1902, S. 175).

ADHGB (Art. 528-556) aufhob, und das Flaggenrecht im Bundesgesetz vom 25.10.1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge sowie im Reichsflaggengesetz vom 22.6.1899⁵.

Das Seehandelsrecht des ADHGB wurde durch das Bundesgesetz vom 5.6.1869, betreffend „die Einführung der Allgemeinen Deutschen Wechsel-Ordnung, der Nürnberger Wechsel-Novellen und des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs als Bundesgesetze“⁶ Bundesrecht. Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des BGB erfolgte nach umfangreichen Beratungen eine Neufassung der Art. 1-431 HGB durch die §§ 1-473 des HGB vom 10.5.1897⁷. Eine umfassende Reform des Seerechts (nunmehr §§ 474-905 HGB) unterblieb⁸, da dies zusätzliche Beratungen erfordert hätte. Insofern „ein Bedürfnis für Änderungen des Seerechts besteht“ – so die amtliche Denkschrift –, „muß die Befriedigung desselben zunächst noch verschoben werden, um die Fülle der Aufgaben, welche die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Privatrechts ohnehin zu bewältigen hat, nicht über Gebühr zu vermehren. Bei der Natur des Seerechts, das ein in sich geschlossenes Ganzes bildet und nur zu einem geringen Theile in einem engeren Zusammenhang mit dem übrigen Inhalte des H.G.B. und dem bürgerlichen Rechte steht, unterliegt ein solches Verfahren auch keinem Bedenken.“⁹

Das Seehandelsrecht ist bis zu Beginn der Beratungen des Seerechtsausschusses dreimal novelliert worden: durch ein Gesetz vom 2.6.1902¹⁰, durch das einige Bestimmungen über die Schiffsbesatzung geändert wurden, das Gesetz vom 30.5.1908¹¹, welches das Seeversicherungsrecht im Zusammenhang mit dem VVG modifizierte, und durch ein Gesetz vom 7.1.1913¹² über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot. Dieses Gesetz beruhte auf den Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (IÜZ) und über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot (IÜS)¹³.

Der Seerechtsausschuss, der zwischen dem 6.1.1934 und dem 7./8.1.1942 insgesamt zwei Vollsitzungen und 49 Arbeitssitzungen in Hamburg abhielt, hat alle Gebiete beraten¹⁴, die er sich auf seiner ersten Arbeitssitzung am 6.1.1934 vorgenommen hatte¹⁵.

⁵ BGBl. 1867, S. 35; RGBl. 1899, S. 319.

⁶ Hierzu W. Schubert, ZHR 144 (1980), 484 ff.

⁷ RGBl. 1897, S. 219.

⁸ Die wenigen Änderungen des Seerechts des HGB a.F. (Art. 432-910) ergeben sich aus der Neufassung des HGB von 1897, RGBl. 1897, S. 336 ff. (§§ 474-905 HGB); vgl. auch Art. 6,7 des EGHGB vom 10.5.1897, RGBl. 1897, S. 438; die Motive hierzu in der Denkschrift bei W. Schubert/B. Schmiedel/Chr. Krampe, Quellen zum Handelsgesetzbuch von 1897, Bd. 2, 2, Frankfurt a.M. 1988, S. 1178 ff.

⁹ Denkschrift, aaO. (Fn. 8), S. 950.

¹⁰ RGBl. 1902, S. 218.

¹¹ RGBl. 1908, S. 307.

¹² RGBl. 1913, S. 90.

¹³ Wiedergegeben im RGBl. 1913, S. 49 ff., 46 ff.

¹⁴ Berücksichtigt bei den Ausschussberatungen wurde vor allem das niederländische Seerecht von 1924/26 (deutsche Übersetzung von A. Schade, Niederländisches Seerecht. Textausgabe, Den Haag [1929]). Eine deutsche Übersetzung der schwedischen Seerechtsgesetze (1901, 1936) lag

Nicht mehr eingegangen ist der Ausschuss auf das Schiffsmaklerrecht, das im Übrigen im HGB nicht geregelt war. Vorsitzender des Ausschusses bis zur 26. Sitzung vom 5.3.1936 war der Hamburger Hochschullehrer *Hans Wüstendörfer*¹⁶, der wohl bedeutendste deutsche Seerechtler der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Wüstendörfer hatte bereits vor 1933 vom Standpunkt seiner soziologischen Rechtsfindungslehre dem liberalen Zivilrecht der Kaiserzeit kritisch gegenübergestanden. Die Beratungen des Seerechtsausschusses boten ihm Gelegenheit dazu, seine Vorschläge mitunter als mit dem nationalsozialistischen Rechtsdenken übereinstimmend darzustellen. Vorschläge von Ausschussmitgliedern hat er in Einzelfällen als den „Geboten nationalsozialistischen Rechtsdenkens“ oder der „nationalsozialistischen Gesetzgebung“ nicht entsprechend abgelehnt¹⁷. Im *Annuario di diritto comparato e di studi legislativi*¹⁸ legte Wüstendörfer 1938 zu Beginn seines im Übrigen sachlich gehaltenen Aufsatzes folgendes Bekenntnis zur neuen Zeit ab: „Seit der großen nationalen Staatsumwälzung von 1933 bricht sich in Deutschland eine Umgestaltung und Erneuerung des deutschen Rechtsdenkens Bahn. Ziel und Methoden der Rechtsordnung haben sich geändert: Statt eines individualistischen Interessenschutzes steht jetzt vorherrschend im Vordergrund der Dienst am Gemeinwohl, statt weitgespannter subjektiver Rechte die Sicherung sozialer Pflichterfüllung, statt gegenseitiger Bekämpfung selbstsüchtiger Bevölkerungsklassen das Ideal wahrer Volksgemeinschaft, statt internationalisierender Ausgleichsbestrebungen die Entfaltung arteigenen Gedankenguts, dem Heimatboden entsprossen und mit ihm unlösbar verbunden.“ Auch das deutsche Seerecht sei in den „Schmelztiegel dieser neuen Weltanschauung geworfen“ worden, „um dort geläutert zu werden. Vieles vermag hierzu bereits die Rechtsprechung, indem sie bewusst verzichtet auf alle rein formalistische Begriffsjurisprudenz, indem sie alten Rechtsnormen einen neuen Geist einhaucht und schöpferisch die Rechtsordnung fortbildet. Aber nicht alles kann einer fortschrittlichen Rechtsprechung überlassen bleiben...“.

Vorsitzender des Ausschusses war von der 27. Sitzung (10.9.1936) bis zur letzten 49. Sitzung am 7./8.1.1942 *Fritz Lindenmaier* (ab 1936 RG-Rat, vorher LG-Rat in Hamburg, ab 1937 Präsident des 1. Zivilsenats)¹⁹, der seit 1938 auch dem Ausschuss der

bei den Ausschussberatungen zwar vor, ist jedoch im Buchhandel nicht erschienen. – Für das italienische Seerecht wurde der Seerechtsentwurf von 1931 herangezogen (Codice marittimo progetto/Commissione reale per la riforma dei codici, Sotto Commissione per il Codice della marina mercantile. – Roma 1931; hierzu *Wüstendörfer*, Zeitschrift für Ausländisches und Internationales Privatrecht, Bd. 7 (1933), S. 1 ff.; zum Codice della navigazione vom 30.3.1942 *Ferrazini*, HansGZ A 1942, S. 97 ff.).

¹⁵ Zur damaligen Seerechtsliteratur *Max Pappenheim*, Handbuch des Seerechts, Bd. II, Leipzig 1916, Bd. III München und Leipzig 1918. *G. Schaps/V. Mittelstein*, Das deutsche Seerecht. Kommentar, 2. Aufl., Bd. I, Berlin und Leipzig 1921, Bd. II 1929; *H. Wüstendörfer*, Seeschiffsfahrtsrecht, in: *V. Ehrenberg*, Handbuch des gesamten Handelsrechts, Abt. II, Bd. 7, Leipzig 1923; *ders.*, Neuzeitliches Seerecht, 2. Aufl., Tübingen 1950.

¹⁶ Über *Wüstendörfer* unten S. XXXI.

¹⁷ Unten S. 241, 335; vgl. auch S. 247, 321, 327, 343, 555.

¹⁸ *Annuario*, Bd. XII (1938), S. 109.

¹⁹ Über *Lindenmaier* unten S. XXVI f.