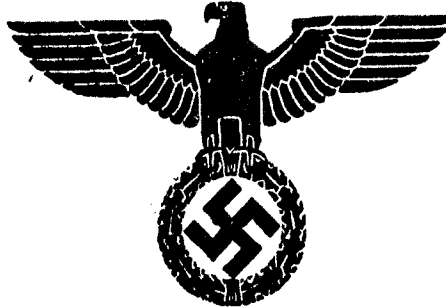


*Rechtsfestigung*

115 102

# Oberpräsenhof

100611



Im Namen des Deutschen Volkes!

OPH/E 56/42 ("Solglimt")

Verkündet  
am 8. Mai 1942  
Groth,  
Protokollführer.

In der Präsensache  
betreffend  
das Walfangmutterschiff " S o l g l i m t "

hat der Oberpräsenhof auf Grund der mündlichen Verhandlung  
vom 8. Mai 1942 unter Mitwirkung

1. des Präsidenten Dr. Kriege
2. des Präsenrichters Klostermann
3. des Präsenrichters Dr. Kraske
4. des Präsenrichters Vizeadmiral Pfeiffer
5. des Präsenrichters Wolff

auf die Berufung der Reederei A/S. Odd (A/S. Thor Dahl)  
in Sandefjord (Norwegen) für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des Präsenhofs Hamburg  
vom 23. Oktober 1941 wird zurückgewiesen.

Gründe

- 2 -

G r u n d e

I. Zu den Schiffen der norwegischen Handelsflotte, die sich zur Zeit der Besetzung Norwegens durch die deutschen Truppen nicht in den norwegischen Heimatgewässern befanden, gehörten auch die Walfangmutterschiffe "Solglimt" und "Pelagos" sowie die Walfangboote "Star XIV", "Star XI", "Star XXI", "Star XXII" und "Star XXIII". Alle diese Schiffe stehen im Eigentum von Reedereien, die im besetzten Norwegen ihren Sitz haben. Sie sind aber nach der Besetzung Norwegens, wie auch andere dahin nicht zurückgekehrte Teile der norwegischen Handelsflotte, von einem unter der Firma "The Norwegian Shipping & Trade Mission" in London gegründeten Unternehmen zur Bereederung übernommen worden. Von diesem Unternehmen wurden sie auf Walfang in die Antarktis gesandt, wobei der Dampfer "Solglimt" als Öltransportschiff und der Dampfer "Pelagos" als Kocheriediente. Sämtliche Schiffe führten die norwegische Flagge. Sie wurden am 14. Januar 1941 in der Antarktis von deutschen Seestreitkräften aufgebracht und später in einen Hafen des deutschen Machtbereichs eingebracht. Der Dampfer "Solglimt" hatte 10200 to Walöl und 2000 to Bunkeröl, der Dampfer "Pelagos" 10600 to Walöl an Bord. Unter den Schiffspapieren des Dampfers "Solglimt" wurde ein am 20. August 1940 von dem britischen Schiffahrtsminister ausgestellter sogenannter Ship warrant (Schiffspañ) vorgefunden.

Über die Schiffe und ihre Ladungen sind prisengerichtliche Verfahren eingeleitet worden.

Das vorliegende Verfahren betrifft den Dampfer "Solglimt". Durch Beschluß vom 18. April 1941 hat der Prisenhof Hamburg dem dortigen Reichskommissar nach Art. 68 Abs. 1 und 3 der Prisengerichtsordnung (PGO) die Verwendung des Schiffes und seiner Gesamtladung gestattet.

In dem Verfahren erster Instanz hat sich als

Beteiligte

Beteiligte nur die Eigentümerin des Schiffes, die Firma A/S.Odd (A/S. Thor Dahl) in Sandefjord, gemeldet. Sie hat beantragt, das Schiff freizugeben; sie hat weiter Entschädigungsansprüche gestellt und auch verlangt, daß dem Reich die Verpflichtung auferlegt werde, ihr die notwendigen Kosten zu ersetzen. Zur Begründung ihrer Anträge hat sie vorgetragen: Das Walfangmatterschiff "Solglimt" sei kein feindliches Schiff. Es hätte daher nur aufgebracht werden dürfen, wenn es Banngut an Bord gehabt hätte. Walöl sei jedoch kein Banngut. Prisenrechtliche Maßnahmen seien also nicht zulässig gewesen.

Der Reichskommissar bei dem Prisenhof Hamburg, der diesen Ausführungen entgegengetreten ist, hat beantragt, das aufgebrachte Schiff und seine Ladung zu Gunsten des Reichs einzuziehen und die Anträge der Schiffseignerin zurückzuweisen.

Der Prisenhof Hamburg hat durch Urteil vom 23. Oktober 1941 entsprechend dem Antrag des Reichskommissars erkannt, weil, wie das Gericht näher darlegt, das Walfangmatterschiff "Solglimt" ein feindliches Schiff sei und auch seine Ladung als feindlich behandelt werden müsse.

Gegen dieses Urteil hat die Eigentümerin des Schiffes Berufung eingelegt, soweit ihr Antrag auf Freigabe zurückgewiesen und auf Einziehung des Schiffes erkannt worden ist. Sie beantragt, das Urteil des Prisenhofs Hamburg aufzuheben und wiederholt im Übrigen unter Bezugnahme auf ihr Vorbringen in der ersten Instanz die dort gestellten Anträge.

Der Reichskommissar bei dem Oberprisenhof beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Die Einziehung des Dampfers "Solglimt" sei schon nach Art. 40 der Prisenordnung (PO) gerechtfertigt, weil er sich unter den Befehl und unter die Kontrolle einer feindlichen Regierung gestellt und dadurch feindselige Unterstützung im Sinne des Art. 38 Ziff. 3 PO begangen habe. Wie sich aus den Eintragungen

in

NB!

te,  
deut-  
ern  
glimt"  
ar XX",  
Schif-  
en  
set-  
r  
r  
n Lon-  
en  
g in  
als  
erei  
lagge.  
leut-  
en  
Dampfer  
l, der  
n 2.  
aus-  
rgun-  
gericht-  
r Pri-  
t.68  
wen-  
.  
iligte

- 4 -

in die Schiffspapiere ergebe, sei das Schiff von der nach England geflüchteten ehemaligen königlich norwegischen Regierung requiriert worden. Es habe sich dann der Norwegian Shipping & Trade Mission zur Verfügung gestellt. Dieses Unternehmen setze sich nach Aussage des Kapitäns der "Solglint" aus Mitgliedern der norwegischen Flüchtlingsregierung sowie einigen Direktoren und Besitzern verschiedener norwegischer Schifffahrtsgesellschaften zusammen und arbeite ausschließlich im Interesse der Feindmächte und unter der Kontrolle der britischen Regierung. Für das Schiff sei überdies von dem britischen Schifffahrtsminister am 20. August 1940 ein Ship warrant ausgestellt worden, der den Zweck habe, dem Dampfer jede mögliche Erleichterung innerhalb des britischen Machtbereichs zu gewähren.

Diese Ausführungen des Reichskommissars haben dem Oberprisenhof Veranlassung gegeben, vom Auswärtigen Amt Unterlagen über die Bedeutung der Ship warrants zu erfordern. Das Auswärtige Amt hat daraufhin eine deutsche Übersetzung des britischen Formulars der zur Erlangung eines Ship warrant abzugebenden Verpflichtungserklärung und einen Auszug aus einer von dem britischen Schifffahrtsminister bei Einführung des Ship-warrant-Systems vor dem House of Commons am 30. Juli 1940 gehaltenen Rede mitgeteilt. Außerdem hat der Oberprisenhof eine deutsche Übersetzung der von der ehemaligen königlich norwegischen Regierung unter dem 18. Mai 1940 erlassenen "Provisorischen Regelung betreffend die Requirierung von Schiffen und Schiffbaukontrakten" beschafft. Abschriften dieser Unterlagen sind dem Reichskommissar und der Berufungsführerin übersandt worden.

Zu den Ausführungen des Reichskommissars und dem Inhalt der vorbezeichneten Unterlagen hat die Berufungsführerin wie folgt Stellung genommen:

Es könne keine Erklärung zu der Behauptung des Reichskommissars abgegeben werden, daß der Dampfer "Solglint" sich der Norwegian Shipping & Trade Mission zur Verfügung gestellt habe.

habe. Jedenfalls sei dies ohne Wissen und ohne Willen der Berufungsführerin geschehen.

Eine Requisition des Dampfers "Solglimt" durch die ehemalige norwegische Regierung sei rechtsungültig. Die norwegische Requisitionsverordnung vom 18. Mai 1940 müsse schon deshalb, weil eine nicht anerkannte Regierung sie erlassen habe, als ungültig betrachtet werden, abgesehen davon, daß die Voraussetzungen, von denen die norwegische Verfassung den Erlass eines Gesetzes abhängig mache, bei dieser Verordnung nicht beachtet worden seien. Aber auch der Requisitionsakt sei rechtsungültig und ebenso wirkungslos wie Maßnahmen jeder anderen Scheinregierung, da die königlich norwegische Regierung völkerrechtlich nicht mehr bestehe. Allenfalls könnte die Requisition des Schiffes durch die ehemalige norwegische Regierung als Aufbringung im Sinne des Prisenrechts angesehen werden. Die Aufbringung des Dampfers "Solglimt" durch deutsche Seestreitkräfte würde dann eine Reprise darstellen, die zur Freigabe des Schiffes nach Art. 53 PO führen müßte.

Aus einer Bereederung des Schiffes durch die Norwegian Shipping & Trade Mission könne auch nicht gefolgert werden, daß feindselige Unterstützung im Sinne des Art. 38 Ziff. 3 PO vorliege.

Zunächst beständen keinerlei organisatorische Beziehungen zwischen dem genannten Unternehmen und einer feindlichen Regierung. Die britische Regierung sei an dem Unternehmen überhaupt nicht beteiligt. Eine Beteiligung von Mitgliedern der ehemaligen norwegischen Regierung könne durch Aussagen des Kapitäns allein nicht bewiesen werden, sei überdies rechtlich bedeutungslos, da diese Regierung vom Deutschen Reich nicht mehr anerkannt werde. Soweit Mitglieder der ehemaligen norwegischen Regierung an der Norwegian Shipping & Trade Mission etwa beteiligt seien, handelten sie lediglich als Privatpersonen. Das Unternehmen sei auch gar nicht im Interesse der Feindmächte, sondern im Interesse der norwegischen Eigentümer gegründet worden, die keine Möglichkeit hätten, mit ihren in Übersee befindlichen Schiffen in Verbindung zu treten.

Auch

Auch sonst sei keiner der Tatbestände des Art. 38 Ziff. 3 PO erfüllt. Daß das Schiff von der britischen Regierung gechartert worden sei, habe der Reichskommissar selber nicht behauptet. Das Schiff habe ferner weder unter britischem Befehl noch unter britischer Kontrolle gestanden. Eine Unterstellung unter den Befehl oder die Kontrolle der britischen Regierung könne zunächst nicht aus der Requisition des Schiffes gefolgert werden, weil die requirierten Schiffe, wie die norwegische Requisitionsverordnung ergebe, nicht der britischen Regierung, sondern einem norwegischen Schiffahrtsdirektor unterstellt würden. Es genüge aber auch nicht, wenn nachgewiesen werde, daß britische Seestreitkräfte das Schiff auf seinen Fahrten regelmässig kontrolliert hätten. Einer solchen Kontrolle unterliege jedes Schiff, das britischen Flotteneinheiten auf See begegne; das sei jedoch keine Kontrolle im Sinne des Art. 38 Ziff. 3 PO. Endlich könne die Ausstellung eines Ship warrant und die Übernahme der vor Ausstellung eines solchen von der Reederei des betreffenden Schiffes einzugehenden Verpflichtungen nicht als Beweis dafür angesehen werden, daß das Schiff sich unter die Kontrolle der britischen Schiffahrtsbehörde begeben habe. Der Ship warrant werde nur zu dem Zweck ausgestellt, um das Schiff vor prisenrechtlichen Anhaltungen und beschlagnahmen durch britische Behörden und Seestreitkräfte tunlichst zu bewahren und um ihm die Teilnahme an allen Erleichterungen zu sichern, die dem unter britischer Kontrolle stehenden Handelsschiffsverkehr nach Möglichkeit gegeben würden. Der Ship warrant diene also lediglich dem Interesse der neutralen Schiffahrt, nicht aber dem Interesse der britischen Regierung. Der britische Schiffahrtsminister habe in seiner Rede vom 30. Juli 1940 gerade die neutralen Reedereien aufgefordert, in ihrem eigenen Interesse Ship warrants zu beantragen, um Schwierigkeiten und Verzögerungen auf den Reisen ihrer Schiffe zu vermeiden. Deshalb hätten sich auch schwedische und schweizerische Schiffahrtsunternehmer verschiedentlich genötigt gesehen, Verpflichtungserklärungen zur Erlangung von Ship warrants zu unterzeichnen. Gleichwohl werde man nicht

be-

britischen Wirtschaftskriegführung unbedenklich ist oder nicht. Fällt die Entscheidung zustimmend aus, so wird der Antrag von der britischen Vertretung, bei der er gestellt worden ist, mit Genehmigungsvermerk und Siegel versehen. Das so zustande gekommene Navicert deckt dann die Ware, für die es ausgestellt ist. Hat das Schiff nur Güter an Bord, die durch Navicerts gedeckt sind, so kann für das ganze Schiff ein Schiffsnavicert beantragt und ausgestellt werden.

Schon das Einzelnavicert gibt dem Inhaber eine Gewähr für wesentliche Erleichterungen bei der Kontrollierung des Schiffes auf hoher See wie bei dem etwa notwendig werdenden Anlaufen eines britischen Kontrollhafens. Es dient aber auch sehr wichtigen britischen Interessen. Denn bereits bei der Prüfung des Antrags auf Ausstellung eines Navicerts können die damit befaßten britischen Behörden sich wertvolle Kenntnisse über Zweck und Ziel der jeweils bevorstehenden Einzelreise verschaffen. In verstärktem Maße trifft dies bei dem Schiffsnavicert zu. Es hat praktisch die Wirkung eines Geleitscheins, der dazu bestimmt ist, das Schiff sicher durch die britische Banngutkontrolle zu führen. Außerdem haben die britischen Behörden die Möglichkeit, ihre Vorprüfung nunmehr auf die Gesamtladung des Schiffes zu erstrecken. Die weitere Prüfung auf hoher See oder im Kontrollhafen braucht dann nur noch festzustellen, ob das Schiff und seine gesamte Ladung durch Navicerts gedeckt sind. Für die britische Kriegsflotte bedeutet das aber eine fühlbare Entlastung; denn das anhaltende Kriegsschiff wird sehr bald für weitere Aufgaben wieder frei.

Indessen stand es zunächst im Belieben der Reedereien, derartige Navicerts (Einzel- und Schiffsnavicerts) nur für eines oder einige ihrer Schiffe ausstellen zu lassen, mit anderen Schiffen jedoch Reisen ohne Navicerts auszuführen, wenn sie es in Kauf nahmen, sich den mit den Überwachungsmaßnahmen der britischen Seestreitkräfte zusammenhängenden Unbequemlichkeiten und Reiseverzögerungen auszusetzen und sich gegebenenfalls auch mit dem Risiko einer Aufbringung abzufinden. Auf diese Weise war es möglich, daß eine Reederei diejenigen ihrer

Schiffe

Schiffe, die von den britischen Behörden nicht mittels des Navicert-Systems kontrolliert wurden, auch zu Fahrten einsetzen konnte, die nicht durchaus den britischen Interessen entsprachen. Um das für die Zukunft unmöglich zu machen und um zugleich die nichtbritische Schifffahrt noch mehr als bisher zum Vorteil der britischen Kriegswirtschaft auszunutzen, erschien das bisherige Navicert-System nicht ausreichend. Mit Wirkung vom 1. August 1940 wurde daher auf Grund der Order in Council vom 31. Juli 1940 - Statutory Rules and Orders 1940 Nr. 1436 - die von der britischen Regierung verhängte Handelssperre erheblich verschärft. Es müssen nunmehr alle Schiffe, welche die für das Deutsche Reich und für Italien wichtigen Routen befahren, Schiffsnavicerts haben, wenn sie sich nicht der Gefahr der Aufbringung aussetzen wollen. Hiermit hängt eng zusammen die zugleich erfolgte Einführung der sogenannten Ship warrants (Schiffspässe).

Das Ship-warrant-System bringt den nichtbritischen Reedern, um sie für den Anschluß an dieses System zu gewinnen, zwar sehr bedeutsame Vorteile und Vergünstigungen. Denn der Besitz eines Ship warrant gewährleistet ohne weiteres die allgemeine Zulassung des Schiffes zu allen Einrichtungen, die für die britischen Schiffe geschaffen sind, wie Kaianlagen, Lagerhäuser, Einrichtungen für die Übernahme von Kohlen, für die Ausführung von Reparaturen usw.. Auf der anderen Seite haben aber die Reedereien, welche die Ausstellung eines Ship warrant beantragen, sehr weitgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Sie haben sich für alle ihre Schiffe hinsichtlich der auf den angegebenen Routen zu unternehmenden Reisen dem Navicert-System zu unterwerfen und dadurch sicherzustellen, daß keines ihrer Schiffe noch zu Fahrten im Interesse des Feindes benutzt wird. Entsprechende Verpflichtungserklärungen haben sie durch Unterzeichnung des oben erwähnten amtlichen Formulars ausdrücklich abzugeben. Im einzelnen enthält das Formular Erklärungen folgenden Inhalts: Nach Ziff. 1 und 2 haben sich die Antragsteller zu verpflichten, ihre Schiffe ohne britisches Schiffsnavicert auf bestimmten Routen nicht in Fahrt zu setzen, es sei denn, daß das britische Schiff-

fahrtsministerium

fahrtsministerium für einzelne ihrer Schiffe eine Ausnahme gestattet hat. Ziff. 3 enthält den Antrag auf Ausstellung eines Ship warrant, der das Schiff zur Teilnahme an allen Erleichterungen ermächtigt, die dem unter britischer Kontrolle stehenden Handelsschiffsverkehr nach Möglichkeit gegeben werden. Zugleich verpflichten sich die Antragsteller, auf Verlangen alle Einzelheiten betreffend Reiseroute und Ladung ihrer Schiffe mitzuteilen. Nach Ziff. 4 übernimmt die Reederei die Verpflichtung, dem britischen Schifffahrtsministerium Anzeige zu machen, wenn sie etwa Schiffe neu erwerben, in Zeitcharter oder Kontrolle nehmen sollte.

Reedereien, die nicht bereit sind, durch Beantragung von Ship warrants sich dem Navicert-System völlig zu unterstellen, müssen damit rechnen, daß sie in britischen Häfen für ihre Schiffe keine Kohle und kein Öl mehr erhalten und daß ihnen dort auch die Möglichkeit, Schiffsreparaturen vorzunehmen, verweigert wird. Über diese Bedeutung der Einführung der Ship warrants hat sich der britische Schifffahrtsminister in seiner vor dem House of Commons am 30. Juli 1940 gehaltenen Rede unmißverständlich wie folgt geäußert: "It is not reasonable that these facilities should continue to be freely available to shipowners who do not render commensurate service in return, or those who fail to satisfy His Majesty's Government that they will refrain from carrying on trade which would be injurious to the Allied war effort." Der britische Minister fügt noch hinzu, daß der Besitz eines Schiffsnavicerts nunmehr für jede Reise, auf welche das Navicert-System überhaupt Anwendung finde, erforderlich sein werde. Über die Tragweite der Verpflichtungserklärung gibt ferner auch ein Artikel der Times Aufschluß, der am 1. August 1940 erschienen ist und die damals eingeführten Verschärfungen der britischen Handelssperre behandelt. In diesem Artikel (im Auszug und in Übersetzung wiedergegeben bei Bruns a.a.O. S.44) heißt es am Schluß: "It will not be possible for some vessels of a line to run with passes and some to try to evade the blockade. Failure to observe the undertaking entered into will render the offending ship liable to seizure, and all ships of the same line liable to be prevented from trading."

Es ist nach dem eben Gesagten der Berufungsführerin allerdings zuzugeben, daß der Ship warrant auch im Interesse des Schiffes ausgestellt wird, damit diesem von den britischen Behörden und Seestreitkräften nicht nur keine Schwierigkeiten gemacht, sondern sogar gewisse Vergünstigungen gewährt werden. In der Hauptsache stellt sich die Einführung der Ship warrants aber als eine Kriegswirtschaftsmaßnahme dar, die den ausgesprochenen Zweck hat, die Schifffahrt, die noch nicht in britischer Hand ist, in einem tunlichst weiten Umfange unter britische Kontrolle zu bringen. Dabei handelt es sich natürlich nicht darum, die Ausübung solcher Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen, die von den Seestreitkräften der Kriegführenden regelmässig gegenüber allen Schiffen, die ihnen begegnen, angewendet werden und die lediglich auf der Tatsache beruhen, daß jene Seestreitkräfte in gewissen Meeresteilen patrouillieren. Die Kontrolle, die mit der Einführung der Ship warrants erreicht werden soll, ist gänzlich anderer Art. Sie bezweckt nicht die mit militärischen Mitteln zu erzwingende Verhinderung einer einzelnen Reise, sondern die planmäßige Unterstellung des gesamten Schiffsverkehrs einer Reederei unter die britische Aufsicht, durch die gerade die Anwendung militärischer Machtmittel im Einzelfalle ganz oder teilweise entbehrlich gemacht werden soll. Sie soll den britischen Behörden bei Schiffen einer Reederei, die sich dem Ship-warrant-System angeschlossen hat, die Möglichkeit gewähren, jede Fahrt schon im voraus daraufhin zu prüfen, ob sie im Hinblick auf die Pläne und Ziele der eigenen Kriegführung und Kriegswirtschaft bedenklich oder unbedenklich oder etwa sogar nützlich ist, und damit maßgeblichen Einfluß auf das Programm der Fahrten dieser Schiffe zu nehmen. Eine Kontrolle solcher Art hat aber die Bestimmung des Art. 38 Ziff. 3 PO jedenfalls im Auge. Ein Schiff, das ihr unterworfen ist, fördert und erleichtert gerade dadurch die militärische und wirtschaftliche Kriegführung der feindlichen Regierung und leistet, vorbehaltlich ganz besonderer Umstände im Einzelfalle, feindselige Unterstützung.

2. Für den Dampfer "Solglimt" ist, was die Berufungsführerin auch nicht bestreitet, von dem britischen Schifffahrtsminister am 20. August 1940 ein Ship warrant ausgestellt worden, der sich bei den Akten befindet und in dem gesagt ist: "This Warrant ..... certifies that an undertaking has been given by the Owners, Managers, Time Charterers and accordingly the vessel shall have access to available commercial shipping facilities under british Control." Auf die Übernahme der mit der Ausstellung eines Ship warrant für die Reederei verbundenen besonderen und weitgehenden Verpflichtungen nimmt die Urkunde also ausdrücklich Bezug. Der Dampfer "Solglimt" ist daher ebenso wie die anderen von der Norwegian Shipping & Trade Mission bereederten Schiffe im Sinne des Art. 38 Ziff.3 PO der Kontrolle der britischen Regierung unterstellt worden. Er hat damit feindselige Unterstützung geleistet.

3. Besondere Umstände, die etwa eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Im Gegenteil: Die Norwegian Shipping & Trade Mission hat unbestritten ihren Sitz in London. Sie bezeichnet sich, wie aus dem Aufdruck auf den von ihr verwendeten Briefbogen hervorgeht, als "Established by authority of the Royal Norwegian Government". Welche Persönlichkeiten bei ihrer Gründung beteiligt gewesen sind und welche Rechtsform sie hat, ist ohne Belang. Jedenfalls geht die Gründung auf eine Initiative der ehemaligen königlich norwegischen Regierung zurück und hat offenbar den Zweck, den dem Zugriff der deutschen Seestreitkräfte entgangenen Teil der norwegischen Handelsflotte tunlichst restlos der Kriegsversorgung Großbritanniens und seiner Verbündeten dienstbar zu machen. Schließlich ist auch zu beachten, daß der für den Dampfer "Solglimt" ausgestellte Ship warrant keine Beschränkung auf eine bestimmte Geltungsdauer enthält und daß das Schiff in ihm als "Allied vessel" bezeichnet wird.

Alle diese Tatsachen geben den Verpflichtungen, welche die Norwegian Shipping & Trade Mission dem britischen Schifffahrtsministerium gegenüber eingegangen ist, eine Tragweite, die noch über diejenige hinausgeht, die nach den Darlegungen

unter

unter 1 einer Unterwerfung unter das Ship-warrant-System sonst zukommt. Ist schon auf Grund der Verpflichtungserklärungen, die vor Ausstellung eines Ship warrant abgegeben werden müssen, das britische Schifffahrtsministerium in der Lage, zum mindesten jede ihm nicht genehme Reise der von dem Antragsteller bereederten Schiffe zu verhindern, so haben die besonderen Verhältnisse unter denen die Verpflichtungen im vorliegenden Falle übernommen worden sind, praktisch die Folge, daß die Schiffe der Norwegian Shipping & Trade Mission nur noch Reisen unternehmen können, die dem unmittelbaren oder wenigstens dem mittelbaren britischen Interesse dienen. Die Kontrolle der britischen Regierung hat hier also solche Formen angenommen, daß die von der Norwegian Shipping & Trade Mission bereederten und in Fahrt gesetzten Schiffe nahezu unbeschränkt der britischen Kriegswirtschaft zur Verfügung stehen, wenn sie nicht sogar als in die britische Handelsflotte eingegliedert anzusehen sind.

4. Ob die Eigentümerin des Schiffes von der Übernahme der Bereederung durch die Norwegian Shipping & Trade Mission und von den seitens dieser Organisation gegenüber der britischen Regierung eingegangenen Verpflichtungen Kenntnis gehabt hat oder ob die Unterstellung des Schiffes unter die Kontrolle der britischen Regierung, wie die Berufungsführerin behauptet, sogar gegen ihren Willen erfolgt ist, hat rechtlich keine Bedeutung. Nach Art. 38 Ziff. 3 PO ist feindselige Unterstützung schon dann gegeben, wenn objektiv der dort vorgesehene gesetzliche Tatbestand erfüllt ist. Subjektive Gesichtspunkte, die von dem Nehmestaat regelmäßig auch nur schwer nachgeprüft werden könnten, sind nicht zu beachten. Das ergibt sich nicht nur aus dem Sinn der angeführten Bestimmung, sondern auch aus ihrem Wortlaut. Denn nur in dem letzten der im Art. 38 PO enthaltenen sechs Tatbestände der feindseligen Unterstützung ist das Wissen des Eigentümers, des Charterers oder des Kapitäns um die tatsächliche Verwendung des Schiffes ausdrücklich zum notwendigen Tatbestandsmerkmal erhoben worden, bei

den

erfüh  
 irts-  
 ; wor-  
 .st:  
 en  
 dingly  
 pping  
 mit  
 un-  
 e Ur-  
 t da-  
 Fi  
 PO  
 a.  
 lung  
 le  
 i Sitz  
 den  
 ed  
 er-  
 nd  
 b  
 3  
 eine  
 daß  
 le  
 iff-  
 e,  
 en

- 14 -

den anderen Tatbeständen dagegen nicht. Übrigens berücksichtigt auch die Londoner Seekriegsrechtsdeklaration von 1909 das subjektive Moment nur bei dem der Ziffer 6 des Art. 38 PO entsprechenden Tatbestand ihres Art. 45 Abs. 1 Ziff. 2.

Unter diesen Umständen bedarf es keines Eingehens auf die Ausführungen der Berufungsführerin über die völkerrechtliche Stellung der ehemaligen königlich norwegischen Regierung, über die Rechtsgültigkeit der norwegischen Requisitionsverordnung vom 18. Mai 1940 und über die Rechtswirksamkeit der auf Grund dieser Verordnung, insbesondere auch gegenüber dem Dampfer "Solglimt", getroffenen Maßnahmen sowie keines Eingehens auf die an diese Ausführungen geknüpften rechtlichen Erwägungen.

III. Das Walfangmutterschiff "Solglimt" unterliegt daher nach Art. 40 PO wegen feindseliger Unterstützung der Aufbringung und Einziehung. Daraus folgt, daß die Entscheidung des Prisenhofs Hamburg zu bestätigen und die dagegen eingelegte Berufung der Eigentümerfirma zurückzuweisen ist.

Kriege

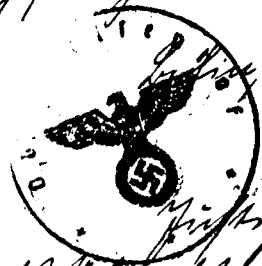
Klostermann

Kraske

Pfeiffer

Wolff

*Ausgefertigt.*



*Hamburg den 3. Juli 1942*

*Hartig*

*1. Vorsitzender des Geschäftsstellen*