

R27/348

57

Dr. PAUL EHLERS, Dr. HERMANN NAUMANN,  
Dr. GEERT SEELIG, Dr. HANS EHLERS

HAMBURG 11, den 17. Dez. 1941.  
ADOLPHSBRÜCKE 9-11  
TELEFON: SAMMEL-NR. 3520 45 Dr.N/3p.

*Eilt  
Terminis: 19/12*

Preisenhof Hamburg  
Einzugungen  
am 18. DEZ 1941  
mit / Akte / Akt

117406 41

An den

Prisenhof Hamburg,

Hamburg

*Abschrift an R & H. ges. 18/12. 7.*

-----  
Oberlandesgerichtsgebäude.

PHH/E. 276/1941.

Betr.: norw. Walfangmutterschiff "Ole Wegger".

Gemeinsam mit Herren Dres. Schön und Pflüger  
wird folgendes vorgetragen:

I.

Richtig ist, dass das norwegische Walfang-  
mutterschiff "Ole Wegger" in der Antarktis am 14. Januar  
von deutschen Seestreitkräften aufgebracht und in einen  
Hafen des deutschen Machtbereichs gebracht ist.

II.

Der Reichskommissar begründet seinen Antrag  
damit, dass die Deutsche Reichsregierung keine Bestimmung  
darüber erlassen habe, dass das Prisenrecht gegen Norwegen  
nicht mehr auszuüben sei. Diese Bestimmung sei aber nach  
Art. 3 PO. notwendig. Dem ist entgegenzuhalten, dass auch  
bei Beginn der Norwegen-Aktion die Reichsregierung keine Ver-  
ordnung erlassen hat, nach welcher die Prisenordnung auch  
gegen Norwegen Anwendung finden sollte. Daher bestand also  
keine Veranlassung für die Reichsregierung, zu bestimmen,  
dass das Prisenrecht gegen Norwegen nicht mehr anzuwenden sei.

III.

Es ist richtig, dass das Walfangmutterschiff  
"Ole Wegger" zur Führung der norwegischen Flagge berechtigt

war. Jedoch ist der Schluss, welchen der Reichskommissar beim Prisenhof aus dieser Tatsache zieht, unrichtig. Zwischen dem Deutschen Reich und Norwegen hat niemals ein Kriegszustand geherrscht. Die Richtigkeit dieser Behauptung ergibt sich aus folgenden Tatsachen:

Die deutschen Truppen sind nicht in feindseliger Absicht in Norwegen einmarschiert, sondern in dem Memorandum, welches der Deutsche Gesandte in Oslo am 9. April 1940 überreichte, wurde erklärt, dass die deutsche Reichsregierung gewisse militärische Operationen angefangen habe, welche zur Besetzung von strategisch wichtigen Punkten auf dem norwegischen Staatsgebiet führen sollten. Weiter heisst es im Memorandum:

"Die deutsche Regierung übernimmt während dieses Krieges (d.h. gegen England) den Schutz des Königreichs Norwegen. Sie ist entschlossen, von jetzt ab mit ihren Machtmitteln den Frieden im Norden gegen jeden englisch-französischen Angriff zu schützen und diesen Frieden endgültig zu sichern. Die deutschen Truppen betreten deshalb den norwegischen Boden nicht in feindlicher Absicht."

Das Memorandum der deutschen Reichsregierung enthielt ~~nicht~~ kein Ultimatum in dem Sinne, dass bei Nicht-Annahme des Memorandums Norwegen der Krieg erklärt wurde. Am Mittag des 9. April erklärte der Deutsche Gesandte der norwegischen Presse gegenüber, er wiederhole, dass Deutschland mit seinen Massregeln nicht die Absicht habe, die territoriale Integrität und politische Unabhängigkeit des Königreichs Norwegen anzutasten und zwar weder jetzt noch in Zukunft. Auch im Aufruf des deutschen Befehlshabers in Norwegen vom

9. April wird gesagt, dass die Massregeln, welche ergriffen seien, in vollem Umfange das Bestehen des Königreichs Norwegen sichern und respektieren und seine Wehrmacht, die Freiheit des norwegischen Volkes und die künftige Unabhängigkeit des Landes aufrecht erhalten. Zu dem Zeitpunkt, als der Befehlshaber der deutschen Truppen diese Proklamation veröffentlichte, wurde schon 12 Stunden gekämpft. Die deutschen Behörden haben also die Tatsache, dass die norwegischen Truppen Widerstand leisteten, nicht zum Anlass genommen, der norwegischen Regierung den Krieg zu erklären. Hölte das Deutsche Reich für den Fall, dass die norwegische Regierung das Memorandum ablehnte, den Kriegszustand mit Norwegen, so hätte es auf Grund des Abkommens über den Beginn der Feindseligkeiten vom 18. Oktober 1907, art. 1, einer vorausgehenden unzweideutigen Benachrichtigung bedurft, die entweder die Form einer mit Gründen versehenen Kriegserklärung oder die eines Ultimatums mit bedingter Kriegserklärung haben musste. Dieses Abkommen ist sowohl von Deutschen Reich als auch Norwegen ratifiziert. Wenn die Reichsregierung, trotzdem das Ultimatum nicht angenommen wurde, der norwegischen Regierung nicht den Krieg erklärt hat, so ist dies offenbar aus dem Grunde nicht erfolgt, weil die Deutsche Reichsregierung die Ansicht vertrat, dass sie nicht gegen Norwegen Krieg führte, sondern lediglich die Besetzung zum Schutz der Neutralität vornahm, d.h. um der englischen Besetzung zuvorzukommen.

Die Reichsregierung hat wenigstens in den ersten Tagen nach Besetzung Norwegens den Standpunkt vertreten, dass kein Kriegszustand ausgebrochen sei; denn der

Deutsche Gesandte in Oslo hat in der Zeit zwischen dem 9. und 14. April verschiedene Verhandlungen mit dem norwegischen König geführt, obwohl die militärischen Operationen weitergingen. Auch wurden dem norwegischen Gesandten in Berlin die Pässe nicht zugestellt. Dieses Verhalten der Reichsregierung zeigt, dass sie ihre militärischen Operationen nicht als kriegerische Handlungen ansah; denn sonst wären derartige Verhandlungen mit dem Staatsüberhaupt des feindlichen Landes nach völkerrechtlichen Grundsätzen nicht möglich gewesen. Auch kann der Gesandte eines Landes, mit welchem der Kriegszustand besteht, nicht weiter seine Funktionen ausüben.

Völkerrechtlich bedeutet nicht jede bewaffnete Auseinandersetzung zwischen zwei Staaten einen Kriegszustand. Es ist noch heute umstritten, ob die bewaffnete Intervention Japans in China als Krieg im völkerrechtlichen Sinne anzusehen ist. Auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben im Laufe dieses Jahrhunderts wiederholt bei verschiedenen Staaten Mittelamerikas militärisch interveniert, ohne dass ein Kriegsausbruch angenommen ist. Schliesslich sei noch auf die militärischen Massnahmen Thailands in franz. Indo-China hingewiesen. Auch hier haben Kämpfe stattgefunden, ohne dass die beteiligten Staaten Frankreich und Thailand diese militärischen Operationen als Krieg angesehen haben.

Bezeichnend ist auch, dass in den deutschen Wehrmachtsberichten über die Kämpfe in Norwegen stets das Wort "Krieg" vermieden ist. Es wurde stets von militärischen Operationen gesprochen, welche den Zweck hätten, Ruhe und

Ordnung in Norwegen herbeizuführen. Die von den deutschen Truppen besetzten Gebiete wurden als befriedete Gebiete bezeichnet.

Auch von den amtlichen Stellen wurde immer wieder betont, dass die deutschen Truppen in friedlicher Absicht Norwegen besetzt hätten. Es wird verwiesen auf die Mitteilung des "Hamburger Fremdenblattes" vom 13. Januar 1941, in welcher ein Artikel des Reichskommissars Terboven auszugsweise wiedergegeben wird. Dort heisst es, dass die deutschen Truppen den norwegischen Boden nicht in feindlicher Gesinnung betreten hätten. An dieser grundsätzlichen Einstellung habe sich bis heute nichts geändert. Deutschland fühle sich in Norwegen nicht als Sieger; es sei vielmehr seinem Ziel treu geblieben, sich im Wege der freundschaftlichen Verständigung mit dem norwegischen Volk auseinanderzusetzen und zu einer Verständigung mit ihm zu gelangen. Ähnliche Ausführungen machte der Oberregierungsrat im Reichsministerium des Inneren Dr. Rolf Schiedermaier in der Zeitung "Deutsche Monatshefte in Norwegen" Dezember 1940. Dort heisst es wörtlich:

"Es muss an folgende Worte des deutschen Memorandums vom 9. April erinnert werden:

"Die deutschen Truppen betreten den norwegischen Boden nicht in feindlicher Gesinnung". Diese grundsätzliche Einstellung hat sich nicht geändert, wenngleich das Verhalten der Regierung Nygaardsvold die deutsche Wehrmacht bekanntlich zu Kampfhandlungen gezwungen hat. Deutschland fühlt sich in Norwegen nicht als Sieger, es ist vielmehr seinem Ziele treu geblieben, sich im Wege der freundschaftlichen Verständigung mit dem norwegischen Volke auseinanderzusetzen und zu einer Zusammenarbeit zu gelangen."

Wichtig sind auch die Ausführungen von Prof. Dr. Noack in der Zeitschrift "Deutsches Recht" 1941 Seite 3 "Das Deutsche Kriegsrecht". Dort heisst es wörtlich:

"Norwegen und seine Bevölkerung werden grundsätzlich als neutrale Macht angesehen."

Allerdings enthält der Erlass des Führers über die Ausübung der Regierungsbefugnisse in Norwegen vom 24. April 1940 eine Präambel, worin es heisst, dass die Regierung Nygaardsvold durch ihr Verhalten sowie durch die militärischen Kampfhandlungen den Kriegszustand geschaffen habe. Auch darin kann aber keine Kriegserklärung erblickt werden. Es ist bezeichnend, dass in den Erklärungen der deutschen Behörden stets zwischen der Regierung Nygaardsvold einerseits und dem norwegischen Volk andererseits ein Unterschied gemacht wird. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass die Regierung Nygaardsvold sich nach Ansicht der deutschen Behörden z. Bt. des obigen Erlasses nicht mehr im Amte befand, da sie durch die Regierung Quisling abgelöst wurde. Diese wurde später durch einen Verwaltungsrat ersetzt. Die Deutsche Regierung sah also in der Regierung Nygaardsvold eine feindliche Regierung, betonte aber auch in späteren Erklärungen immer, dass zwischen dem deutschen Volk und dem norwegischen Volk keine Feindschaft bestünde.

Selbst wenn man in dem Erlass des Führers vom 24. April 1940 eine Verlautbarung sehen wollte, dass zwischen dem Deutschen Reich und der Regierung Nygaardsvold der Krieg ausgebrochen sei, so ist diese Erklärung doch damit überholt geworden, dass die Regierung Nygaardsvold ausser Landes ging und damit ihre Regierungsgeschäfte

auch in dem restlichen Norwegen nicht mehr ausüben konnte. Mindestens seit Juni 1940 muss Norwegen als "befriedet" und der Kriegszustand als beendet angesehen werden. Würde man den gegenteiligen Standpunkt vertreten, so müsste nach Beendigung des Krieges mit England ein Frieden mit der Regierung Nygaardsvold abgeschlossen werden. Es ist sicher anzunehmen, dass die Reichsregierung diesen Standpunkt nicht vertritt, sondern ein sogenannter Friedensschluss zwischen Deutschland und Norwegen nicht mehr stattfinden wird, weil ein Krieg nicht besteht.

Dass die Reichsregierung selbst diesen Standpunkt vertritt, ergibt sich schon aus der Tatsache, dass sie in Norwegen Verbungen für die norwegische Legion zugelassen hat. Diese norwegische Legion kämpft bekanntlich Schulter an Schulter mit den deutschen Truppen gegen Sowjetrussland. Bestünde noch der Kriegszustand nach Ansicht der deutschen Reichsregierung, so wäre die norwegische Regierung mit der Sowjet-Union verbündet. Es ist aber völkerrechtlich unmöglich, dass die Angehörigen eines Landes, welches sich mit Deutschland im Kriegszustand befindet, auf deutscher Seite gegen einen Verbündeten der eigenen Regierung kämpfen.

Das Ergebnis dieser Ausführungen ist also, dass ein Kriegszustand zwischen Deutschland und Norwegen niemals geherrscht hat oder zum mindesten jetzt nicht mehr herrscht. Infolgedessen ist die norwegische Flagge keine feindliche Flagge im Sinne des Art. 10 PO.

#### IV.

Die Ladung des Walfangmuttersschiffes "Ole

"Wegger" wird von den unterzeichneten Anwälten nicht vertreten. Infolgedessen bedarf es keiner Prüfung, ob die Ladung feindliches Gut ist. Ein neutrales Schiff verfällt nicht dadurch der Beschlagnahme, dass es Feindgut an Bord hat, sondern es muss auch die weitere Voraussetzung gegeben sein, dass das feindliche Gut als Banngut im Sinne der Artikel 22 und 24 PO. anzusehen ist.

Die Ladung bestand aus Walöl. Walöl fällt nicht unter die Liste des unbedingten Bannguts. Es handelt sich aber im vorliegenden Fall auch nicht um bedingtes Banngut, weil bedingtes Banngut nur solche Waren sind, welche für den Gebrauch der feindlichen Streitmacht oder der Verwaltungsstelle des feindlichen Staates bestimmt sind. Diese Voraussetzung muss der Reichskommissar beim Prisenhof beweisen. Aus den Papieren des D. "Ole Wegger" ergibt sich aber, dass die Ladung Walöl nach Südamerika bestimmt war, also nicht nach einem feindlichen Lande oder einer feindlichen Verwaltungsstelle. Hieran ändert auch nichts die Tatsache, dass Befrachter die Norwegian Shipping and Trade Mission in London ist; denn es kommt, wie bereits oben angeführt, nicht darauf an, wer der Eigentümer der Ware ist, sondern darauf, welcher Bestimmungsort vorgesehen ist.

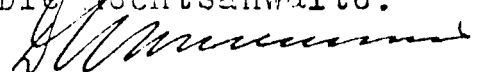
#### V.

Es ist ferner zu berücksichtigen, dass der Deutsche Gesandte als Bevollmächtigter des Deutschen Reiches von dem Seereiverband verlangt hat, dass er an alle Schiffe, welche unter norwegischer Flagge führen, eine Aufforderung ergothen lassen sollte, den nächsten

neutralen Hafen anzulaufen und dort zu verbleiben. Dieser Aufforderung ist der norwegische Reedereiverband nachgekommen. Er hat damit sich in loyaler Weise den Anordnungen der Deutschen Reichsregierung gefügt. Wenn die im Auslande sich befindenden norwegischen Schiffe dieser Aufforderung nicht oder nur zum Teil nachgekommen sind, so trifft hieran weder den norwegischen Reedereiverband noch seine Mitglieder ein Verschulden. Getroffen wird aber durch eine evtl. prisenrechtliche Beschlagnahme nicht die Regierung Nygaardsvold, sondern allein der Reeder, welcher loyal gehandelt hat und welchen keine Schuld daran trifft, dass das Walfangmutterschiff "Ole Wegger" entgegen seinen Anweisungen keinen neutralen Hafen angelaufen, sondern weiter Fahrten ausgeführt hat. Auch diese Tatsache wird man berücksichtigen müssen. Deshalb darf nicht unterschieden werden zwischen solchen Schiffen, welche sich z. Zt. der deutschen Besetzung in den norwegischen Häfen befanden oder dorthin zurückkehrten, und solchen Schiffen, welche der Aufforderung des Reedereiverbandes nicht nachgekommen sind. Es wird beantragt,

der Antragstellerin für das Walfangmutterschiff "Ole Wegger" einen dem Wert des Schiffes entsprechenden Geldbetrag gemäss Art. 70 PGO. zuzusprechen.

Für die Antragstellerin  
Die Rechtsanwälte:



65

**D<sup>ros</sup> Schön & Pflüger**

Hamburg, den 14. Juli 1942

Hamburg 1

Alsterdor 1, Thallahof

Fernsprecher; Sammel-Nr. 33 66 55



OPH/E 66/42 ("Ole Wegger")  
67/42 ("Torlyn")  
68/42 ("Pol 8")  
69/42 ("Pol 10")

Oberprisenhof  
Eing.: d. 15. JUL. 1942  
Knl. / Bd. / Hft. / Anl.

69

2/10/42

An den

Oberprisenhof Berlin,

B e r l i n W. 35

Tiergartenstrasse 14

Berufungsbegründung  
in Sachen

betr. das Walfangmutterschiff "Ole Wegger" und  
die Fangboote "Torlyn", "Pol 8" und "Pol 10".

---

Zur Begründung der Berufung beziehen sich die Beteiligten allen Umfangs auf ihre Anträge und Schriftsätze, die im Verfahren vor dem Prisenhof Hamburg eingereicht wurden. Der gesamte in Bezug genommene Vortrag wird hierdurch erneut vorgetragen.

Die Einziehung kann nicht auf Art. 10 PO gestützt werden, weil die norwegische Flagge nicht als feindliche anzusehen ist.

Für die Feststellung feindseliger Unterstützung, bezw. dass sich die Schiffe unter feindlichen Befehl gestellt hätten, fehlt es in tatsächlicher Hinsicht an ausreichender Begründung. Soweit der Reichskommissar diesbezüglich Behauptungen aufgestellt hat, ermangeln diese Behauptungen des hinreichenden Beweises.

0.

Der Rechtsanwalt

1) an RKO (Prisenhofber.)

1. 18. 7. 42.

In der Prisenhofsache betr. das Walfangmutter-  
schiff "Ole Wegger" n. a. überwende ich Sie aus  
begründ. Bechl. Abschrift des Berufungsbegründung  
vom 14. Juli 1942.

Meine etwaige Gegenerklärung bitte ich bis zum  
15. Sept. 1942 einzureichen.

2) dem Prisenhof, zu 1 ist die darin bezeichnete Anlage beizufügen.

3) Abschrift + Genehmigungsbes. des H. Prisenrichters.

4) Kop. am 17. 9. 42.

gle. v. 18. 7. 42.

JA.

OK

1/17/42

Schn/F  
OPH/E 66-69/42 ("Ole Wegger" n. a.)

67

# Der Reichskommissar bei dem Oberpreisenhof

Berlin W 35, den 19. Oktober 1942.  
Tiergartenstraße 14  
Fernruf 22 98 06

71

B.-Nr. RKO 1852/II  
(Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäfts-  
zeichen, das Datum und kurzen Inhalt anzugeben)

Oberpreisenhof  
Eingel. 21. OKT. 1942  
Kop. - Bd., - Heft, - Anl.

*2 Absp.*

An den  
Oberpreisenhof  
B E R L I N W 3 5  
Tiergartenstr.14

Betr.: OPH/E 66-69/42 (Ole Wegger u.a.)

Auf den Schriftsatz der Beteiligten vom 14.7.42 wird  
folgendes erwidert:

Wie in dem Urteil des Preisenhofs Hamburg vom 19.12.41  
festgestellt ist, fuhren die hier in Betracht kommenden Schiffe  
"Ole Wegger", "Torlyn", "Pol 8" und "Pol 10" für die Norwegian  
Shipping and Trade Mission in London. Hieraus hat der Preisenhof  
Hamburg mit Recht gefolgert, dass die Schiffe sich damit unter  
feindlichen Befehl gestellt und feindselige Unterstützung began-  
gen haben. Im übrigen wird hierzu auf die Urteile des OPH in  
Sachen betr. die norwegischen Dampfer "Solglimt" und "Pelagos"  
Bezug genommen. Nach diesen Urteilen des OPH kann kein Zweifel  
bestehen, dass auch hier ein Fall feindseliger Unterstützung  
vorliegt. Die Beteiligten haben keine neuen gegenteiligen Ge-  
sichtspunkte geltend gemacht.

Ich beantrage daher,

die Berufung der Beteiligten gegen das Urteil des  
Preisenhofs Hamburg vom 19.12.41 als unbegründet  
zurückzuweisen.

*Verf. 1. 10. 42*

I. A.

- 1.) In dem Absp. ist auf Vollständigkeit des Kop. zu beglaubigen in dem Kop. zu 2) hingew.
- 2.) Zu schreiben an die RKO's Wien & Berlin (H. 65):  
1. Aufl.  
Die in diesem Absp. bet. J. Wolkangmeisterhoff  
'Ole Wegger' u. a. wird in ant. begl. Absp. des OPH  
H. RKO vom 19. Oktober 1942 über Rand mit dem  
Anspruch einer Gegenüberstellung hinreichend  
3.) Absp. von H. 67 l. B. im G. des P. ...  
4.) H. 65 am 25. 11. 1942.

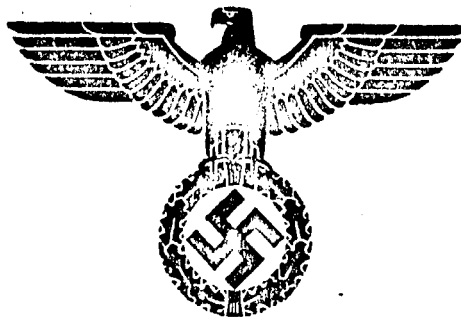
22/10. 1942  
7. B.

OPH/E 66/42 (Ole Wegger u.a.)

76

# Oberprisenhof

80



Im Namen des Deutschen Volkes!

OPH/E 66-69/42 ("Ole Wegger" u.a.)

Verkündet

am 18. Dezember 1942

Groth,

Protokollführer.

In der Prisensache  
betreffend

das Walfangmutterschiff "O l e W e g g e r"  
und die dazu gehörigen Fangboote " T o r l y n ",  
" P o l V I I I " und " P o l X "

hat der Oberprisenhof auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 18. Dezember 1942 unter Mitwirkung

1. des Präsidenten Dr. Kriege,
2. des Prisenrichters Dr. Bruns
3. des Prisenrichters Dr. Kraske
4. des Prisenrichters Vizeadmiral Schüssler
5. des Prisenrichters Wolff

auf die Berufung der Firmen Aktieselskabet "Ørnen"  
(A/S Thor Dahl) in Sandefjord, Bryde & Dahls  
Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl) in Sandefjord  
und Hvalfangerselskapet "Polaris" A/S in Nanset  
b/Larvik für Recht erkannt:

Die Berufung gegen das Urteil des Prisenhofs  
Hamburg vom 19. Dezember 1941 wird zurückgewiesen.

Gründe

## G r ü 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" (12 246 BRT), "Pelagos" (12 083 BRT), "Ole Wegger" (12 201 BRT) sowie eine Reihe von Fangbooten. Alle diese Schiffe standen im Eigentum von Reedereien, die im besetzten Norwegen ihren Sitz haben. Sie waren 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 Be-reederung übernommen worden. Von diesem Unternehmen wurden sie zu einer Flotte zusammengestellt und auf Walfang in die Antarktis gesandt. Sämtliche Schiffe führten die norwegische Flagge. Am 14. Januar 1941 wurde die ganze Flotte in der Antarktis von deutschen Seestreitkräften aufgebracht und nach Verlust einiger Fangboote später in einen Hafen des deutschen Machtbereichs eingebracht. Die Dampfer "Solglimt", "Pelagos" und "Ole Wegger" hatten bei der Aufbringung Ladungen von Walöl an Bord. Die Fangboote hatten keine Ladungen. Unter den Schiffspapieren wurde bei den Dampfern "Solglimt" und "Ole Wegger" je ein am 20. August 1940 von dem britischen Schifffahrtsminister ausgestellter sogenannter Ship warrant (Schiffspass) vorgefunden.

Über die Schiffe der Walfangflotte und ihre Ladungen sind prisengerichtliche Verfahren eingeleitet worden. Diese haben hinsichtlich der Walfangmutterschiffe "Solglimt" und "Pelagos" und der zu dem letztgenannten Schiff gehörigen Fangboote mit den Urteilen des Oberprisenhofs vom 8. Mai 1942, durch welche die auf Einziehung der Schiffe lautenden Urteile des Prisenhofs Hamburg bestätigt worden sind, bereits ihren Abschluss gefunden.

Das

Das vorliegende Verfahren betrifft den Dampfer "Ole Wegger" und seine Ladung sowie die zu ihm gehörigen Fangboote "Torlyn" (247 BRT), "Pol VIII" (298 BRT) und "Pol X" (354 BRT).

In diesem Verfahren meldeten sich als Beteiligte nur die Eigentümer der Schiffe, nämlich die Firma Aktieselskabet "Ørnen" (A/S Thor Dahl) in Sandefjord für den Dampfer "Ole Wegger", die Firma Bryde & Dahls Hvalfangerselskap A/S (A/S Thor Dahl) in Sandefjord für das Fangboot "Torlyn" und die Firma Hvalfangerselskapet "Polaris" A/S in Nanset b/Larvik für die Fangboote "Pol VIII" und "Pol X". Sie beantragten, die Schiffe freizugeben; sie stellten weiter Entschädigungsansprüche und verlangten auch, daß dem Reich die Verpflichtung auferlegt werde, ihnen die notwendigen Kosten zu ersetzen. Zur Begründung ihrer Anträge machten sie geltend: Das Walfangmuttersschiff "Ole Wegger" und seine Fangboote seien keine feindlichen Schiffe. Andere Gründe, die eine Einziehung rechtfertigen würden, lägen nicht vor. Die Ladung des Dampfers "Ole Wegger", die lediglich aus Walöl bestanden habe und nach Südamerika bestimmt gewesen sei, stelle kein Banngut dar.

Der Reichskommissar bei dem Prisenhof Hamburg trat diesen Ausführungen entgegen und beantragte, die aufgebrachten Schiffe und die Ladung des Dampfers "Ole Wegger" einzuziehen und die Anträge der Schiffseigentümer zurückzuweisen.

Der Prisenhof Hamburg erkannte durch Urteil vom 19. Dezember 1941 entsprechend dem Antrage des Reichskommissars. Er führt folgendes aus: Da Ladungspapiere nicht vorlägen, könne die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Gutes nicht einwandfrei festgestellt werden; die Ladung des Dampfers "Ole Wegger" sei daher nach Artikel 8 Abs. 2 der Prisenordnung (PO) als feindliche zu behandeln. Der Dampfer und die Fangboote seien entgegen der Aufforderung ihrer eigenen, in Norwegen sitzenden Reedereien, in die Heimathäfen zurückzukehren

zurückzukehren oder neutrale Häfen anzulaufen und dort zu verbleiben, für eine in England ansässige Gesellschaft gefahren, zu der Mitglieder der früheren, mit England verbündeten norwegischen Regierung gehörten. Sie hätten sich dadurch unter feindlichen Befehl gestellt und feindselige Unterstützung im Sinne des Artikels 38 Ziff.3 PO geleistet.

Gegen diese Urteil haben die Eigentümer der Schiffe Berufung eingelegt, soweit ihre Anträge auf Freigabe zurückgewiesen worden sind und auf Einziehung der Schiffe erkannt worden ist. Sie beantragen, das Urteil des Prisenhofs Hamburg aufzuheben, und wiederholen im übrigen ihre bereits in erster Instanz gestellten Anträge. Zur Begründung des von ihnen eingelegten Rechtsmittels beziehen sich die Beteiligten auf ihr Vorbringen in erster Instanz. Sie machen weiterhin noch geltend, daß es für die Annahme einer Unterstellung der Schiffe unter feindlichen Befehl und damit für die Feststellung feindseliger Unterstützung in tatsächlicher Hinsicht an ausreichender Begründung fehle.

Der Reichskommissar bei dem Oberprisenhof beantragt, die Berufungen zurückzuweisen. Die Einziehung des Dampfers „Ole Wegger“ und seiner Fangboote sei, so führt er aus, schon deshalb gerechtfertigt, weil die Schiffe für die Norwegian Shipping and Trade Mission in London gefahren seien. Aus dieser Tatsache habe der Prisenhof Hamburg mit Recht gefolgert, daß sich die Schiffe unter feindlichen Befehl gestellt und feindselige Unterstützung begangen hätten. Dies entspreche auch der Entscheidung des Oberprisenhofs, die dieser in den Urteilen betreffend die Dampfer „Solglimt“ und „Pelagos“ vom 8. Mai 1942 getroffen habe.

II. Die zulässigen Berufungen der durch die Schiffspapiere als Eigentümer der Schiffe ausgewiesenen norwegischen Reedereien sind form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. Sie können jedoch keinen Erfolg haben.

Der Tatbestand der feindseligen Unterstützung im Sinne des Artikels 38 Ziff.3 PO ist im vorliegenden Fall dadurch erfüllt, daß die Schiffe, die für die Norwegian

Shipping

Shipping and Trade Mission in London gefahren sind, der Kontrolle der britischen Regierung unterstanden haben.

1. Wie im vorigen hat die britische Regierung auch im jetzigen Kriege, und zwar bald nach Beginn der Feindseligkeiten, Maßnahmen getroffen, die - über die aus dem Banngutrecht folgenden Befugnisse hinausgehend - dem Zwecke dienen sollen, die mit der Verhängung der Blockade beabsichtigte weltwirtschaftliche Isolierung des Deutschen Reichs möglichst vollkommen zu gestalten und die durch die deutsche Gegenblockade erheblich gefährdeten eigenen Wareneinfuhren möglichst zu sichern. Zugleich wollte die britische Regierung auch ihre zur Überwachung des Welthandels eingesetzten Seestreitkräfte nach Möglichkeit entlasten.

Im Mittelpunkt der zur Durchführung dieser Absichten erdachten Maßnahmen steht das mit Wirkung vom 1. Dezember 1939 eingeführte Navicert-System (näheres hierüber und zum Folgenden bei Bruns "Der britische Wirtschaftskrieg und das geltende Seekriegsrecht", Berlin 1940, und bei Stödter "Handelskontrolle im Seekrieg", Hamburg 1940). Das Navicert ist ein in englischer Sprache abgefaßtes Papier, dessen Ausstellung für bestimmte Güter, die verschifft werden sollen, bei der für den Abgangshafen zuständigen britischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung zu beantragen ist. Der Antrag wird alsdann dem britischen Minister für Wirtschaftskriegführung zur Entscheidung vorgelegt. Dieser hört weiter die britischen Vertretungen in den Löschhäfen und trifft seine Entscheidung auf Grund der Erwägung, ob die Verschiffung unter dem Gesichtspunkt der 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 be-  
antragt

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, 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 Schiff-  
fahrt

79

Schiffahrt 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 eines 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 Schiffahrtministerium für einzelne ihrer Schiffe eine Ausnahme gestattet hat. Ziff. 3 enthält den Antrag auf Ausstellung

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 wiedergegebene bei Bruns aaO. 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

80

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 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

- 10 -

aber die Bestimmung des Artikel 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 "Ole Wegger" ist nun ebenso, wie für den Dampfer "Solglimt", dessen Einziehung der Oberprisenhof durch das schon erwähnte Urteil vom 8. Mai 1942 bestätigt hat, von dem britischen Schifffahrtsminister am 20. August 1940 ein Ship warrant ausgestellt worden, der sich bei den Akten befindet. Unter den Papieren der dem Dampfer "Ole Wegger" beigegebenen Fangboote sind keine Ship warrants gefunden worden. Die von der Norwegian Shipping and Trade Mission für die Dampfer "Solglimt" und "Ole Wegger" bei Beantragung der Ausstellung von Ship warrants für diese Schiffe übernommenen Verpflichtungen beziehen sich aber, wie aus den Darlegungen unter 1 erhellt, auf alle von diesem Unternehmen bereederten Schiffe. Auf die Übernahme dieser Verpflichtungen nehmen die für die Dampfer "Solglimt" und "Ole Wegger" ausstellten Schiffspässe auch ausdrücklich Bezug. Denn es heißt dort: "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". Das Walfangmutterschiff "Ole Wegger" und seine Fangboote sind daher ebenso wie die anderen von der Norwegian Shipping and Trade Mission bereederten Schiffe im Sinne des Artikels 38 Ziff. 3 PO der Kontrolle der britischen Regierung unterstellt gewesen. Sie haben damit feindselige Unterstützung geleistet.

3. Besondere Umstände, die etwa eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Im Gegenteil

teil

81

- 11 -

85

Gegenteil: Die Norwegian Shipping and Trade Mission hat unbestritten ihren Sitz in London. Sie bezeichnet sich, wie der Oberpreisenhof aus den bei den Dampfern "Solglimt" und "Pelagos" vorgefundenen Papieren festgestellt hat, auf den von ihr verwendeten Briefbogen 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 zu beachten, daß auch der für den Dampfer "Ole Wegger" ausgestellte Ship warrant, ebenso wie der des Dampfers "Solglimt", keine Beschränkung auf eine bestimmte Geltungsdauer enthält und daß das Schiff in ihm als "Allied vessel" bezeichnet wird, ein Umstand, dem angesichts der von der Norwegian Shipping and Trade Mission eingegangenen Verpflichtungen auch für die Schiffe der Walfangflotte, für die keine besonderen Ship warrants ausgestellt worden sind, Bedeutung zukommt.

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

Norwegian Shipping and 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 and 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 Eigentümer der Schiffe von der Übernahme der Bereederung durch die Norwegian Shipping and Trade Mission und von den seitens dieser Organisation gegenüber der britischen Regierung eingegangenen Verpflichtungen Kenntnis gehabt haben oder ob die Unterstellung der Schiffe unter die Kontrolle der britischen Regierung sogar gegen ihren Willen erfolgt ist, hat rechtlich keine Bedeutung. Nach Artikel 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 Artikel 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 anderen Tatbeständen dagegen nicht. Übrigens berücksichtigt auch die Londoner Seekriegsrechtsdeklaration von 1909 das subjektive Moment nur bei dem der Ziffer 6 des Artikels 38 PO entsprechenden Tatbestand ihres Artikels 45 Abs. 1 Ziff. 2.

III. Das Walfangmutterschiff "Ole Wegger" und die dazu gehörigen Fangboote "Torlyn", "Pol VIII" und "Pol X" unter-

82

86

unterliegen daher in gleicher Weise wie die Walfangmutter-  
schiffe "Solglimt" und "Pelagos" und die dem letztgenannten  
Schiff beigegeben gewesenen Fangboote nach Artikel 40 PO  
wegen feindseliger Unterstützung der Aufbringung und Ein-  
ziehung. Daraus folgt, daß die Entscheidung des Prisenhofs  
Hamburg, welche die Einziehung bereits ausgesprochen hat,  
zu bestätigen ist, und daß die dagegen eingelegten Beru-  
fungen der Eigentümerfirmen zurückgewiesen werden müssen.

Kriege

Bruns

Kraske

Schüssler

Wolff



Beglaubigt

*Chudy*  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

4.

- 1.) Ja i Mülf. I. Retard i zinjufellen  
  - a) ten PKO, zu 1) zinjuf. 6/3 ja.
  - b) ten RR'en ved Klor & Hliger (td. 73) zu 1) zinjuf. 6/3 ja.
- 2.) Ja i hof. Off. I. Retard i z. J. Nr. OPH/E 68, 69 u. 67/42  
zu urfassen.
- 3.) Als. mit zinjuf. No. zu 2) zinjuf. 6/3 ja. ab 9/3. 9v.

*ju. 573.43*