

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

HGB § 735; Seeschiffsstraßen v. 6. Mai 1952;
BGBI II 553, § 35

Der Anhangschiffer eines Schleppzuges hat im Hafenverkehr eines Seehafens nicht die Pflicht, darüber zu wachen, daß der Schleppzug auf der richtigen Seite des Fahrwassers bleibt; er verletzt nicht seine Sorgfaltspflicht, wenn er vom Schleppzugführer nicht verlangt, daß dieser die falsche Seite verläßt.

Seestraßen v. 10. Juni 1948, BGBI 1953 II 603, 760, Art. 28

Der Kurs wird geändert, wenn das Schiff dem gekrümmten Fahrwasser nicht folgt, dessen Mitte verläßt und sich der Fahrwassergrenze an seiner Steuerbordseite nähert, mag auch die Ruderlage nicht geändert werden.

BGH Urt. v. 24. November 1960 - II ZR 154/59 - OLG Hamburg
LG Hamburg

Verkündet
am 24. November 1960
Pfauf, 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 Firma E Tankschiffreederei Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, H , F str. ,
gesetzlich vertreten durch ihren Geschäftsführer
H K , H , K -W: -Str. ,

Klägerin, Revisionsklägerin und Anschlußrevisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die Firma V -Reederei, F D , H -
N: , E ,

2. die Firma C L , H , D str. ,

Beklagte, Revisionsbeklagte,
zu 1) auch Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1): Rechtsanwalt -
- Prozeßbevollmächtigter zu 2): Rechtsanwalt -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. November 1960 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr,
Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Zwischen-
urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandes-

- 1 a -

gerichts zu Hamburg vom 24. April 1959 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten zu 1) gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg, Kammer 12 für Handelssachen, vom 2. Januar 1959 wird zurückgewiesen.

Auf die Berufung der Klägerin wird das bezeichnete Urteil dahin abgeändert:

Der Zahlungsanspruch ist gegen die Beklagte zu 2) als Gesamtschuldnerin mit der Beklagten zu 1) dem Grunde nach im Rahmen des § 114 des Binnenschiffahrtsgesetzes, jedoch hinsichtlich 4 % Zinsen für die Zeit vom 30. Mai 1958 an ohne diese Einschränkung gerechtfertigt. Die weitergehende Zahlungsklage wird abgewiesen.

Die Sache wird in diesem Umfang zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Zahlungsanspruchs gegen die Beklagte zu 2) an das Landgericht zurückverwiesen.

Die Beklagte zu 2) wird ferner verurteilt, wegen des Betrages von 19 029,65 DM nebst Zinsen in Höhe von 2 % über dem Diskontsatz der Deutschen Bundesbank für die Zeit vom 14. März 1957 an die Zwangsvollstreckung in ihren Schlepper "L" zu dulden.

Die Anschlußrevision der Beklagten zu 1) wird zurückgewiesen.

Die Kosten des ersten und zweiten Rechtszuges sowie 3/5 der Kosten der Revision werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt. Die restlichen Kosten der Revision hat die Beklagte zu 1) zu tragen.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)

Von rechts wegen



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Schlepper "L " (17 m lang, 5,20 m breit) der Beklagten zu 2) schleppte am 14. März 1957 um die Mittagszeit den Tankleichter "E 20" (55 m lang, 8 m breit) der Klägerin im Gebiet des Hafens Hamburg durch den Köhlbrand in nördlicher Richtung. Der Abstand vom Bug des Anhangs bis zum Heck des Schleppers betrug etwa 5 bis 6 m. "E 20" war voll beladen. Es lief Flutstrom in südlicher Richtung. Die Sicht war klar.

In der Nähe der Rethen-Einmündung in den Köhlbrand kam es südlich der Tonne 2 zu einem Zusammenstoß des Schleppzuges mit dem Küstenmotorschiff "F: " (im Seeschiffsregister eingetragen, 49,9 m lang, 7,5 m breit, in Ballast fahrend) der Beklagten zu 1). Der Schleppzug fuhr auf seiner Backbordseite des Hauptfahrwassers des Köhlbrands, das dort etwa 110 m breit ist. MS "F: " stieß mit seinem Bug mittschiffs gegen die Steuerbordseite des Schleppers "L ", zerschnitt die Schlepptrosse und geriet mit seiner Backbordseite gegen die Backbordseite des Tankleichters. Alle drei Schiffe erlitten Beschädigungen. "F: " und "L " sind nach dem Unfall auf neue Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern Ersatz ihres mit 19 029,65 DM bezifferten Schadens und von der Beklagten zu 1) die Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in ihr MS "F: " und von der Beklagten zu 2) die Duldung der Zwangsvollstreckung in ihren Schlepper "L ".

Die Klägerin hat geltend gemacht, die Führung von "L " und von "F: " treffe ein Verschulden am Zusammenstoß,

weil sie beide im falschen Fahrwasser gefahren seien.

"F" habe den Schleppzug auf der Steuerbordseite passieren lassen können, statt dessen aber eine plötzliche Wendung nach Steuerbord gemacht und auf "L" zugehalten, der als Manöver des letzten Augenblicks Backbordruder gegeben habe. "L" habe grob fahrlässig im Sinne der Bugsierbedingungen gehandelt, indem er sich im Backbord-Fahrwasser gehalten habe.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt, die Beklagte zu 2) hat sich hilfsweise darauf berufen, daß sie persönlich nur in Höhe des Wertes des Schleppers hafte, der sich auf 17 000 DM belaufe. Die Beklagte zu 1) hat geltend gemacht, daß MS "F" sich in der Mitte des Steuerbordfahrwassers gehalten und rechtzeitig Steuerbordruder gegeben habe, um den Schleppzug vorschriftsmäßig Backbord an Backbord zu passieren. "L" habe "F" nicht rechtzeitig beachtet, die falsche Fahrwasserseite bei Annäherung beibehalten und sogar plötzlich hart Backbordruder gegeben.

Die Beklagte zu 2) hat vorgetragen, MS "F" sei sehr weit im linken Fahrwasser gefahren und habe plötzlich ohne Grund und Signal ein Steuerbordmanöver vorgenommen, mit dem "L" nicht habe rechnen können, da er von der Absicht des Passierens Steuerbord an Steuerbord habe ausgehen müssen. Da "L" in diesem Zeitpunkt nicht mehr nach Steuerbord habe ausweichen können, habe er versucht, nach Backbord abzdrehen.

Beide Beklagten haben sich darauf berufen, daß "E 20" "L" nicht zum Befahren der richtigen Fahrwasserseite gehalten und nicht notfalls losgeworfen habe, wie es seine Pflicht gewesen sei.

Das Landgericht hat die Beklagte zu 1) nach dem Klagantrag verurteilt und die Klage gegen die Beklagte zu 2) abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat durch Zwischenurteil den Klaganspruch unter Abweisung der weitergehenden Klage dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt erklärt, daß die Beklagten zu 1) und 2) der Klägerin zu je 2/5 den Schaden zu ersetzen haben, der ihr durch den Zusammenstoß entstanden ist. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag im vollen Umfang weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen. Die Beklagte zu 1) erstrebt ferner mit ihrer Anschlußrevision die vollständige Abweisung der gegen sie gerichteten Klage. Die Klägerin beantragt, die Anschlußrevision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Zur Revision der Klägerin.

Das Berufungsgericht, das ein gleich schwer zu bewertendes Verschulden der Führung des Schleppers "L " und des MS "F " annimmt, ist zu der Ansicht gelangt, auch die Besatzung des Tankleichters "E 20" treffe ein auf ein Fünftel zu bemessendes Mitverschulden an dem Zusammenstoß. "E 20" habe zwar die Schleppverbindung nicht lösen können, aber "L " dazu anhalten müssen, auf der richtigen Fahrwasserseite zu bleiben. Der Anhangschiffer sei verpflichtet, die Befolgung zwingender Vorschriften durch den Schlepper zu überwachen und sich gegen ein Verhalten des Schleppers, das offensichtlich gegen solche Vorschriften verstößt, zu verwahren. Die Revision rügt mit Recht eine Verken- nung der Pflichten des Anhangschiffers im gegebenen Fall.

Der erkennende Senat hat in seinen Urteilen vom

27. März 1958 (LM RheinschiffahrtsPolVO Nr. 1) und vom 3. Juli 1958 (BGHZ 28, 84, 89) ausgeführt, daß der Kahn-schiffer grundsätzlich das Recht und die Pflicht hat, die Ausführung einer Anordnung des Schleppzugführers zu verweigern, die gegen eine gesetzliche Gebots- oder Verbotsvorschrift bestimmten Inhalts oder in der Weise gegen einen Schiffahrtsbrauch verstößt, daß die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet wird. Zugleich hat der Senat hervorgehoben, daß der Anhangschiffer in den Fragen der Navigation des fahrenden Schiffs den Befehl des Schleppzugführers auch dann zu befolgen hat, wenn er nach seiner Meinung unrichtig ist. Jedoch müsse er auch bei einem in Fahrt befindlichen Schleppzug den Gehorsam verweigern und die Einstellung der Fahrt verlangen, wenn die Entscheidung vernünftigerweise völlig eindeutig nur in einer Richtung getroffen werden kann, um Gefahren für die Schifffahrt zu begegnen. Das ist grundsätzlich der Fall, wenn die Fahrweise des Schleppers gegen gesetzliche Gebots- oder Verbotsvorschriften bestimmten Inhalts verstößt (z.B. gegen das Gebot zur Einstellung der Fahrt bei verminderter Sicht oder gegen das Verbot, eine bestimmte Wasserstraße zu befahren).

Im vorliegenden Fall steht in Frage, ob der Anhangschiffer darauf zu achten hat, daß der Führer des Schleppzuges bei der Navigation die richtige Fahrwasserseite einhält, und ob er diesen gegebenenfalls auf falsches Fahren hinzuweisen hat, um Abhilfe zu erreichen. Der Zusammenstoß ereignete sich im Hamburger Hafen. Nach § 35 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 6. Mai 1952 (BGBl II 603) - im folgenden SSchStrO -, deren Erster Teil ergänzend im Hamburger Hafen gilt (§ 2 Abs. 1 a des Hamburger Hafengesetzes vom 21. Dezember 1954 (HambGVBl S. 169)), muß ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, wenn dies ohne Gefahr möglich ist, sich an der

Seite des Fahrwassers halten, die an seiner Steuerbordseite liegt. Diese Vorschrift enthält kein absolutes Gebot, die rechte Seite des Fahrwassers zu benutzen, sondern läßt ebenso wie die entsprechende Vorschrift des Art. 25 Seestraßenordnung (vgl. § 3 Abs. 4 SSchStrO) Ausnahmen zu. Das Gebot gilt nicht, wenn sich aus seiner Befolgung Gefahren ergeben, die das betreffende Schiff, ein anderes Schiff oder Personen oder Sachen bedrohen (z.B. Gefahr der Kollision mit einem anderen Schiff, Hindernisse, Sog- und Wellenwirkung auf offene Schuten usw.; vgl. Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl. Art. 25 SStrO Anm. 3). Auch aus den allgemeinen Anforderungen des Verkehrs können sich Ausnahmen ergeben (z.B. wenn ein Schiff auf der an sich verbotenen Fahrwasserseite auf kürzere Strecke verholen will, wenn es überholen oder eine beabsichtigte Wendung vorbereiten will). Die Anwendung der Vorschrift läßt also dem Ermessen des Schiffsführers einen gewissen Spielraum, der allerdings eng zu bemessen ist, um Gefahrenlagen tunlichst von vornherein gar nicht entstehen zu lassen. Schon unter diesem Gesichtspunkt kann es zweifelhaft sein, ob der Anhangschiffer eines Schleppzuges auf einer Wasserstraße, auf der grundsätzlich das Gebot des Rechtsfahrens gilt, verpflichtet ist, die Fahrweise des Schleppers dahin zu überwachen, ob dieses Gebot beachtet wird, und ihn bei erkennbaren Verstößen darauf hinzuweisen und Abhilfe zu verlangen. Hierfür kämen praktisch nur Zurufe und Zeichen in Betracht. Jedenfalls kann eine solche Verpflichtung des Anhangschiffers nicht bei Schleppzügen in einem Seehafen (vgl. für Hamburg § 40 Hamburger Hafengesetz nebst § 17 DV über deren Zusammensetzung und Bemannung) angenommen werden. Die besonderen Verhältnisse des Verkehrs in einem solchen Hafen führen hier zu zahlreichen Lagen, in denen die grundsätzlich vorgeschriebene Seite des Fahrwassers nicht ohne Gefahr eingehalten werden kann (z.B. beim Queren, wenn das Fahrwasser

nicht frei ist; beim Verholen, Dreh- oder Ankermanövern sowie An- und Ablegen anderer Schiffe). Es würde eine Überspannung der dem Anhangschiffer obliegenden Sorgfaltpflicht bedeuten, wenn von ihm verlangt würde, im Hafenverkehr neben dem gerade dort besonders wichtigen genauen Nachsteuern ständig darauf zu achten, daß der Schleppzugführer auf der für ihn rechten Seite des Fahrwassers verbleibt, oder, wenn dies nicht der Fall ist, Überlegungen anzustellen, warum er nicht oder noch nicht die andere Fahrwasserseite aufgesucht hat, und ob danach Anlaß besteht, sich gegen einen solchen Kurs durch Zurufe oder Zeichen zu verwahren. Der Anhangschiffer müßte, um dieser Pflicht überhaupt genügen zu können, ständig den genauen Verlauf des Fahrwassers im Auge behalten und z.B. auch etwa gegebene Kursänderungssignale entgegenkommender Fahrzeuge beachten. Die zuverlässige Erfüllung seiner Hauptpflicht, dem Schlepper ordnungsgemäß zu folgen und dabei begegnenden Fahrzeugen richtig auszuweichen, wäre bei einem solchen Umfang seiner Aufgaben im Hafenverkehr beeinträchtigt. Angesichts der in einem Seehafen wechselnden Verkehrslagen wäre das Eingreifen des Anhangschiffers, wie es das Berufungsgericht fordert, auch nur geeignet, Verwirrung zu stiften und beim Begegnen von Fahrzeugen erst recht Gefahrenquellen zu schaffen, indem z.B. der Schlepper irregeführt oder versuchen würde, unter Kreuzen des Bugs eines anderen Schiffes noch die andere Seite des Fahrwassers zu gewinnen. Unter den besonderen Verhältnissen des Verkehrs im Seehafen muß jedenfalls die Verantwortung für die Einhaltung der richtigen Fahrwasserseite ausschließlich dem Schleppzugführer auferlegt werden, der in dieser Hinsicht allein ohne Hinweise und Verwahrungen seiner Anhänge zu entscheiden hat, wie zu fahren ist.

Hiernach bedarf es keiner Erörterung, ob "E 20" überhaupt die Möglichkeit hatte, vom Führer des "L " zu verlangen, er solle den Backbordkurs, für den kein Grund ersichtlich war, aufgeben und auf die andere Seite des Fahrwassers hinüberwechseln. Das Berufungsgericht prüft diese Frage nicht. Ob der Revision zu folgen ist, daß eine Verständigung durch Zuruf, die allein in Betracht gekommen sei, angesichts der Entfernung des Ruders von "E 20" vom Ruderhaus des Schleppers (etwa 60 bis 70 m) bei dem Geräusch der Maschine überhaupt nicht möglich gewesen sei, kann dahinstehen. Auch auf die weiteren Rügen der Revision, das Berufungsgericht habe nicht festgestellt, wie lange "L " vor dem Zusammenstoß falsch gefahren sei und ob ein Hinweis noch rechtzeitig zu seiner Verhütung möglich gewesen wäre, braucht nicht mehr eingegangen zu werden.

Der Klägerin kann somit kein Verschulden am Unfall zur Last gelegt werden. Für ein Verschulden der Schlepperbesatzung hat sie im Verhältnis zur Beklagten zu 1) nicht einzustehen (RGZ 65, 382).

II. Zur Anschlußrevision der Beklagten zu 1).

Das Berufungsgericht stellt fest, daß MS "F " etwa die Mitte des Köhlbrand-Hauptfahrwassers gehalten hat, als der Schlepper "L " auf etwa 1 000 m Entfernung gesichtet worden ist. MS "F " habe daher die Möglichkeit gehabt, den Schleppzug Steuerbord an Steuerbord zu passieren. Wenn die Führung von MS "F " sich entschlossen habe, "L " vorschriftsmäßig Backbord an Backbord unter Änderung seines bisherigen Kurses nach Steuerbord zu passieren, so

habe sie dieses Ausweichmanöver so rechtzeitig einleiten und so ausgiebig bemessen müssen, daß "L " keinen Zweifel an der beabsichtigten Maßnahme haben konnte. Auch habe die Kursänderung nach Steuerbord durch Signal angezeigt werden müssen. Vor der Tonne 2 habe MS "F " zwar "mehr Ruder nach Steuerbord" gegeben, aber auch nach der Ausführung habe "L " noch recht voraus gelegen. MS "F " habe bei dieser Lage entweder hart nach Steuerbord halten oder "L " Steuerbord an Steuerbord passieren müssen, was möglich gewesen sei. Statt dessen habe "F " erst auf kurze Entfernung von "L " nochmals Steuerbordruder gegeben. Das eingeleitete Ausweichmanöver, wenn MS "F " es überhaupt für erforderlich gehalten habe, sei entschlossen, rechtzeitig und so auszuführen gewesen, wie es seemännischer Praxis entsprochen habe.

Die Anschlußrevision rügt, das Berufungsgericht habe die leichte Krümmung des Fahrwassers im Köhlbrand übersehen. Eine Begegnung mit "L " Steuerbord an Steuerbord sei nicht ohne Kursänderung möglich gewesen. MS "F " wäre vielmehr, wie die Skizze des Sachverständigen ergebe, an die äußerste rechte Fahrwasserseite gelangt, wenn es seinen Kurs, den es beim Sichten des "L " gehabt habe, beibehalten hätte. Sein Kurs habe bei "L " keinen Zweifel hervorrufen können. Ein Schallsignal sei nicht in Frage gekommen, weil der Kurs nicht geändert und nur leicht nach Steuerbord korrigiert worden sei. Ein Ausweichen nach Backbord wäre fehlerhaft gewesen. Diese Ausführungen können der Anschlußrevision nicht zum Erfolge verhelfen.

Das Berufungsgericht stellt fest, daß MS "F: " etwa die Mitte des Fahrwassers gehalten hat, als es sich "L " in etwa 1 000 m Entfernung näherte. Es bedeutete eine Änderung des Kurses, wenn es dem gekrümmten Fahrwasser

nicht folgte, die Fahrwassermitte verließ und sich dadurch der Steuerbord-Grenze des Fahrwassers näherte, mochte auch ein Ruderlegen hierfür nicht erforderlich sein. Ob eine Kursänderung vorliegt, ist auf die Lage des Schiffs im Fahrwasser und dessen Begrenzung zu beziehen (RG HansGZ 1903 Nr. 58 S. 132). Folgte MS "F: " dem Fahrwasser auf der von ihm bisher innegehaltenen Fahrwassermitte unter Berücksichtigung der Altenwerder Feuer, so war es entgegen der Anschlußrevision möglich, den in der Backbord-Fahrwasserhälfte fahrenden Schleppzug Steuerbord an Steuerbord zu passieren. Ein Verfahrensverstoß des Berufungsgerichts ist nicht ersichtlich.

Ein die falsche Fahrwasserseite haltendes Schiff, das eines entgegenkommenden Schiffs ansichtig wird, darf nur dann versuchen, dessen Bug zu kreuzen und die richtige Fahrwasserhälfte zu gewinnen, wenn beide Schiffe noch genügend weit entfernt sind und das Manöver ohne Gefahr ausführbar ist (RG HansGZ 1903 Nr. 58; Schaps Art. 25 SStrO Anm. 6). Ist der Abstand für ein sicheres Hinüberwechseln bereits zu gering, so fehlt es an der Voraussetzung des § 35 SSchStrO, daß das Fahren auf der Steuerbord-Fahrwasserseite ohne Gefahr möglich ist. "L " machte keine Anstalten zu einem solchen Versuch, sondern hielt, wie auch die Beklagte zu 1) vorträgt, weiter langsam zum Altenwerder Ufer. "L " änderte also nicht seinen Kurs nach Steuerbord und gab auch kein entsprechendes Kurssignal. Wenn bei dieser Sachlage MS "F " Steuerbordruder gab, um gleichwohl ein regelrechtes Passieren Backbord an Backbord einzuleiten, so oblag es ihm, die Kursänderung durch Schallsignal anzuzeigen (Art. 28 SStrO; § 2 Abs. 1 b HambHafenG) und so durchzuführen, daß "L " genügend Zeit verblieb, seinerseits nach Steuerbord Raum zu geben, um MS "F " an seiner Backbordseite passieren zu lassen. Das

Berufungsgericht stellt fest, MS "F" " habe kein Steuerbordsignal hören lassen, als es vor der Tonne 2 Steuerbordruder gegeben habe. Erst auf kurze Entfernung von "L " habe MS "F" " nochmals Steuerbordruder gegeben, als ein Ausweichen von "L " nicht mehr möglich gewesen sei. Ein Verschulden der Führung von MS "F" " ist hiernach vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen worden.

III. Die Beklagte zu 2) hat gegen die Feststellung einer groben Fahrlässigkeit im Sinne des § 7 Nr. 2 Satz 1 der Allgemeinen Bedingungen für das Bugsieren von Fluß- und Hafenfahrzeugen im Gebiet des Hafens Hamburg wegen der Benutzung und nicht rechtzeitigen Freimachung der Backbord-Fahrwasserhälfte keine Einwendungen mehr erhoben. Sie wendet sich gegen eine Haftung mit der Beklagten zu 1) als Gesamtschuldnerin und eine höhere Bemessung ihres Schuldanteils.

Die Beklagten haften jedoch, da eine Schuldfeststellung gegen die Klägerin nicht getroffen werden kann, als Gesamtschuldner für den der Klägerin entstandenen Schaden. Auf den Zusammenstoß sind gemäß § 739 HGB trotz der Beteiligung von Binnenschiffen die §§ 734 bis 738 HGB anzuwenden. Die Beklagte zu 1) haftet der Klägerin aus § 735 HGB. Die Beklagte zu 2) ist für den entstandenen Schaden aus Schleppvertrag und aus unerlaubter Handlung verantwortlich (vgl. BGHZ 25, 244, 245). Beide Beklagten haften gemäß § 840 BGB als Gesamtschuldner (RGZ 94, 164, 167; Urt. des erkennenden Senats vom 27. März 1958, LM RheinschiffahrtsPolVO Nr. 1). § 736 HGB scheidet aus, weil die Klägerin schuldlos ist. Für eine Abwägung des Verschuldens von "L " und "F" " ist in diesem Rechtsstreit daher kein Raum. Die Regelung des § 736 HGB gilt in diesem Fall nur für das Innenverhältnis

der beteiligten schuldigen Schiffe, das hier nicht zur Erörterung steht.

IV. Auf die Revision der Klägerin war daher das angefochtene Urteil aufzuheben. Gegen die Schadensberechnung der Klägerin haben die Beklagten keine Einwendungen erhoben. Die Aufrechnung der Beklagten zu 1) mit einem Schadensersatzanspruch gegen die Klägerin aus dem Unfall kommt nicht mehr in Betracht. Die Berufung der Beklagten zu 1) gegen das Urteil des Landgerichts, das nach dem Klagantrag erkannt hatte, war hiernach zurückzuweisen. Die Beklagte zu 1) haftet gemäß § 774 HGB wegen der Aussendung des Schiffs auf neue Reisen für den gesamten Schadensbetrag persönlich, weil sie die Vermutung des § 774 Abs. 2 HGB, daß der Gläubiger volle Befriedigung aus dem Wert des Schiffes gefunden haben würde, nicht entkräftet hat.

Dagegen hat die Beklagte zu 2) sich darauf berufen, daß der Wert des Schiffes bei Antritt der neuen Reise nur 17 000 DM betragen habe (Bl. 256 GA) und die Klägerin daher keine volle Befriedigung gefunden haben würde, wenn der Wert des Schiffes unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre (§ 114 BinnSchG). Die Beklagte zu 2) hatte Beweis durch Vorlage einer Werttaxe angeboten (Bl. 256 GA), um die Vermutung der vollen Befriedigung der Klägerin zu widerlegen. Dieses Vorbringen wird erst infolge der von der Klägerin mit der Revision erstrebten Verurteilung der Beklagten zu 2) zum Ersatz des ganzen Schadens erheblich. Seine Beachtung bedeutet daher nicht, daß die Klägerin schlechter gestellt wird, als dies nach dem Urteil des Berufungsgerichts der Fall gewesen ist. Der Zahlungsanspruch gegen die Beklagte zu 2) kann somit

nur dem Grunde nach mit der durch § 114 BinnSchG gebotenen Einschränkung für gerechtfertigt erklärt werden. Der Zinsanspruch für die Zeit vom Zusammenstoß ab ist gemäß § 849 BGB begründet. Für die Zinsen gemäß §§ 246, 291 BGB, die von der Erhebung der Klage an zu zahlen sind, haftet die Beklagte zu 2) allerdings unbeschränkt persönlich (RGZ 153, 171, 173). Gemäß § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO war die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Zahlungsanspruchs an das Landgericht zurückzuverweisen. Der Duldungsanspruch gegen die Beklagte zu 2) ist gemäß §§ 102 Nr. 5 Abs. 2, 103 BinnSchG begründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 92, 100 Abs. 4 ZPO. Da der Zahlungs- und Duldungsanspruch denselben Streitwert haben, ist es ohne Bedeutung, daß über den Zahlungsanspruch gegen die Beklagte zu 2) nur durch Zwischenurteil gemäß § 304 ZPO erkannt worden ist.

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Hill