

✓
15

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: § 50 ZPO

Rechtssatz: Das "Deutsche Reich" als Träger des in den Westzonen, der Ostzone und im Ausland befindlichen Vermögens kann auch jetzt noch verklagt werden.

2. Gesetz: § 485 HGB

Rechtssatz: Ansprüche auf Ersatz von Schäden, die in deutschen Hoheitsgewässern aus der Kollision eines deutschen mit einem ausländischen Schiff entstehen, sind nach deutschem Recht zu beurteilen.

3. Gesetz: § 565 Abs 2 ZPO

Rechtssatz: Ein Berufungsgericht, dessen Urteil vom Revisionsgericht aufgehoben wird, ist im Falle der Zurückverweisung an die Beurteilung des Revisionsgerichts nur in denjenigen Punkten gebunden, wegen deren die Aufhebung als solche unmittelbar erfolgt ist, im übrigen ist es in der Beurteilung frei. Ist sein Urteil nur wegen Verfahrensmängel aufgehoben worden, so ist das Berufungsgericht in der sachlichrechtlichen Beurteilung ganz frei, es kann insoweit auch von seiner früheren, vom Revisionsgericht gebilligten Rechtsauffassung abweichen. Der Senat folgt hier der vom Reichsgericht (ERR 1942, 498) und vom II. Senat des Bundesgerichtshofs (Lindenmaier-Möhring § 565 Abs 2 ZPO Nr 1) vertretenen Rechtsauffassung.

4. Gesetz: Art 8 Ziff 88 des Gesetzes zur Wiederherstellung der Rechtseinheit vom 12. September 1950, § 565 Abs 2 ZPO

Rechtssatz: Soweit das Berufungsgericht auf Grund des § 565 Abs 2 ZPO an die Rechtsauffassung des Obersten Gerichtshofs für die britische Zone gebunden war, ist es auch der Bundesgerichtshof, wenn der Rechtsstreit auf eine neue Revision an ihn gelangt.

5. Gesetz: §§ 13, 14 UmstG

Rechtssatz: Schadensersatzforderungen sind Wertforderungen und keine Reichsmarkforderungen. Wenn der Geschädigte zur Behebung des Schadens vor dem 21. Juni 1948 schwedische Kronen verwendet hat, so verfestigte sich seine Forderung dadurch nicht in eine Reichsmarkforderung. Ihrer Geltendmachung gegen das Deutsche Reich steht § 14 UmstG nicht entgegen.

6. Gesetz: §§ 485, 486, 735 HGB, § 839 Abs 1 Satz 2 BGB, Art 7 EGHGB

Rechtssatz: Einem auf §§ 485, 486, 735 HGB, Art 7 EGHGB gestützten Schadensersatzanspruch eines gegen Kasko versicherten Reeders gegenüber kann sich der Staat, dessen Beamter in Ausübung einer Amtspflicht den Schiffszusammenstoß fahrlässig verursacht hat, nicht auf § 839 Abs 1 Satz 2 BGB berufen.

7. Gesetz: §§ 485, 735, 754 ff, 774 HGB Art 7 EGHGB

Rechtssatz: Die Vorschriften der §§ 754f. HGB gelten grundsätzlich auch bei Zusammenstößen mit Staatsschiffen. An der vom Reichsgericht (RGZ 151, 271 ff) entwickelten Rechtsauffassung wird festgehalten.

8. Gesetz: § 774 HGB

Rechtssatz: Wenn ein Kriegsschiff, das sich durch eine Kaperfahrt aktiv am Kriege beteiligt, diese, nachdem infolge Verschuldens seiner Besatzung durch einen Schiffszusammenstoß ein Schaden verursacht ist, weiter fortsetzt, so finden auf sie die Haftungsbestimmungen des § 774 HGB über die "neue Reise" ausnahmsweise entsprechende Anwendung.

Aktenzeichen: I ZR 61/51

Urteil vom 6. November 1951 OLG Hamburg

I ZR 61/51

Verkündet am
6. November 1951

Justizobersekretär,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Deutschen Reichs, hier vertreten durch den Ober-
finanzpräsidenten in H , Verwaltungsstelle für
Reichs- und Staatsvermögen,

Beklagten, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die Rederiaktiebolaget S Lloyd in G
(), vertreten durch ihre Direktion,

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. November 1951 unter Mitwir-
kung der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Dr. Heidenhain,
Dr. Birnbach, Schmidt und Wilde
für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil
des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandes-
gerichts in Hamburg vom 6. März 1951 wird auf
seine Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen



[JLaw - Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Tatbestand:

Am 20. November 1941 stieß der Hilfskreuzer "Schiff [REDACTED]" der früheren Deutschen Kriegsmarine auf einer von Kiel ausgehenden Kreuzerfahrt vor Brunsbüttelkoog mit dem Dampfer "B [REDACTED]" der Klägerin, der dort vor Anker lag, im Nebel zusammen. Die "B [REDACTED]" sank. Sie war bei einer schwedischen Versicherungsgesellschaft versichert. Das "Schiff [REDACTED]" wurde leicht beschädigt und kehrte zur Vornahme der Ausbesserung nach Kiel zurück. Die Reparatur wurde dort in einigen Tagen ausgeführt. Danach fuhr "Schiff [REDACTED]" wieder aus. Es führte etwa ein Jahr lang Kreuzerkrieg und kam Ende 1942 (nicht 1944, wie im Prozeß irrtümlich bis zum Jahr 1950 angenommen worden war) nach Yokohama. Dort wurde es bald darauf durch eine Explosion vernichtet.

Die Klägerin hat im Jahre 1942 Klage erhoben und vorgetragen, der Zusammenstoß beruhe allein auf Verschulden der Besatzung des Schiffes des Beklagten. Durch den Unfall sei ihr, der Klägerin, ein Schaden von 991.596,50 schwedischen Kronen erwachsen. Das Schiff allein sei 950.000 Kronen wert gewesen, der Restschaden setze sich aus verschiedenen Posten, u.a. aus den fünf folgenden (auf sie allein bezieht sich das angegriffene Urteil des Oberlandesgerichts) zusammen:

Sie habe infolge des Zusammenstoßes an schwedischen Kronen verauslagt für:

1. Vergütung an die Besatzung für verlorene Effekten	23.721,6
2. Extraheuer an die Besatzung infolge Verlustes	6.656,4
3. Chemische Reinigung von Kleidungsstücken	50,0
4. Kosten für die Schiffstaxe	100,0
5. Telefon, Telegramme und Porto	<u>100,0</u>
zusammen	30.628,1

Der Beklagte hafte ihr für den ganzen Schaden schon deshalb unbeschränkt, weil das "Schiff [REDACTED]" nach dem Zusammenstoß neue Fahrten unternommen habe. Die Klägerin hat im ersten Rechtszuge beantragt:

1. Den Beklagten zu verurteilen, an sie 991.596,50 schwedische Kronen und 500.-- Reichsmark zuzüglich 5 % Zinsen seit dem 1. Januar 1942 zu zahlen.
2. Den Beklagten zu verurteilen, wegen obiger Forderung nebst Zinsen und Kosten die Zwangsvollstreckung in das "Schiff [REDACTED]" zu dulden.
3. Festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet sei, ihr den Schaden zu ersetzen, der ihr durch den Totalverlust der "Bothnia" entstanden sei.

Der Beklagte hat Klageabweisung begehrt und geltend gemacht, der Zusammenstoß sei allein auf Verschulden der Besatzung des Schiffes der Klägerin zurückzuführen. Im übrigen sei die Klägerin von ihrer Versicherungsgesellschaft voll entschädigt worden, so daß sie, die Beklagte, auch gemäß § 839 Abs 1 Satz 2 BGB nicht hafte.

Das Landgericht hat Beweis erhoben und sodann

durch Zwischenurteil vom 26. März 1945 (Bd 1 Bl 160 d.A.) den Klageanspruch zu 1) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Der Beklagte hat gegen das Urteil Berufung eingelegt mit dem Antrage, es zu ändern und den Klageanspruch zu 1) abzuweisen. Die Klägerin hat im zweiten Rechtszuge erklärt, den Anspruch auf Zahlung von 500.-- RM und auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff lasse sie fallen. Sie hat im zweiten Rechtszuge sodann folgende Anträge gestellt:

1. Den Beklagten zu verurteilen, an sie 991.596,50 schwedische Kronen zuzüglich 5 % Zinsen seit dem 1. Januar 1942 evtl. den Gegenwert in deutscher Währung zum Kurse des Zahlungstages zu zahlen.
2. Hilfsweise festzustellen, daß der Beklagte durch den Zusammenstoß vom 20. November 1941 verpflichtet sei, ihr als Schadensersatz für die Zerstörung der "B [REDACTED]" den Gegenwert von 991.596,50 schwedische Kronen zuzüglich 5 % Zinsen seit dem 1. Januar 1942 in Reichsmark zum Kurse des Zahlungstages zu zahlen.

Das Oberlandesgericht hat weiteren Beweis erhoben und sodann im Wege der schriftlichen Entscheidung durch Teilurteil (Bd 1 Bl 226 ff) für Recht erkannt:

Die Berufung des Beklagten gegen das Zwischen- und Teilurteil des Landgerichts Hamburg, Kammer 1 für Handelssachen, vom 26. März 1945 wird insoweit als unbegründet zurückgewiesen, als sie sich gegen folgende Teilforderungen der Generalrechnung vom 11. Dezember 1941 richtet:

1. Vergütung an die Besatzung für verlorene Effekten,
2. Extraheuer an die Besatzung infolge Verlustes,

3. chemische Reinigung von Kleidungsstücken,
 4. Kosten für die Schiffstaxe,
 5. Telefon, Telegramme und Porti
- jedoch mit der Maßgabe, daß die Ansprüche in Deutscher Mark dem Grunde nach berechtigt sind.

Der Beklagte hat gegen das Urteil Revision eingelegt. Der Oberste Gerichtshof für die britische Zone in Köln hat das Erkenntnis des Oberlandesgerichts durch Urteil vom 17. November 1949 (abgedruckt in OGHZ 2, 379 ff) aufgehoben und den Rechtsstreit zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Parteien haben den Rechtsstreit darauf vor dem Oberlandesgericht fortgesetzt. Der Beklagte hat nunmehr vorgetragen, das Schiff sei nicht erst im Jahre 1944, sondern bereits Ende 1942 nach Japan gekommen und dort kurz darauf untergegangen. Neue Reisen habe es in der ganzen Zeit seit dem 21. November 1941 nicht unternommen gehabt, vielmehr habe es nur die vorgesehene Reise, die es damals begonnen gehabt habe, fortgesetzt. Das Oberlandesgericht hat weiteren Beweis erhoben. Es hat sodann durch Urteil vom 6. März 1951 im Ergebnis ebenso erkannt, wie in seiner vom Obersten Gerichtshof aufgehobenen schriftlichen Entscheidung aus dem Jahre 1949.

Der Beklagte hat gegen das Urteil Revision eingelegt mit dem Antrage, es aufzuheben und die Klage

abzuweisen, soweit in ihm über sie erkannt worden sei.

Die Klägerin beantragt:

1. Die Revision des Beklagten zurückzuweisen.
2. Hilfsweise ihren Anspruch auf
 - 1) Vergütung an die Besatzung für verlorene Effekten,
 - 2) Extraheuer an die Besatzung infolge Verlustes,
 - 3) chemische Reinigung von Kleidungsstücken,
 - 4) Kosten für die Schiffstaxe,
 - 5) Telefon, Telegramme und Portoin Höhe von zusammen 30.620,14 schwedische Kronen zuzüglich 5 % Zinsen seit dem 1. Januar 1942 in schwedischer Währung dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären.
3. Ganz hilfsweise festzustellen, daß der Beklagte durch den Zusammenstoß vom 20. November 1941 verpflichtet worden ist, ihr als Schadensersatz für den Untergang der "B[REDACTED]" den Gegenwert von 30.628,14 schwedischen Kronen zuzüglich 5 % Zinsen jährlich seit dem 1. Januar 1942 in Reichsmark zum Kurse des Zahlungstages zu zahlen.

Entscheidungsgründe:

I. Die bereits im Jahre 1942 erhobene Klage ist gegen das "Deutsche Reich" gerichtet. Die Klägerin, die ihren Sitz in Schweden hat, hat auf Befragen vor dem Revisionsgericht erklärt, sie wolle die Bezeich-

nung der Beklagten nicht ändern, sie beabsichtige, sich im Falle des Obsiegens an das in Schweden befindliche Vermögen des Deutschen Reichs zu halten. Der Prozeßbevollmächtigte des Beklagten erklärt, er bemängle die Passivlegitimation des Deutschen Reichs nicht. Gegen die von der Klägerin gewählte Bezeichnung der Beklagten als "Deutsches Reich" in der Eigenschaft als Träger des in den Westzonen, der Ostzone und im Ausland befindlichen Vermögens bestehen keine rechtlichen Bedenken.

II. Das "Schiff [REDACTED]" des beklagten Deutschen Reichs und das Schiff "B [REDACTED]" der Klägerin sind auf der Elbe, also in einem deutschen Hoheitsgewässer, zusammengestossen. Die Klägerin gründet ihre Ansprüche auf Verschulden der Besatzung des Schiffes des Beklagten, somit auf unerlaubte Handlung. Für die rechtliche Beurteilung von Schäden aus Zusammenstößen von Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern gilt, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung (RGZ 21, 136 [140]) ausgeführt und auch der Oberste Gerichtshof für die britische Zone (OGHZ 4, 194 [196]) dargelegt hat, das deutsche Recht als Deliktstatut, und zwar auch dann, wenn ein ausländisches Schiff durch Verschulden der Besatzung eines Inlandschiffes beschädigt wird. Dieser gefestigten Rechtsauffassung schließt sich der erkennende Senat an.

III. Der Beklagte rügt unter anderem Verletzung des § 565 Abs 2 ZPO. Die Befolgung dieser Vorschrift hat das Revisionsgericht im übrigen von Amts wegen zu beachten (RGZ 94, 11 137). Der Beklagte hatte in seiner Revision gegen das erste Urteil des Oberlandesgerichts vom 6. Januar 1949 mehrere Rügen erhoben; unter anderem hatte er gerügt, daß das Oberlandesgericht verschiedene Beweise, die er zur Klärung der Fragen des Verschuldens der Schiffsbesatzung angeboten habe, nicht erhoben habe, und ferner, daß den Klageansprüchen § 14 UmstG entgegenstehe. Der Oberste Gerichtshof für die britische Zone hat das erwähnte Urteil des Oberlandesgerichts durch sein Erkenntnis vom 17. November 1949 wegen Übergehens der Beweisangebote (§ 286 ZPO) aufgehoben. Das Urteil des Obersten Gerichtshofs hat in den Gründen weiter ausgeführt, wenn die Rüge aus § 14 UmstG durchgegriffen hätte, so würde sich eine Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Oberlandesgericht erübrigt haben, weil die Klage in dem Falle ohne weiteres hätte abgewiesen werden müssen. Die erwähnte Rüge sei aber nicht gerechtfertigt, denn die in Rede stehende Forderung werde durch § 14 UmstG nicht berührt. Des weiteren hat der Oberste Gerichtshof ausgeführt, die Darlegungen des ersten Urteils des Oberlandesgerichts, daß der Beklagte im Grundsatz nach § 774 HGB hafte, seien nicht zu beanstanden.

Nach § 565 Abs 2 ZPO hat das Berufungsgericht

die rechtliche Beurteilung, welche der Aufhebung zugrunde gelegt ist, auch seiner Entscheidung zugrunde zu legen. In der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 58, 289; 94, 13; 149, 163) stand fest, daß die ausgesprochene Bindung nicht nur das Berufungsgericht verpflichtete, sondern auch maßgebend war für die weiteren Entscheidungen des Revisionsgerichts, wenn die Sache auf eine neue Revision hin an dieses zurückgelangte. Diesen, auch im Schrifttum (Rosenberg, Lehrbuch des Zivilprozeßrechts 5. Aufl § 143 S 660, Seuffert-Walßmann 12. Aufl § 565 ZPO Anm 2 f S 101) gebilligten Rechtssatz hat das Reichsgericht nicht nur aus § 318 ZPO, sondern vor allem aus allgemeinen Erwägungen hergeleitet, die sich aus einer verständigen Gestaltung des Prozeßverfahrens ergeben. Andererseits hat das Reichsgericht in einem, soweit ersichtlich, nicht veröffentlichten Urteil vom 2. Februar 1917 - VII 282/16 - folgerichtig ausgesprochen, eine für die Aufhebung des ersten Urteils nicht ursächliche Rechtsansicht binde das Revisionsgericht bei einer nochmaligen Revisionsentscheidung nicht. Dem allem pflichtet der Senat bei. Nach Art 8 Ziff 88 des Gesetzes zur Wiederherstellung der Rechtseinheit vom 12. September 1950 (BGBl 455) ist nun, soweit in gesetzlichen Vorschriften dem Reichsgericht oder dem Obersten Gerichtshof für die britische Zone Aufgaben zugewiesen sind, an die Stelle dieser Gerichte der Bundesgerichtshof getreten. Aus einer sinngemäßen

15

Auslegung dieser Vorschrift in Verbindung mit den oben erörterten Rechtsgrundsätzen folgt, daß der Bundesgerichtshof an diejenigen Rechtsansichten in dem Urteil des Obersten Gerichtshofs gebunden ist, die der Aufhebung des ersten Berufungsurteils des Oberlandesgerichts zugrunde lagen, daß aber darüber hinaus keine Bindung besteht. Somit kommt es darauf an, wie die Worte in § 565 Abs 2 ZPO "die rechtliche Beurteilung, welche der Aufhebung zugrunde gelegt ist" zu verstehen sind. Die Klägerin will die Vorschrift weit auslegen und meint, das Berufungsgericht werde auch an die mittelbaren Grundlagen der Aufhebung gebunden. Dieser Auffassung vermag der Senat nicht beizutreten. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts zur Frage der Grenzen der Bindung des Berufungsgerichts nach § 565 Abs 2 ZPO war zeitweise nicht ganz einheitlich (RGZ 94, 11 ff; 129, 226). Sie hat sich aber dahin gefestigt (RG HRR 1942, 492), daß die Bindung des Berufungsgerichts an die Beurteilung des Revisionsgerichts nur wegen derjenigen Punkte besteht, deren rechtsirrtümliche Würdigung die Aufhebung unmittelbar herbeigeführt hat. Dieser Rechtsansicht hat sich der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 14. März 1951 - II ZR 2/50 - (Lindenmaier-Möhrling § 565 Abs 2 Nr 1, 1951 Bl 94) angeschlossen. Ihr folgt der erkennende Senat. Für sie spricht entscheidend sowohl der Wortlaut des Gesetzes wie sein Sinn. Dieser geht

dahin, daß das Berufungsgericht die vom Revisionsgericht gerügten Fehler, die zur Aufhebung geführt haben, nicht wiederholen darf, daß es aber im übrigen in seiner Entscheidung frei sein soll. Eine andere Auffassung würde eine klare Grenzziehung unmöglich machen und außerdem das Berufungsgericht in der Findung eines gerechten Urteils zu stark eingengen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß das Oberlandesgericht und damit auch der erkennende Senat in der Entscheidung über solche Punkte frei ist, hinsichtlich deren im Revisionsurteil Angriffe der damaligen Revision zurückgewiesen worden sind oder ausgesprochen worden ist, daß die Entscheidung des Berufungsgerichts einen Rechtsirrtum nicht erkennen lasse; denn auf einem solchen Grunde beruhte die Entscheidung des Revisionsgerichts, die das Berufungsurteil aufhob, nicht, er lag der Aufhebung nicht zugrunde. Aufgehoben worden ist das erste Berufungsurteil nur wegen Ablehnung von Beweisanträgen, somit wegen Verfahrensmängeln. Nur soweit hat das Revisionsgericht das erste Berufungsurteil mißbilligt. Diesen vom Revisionsgericht gerügten Fehler durfte das Berufungsgericht nicht erneut begehen. Es mußte also die Beweise erheben. Weiter ging seine Bindung nicht (vgl. Stein-Jonas-Schönke 17. Aufl. § 565 ZPO II 2 c). Da das Berufungsgericht den Beweisen nachgegangen ist, kommt ein Verstoß gegen § 565 Abs 2 ZPO nicht in Betracht. Bei seiner erneuten sachlichrechtlichen

Beurteilung war das Berufungsgericht in der Entscheidung frei; das gilt daher auch ohne weiteres für den Bundesgerichtshof.

IV. Die Revision des Beklagten rügt weiter, das neue Berufungsurteil beruhe wiederum auf Verletzung des § 286 ZPO und ferner der §§ 485, 735, 736 HGB.

1) Die Revision vertritt die Auffassung, das Berufungsgericht habe den Zeugen S [REDACTED] erneut vernehmen und ferner den Inhalt des von dem Zeugen Sander an den Prozeßbevollmächtigten des Beklagten gerichteten, zu den Akten eingereichten Briefes vom 30. November 1950 mit auswerten müssen. Die Rügen gehen fehl.

a) Der Zeuge S [REDACTED] ist am 6. Juli 1948 prozeßordnungsmäßig vernommen worden. Seine Aussage brauchte gemäß § 161 ZPO damals nicht in das Protokoll aufgenommen zu werden. Sie ist im Tatbestand des jetzt angefochtenen Urteils vom 6. März 1951 niedergelegt worden. Dieses zweite Urteil des Oberlandesgerichts ist von denselben Richtern gefällt worden, die den Zeugen vernommen haben. Daß an dem vom Obersten Gerichtshof aufgehobenen ersten Urteil des Berufungsgerichts ein Richter mitgewirkt hatte, der bei der Vernehmung des Zeugen nicht zugegen gewesen war, und daß darin ein Verfahrensverstoß lag, ist für das jetzt angefochtene Urteil unerheblich. Die Frage, ob eine wiederholte Vernehmung des ordnungsgemäß

gehörten Zeugen S [REDACTED] gemäß § 398 ZPO angebracht war, stand im freien, im Revisionsrechtszuge nicht nachprüfbaren Ermessen des Berufungsgerichts. Daß sich dieses etwa über die Möglichkeit einer erneuten Vernehmung nicht im klaren gewesen sei oder sein Ermessen mißbraucht habe, ist nicht dargetan. Der Beklagte hat auch in den Verhandlungen, die nach Erlaß des Urteils des Obersten Gerichtshofs erneut vor dem Berufungsgericht stattgefunden haben, selbst nicht beantragt, den Zeugen S [REDACTED] nochmals zu vernehmen.

Im übrigen ist die Tatsache, daß der Zeuge S [REDACTED] nicht erneut vernommen ist, auch nicht entscheidungserheblich. Das Berufungsgericht hat ein zweifaches Verschulden der Besatzung des "Schiffes [REDACTED]" festgestellt, die Bekundungen S [REDACTED] haben aber nur für die Feststellung des einen Verschuldens, nicht aber auch des anderen eine Rolle gespielt.

b) Das Berufungsgericht hat den Zeugen Sa [REDACTED] zunächst am 14. November 1950 vernommen. Es hat, nachdem der erwähnte Brief vom 30. November 1950 eingegangen war, die wiederholte Vernehmung des Zeugen angeordnet, um ihm die Möglichkeit zu geben, seine Aussage zu ergänzen. Es hat ihn darauf am 16. Januar 1951 erneut gehört und seine Aussagen im Urteil eingehend gewürdigt. Ein Verfahrensverstoß liegt hier somit nicht vor.

2) Die Revision macht weiter geltend, das Berufungs-

gericht habe zu Unrecht angenommen, daß die Besatzung des "Schiffes [REDACTED]" den Zusammenstoß allein verschuldet habe. Es habe auf der einen Seite zu hohe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Besatzung dieses Schiffes gestellt und auf der anderen zu geringe an die Pflichten der Besatzung der "B[REDACTED]". Außerdem habe es, was den Unfallshergang anlange, den Sachverhalt nicht erschöpfend gewürdigt und dadurch gegen § 286 ZPO verstoßen. Auch diese Rügen greifen nicht durch. Das Berufungsgericht ist dem eingehend begründeten Gutachten des Sachverständigen Lensch darin gefolgt, daß sich die Besatzung des "Schiffes [REDACTED]" insbesondere mit Rücksicht auf die Sichtschwierigkeiten, die sich durch die Nebelschwaden ergeben hätten, über die Bedeutung des einen Lichtes der "B[REDACTED]" habe Gewißheit verschaffen müssen und daß sie die Pflicht zum Klaren unterlassen habe. Wenn das Berufungsgericht hierin eine Fahrlässigkeit erblickt hat, so ist dem aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten. Das Berufungsgericht hat ferner ausgeführt, die "B[REDACTED]" habe zwar an einer gefährlichen Stelle geankert, daß dieses auf einem Verschulden beruht habe, sei jedoch im Hinblick auf die Witterungsverhältnisse nicht bewiesen. Die "B[REDACTED]" sei freilich verpflichtet gewesen, den gefährlichen Platz zu verlassen, sobald sich Gelegenheit dazu geboten habe. Es sei aber nicht bewiesen, daß eine solche gegeben gewesen sei. Das Berufungsgericht hat hier das Be-

weisergebnis eingehend erörtert. Es ist zu dem Schluß gekommen, daß dem Beklagten der ihm obliegende Beweis für ein mitwirkendes Verschulden der Schiffsbesatzung der "B[REDACTED]" nicht gelungen sei. Die Revision macht hier geltend, aus der Tatsache, daß an dem Tage nur Nebelschwaden gezogen seien und nicht ununterbrochen dichter Nebel geherrscht habe, ergebe sich "prima facie", daß die "B[REDACTED]" hätte verlegt werden können. Hierbei übersieht die Revision, daß das Berufungsgericht tatsächlich festgestellt hat, die Sicht habe am Unfalltage bis zur Kollision von einem Augenblick zum anderen gewechselt und die Elbe sei damals an der Ausmündung des Kanals in Höhe von Brunsbüttelkoog mit Schiffen überfüllt gewesen. Die Beweiswürdigung als solche ist der Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen. Die nicht auf Verfahrensmängel beruhenden tatsächlichen Feststellungen rechtfertigen die Annahme eines Verschuldens der Besatzung des "Schiffes [REDACTED]" und die Ablehnung eines mitwirkenden Verschuldens der Besatzung der "B[REDACTED]".

V. Der Beklagte rügt ferner, wie er das schon in seiner Revision gegen das erste Berufungsurteil getan hatte, Verletzung der §§ 13, 14 UmstG. Das Oberlandesgericht hat in seinem ersten Urteil, das, wie erwähnt, nur wegen Verfahrensmängel aufgehoben worden ist, des näheren ausgeführt, bei den in Rede stehenden Forderungen handle es sich nicht um Reichsmarkverbindlichkeiten, sondern um reine Wertschulden.

Die Klägerin habe die Auslagen nicht in Reichsmark, sondern schwedischen Kronen gemacht. Der Beklagte hatte die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts in seiner ersten Revision unter anderem mit der Erwägung bekämpft, seine etwaige Sachhaftung mit dem Schiff sei mit dessen Untergang entfallen, an deren Stelle sei eine Haftung in Reichsmark getreten, daher greife § 14 UmstG ein. Der Oberste Gerichtshof hat sich in seinem, in dem vorliegenden Rechtsstreit auf die erste Revision hin gefällten Urteil vom 17. November 1949 mit der dargelegten Rechtsauffassung des Beklagten auseinandergesetzt. Er hat ausgeführt, daß es sich um eine Wertschuld und nicht um eine Reichsmarkverbindlichkeit handle und daß der Charakter dieser Schuld sich auch durch den Untergang des "Schiffes" nicht geändert habe. § 14 UmstG komme bereits aus diesem Grunde nicht zum Zuge. Das erneute, mit der jetzigen Revision angefochtene Urteil des Oberlandesgerichts vom 6. März 1951 hält in der hier in Rede stehenden Frage an seiner in seinem ersten Urteil festgelegten und vom Obersten Gerichtshof gebilligten Rechtsauffassung fest. Die Revision des Beklagten bekämpft diese erneut, jedoch zu Unrecht. Die Frage, welchen Charakter die Schadensersatzforderung der Klägerin besitzt, ist unabhängig von der Frage, ob der Beklagte dinglich mit dem Schiff oder persönlich in Höhe des Wertes des Schiffes haftet, zu prüfen. Die beiden Fragen berühren sich nicht.

Die Klägerin macht eine Schadensersatzforderung geltend. Solche Forderungen sind rechtsgrundsätzlich Wertansprüche. Nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt hat die Klägerin zur Begleichung ihrer auf Grund der Kollision erwachsenen Zusatzverpflichtungen und Unkosten schwedische Kronen aufwenden müssen. Der ihr insoweit entstandene Schaden besteht in der Aufwendung dieses Kronenbetrages und ist ein echter Wertanspruch. Daher hat sich ihre Forderung auch nicht etwa nachträglich in eine Geldsummenforderung und damit in eine Reichsmarkforderung verfestigt. Daraus ergibt sich ein doppeltes: Einmal unterliegt der Anspruch nicht der Währungsumstellung, und zum anderen steht ihm der § 14 Ziff 1 UmstG nicht entgegen; denn diese Vorschrift betrifft nur Reichsmarkforderungen. Um eine solche Forderung handelt es sich jedoch entgegen der von Reinicke (NJW 1951, 230 ff und 684) vertretenen Auffassung bei Schadensersatzansprüchen nicht (Harmening-Duden § 14 UmstG Anm 1 S 205 und Duden MDR 1949, 722). Die Ausnahmegesetzvorschrift des § 14 UmstG analog auch auf Schadensersatzansprüche anzuwenden, fehlt es an einem inneren Grunde. Die hier vertretene Rechtsauffassung steht auch nicht im Widerspruch zu der Entscheidung des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes vom 11. Januar 1951 - III ZR 83/50 - (BGHZ 1, 34 ff und Anmerkungen bei Lindenmaier-Möhring zu § 14 UmstG Bl 25 und in NJW 1951 S 230 ff); denn in dem Falle,

der jener Entscheidung zugrunde lag, waren die Ersatzbeschaffungen in Reichsmark bezahlt worden.

VI. Das Oberlandesgericht hatte bereits in seinem ersten Urteil ausgeführt, der Beklagte hafte gemäß Art 7 EGHGB grundsätzlich im Rahmen der §§ 735, 485 HGB. Diese Haftung setze an sich voraus (RGZ 63, 310, Schaps 2. Aufl § 485 HGB Anmerkung 12 S 100), daß das schuldige Besatzungsmitglied selbst hafte. Dieses würde sich hier, da nur Fahrlässigkeit in Betracht komme und die Klägerin einen Ersatzanspruch gegen die Versicherungsgesellschaft besitze, bei der sie gegen Schaden versichert sei, zwar auf § 839 Abs 1 S 2 BGB berufen können. Der Sinn und der Zweck des Art 7 EGHGB sei aber, den Staat haftungsgemäß den privaten Reedern gleichzustellen. Daher verbiete es sich, daß der Beklagte aus dem beamtenrechtlichen Haftungsausschluß seiner Besatzungsmitglieder ein Recht für sich herleite. Der Oberste Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 17. November 1949 zu der aufgeworfenen Frage keine abschließende Stellung genommen. Er hat ausgeführt, bei den Vorschriften des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB und der §§ 485, 735 HGB handle es sich um ein Gegeneinander von Rechtsgrundsätzen. Das Berufungsgericht, an das die Sache wegen der Verfahrensverstöße zurückzuverweisen sei, werde prüfen müssen, ob die Anwendung des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB bei Zusammenstößen zwischen Kriegsschiffen und Privatschiffen gewohnheitsrechtlich ausge-

schlossen sei oder ob, falls das zu verneinen sei, bei der übernationalen Bedeutung des Seerechts sonstige entscheidende Gründe, so vor allem die Regelung der Seerechte anderer Staaten gegen die Anwendbarkeit der §§ 839 Abs 1 Satz 2, BGB sprächen. Das Berufungsgericht hat unter Berücksichtigung des holländischen und des schwedischen Rechtes sowie allgemeiner Rechtserwägungen in seinem neuen Urteil wiederum ausgeführt, der Beklagte könne aus § 839 Abs 1 Satz 2 BGB keine Rechte herleiten. Die Revision des Beklagten bekämpft diese Auffassung erneut, jedoch zu Unrecht. Das Schrifttum hat sich zwar mit den Fragen, die sich aus Art 7 EGHGB ergeben, mehrfach des Näheren befaßt, die hier zur Erörterung stehende Frage ist aber, soweit ersichtlich, von ihm bisher nicht behandelt worden. Außer den in dem hier anhängigen Rechtsstreit bisher ergangenen vier Urteilen und den beiden zu den Akten eingereichten Entscheidungen, die das Hanseatische Oberlandesgericht in dem Rechtsstreit Flensburger Dampfer-Compagnie gegen Deutsches Reich am 18. Januar 1945 und 8. Oktober 1946 gefällt hat, liegen, soweit ermittelt, auch keine einschlägigen gerichtlichen Erkenntnisse vor. Aus dem in JW 1936, 2653 abgedruckten Urteil des Reichsgerichts läßt sich für die Zweifelsfrage nichts Wesentliches entnehmen, weil die Entscheidung nur die Haftung aus Art 131 WeimVerf behandelt, die hier, wie der Oberste Gerichtshof mit Recht angenommen hat, ausscheidet. Für die Entscheidung der

Frage, wie sich das Verhältnis zwischen § 839 Abs 1 Satz 2 BGB einerseits und den §§ 735, 485 HGB, Art 7 EGHGB andererseits gestaltet, ist auf die Entstehungsgeschichte und vor allem auf den Sinn und Zweck des Art 7 EGHGB ausschlaggebendes Gewicht zu legen. Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch hatte zwar die Frage geregelt, in welcher Weise Eigentümer von Fahrzeugen, die zum Erwerb durch die Seefahrt dienen, für ein Verschulden ihrer Besatzungen bei Schiffszusammenstößen haften. Dagegen fehlte in dem erwähnten Gesetz eine entsprechende Regelung für die Haftung der Eigentümer von Nichterwerbsschiffen. Das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Januar 1895, das am 1. Januar 1896 in Kraft trat, unterschied entgegen dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch in der Haftungsfrage zwischen Eigentümern von Erwerbsschiffen und Nichterwerbsschiffen nicht und regelte damit die Haftung für beide in gleicher Weise. Im Schrifttum wurde daraufhin angeregt, die gleiche Regelung in dem Handelsgesetzbuch, das damals neu gestaltet werden sollte, zu treffen. So kam es zu der Vorschrift des Art 7 EGHGB, die sich bereits in dem Entwurf zum EGHGB befindet. Wie die Denkschrift zum Entwurf des Handelsgesetzbuches (S 311) ergibt, sollte die Vorschrift Unbilligkeiten ausgleichen, die sich bis dahin bei der Haftung von Zusammenstößen von Erwerbsschiffen und Nichterwerbsschiffen ergeben konnten. Nach Art 7 EGHGB sollen die Vorschriften des § 485 und des § 486 Abs 1 Ziff 3 HGB über die Haftung der

Reeder für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung sowie die Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB über die Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen auch Anwendung finden, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt. Die Bestimmung bezweckte nach dem Gesagten, die Haftung der Eigentümer von Nichterwerbsschiffen der Haftung der Reeder im Sinne des § 484 HGB anzugleichen. Deshalb wurde die frühere gesetzliche Regelung durch Art 7 EGHGB geändert. Nach der Vorschrift soll also ein Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes entsprechend einem Reeder im Sinne von § 484 HGB für ein Verschulden der Schiffsbesatzung haften. Diese beabsichtigte Gleichstellung würde aber im praktischen Ergebnis hinfällig werden, wenn der Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes gegebenenfalls einwenden könnte, das Mitglied der Besatzung seines Schiffes, das den Schaden schuldhaft verursacht habe, könne gemäß § 639 Abs 1 Satz 2 BGB nicht in Anspruch genommen werden, weil der Geschädigte auf andere Weise (von der Versicherungsgesellschaft) Ersatz zu erlangen vermöge und daher entfalle auch seine, des Schiffseigners, Haftung. Da die Reeder im allgemeinen gegen Kasko versichert sind, so würden ihnen, wenn der erörterte Einwand zugelassen würde, bei einem Zusammenstoß ihrer Schiffe mit einem Nichterwerbsschiff trotz Art 7 EGHGB keine Schadensersatzansprüche gegen den Eigentümer des anderen Schiffes

zustehen, weil für dessen Schiffsbesatzung in aller Regel die sonstigen Voraussetzungen des § 839 BGB gegeben sein werden. Nichterwerbschiffe werden nämlich meist in Ausübung öffentlicher Gewalt geführt werden. Somit würde durch den Einwand aus § 839 Abs 1 Satz 2 BGB der Vorschrift des Art 7 EGHGB seine wesentliche Bedeutung genommen werden. Ein solches Ergebnis würde aber dem Gesetzeszweck zuwiderlaufen. Diese Erwägung spricht entscheidend für die Rechtsauffassung des Berufungsgerichts, daß § 839 Abs 1 Satz 2 BGB nicht zum Zuge kommen kann.

Die Revision des Beklagten weist demgegenüber darauf hin, die Probleme, die sich aus § 839 Abs 1 Satz 2 BGB ergäben, spielten nicht nur bei der Haftung im Seerecht, sondern auch bei der Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeuggesetzes eine Rolle. Das Reichsgericht habe in RGZ 165, 373 den Standpunkt vertreten, gegenüber einer Amtspflichtverletzung und der sich aus ihr ergebenden Haftung aus § 839 BGB komme es auf die Halterhaftung des Staates aus § 7 KFG nicht an. Die Revision vertritt die Auffassung, die Haftung aus § 7 KFG werde durch § 839 Abs 1 S 2 BGB ausgeschlossen. Die Revision hat hierbei übersehen, daß in dem Rechtsstreit, der der Entscheidung RGZ 165, 373 zugrunde lag, nicht der Staat, sondern der Beamte selbst der Halter des Kraftwagens war und aus diesem Grunde eine Haftung des Staates aus § 7 KFG nicht in Betracht kam. In denjenigen Fällen, in denen dagegen der Staat oder eine sonstige öffentliche

Körperschaft Halter des Kraftwagens waren, hat das Reichsgericht aber gerade die Auffassung vertreten, daß die Gefährdungshaftung aus § 7 KFG durch § 839 Abs 1 Satz 2 BGB nicht ausgeschlossen werde und also im Rahmen der Haftungsgrenzen des KFG eine Haftung bestehen bleibe (RGZ 145, 177 /181/; 156, 257). Ein Vergleich zwischen der Haftung aus § 7 KFG, die - wie erörtert - auch im Falle des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB nicht entfällt, und der Haftung aus §§ 485, 735 HGB, Art 7 EGHGB spricht also nicht dagegen, sondern eher dafür, daß sich der Beklagte auch hier nicht auf § 839 Abs 1 Satz 2 BGB mit Erfolg berufen kann. Diese Rechtsauffassung wird noch unterstützt durch die Darlegungen des Reichsgerichts in RGZ 149, 167 /171/. Dort ist ausgeführt, die Haftung des Staates aus Art 131 WeimVerf werde ihrem Umfange nach durch §§ 3, 4 BinSchG, Art 7 EGHGB eingeschränkt, es sei kein Grund ersichtlich, einen Schiffseigner eines im öffentlichen Dienst verwendeten Schiffes schärfer haften zu lassen als einen Schiffseigner eines zu anderen Zwecken benutzten Schiffes. Die Entscheidung vertritt somit den Grundsatz, der Eigner eines Nichterwerbschiffes sei, was den Umfang der Haftung angehe, nach Sinn und Zweck der gesetzlichen Bestimmungen auch dann so zu behandeln, wie der Reeder eines Erwerbschiffes, wenn er selbst nicht nur aus dem Seerecht, sondern auch aus Art 131 WeimVerf hafte. Wenn aber in dieser Richtung eine gleiche Behandlung der beiden Arten

von Schiffseignern gerechtfertigt erscheint, so spricht das mittelbar ebenfalls dafür, die Vorschrift des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB gegenüber der Seerechts-haftung auszuschalten. Nach alledem geht die Revision fehl, soweit sie sich gegen die Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts wendet, daß § 839 Abs 1 Satz 2 BGB den Ansprüchen der Klägerin nicht entgegenstehe.

VII. Das Oberlandesgericht hatte in seinem ersten Berufungsurteil vom 6. Januar 1949 ausgeführt, der Beklagte hafte auf Schadensersatz unter rechnerischer Beschränkung auf den Wert des "Schiffes". Es könne dahinstehen, welcher Zeitpunkt der Wertberechnung zugrunde zu legen sei und ob es in diesem Zusammenhange darauf ankomme, daß das "Schiff" im Jahre 1944 in Japan durch eine Explosion vernichtet worden sei. Selbst wenn dadurch die Haftung aus § 486 HGB erloschen sei, so berühre dies den Bestand des Klageanspruches nicht; denn neben der Haftung aus § 486 HGB sei mit der Wiederaussendung des Schiffes auf neue Fahrten eine beschränkt persönliche Haftung eingetreten. Diese sei von dem späteren Schicksal des "Schiffes" nicht abhängig. Das folge aus § 774 HGB, der nach Art 7 EGHGB auch für die Haftung des Staates entsprechend anwendbar sei. Diese Rechtsauffassung hat der Oberste Gerichtshof gebilligt. Er hat das damalige Urteil des Oberlandesgerichts nur wegen Verfahrensmängel aufgehoben. In der erneuten Verhandlung vor dem Berufungsgericht hat sich, wie erwähnt, heraus-

gestellt, daß das "Schiff" nicht, wie bis dahin angenommen worden war, erst im Jahre 1944, sondern daß es bereits Ende 1942 untergegangen ist. Das Oberlandesgericht hat in seinem neuen Urteil, gegen das sich die jetzige Revision richtet, des Näheren ausgeführt, es könne seine frühere Rechtsauffassung, daß der 9. Abschnitt des Handelsgesetzbuchs "Schiffsgläubiger" und damit die in diesem Abschnitt stehende Vorschrift des § 774 HGB auf die Haftung der Eigentümer von Kriegsschiffen Anwendung zu finden habe, nicht mehr aufrecht erhalten; denn diese Bestimmungen paßten hier schon deshalb nicht, weil in Kriegsschiffe nicht vollstreckt werden könne. An Stelle der dinglichen Haftung müsse von vornherein eine beschränkt persönliche Haftung treten. Und zwar müsse der Staat mit seinem ganzen übrigen, einer Vollstreckung zugänglichen Vermögen haften, jedoch nur bis zur Höhe der Summe, die dem Wert des Schiffes nebst Zubehör zur Zeit des Zusammenstosses entspreche. Diese Haftung könne durch einen späteren Untergang des Kriegsschiffes grundsätzlich nicht mehr beeinflußt werden, und zwar auch dann nicht, wenn dieses noch auf derselben Reise untergegangen sein sollte. Das Berufungsgericht geht somit davon aus, daß rechtsgrundsätzlich bereits im Augenblick des Zusammenstosses eines Kriegsschiffes mit einem anderen Schiff stets eine völlige Loslösung der Haftung des Staates von dem Gegenstande, der sie ihrem Wesen und ihrem Umfange nach bestimmt, nämlich von

dem Kriegsschiff, erfolge. Das Berufungsgericht will bereits an den Zeitpunkt des Zusammenstosses grundsätzlich die Wirkung knüpfen, daß in ihm endgültig eine rein persönliche Forderung des Geschädigten gegen den Staat entstehe, die von dem weiteren Schicksale des Kriegsschiffes in jedem Falle unabhängig sei. Mit dieser Auffassung setzt sich das Berufungsgericht bewußt in Widerspruch zu der vom Reichsgericht (RGZ 151, 271 ff) vertretenen Rechtsansicht. Die dargelegten rechtsgrundsätzlichen Erwägungen des Berufungsgerichts, die nach ihm für alle Fälle von Zusammenstößen mit Staatsschiffen Gültigkeit beanspruchen wollen, sind von Rechtsirrtum beeinflusst. Daß die Entscheidung des Oberlandesgerichts in dem vorliegenden Sonderfalle, wie unten noch dargelegt werden wird, aus anderen Gründen im Endergebnis zutrifft, ändert nichts daran, daß die erörterte rechtsgrundsätzliche Auffassung nicht gebilligt werden kann, sondern daß ihr entgegenzutreten ist. Wie bereits oben (unter VI) ausgeführt ist, enthielt schon der Entwurf zum EGHGB eine dem jetzigen Artikel 7 EGHGB entsprechende Bestimmung. Nach der Veröffentlichung des Entwurfs erhob Pappenheim in längeren Ausführungen (ZHandR 46, 284 ff) grundsätzliche Bedenken gegen die vorgesehene Regelung und schlug vor, die Haftung des Staates für seine Schiffe abweichend von der seehandelsrechtlichen Haftung von vornherein nicht dinglich, sondern nur

persönlich, und zwar beschränkt, etwa in der Weise zu gestalten, wie sie das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil allgemein für gegeben hält. Der Gesetzgeber ist der Anregung Pappenheims jedoch nicht gefolgt. Er hat trotz der aufgeworfenen Bedenken das Gesetz so gestaltet, wie der Entwurf es vorsah. Der Zweck des Gesetzes ist, wie oben im anderen Zusammenhang ausgeführt worden ist, die Haftung der Eigner von Nichterwerbschiffen der Haftung der Reeder nach § 485 HGB anzugleichen. Diese Regelung führt nach den obigen Darlegungen auf der einen Seite zum Ausschluß des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB. Andererseits folgt aus ihr, daß die Rechtsansicht des Oberlandesgerichts, die Bestimmungen des 9. Abschnitts des Handelsgesetzbuches hätten hier allgemein auszuscheiden, nicht zutrifft. Die Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts würde, wenn sie allgemein bei Zusammenstößen von anderen Schiffen mit Staatsschiffen angewendet werden würde, den Staat gegenüber den Reedern nach § 484 HGB stark bevorzugen. Eine solche allgemeine Schlechterstellung der anderen Reeder in ihren Rechten würde aber dem Gesetz zuwiderlaufen. Art 7 EGHGB erklärt die §§ 485, 486 Abs 1 Ziff 3 HGB für anwendbar. Damit ordnet er die Haftung mit dem Schiff an und gewährt den Beschädigten, auch wenn der Schaden durch ein Nichterwerbschiff herbeigeführt wird, an sich die Rechte von Schiffsgläubigern gemäß § 754 Ziff 9 HGB. Somit ist der 9. Abschnitt

des Handelsgesetzbuchs auch bei Zusammenstößen mit Nichterwerbschiffen! grundsätzlich anzuwenden.

Das Gesetz enthält auch keine allgemeine Ausnahme für Schäden, die durch den Zusammenstoß mit Kriegsschiffen im Kriege entstehen. Nun ist zwar nicht zu verkennen, daß eine Zwangsvollstreckung in ein Kriegsschiff nicht möglich ist, und daß es daher, solange das Schiff den Staatszwecken dient, insoweit an einem der Vollstreckung zugänglichen Gegenstande fehlt. Daraus ergeben sich aber einerseits weder die Folgerungen, welche die durch die Rechtsentwicklung überholte ältere Entscheidung des Reichsgerichts (RGZ 72, 347) hat ziehen wollen, daß nämlich der Staat überhaupt nicht seerechtlich hafte, noch läßt sich andererseits daraus entnehmen, daß die Haftungsgrundsätze, auf die sich das deutsche Seehandelsrecht aufbaut, hier aufgegeben werden müßten und daß an ihre Stelle ganz allgemein eine viel weitergehendere Haftung gesetzt werden müßte. Auf letzteres läuft aber die Auffassung des Berufungsgerichts hinaus. Sie ist für die Regelfälle mit dem Gesetz nicht in Einklang zu bringen. Zwar tritt, weil in ein Kriegsschiff nicht vollstreckt werden kann, das Schiffsgläubigerrecht des Geschädigten hier als solches zunächst äußerlich nicht in die Erscheinung. Vielmehr ruht es. Daß es zur Entstehung gelangt ist, kann sich jedoch zeigen, wenn das Schiff aus der Kriegsmarine ausscheidet und zur Verwendung

zum Erwerb durch Seefahrt benutzt wird. Wenn ein Schiff im öffentlichen Dienst steht und deshalb zunächst einer Vollstreckung nicht zugänglich ist, so tritt, wie jetzt anerkannten Rechts ist, eine beschränkt persönliche Haftung mit dem Werte des Schiffes ein. Solange das Schiff sich aber noch auf derselben Reise befindet, bleibt diese Haftung im Regelfalle ihrem Bestande und ihrem Umfange nach an den Wert des Schiffes geknüpft und ist von ihm abhängig. Falls während der Reise etwa noch Forderungen Dritter aus einem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung erwachsen, so haben diese neuen Ansprüche den gleichen Rang wie die Forderung des ersten Schiffsgläubigers (§§ 754, Ziff 9; 768 Ziff 5 HGB) und können daher seinen Anspruch mindestens der Höhe nach berühren. Auf der anderen Seite können sie aber nicht zu einer Erhöhung der Haftung des Staates führen. Das folgt aus dem Grundgedanken der Gestaltung der beschränkten Haftung des deutschen Seerechts. Die gesetzliche Regelung beruht darauf, daß es bei den allgemeinen Gefahren der Schifffahrt, denen ein Schiff auf einer Reise ausgesetzt ist, in der Regel billig erscheint, den Schiffseigner nur mit diesem, der Schiffsgefahr ausgesetzten Vermögen haften zu lassen, aber nicht darüber hinaus. Das hat zur weiteren Folge, daß, wie das Reichsgericht (RGZ 151, 271 ff) des näheren überzeugend ausgeführt hat, Verschlechterungen des Schiffswertes, wie auch der

Untergang des Schiffes in den Regelfällen zu Lasten des Anspruchsberechtigten gehen, vorausgesetzt, daß das Schiff nicht zuvor auf eine neue Reise ausgesendet worden ist. Für Schiffe, die zum Erwerbe durch Seehandel dienen, ergibt sich das eindeutig aus den gesetzlichen Bestimmungen des 4. Buches des Handelsgesetzbuches. Für Schiffseigner von Schiffen des öffentlichen Dienstes folgt es aus Art 7 EGHGB. Wie das Reichsgericht mehrfach mit Recht betont hat (RGZ 149, 172; 151, 276), ist kein Grund ersichtlich, die letzteren Schiffseigner in den Regelfällen schärfer haften zu lassen als die Reeder nach § 484 HGB. Die bisher in diesem Abschnitt der Urteilsgründe erörterte rechtsgrundsätzliche Auffassung des Berufungsgerichts würde in allen Fällen von Zusammenstößen mit Staatsschiffen zu einem anderen Ergebnis führen. Sie vermag das Urteil daher nicht zu tragen.

VIII. Das Berufungsgericht hat in einer Hilfsbegründung weiter ausgeführt, der Beklagte hafte aber auch dann, wenn, entgegen der Ansicht des Gerichts, die Vorschriften des 9. Abschnitts des Handelsgesetzbuches anzuwenden sein sollten; denn das "Schiff 10" habe sich, als es untergegangen sei, bereits auf einer neuen Reise im Sinne der §§ 774, 757 HGB befunden, jedenfalls sei § 774 HGB entsprechend anzuwenden. Das Berufungsgericht stellt in tatsächlicher Hinsicht fest, nach der Bekundung des Zeugen Militzer

habe das "Schiff [REDACTED]" bei dem Zusammenstoß am 20. November 1941 nur einen geringen Bugschaden davongetragen, der in wenigen Tagen in Kiel ausgebessert worden sei. Die Ausrüstung sei bei dieser Gelegenheit nicht vervollständigt und ergänzt worden. Letztere Bekundung des Zeugen erscheine um so glaubhafter, als das Schiff wenige Tage zuvor vollständig ausgerüstet und verproviantiert aus Kiel auf längere Kreuzerfahrt ausgelaufen sei. Die weitere Beweisaufnahme habe ergeben, daß das Schiff von der Kriegsmarine auf Kreuzerfahrt ausgeschickt worden sei, Kreuzerkrieg in überseeischen Gewässern geführt habe und etwa ein Jahr unterwegs gewesen sei, ohne an einen Hafen anzulaufen. Der Zeuge M [REDACTED] habe auf Vorhalt ausdrücklich bekundet, daß das Schiff nirgendwo zu einer Ausbesserung oder Ergänzung der Ausrüstung Station gemacht habe, geschweige denn, daß die Mannschaft ausgewechselt worden sei. Während der ganzen Zeit sei das Schiff vielmehr laufend aus Versorgungsschiffen mit Vorräten versorgt worden. Im Anschluß an diese tatsächlichen Feststellungen führt das Berufungsgericht aus, die geringfügige Ausbesserung in Kiel und eine etwa dort vorgenommene geringfügige Ergänzung der Schiffsvorräte könne außer Betracht bleiben. Anders sei der spätere Verlauf der Kreuzerfahrt zu beurteilen. Erwäge man, daß die laufende Vorratsergänzung aus Versorgungsschiffen länger als ein Jahr gedauert habe, daß also in dieser Zeit

mindestens einmal eine Ergänzung der gesamten Vorräte stattgefunden haben müsse, so müsse dieser Fall dem der Neuausrüstung des § 757 HGB gleichgestellt werden. Die Vorschriften über das Schiffsgläubigerrecht, die seit länger als 50 Jahren in Kraft seien, hätten die damaligen normalen Verhältnisse der Seeschifffahrt im Auge gehabt und nicht an die ganz anders geartete Lage in Kriegszeiten gedacht. Der § 774 HGB gehe offenbar davon aus, daß ein Seeschiff auf seiner Reise nach einer verhältnismäßig kurzen Zeit von höchstens wenigen Monaten wieder einen Hafen zwecks Neuausrüstung aufsuche. Daran, daß ein Schiff während des Krieges und wegen desselben ein Anlaufen eines Hafens überhaupt vermeide, Ausrüstung, Verproviantierung und Mannschaftsbestand vielmehr laufend unterwegs ergänze, habe das Handelsgesetzbuch nicht gedacht. Der Gesetzgeber habe offensichtlich nicht beabsichtigt, den Schiffsgläubiger in solchem Falle praktisch auf unbegrenzte Zeit an der Geltendmachung seines Rechtes zu hindern. Die Berechtigung des Klageanspruchs ergebe sich daher auch aus einer sinngemäßen Anwendung von § 774 HGB. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß § 774 HGB hier analog anzuwenden sei, trifft im Ergebnis zu. Der Begründung des Berufungsgerichts kann indessen nicht in allen Punkten gefolgt werden. Es läßt sich nicht verkennen, daß gerade in früheren Zeiten Seereisen oft sehr lange gedauert haben. Aus der Zeitdauer der Fahrt des "Schiffes ●" allein ist somit noch nichts Ausschlaggebendes

zu entnehmen. Auch trifft die Auffassung des Berufungsgerichts nicht zu, daß die Klägerin, sofern § 774 HGB nicht entsprechend angewendet werde, auf praktisch unbegrenzte Zeit gehindert gewesen wäre, ihren Anspruch geltend zu machen. Die vom Reichsgericht in RGZ 151, 271 ff vertretene Auffassung führt keineswegs zu solchen Folgen. Nach ihr kann ein durch einen Zusammenstoß mit einem Staatsschiff geschädigter Schiffseigner den Staat auch bereits in Anspruch nehmen, solange das Staatsschiff sich noch auf der alten Reise befindet. Der entscheidende Gesichtspunkt für eine analoge Anwendung des § 774 HGB ist hier, daß die Fortsetzung der Kaperfahrt des "Schiffes ■■■", nachdem es die "B■■■■" gerammt hatte, mit ganz ungewöhnlichen Gefahren verknüpft war, die sich mit den übrigen Gefahren, die eine Durchführung einer geplanten Schiffsreise sonst mit sich bringt, gar nicht vergleichen lassen. Der erkennende Senat hat in seinem Urteil vom 29. Juni 1951 (BGHZ 3, 34 ff 437) ausgeführt, der Sinn und Zweck der Bestimmung des § 774 HGB sei, daß der Schiffseigner, solange er den Schaden, für den er mit dem Schiff hafte, nicht beglichen habe, das Schiff nicht der Gefahr aussetzen dürfe, daß es bei einer neuen Fahrt Schaden erleide. Den Gefahren einer neuen Reise müssen in ganz besonderen Ausnahmefällen haftungsgemäß andere Gefahren gleichgesetzt werden, die durch eine sonstige Handlungsweise des Schuldners herbeigeführt werden. Diese Rechtsauffassung wird im Schrifttum bereits allgemein

vertreten (vgl die Nachweise in RGZ 133, 177 ff). Das Reichsgericht hat in der erwähnten Entscheidung die Frage erörtert, ob auf einen Reeder, der sein mit einem Schiffsgläubigerrecht belastetes Schiff freiwillig an einen Ausländer verkaufe, die Haftungs- vorschrift des § 774 HGB rechtsähnlich angewendet werden könne. Es hat dies beim Vorliegen besonderer Umstände für möglich gehalten. Der der Vorschrift des § 774 HGB zugrunde liegende, oben erörterte Rechtsgedanke muß in dem hier zur Erörterung stehen- den Sonderfalle dazu führen, die Fortsetzung der alten Reise des "Schiffes [REDACTED]" einer Aussendung des Schiffes zu einer neuen Reise gleichzustellen. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß im zweiten Welt- kriege alle deutschen Schiffe, gleich, ob sie sich auf Fahrt befanden, oder ob sie in einem Hafen la- gen, beträchtlichen Gefahren ausgesetzt waren. Je- doch war das Maß der Gefährdung von Handelsschiffen, wie auch von Schiffen der Kriegsmarine, die die Kü- sten zu bewachen hatten oder auch Truppentransporte durchführten, nicht zu vergleichen mit der Gefahr, in die sich das "Schiff [REDACTED]" begab, als es, nachdem es die "B [REDACTED]" gerammt hatte und darauf in Kiel ausgebessert worden war, die befehlsmäßig angeordne- te Kreuzerfahrt fortsetzte. Die Aufgabe des "Schiffes [REDACTED]" bestand darin, sich in ganz besonders starkem Maße aktiv am Kriege zu beteiligen. Es mußte sich daher zwangsläufig in besondere Gefahren begeben, welche die Handelsschiffe, aber auch die sonstigen

Staatsschiffe, die keine derartigen besonderen Kriegsaufgaben hatten, naturgemäß zu vermeiden suchten. Das "Schiff [REDACTED]" hatte, bevor es Japan erreichte, auch nicht die Möglichkeit, den Schutz von Häfen aufzusuchen. Es mußte von Anfang an damit rechnen, daß die Schiffe und die Flieger der Feindmächte es verfolgen und versuchen würden, es noch auf der Fahrt oder in einem Hafen in Japan, sofern es ihm gelang, einen solchen zu erreichen, zu vernichten. Nach den Bekundungen des Kapitäns M [REDACTED] sollte das "Schiff [REDACTED]" sich auf der nach dem Zusammenstoß fortgesetzten Reise "draußen herumschlagen" und von Versorgungsschiffen leben, und dann, wenn dies nicht mehr ginge, in die Heimat zurückkehren. Es war, als es seine Reise im November 1941 weiter fortsetzte, durch den infolge des Zusammenstoßes verursachten Schaden mit einem Schiffsgläubigerrecht belastet. Die Gefahren, die die Weiterverfolgung der Reise für das Schiffsgläubigerrecht der Klägerin mit sich brachte, waren hier infolge der Befehle, die die Offiziere des Schiffes auszuführen hatten, weit größer, als die Gefahren, welche normaler Weise die Fortsetzung einer gewöhnlichen Reise und die Aussendung eines Schiffes auf eine zweite Reise zusammen mit sich zu bringen pflegen. Die Fortsetzung der Reise rückte unter diesen Umständen den wahrscheinlichen Verlust des Schiffsgläubigerrechts in ernstlichste Möglichkeit. Mußte auch aus übergeordneten Rücksichten die Fortsetzung der Reise auch des mit einem Schiffsgläubigerrecht

belasteten Schiffes angeordnet werden, so muß diese Notwendigkeit doch zu Lasten des Schiffseigners gehen. Diese besondere Sachlage rechtfertigt es, die Vorschrift des § 774 HGB analog anzuwenden. Unter den gegebenen Ausnahmeumständen des zur Entscheidung stehenden Sonderfalles geht es nicht an, die anormalen Gefahren, denen das "Schiff [REDACTED]" nach Entstehung des Schiffsgläubigerrechts durch die infolge des Krieges nötige Fortsetzung der von Anfang an geplanten Kaperfahrt ausgesetzt wurde, der Klägerin aufzuerlegen, vielmehr muß der Beklagte sie unter entsprechender Anwendung des § 774 HGB übernehmen. Nur auf diese Weise läßt sich die von dem Gesetz bezweckte Gleichstellung der Haftung des Staates mit der Haftung der Reeder nach § 484 HGB herstellen. Somit ist in dem vorliegenden Fall der Haftung des Beklagten derjenige Wert, den das "Schiff [REDACTED]" in dem Zeitpunkte besaß, in dem es nach dem Zusammenstoß seine Reise fortsetzte, zugrunde zu legen und wird dieser Wert hier, im Gegensatz zu den Regelfällen (RGZ 151, 271 ff) durch das spätere Schicksal des Schiffes, also auch durch seinen Untergang, ausnahmsweise nicht berührt.

Nach alledem sind die dargelegten Rechtsfehler des Urteils des Berufungsgerichts nicht entscheidungserheblich und trifft das Erkenntnis im Endergebnis

das Richtige. Daher war die Revision des Beklagten
mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier Heidenhain Schmidt

Wilde Birnbach