

18. 1. Sind durch § 54 des hamburgischen Einführungsgejetzes zum Handelsgesetzbuche, nach welchem die Artt. 736—741 H.G.B. auch auf Flußschiffe anwendbar sind, auch die Bestimmungen des Art. 777 H.G.B. auf dieselben ausgedehnt?

2. Setzt Art. 777 H.G.B. das Anerkenntnis der Forderung des Schiffsgläubigers seitens des Rhebers oder dessen rechtskräftige Verurteilung voraus?

3. Bezieht die beschränkte Haftung des Rhebers für Schiffsschulden nach Artt. 451. 452 H.G.B. sich auch auf die Prozeßzinsen und auf die Kosten des Rechtsstreites, oder haftet der Rheber hierfür persönlich?

4. Haften Mitrheber aus Art. 777 H.G.B. solidarisch oder nach Art. 474 H.G.B. nur pro rata ihrer Schiffepartien?

I. Civilsenat. Ur. v. 29. November 1893 i. S. R. u. R. (Bekl.) w. B. (Rl.) Rep. I. 257/93.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 23. März 1891 ist im Hamburger Hafen ein Flußkahn von dem Flußdampfer der Beklagten, „Silesia“, angerannt, zum Sinken gebracht, und die dem Kläger gehörige Salpeterladung beschädigt worden. Die Beklagten sind durch Erkenntnis vom 23. Oktober 1891 rechtskräftig verurteilt, dem Kläger den ihm durch den Zusammenstoß entstandenen Schaden nach Maßgabe der Artt. 451. 452 H.G.B. zu ersetzen. Im Laufe des weiteren Rechtsstreites über den Betrag des Schadens,

den der Kläger mit 18649,58 *M* nebst Zinsen seit der Klagezustellung, dem 28. März 1891, verlangte, ist der Dampfer, den die Beklagten am 6. Oktober 1891 für 17250 *M* an W. verkauft hatten, in den Händen des W. auf Grund des ersten Urtheiles, welches die Beklagten zur Zahlung des verlangten Betrages nach Maßgabe der Artt. 451. 452 *H.G.B.* verurteilt hatte, im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft, und sind von dem Erlöse von 11721,15 *M* an den Kläger 10883,73 *M* gezahlt worden. In der Berufungsinstanz hat Kläger beantragt, die Beklagten persönlich und solidarisch zur Zahlung des Ausfalles von 7765,85 *M* nebst den Zinsen und in die Kosten zu verurteilen. Der Berufungsrichter hat festgestellt, daß der Dampfer zur Zeit der Kollision einen Wert von 17250 *M* gehabt hat. Er hat deshalb die Beklagten persönlich und solidarisch zur Zahlung von noch 5121,84 *M* nebst Zinsen von 16005,57, bezw. 5121,84 *M* und in die Kosten der ersten Instanz und zwei Drittel der Kosten der Berufung verurteilt. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen aus folgenden Gründen:

... „Vor dem Eingehen auf die Frage, ob die Berufung materiell begründet sei, hat das Berufungsgericht mit Recht 1. geprüft, ob, den Schadensersatzanspruch selbst anlangend, dem Kläger nicht bereits durch das angefochtene Urteil erster Instanz dasjenige, was er von den Beklagten beansprucht hat, in vollem Umfange zugesprochen, und aus diesem Grunde die Berufung hinsichtlich des Hauptanspruches zu verwerfen sei. Dabei erkennt das Gericht an, daß insofern für den Kläger ein Grund zur Beschwerde über die angefochtene Entscheidung materiell nicht vorliege, als ihm gemäß der rechtskräftigen Entscheidung vom 23. Oktober 1891 unter der sich aus Artt. 451. 452 *H.G.B.* ergebenden Beschränkung der von ihm geforderte Betrag zuerkannt sei. Es erachtet aber damit den Inhalt der dem Kläger gegen die Beklagten zustehenden Ansprüche aus dem Zusammenstoße der Schiffe in dem vorliegenden Falle, wo der Verkaufserlös aus dem nach Art. 736 *H.G.B.* dem Kläger zunächst haftenden Schiffe der Beklagten zur Deckung des Anspruches des Klägers nicht ausgereicht hat, nicht für erschöpft mit Rücksicht auf die Bestimmung des Art. 757 Ziff. 10 *H.G.B.*, nach welcher Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (Artt. 451 und 452 Ziff. 3) die Rechte eines Schiffsgläubigers

gewähren, und mit Rücksicht auf den Art. 777 H.G.B., nach welchem den Schiffsgläubigern unter gewissen Voraussetzungen die Möglichkeit gewährt ist, den Rheber auch persönlich in Anspruch zu nehmen in Höhe desjenigen Betrages, welcher für den Gläubiger sich ergeben haben würde, wenn der Wert des Schiffes bei Antritt einer neuen Reise nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre. Das Berufungsgericht führt zunächst a) aus, daß es sich hier zwar um den Zusammenstoß von Flußschiffen handele, und daß der § 54 des hamburgischen Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche, welcher die Bestimmungen der Artt. 736—741 sowie die auf dieselben sich beziehenden Vorschriften in dem (von der Verjährung handelnden) zwölften Titel des V. Buches auch auf Flußschiffe für anwendbar erklärt, nicht ausdrücklich hervorhebt, daß den aus einem Zusammenstoße von Flußschiffen Berechtigten die gleichen Rechte wie Schiffsgläubigern (von denen der zehnte Titel des V. Buches handelt) im Falle des Zusammenstoßes von Seeschiffen zustehen sollen, daß sich aber aus der Ausdehnung der Bestimmungen des Titels 12 auf die Forderungen aus einem Zusammenstoße von Flußschiffen die Absicht des Gesetzgebers ergebe, diesen Forderungen diejenige Dualität zu verleihen, welche den Forderungen eines Schiffsgläubigers beigelegt wird, welche Absicht auch in dem Berichte der hamburgischen Kommission zur Prüfung des Entwurfes des Handelsgesetzbuches (Hirsch, S. 99) dahin Ausdruck gefunden habe:

daß es in der Natur der Sache liege, daß die richtigeren Normen, nach welchen das Handelsgesetzbuch die aus Kollisionen von Schiffen erwachsenden Rechtsverhältnisse ordnet, auch den Flußschiffen und der Flußschiffahrt zu gute kommen müssen.

Hiernach sei der Kläger beim Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 777 H.G.B. hinsichtlich des Ausfalles an seiner Forderung beim Verkaufe des Schiffes der Beklagten als berechtigt anzusehen, die Beklagten mit der sich aus Art. 777 ergebenden Beschränkung persönlich in Anspruch zu nehmen.

Nach § 11 der Kaiserlichen Verordnung vom 28. September 1879 gehört nun zwar der gedachte § 54 des hamburgischen Einführungsgesetzes zu den revidiblen Gesetzen. Eine Verletzung desselben durch rechtsirrtümliche Auslegung kann aber in der obigen Ausführ-

zung des Berufungsgerichtes nicht gefunden werden. Daß der Art. 777 H.G.B. eine Ausnahmebestimmung in betreff der Haftung des Rhebers gegenüber den Schiffsgläubigern enthält, steht dem nicht entgegen, da die Bestimmungen dieses Artikels ein der an sich bloß dinglichen Haftung des Rhebers mit dem Schiffsvermögen gegenüber zum Schutze des Schiffsgläubigers notwendiges Korrelat bilden und nach der Absicht des Gesetzes bilden sollten. Auch in dem auf die Beschwerde des W. ergangenen Beschlusse vom 7. Januar 1893 hat sich das Reichsgericht keineswegs im entgegengesetzten Sinne, sondern nur dahin ausgesprochen, daß sich aus dem § 54 nicht die Ausdehnung der Anwendbarkeit des ganzen, von den Schiffsgläubigern handelnden 10. Titels des V. Buches ergebe, während diese Anwendbarkeit dort für Art. 758 H.G.B. bereits ausdrücklich anerkannt ist.

b) Wenn sodann das Berufungsgericht auch die Frage bejaht, ob im vorliegenden Falle die thatsächlichen Voraussetzungen des Art. 777 H.G.B. vorliegen, so enthalten auch die desfalligen Ausführungen keinen Rechtsirrtum. Die Voraussetzung, daß der Rheber, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat, das Schiff, ohne daß dies im Interesse des Schiffsgläubigers geboten war, zu einer neuen Reise „in See sendet“, findet das Berufungsgericht im vorliegenden Falle, wo der Dampfer der Beklagten ein Flußschiff ist, mit Recht dadurch gegeben, daß die Beklagten zugestanden haben, das Schiff auch ferner auf der Elbe seiner Bestimmung (als Schlepp- und Passagierschiff) entsprechend verwendet und schließlich verkauft zu haben. Denn die dem Art. 777 H.G.B. zu Grunde liegende ratio,

vgl. Protokolle S. 1631 flg. und S. 3790 flg.,

daß das Schiff durch eine neue Reise der Gefahr der Verschlechterung und des Unterganges sowie der Entstehung neuer, nach Art. 771 H.G.B. bevorrechteter Forderungen ausgesetzt, und dadurch die Gefährdung des dem Schiffsgläubiger dinglich verhafteten Exekutionsobjektes herbeigeführt werde, trifft auch hier, wo die weiteren Reisen des Schiffes nicht über See gingen, sondern sich auf den Flußverkehr beschränkten und der Beschaffenheit des Schiffes nach beschränken mußten, vollkommen zu. Eine Überschreitung der Grenze der analogen Rechtsanwendung liegt darin nicht. Der Einwand der Beklagten, daß sie erst durch das am 27. Februar 1892 verkündete

Urteil des Reichsgerichtes von der Existenz des klägerischen Anspruches Kenntnis erhalten hätten, ist unbegründet. Die Kenntnis, welche Art. 777 H.G.B. voraussetzt, erfordert nicht, daß der Rheber die betreffende Forderung anerkannt hat, oder daß dieselbe ihm gegenüber im Falle des Bestreitens rechtskräftig festgestellt ist, sondern es genügt schon der Umstand, daß der Dritte unter Aufstellung der zur Begründung seines Anspruches als Schiffsgläubiger erforderlichen tatsächlichen Behauptungen einen solchen Anspruch erhoben hatte, oder daß dem Rheber anderweitig solche Thatfachen bekannt geworden waren, welche zur Begründung der Forderung eines Schiffsgläubigers geeignet erscheinen.

2. Das Berufungsgericht erkennt ferner zutreffend an, daß der klägerischen Berufung allerdings nur dann entsprochen werden könne, wenn der Anspruch des Klägers auf die beschränkt persönliche Haftung der Beklagten nach Art. 777 H.G.B. dem Kläger nicht schon durch das Urteil erster Instanz zuerkannt sei, es sich auch nicht um einen neuen Anspruch, dessen Geltendmachung in der Berufungsinstanz durch § 491 Abs. 2 C.P.O. ausgeschlossen sei, handele, und endlich in der Geltendmachung dieses Anspruches nicht eine nach § 489 C.P.O. unzulässige Klageänderung liege. Die Ausführung des Berufungsgerichtes, daß diese Voraussetzung hier vorliegt, enthält aber keinen Rechtsirrtum und erscheint vielmehr den desfalligen Revisionsangriffen gegenüber ganz zutreffend, womit sich auch der Angriff erledigt, daß das Berufungsgericht den § 499 C.P.O. verletzt habe, weil wegen des jetzt geltend gemachten persönlichen Anspruches die Sache noch nicht an die Berufungsinstanz devolviert sei.

3. Hat dem Vorstehenden zufolge das Berufungsgericht die Voraussetzungen des Art. 777 H.G.B. ohne Rechtsirrtum als im vorliegenden Falle gegeben erachtet, so hat es auch mit Recht die Beklagten für die Klageforderung in Höhe desjenigen Betrages zugleich als persönlich verpflichtet angesehen, welcher für den Kläger sich ergeben haben würde, falls der Wert, welchen die „Silesta“ bei der Fortsetzung ihrer Verwendung zu Schlep- und Passagierfahrten gleich nach der Kollision hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre, wobei bis zum Beweise des Gegenteiles anzunehmen ist, daß der Kläger bei dieser seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde.“ (Folgt die Aus-

führung, daß die Annahme des Berufungsgerichtes, die „Silesia“ habe unmittelbar nach der Kollision einen Wert von 17250 *M* gehabt, gerechtfertigt sei.)

4. Die Berechnung des Berufungsgerichtes, daß unter Zugrundelegung eines Wertes des Schiffes von 17250 *M* der Anteil, welcher dem Kläger von dieser Summe bei der Verteilung unter die Schiffsgläubiger zugefallen sein würde, sich, da neben der Forderung des Klägers von 18649,58 *M* nur noch eine Forderung der Stromfahrzeugversicherungsgesellschaft von 1450 *M* in Betracht komme, auf 16005,57 *M* belaufe, und daß mithin der Kläger, da er aus dem Nettoverkaufserlöse bei der Zwangsversteigerung nur 10883,73 *M* erhalten, die Beklagten persönlich noch auf einen Betrag von 5121,84 *M* in Anspruch nehmen könne, während er mit dem Mehrbetrage seines Hauptanspruches von 2644,01 *M* abzuweisen sei, bildet lediglich die ziffermäßige Konsequenz der vorhergehenden Ausführungen.

5. Die dagegen gerichtete Revisionsbeschwerde, daß das Berufungsgericht die Beklagten auch für Zinsen des oben gedachten Betrages von 16005,57 *M* sowie für die Prozeßkosten als dem Kläger persönlich haftbar angesehen hat, kann nicht für begründet erachtet werden. Bei dem Zinsenanspruche des Klägers handelt es sich nur um Prozeßzinsen (seit dem Tage der Klagerhebung); und das Berufungsgericht motiviert seine Ansicht damit, daß, soweit der Klagenanspruch schon zur Zeit der Klagerhebung begründet war, d. h. soweit der Kläger für seine Forderung aus dem Werte des Schiffes der Beklagten hätte Befriedigung erhalten können, und soweit mithin die persönliche Haftung der Beklagten reiche, die Beklagten, auch wenn ihnen ein Verschulden in dem Bestreiten der Klageforderung nicht zur Last falle, schon aus dem Gesichtspunkte hafteten, daß ihnen der Aufschub in der Berichtigung der Klageforderung keinen Vorteil bringen dürfe; diese, sich als eine Folge der Prozeßführung darstellende Verpflichtung der Beklagten, dem Kläger das volle Interesse, die *omnis causa*, zu ersetzen, bestehe unabhängig von den den Hauptanspruch begründenden Thatsachen und werde nicht von denjenigen Beschränkungen betroffen, welchen der Hauptanspruch zufolge spezieller gesetzlicher Vorschrift unterliege; zu ihrer Befriedigung könne daher auch dasjenige Vermögen des Schuldners herangezogen werden, welches zur Begleichung des Hauptanspruches nicht oder doch nur in beschränktem

Maße in Anspruch genommen werden könne. Die persönliche und unbeschränkte Haftung der Beklagten für die ihnen zur Last fallenden Prozeßkosten wird damit begründet, daß auch in dieser Hinsicht die Verpflichtung der Beklagten auf anderen Voraussetzungen und auf einem anderen Verpflichtungsgrunde beruhe als die Hauptforderung, nämlich auf den Bestimmungen der §§ 87 flg. C.P.D., und daß sie demgemäß ebenfalls von den Beschränkungen, welchen die Hauptforderung etwa unterliegt, nicht betroffen werde.

Diese Ausführungen erscheinen als durchaus zutreffend. Der dagegen von den Beklagten erhobene Einwand, aus der Natur der Prozeßzinsen könne vielmehr nur abgeleitet werden, daß sie mit der Hauptforderung auf gleicher Stufe stehen, und daß daher auch in Bezug auf sie nur eine dingliche Haftung des Schiffsvermögens bestehe, ist nicht stichhaltig, da die Prozeßzinsen zwar (wie übrigens auch vom Berufungsgerichte nicht verkannt wird) insofern ein Accessorium der Hauptforderung bilden, als sie eine solche voraussetzen und selbständig nicht geltend gemacht werden können,

vgl. Entsch. des R.D.F.G.'s Bd. 1 S. 135 flg.,

dies aber nicht zu dem Schlusse berechtigt, daß auch die Zinsforderung, welche eine Folge der Prozeßführung, also eines neu hinzutretenden Verpflichtungsgrundes, ist, und für welche die den Hauptanspruch begründende Thatsache an sich als unerheblich erscheint, denjenigen Beschränkungen unterliegen, welchen vermöge spezieller gesetzlicher Vorschriften der Hauptanspruch unterworfen ist.

Der persönlichen Haftung der Beklagten für die Prozeßzinsen und für die Kosten des Rechtsstreites steht auch nicht etwa der von der Nebenintervenientin geltend gemachte Gesichtspunkt entgegen, daß der Anspruch aus einer Schiffskollision nach Art. 736 verglichen mit Artt. 451. 452 H.G.B. an sich gegen den Rheber nur als Repräsentanten eines Sondergutes — des Schiffsvermögens, dem der Rheber sogar auch seinerseits als Gläubiger gegenüberstehen kann — gerichtet, und daß der Rheber an sich für die Forderungen der Schiffsgläubiger nicht persönlich, sondern nur in jener Eigenschaft Schuldner ist. Denn der wegen einer Schiffsschuld verklagte Rheber ist nicht etwa der Repräsentant eines fremden Vermögens (dessen persönliche Haftung für Prozeßzinsen und Kosten hier dahingestellt bleiben kann), sondern er vertritt dem Gläubiger gegenüber

das Schiffsvermögen, wenngleich dasselbe die Natur eines aus dem übrigen Vermögen des Rhebers ausgeschiedenen Sondergutes hat, als dessen Eigentümer, also in seinem eigenen Interesse und für seine eigene Rechnung, und es ist unerfindlich, weshalb der Umstand, daß der Gläubiger wegen seiner Befriedigung zunächst auf das ihm als Pfand haftende Schiffsvermögen beschränkt ist, eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel begründen sollte, daß die in Beziehung auf die Prozeßzinsen und Kosten mit der Prozeßführung verbundene Gefahr von dem unterliegenden Beklagten zu tragen ist. Insbesondere folgt dies nicht aus der von der Nebenintervenientin angezogenen Bestimmung des Art. 763 H.G.B., nach welcher das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht nicht nur für das Kapital, sondern auch für Zinsen und Kosten gilt, da hierdurch selbstverständlich in Ansehung der Zinsen und Kosten ebensowenig als in Ansehung des Kapitals eine noch daneben aus besonderen Gründen eintretende persönliche Haftung des Rhebers ausgeschlossen wird.

Vgl. auch Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners S. 40. 41. 125 und 176. 177.

Übrigens wird die persönliche Haftung der Beklagten für Zinsen und Kosten im vorliegenden Falle auch noch aus einem anderen Grunde gerechtfertigt. Der hier, wie oben ausgeführt worden, in Anwendung kommende Art. 777 H.G.B. statuiert zwar keine unbeschränkte persönliche Haftung des Rhebers, aber er bezweckt, für den Schiffsgläubiger denselben Zustand herbeizuführen, als wenn der Wert, welchen das Schiff beim Antritte der neuen Reise hatte, nach der gesetzlichen Rangordnung unter die Schiffsgläubiger verteilt worden wäre, und dieser Erfolg wird nur dann erreicht, wenn die beschränkte persönliche Haftung des Rhebers, welcher es durch ungerechtfertigte Bestreitung der Forderung des Schiffsgläubigers bewirkt, daß dieser dasjenige, was er sonst zu jener früheren Zeit erhalten haben würde, erst verspätet und unter Aufwendung der Kosten eines Rechtsstreites erhält, sich nicht nur auf die Forderung selbst, sondern auch auf die Prozeßzinsen und Kosten erstreckt. Es ist daher anzunehmen, daß die Bestimmung des Art. 777 H.G.B. sich nicht nur auf die betreffende Forderung selbst, sondern auch auf die gedachten Zinsen und Kosten beziehen soll.

Was endlich 6. die solidarische Verurteilung der Beklagten in

die Hauptsumme nebst Zinsen und Kosten anlangt, so hat das Berufungsgericht dieselbe zwar nicht weiter begründet; doch war der hierauf gerichtete Berufungsantrag von den Beklagten auch gar nicht bestritten, und nur die Nebenintervenientin hatte in ihrem, am Ende des Thatbestandes des angefochtenen Urtheiles in Bezug genommenen Schriftsatz eine solidarische Haftung der Beklagten ohne jede Motivierung und ohne ersichtliches eigenes Interesse an diesem Punkte als unzulässig bezeichnet. Auch der gegen diese Entscheidung erhobene Revisionsangriff ist aber nicht gerechtfertigt.

Einen Zweifel in dieser Beziehung erregt allerdings der Art. 474 H.G.B., nach welchem die Mitrheber als solche Dritte, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten haften. In der That nimmt auch Lemis (Kommentar zum deutschen Seerecht, Anm. 5 zu Art. 774, Anm. 2 zu Art. 776 und Anm. 4 zu Art. 777) an, daß, insoweit nach Artt. 774, 776, 777 H.G.B. eine persönliche Haftung des Rhebers eintritt, beim Vorhandensein einer Rhederei für die Haftung der einzelnen Mitrheber der Art 474 H.G.B. entscheidend sei. Dieser Ansicht kann aber nicht beigetreten werden. Schon bei der Beratung des Art. 474, vgl. Protokolle S. 1612,

wurde ohne Widerspruch hervorgehoben, die Worte „als solche“ sollten andeuten, daß es sich hier ausschließlich um die Regelung derjenigen Verbindlichkeiten handele, welche aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe der Rhederei hervorgehen, und daß hiermit denjenigen Fällen nicht präjudiziert werde, in denen wegen besonderer Thatfachen eine solidarische Haftbarkeit der Mitrheber angenommen werden müsse. Nun mag zwar der Begriff der Haftung der Mitrheber „als solcher“ nicht schon dadurch ausgeschlossen sein, daß sie oder (im Falle der Bestellung eines solchen) der Korrespondentheber die Fracht oder das Kaufgeld des Schiffes einziehen, oder daß sie das Schiff zu einer neuen Reise in See senden. Aber unter der „persönlichen“ Haftung der Mitrheber, bei deren Eintritt sie nach Art. 474 H.G.B. nur nach Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten haften sollen, wird man nur die Haftung der Mitrheber für solche Verbindlichkeiten verstehen dürfen, für welche der Rheber an sich schon von vornherein und unbeschränkt auch persönlich haftet (z. B. für die Forderungen der zur Schiffsbefugung gehörenden Personen aus Dienst- und Feuer-

verträgen). Der Art. 474 ist daher nicht anwendbar auf eine beschränkt persönliche Haftung des Rheders, wie solche nach Artt. 774. 776. 777 H.G.B. erst nachträglich unter den dort angegebenen besonderen Voraussetzungen eintritt. Denn diese Bestimmungen haben den ausgesprochenen Zweck, den Schiffsgläubigern, welchen durch das betreffende Verhalten des Rheders das ihnen zur Sicherung für ihre Forderung dienende Pfandrecht ganz oder teilweise entzogen oder gefährdet wird, durch die dem Rheder auferlegte persönliche Haftung thunlichsten Ersatz zu gewähren. Ist nun aber eine Rhederei vorhanden, so würde dieser Ersatz nur ein sehr unvollkommener sein, wenn die Schiffsgläubiger, welchen durch willkürliche Handlungen der Mitrheder oder des Korrespondentrheders die Möglichkeit genommen ist, sich für ihre ganze Forderung unmittelbar aus dem Schiffsvermögen zu befriedigen, sich an die einzelnen Mitrheder nur pro rata der Schiffsparten derselben halten könnten. Es ist daher anzunehmen, daß das Gesetz durch Artt. 774. 776. 777 H.G.B. eine solidarische Haftung der Mitrheder in diesen Fällen hat statuieren wollen, und daß es mithin auf die hier in Frage kommende persönliche Haftung der Mitrheder den Art. 474 nicht angewendet wissen will. Mit dieser Ansicht stimmen im Resultate überein: Wagner, Seerecht S. 188; Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 319—321; das in Seuffert, Archiv Bd. 29 Nr. 66 abgedruckte Urteil des Appellationsgerichtes Celle.

Da hiernach für die Beklagten in betreff der Hauptsache materiell eine Solidarverbindlichkeit der Beklagten begründet ist, liegt eine solche auch wegen der Prozeßkosten vor.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 15 S. 381."