

18. Haftet der Rheder eines ausländischen, aber nach einem deutschen Hafen bestimmten und dort eingetroffenen Schiffes dem legitimierten Inhaber eines von dem Schiffer im Auslande angestellten, an Orber lautenden Konnossements auch dann nach den Grundsätzen des deutschen Rechtes, wenn nach dem Rechte des betreffenden Auslandes die Haftung des Rheders wegen Überschreitung der gesetzlichen Vollmacht des Schiffers zur Konnossementszeichnung oder aus sonstigen Gründen ausgeschlossen sein würde? Macht es einen Unterschied, ob der Empfänger ein Deutscher oder ebenfalls Angehöriger des betreffenden Auslandes ist, oder ob der deutsche Empfänger die Ansprüche aus dem Konnossement für eigene Rechnung oder für Rechnung eines Ausländers verfolgt?

H. G. B. Artt. 644 flg. 302. 303. 305 vgl. mit Artt. 11—13. 36.  
74 B. D.

I. Civilsenat. Ur. v. 2. Mai 1894 i. S. D. (Bekl.) w. B. G. & Co.  
(Rl.) Rep. I. 489/93.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Die in Hamburg domizilierte klagende Firma ist Inhaberin von acht Konnossementen, in welchen B. D., der Kapitän des englischen Dampfschiffes „Minna Craig“, bekennt, daß durch B., Cr. & Co. in Bombay an Bord seines, damals im Hafen von Bombay liegenden

und nach Hamburg bestimmten Schiffes 8000 Sack Weizen, 1334 Sack Weinsaat, 4002 Sack Kastorfaat und 2668 Sack Rapsaat verladen sind, um in Hamburg „an Order“ ausgeliefert zu werden. Sämtliche Konnossemente tragen das Blankogiro der Ablader.

Bei Ankunft des Schiffes in Hamburg befanden sich die Güter, auf welche diese Konnossemente lauten, nicht an Bord. Die Klägerin machte deshalb Schiffsgläubigerrechte zum Belaufe des Wertes der Güter bei Beginn der Entlöschung geltend und hat auch in Verfolgung ihres Pfandrechtes einen Arrest auf das Schiff erwirkt, welches inzwischen zwangsweise verkauft worden ist. Mit der Behauptung, daß der Wert der Güter 228 000 *M* betragen habe, beantragt Klägerin mittels einer gegen den Kapitän W. D. als Führer der „Minna Craig“ erhobenen Klage, den Beklagten zur Zahlung dieser Summe nebst Zinsen und Kosten zu verurteilen mit der Maßgabe, daß die Vollstreckung nur in Schiff und Fracht zulässig sei.

Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt. Er behauptet, die Güter, über welche die hier fraglichen Konnossemente lauten, seien tatsächlich gar nicht verladen worden. Der Kapitän des Schiffes sei durch Betrug der Firma B., Cr. & Co. in Bombay veranlaßt, die Konnossemente zu zeichnen, indem einer der Mitinhaber der Firma ihm gefälschte Empfangsbekennnisse des Steuermannes vorgelegt habe, wegen welcher Betrügerei die Beteiligten auch zu mehrjährigem Buhchause verurteilt seien. Außerdem machte Beklagter geltend, B., Cr. & Co. hätten die Konnossemente an die Chartered Mercantile Bank of India, London & China begeben, um darauf Vorschüsse zu nehmen, die Klägerin habe die Konnossemente niemals erworben und handele nur in Vertretung dieser Bank, müsse sich daher auch die der Rhederei des Schiffes gegen diese zustehenden Einreden gefallen lassen. Nach dem hier maßgebenden englischen Rechte hafte aber die verklagte Rhederei aus Konnossementen, die der Kapitän gezeichnet, nur dann, wenn die Güter wirklich verladen waren, und die Ablader könnten weitere Rechte, als sie aus den Konnossementen erworben haben, durch Girierung der Konnossemente nicht auf einen Anderen übertragen. Die gedachte Bank sei aber beim Erwerbe der Konnossemente auch mit großer Nachlässigkeit verfahren, indem sie auf dieselben Vorschüsse gegeben habe, ohne sich davon zu überzeugen, ob die Güter wirklich verladen seien, und auch aus diesem Grunde könnten

nach englischem Rechte aus den Konnossementen keine Ansprüche erhoben werden. . . .

Klägerin hat hiergegen geltend gemacht, die Haftung aus den Konnossementen sei nach deutschem Rechte zu beurteilen. . . . Der Klägerin stehe als Konnossementsinhaberin ein selbständiger Anspruch zu, und es gehe den Beklagten nichts an, ob sie denselben für eigene oder fremde Rechnung geltend mache; daß sie den Prozeß für Rechnung der gedachten Bank führe, gestehe sie zu. . . . Das Landgericht hat unter Abweisung des weitergehenden Anspruches den Beklagten in seiner vorstehend angegebenen Eigenschaft, und soweit der Wert des Schiffes „Minna Craig“ und die von demselben verdiente Fracht reichen, zur Zahlung von 219500 *M* nebst Zinsen und Kosten verurteilt. Die Berufung des Beklagten ist zurückgewiesen und seine Revision verworfen worden aus folgenden

Gründen:

„Das angefochtene Urteil beruht in erster Linie darauf, daß das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Landgerichte die zwischen den Parteien streitige Frage, ob für die Haftung der von dem Beklagten vertretenen Rheberei des Schiffes „Minna Craig“ aus den hier fraglichen, von dem Führer dieses Schiffes gezeichneten Konnossementen das deutsche oder das englische Recht maßgebend sei, zu Gunsten der Anwendung des deutschen Rechtes entschieden hat. Ungeachtet der nicht zu verkennenden Zweifelhaftigkeit dieser Frage und der von der Revision im einzelnen hervorgehobenen Bedenken ist dem Berufungsgerichte hierin im Endergebnisse beizutreten, sodaß den dagegen erhobenen Revisionsangriffen der Erfolg zu versagen ist.

Es handelt sich hier um Ansprüche des durch Blankoindossament legitimierten Inhabers von „an Order“ lautenden Konnossementen über Güter, welche inhaltlich derselben in Bombay von einem dortigen Hause mit einem englischen Schiffe nach dem Bestimmungshafen Hamburg verladen waren, und es ist bei Beurteilung der Revision davon auszugehen, daß diese Güter, welche sich bei der Ankunft des Schiffes in Hamburg nicht an Bord vorgefunden haben, in Wirklichkeit überhaupt niemals verladen worden sind, und daß vielmehr der Kapitän des Schiffes von den angeblichen Abladern B., Cr. & Co. durch ihm vorgelegte gefälschte Empfangsbekanntnisse seines Steuermannes betrügerischerweise zur Zeichnung dieser Konnossemente veranlaßt ist.

Der Beklagte, welcher geltend macht, daß die Rechtswirkungen dieser Konnossemente nach englischem Rechte zu beurteilen und hiernach für seine Rheberei unverbindlich seien, hat unter Berufung auf die Gutachten und das Zeugnis von Rechtskundigen als den Inhalt dieses Rechtes bezeichnet:

1. daß die Zeichnung von Konnossementen durch den Schiffer über nicht verladene Waren eine für den Rheber nicht verbindliche Überschreitung der gesetzlichen Vollmacht des Schiffers enthalte,

2. daß dem legitimierten Inhaber selbst des „an Order“ gestellten Konnossementes die Einreden aus der Person seines Rechtsvorgängers entgegenstehen,

3. daß der Inhaber eines über nicht abgeladene Güter gezeichneten Konnossementes auch im Falle einer Nachlässigkeit beim Erwerbe desselben keine Rechte aus dem Konnossement geltend machen kann, und

4. daß von den englischen Gerichten in einem dem vorliegenden entsprechenden umgekehrten Falle deutsches Recht würde angewendet werden.

Er erscheint nun allerdings im allgemeinen als das natürlichste und rationellste Prinzip, die Frage der Existenz und des Umfanges der Haftung des Rhebers aus Rechtsgeschäften und Rechtshandlungen des Schiffers da, wo die Anwendung eines anderen Rechtes nicht als geboten erscheint, nach dem Rechte des Heimathafens des Schiffes (dem sog. Rechte der Flagge) zu beurteilen. Denn an sich läßt sich diese Haftung des Rhebers nur auf die in der Anstellung des Schiffers enthaltene Legalvollmacht zurückführen, die nach dem Heimatrechte des Schiffes zu beurteilen ist. Dies ist auch die in der Litteratur des internationalen Privatrechtes sowie in der Rechtsprechung vorwiegend vertretene Ansicht. Ob dieses Prinzip, wie in der Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichtes Bd. 24 S. 83 flg. angenommen ist, auch auf die Haftung des Rhebers aus Delikten und außerkontraktlichem Verschulden des Schiffers anzuwenden ist, kann für den vorliegenden Fall dahingestellt bleiben.

Man könnte nun annehmen, nach diesem als Regel zu befolgenden Prinzipie müsse auch insbesondere die Haftung des Rhebers aus Frachtverträgen und aus den vom Schiffer gezeichneten Konnossementen nach dem Rechte der Flagge des Schiffes beurteilt werden, und in

betreff des Frachtvertrages im allgemeinen scheint dies auch die Meinung verschiedener englischer Schriftsteller zu sein. So heißt es bei Abbott, Merchants Ships and Seamen (XIII. edit.) S. 174/75:

If cargo is shipped in a foreign ship . . . the owner of the cargo authorises the master, to deal with it according to the law of the country, to which the ship belongs or the contract of affreightment is governed by the law of the flag.

Ähnlich äußern sich Westlake (Holzendorff), Lehrbuch des internationalen Privatrechts § 208, und Scrutton, The contract of affreightment (III. edit.) S. 12 flg.

Nach deutschem Rechte ist dies aber jedenfalls bezüglich des hier allein in Frage kommenden Rechtsverhältnisses zwischen dem Rheber, welcher sein Schiff nach einem deutschen Hafen verfrachtet hat, und dem durch ein an Order gestelltes Konnossement legitimierten Empfänger nicht zu billigen.

Schon das Reichsoberhandelsgericht hat in der vom Berufungsgerichte angezogenen Entscheidung (Bd. 25 S. 192 flg.) es als keinem Zweifel unterliegend bezeichnet, daß die Bestimmungen des deutschen Rechtes über die Verantwortlichkeit der Schiffer und Rheber aus dem Verhalten der ersteren, sowie die Vorschriften desselben über die Rechtsfolgen, welche einheimische Konnossementsinhaber den Schiffern gegenüber aus dem Besitze von Konnossementen abzuleiten befugt sind, auf alle Fälle, in welchen es in deutschen Häfen der Erledigung derartiger Rechtsangelegenheiten, gleichviel ob einheimischer oder ausländischer Schiffe, bedarf, zur Anwendung zu bringen sind. Der konkrete Fall lag damals freilich insofern anders, als die betreffenden Güter wirklich verladen waren, und es sich nur um die Frage handelte, ob der Rheber dem Empfänger für den ihm aus der Vordatierung des Konnossements — der Ausstellung desselben an einem Tage, wo die Abladung noch nicht stattgefunden hatte — entstandenen Schaden verantwortlich sei, wogegen hier auch noch die Vorfrage zu entscheiden ist, ob ein vom Schiffer mit Überschreitung der Grenzen seiner gesetzlichen Vollmacht gezeichnetes Konnossement für den Rheber nach dem Rechte der Flagge überhaupt verbindlich ist. Allein der Entscheidungsgrund des Reichsoberhandelsgerichtes trifft auch für diese Vorfrage zu, und diese

Konsequenz hat denn auch das Reichsgericht bereits in einem früheren Falle,

vgl. Entsch. desselben in Civils. Bd. 20 S. 52 flg., gezogen, indem es — allerdings nur beiläufig, und ohne daß dies nach Lage des Falles notwendig gewesen wäre — unter Bezugnahme auf die gedachte Entscheidung die Behauptung der Revision, daß der Rheber selbst dann, wenn nicht (wie es damals geschehen war) ein Agent des Rhebers, sondern der Schiffer ein Konnossement über noch nicht wirklich an Bord gelangte Güter gezeichnet hätte, nach englischem Rechte durch ein solches Konnossement nicht gebunden sei, als unerheblich in erster Linie aus dem Grunde zurückwies, daß nur das deutsche Recht als das am Bestimmungsorte Bremen, wo die Verpflichtung aus dem Konnossement zu erfüllen war, geltende entscheidend sein könne. Daß in diesem Falle nach der, übrigens seitens der Empfänger nicht zugestandenem Behauptung des Rhebers die überhaupt nicht an Bord gekommenen Güter dem Schiffer doch bereits durch Lagerung am Quai von den Abladern behufs der Verladung übergeben waren, wurde hierbei nicht in Betracht gezogen, und es wurde also, wie die Revision meint, keineswegs bloß ein vor-eiliges, fehlerhaftes Handeln des Schiffers in Ausübung seiner Dienstverrichtungen, sondern eine Überschreitung der Grenzen seiner Vollmacht angenommen.

Bei diesen Entscheidungen ist auch stehen zu bleiben, wenngleich der Revision zuzugeben ist, daß die nähere Begründung der erstgedachten Entscheidung nicht überall zutrifft. Denn aus der allgemeinen Fassung der die Konnossemente betreffenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in Artt. 644 flg. läßt sich angesichts der voraufgehenden Artt. 432 flg. noch kein sicherer Schluß dahin ziehen, daß dieselben auch für fremde Schiffe maßgebend sein sollen, und es folgt dies auch nicht aus dem Umstande, daß man nach den Beratungsprotokollen auch diejenigen Fälle in Betracht gezogen hat, in welchen Abladungen vom Auslande nach Deutschland stattfänden, zumal dort, wie die Revision zutreffend bemerkt, auf S. 2205/6 andererseits ausgeführt ist: das Konnossement sei wesentlich dazu bestimmt, auch im Auslande in Verkehr gebracht zu werden; da es nun weder in der Macht noch in der Aufgabe der Versammlung liege, Fragen des internationalen Rechtes zu entscheiden und dafür Vor-

sorge zu treffen, daß die deutschen Konnossemente im Auslande auch immer nach deutschem Rechte beurteilt würden . . ., und da zu befürchten stehe, daß die Indossabilität der deutschen Konnossemente hier und da im Auslande beanstandet werde, wenn sie nicht die Worte „an Order“ enthielten . . ., so empfehle es sich, im Gesetze deren Beifügung anzuordnen. Auch die weiteren Ausführungen, daß nach der täglichen Praxis der deutschen Gerichtshöfe auf ausländische Konnossemente ausnahmslos das deutsche Recht angewandt werde, wie dies auch vice versa in England und Frankreich geschehe, und daß auch die allgemeinen Rechtsgrundsätze auf diese Behandlung führten, indem der Schiffer durch die Zeichnung des Konnossements dem Rechte des Bestimmungsortes sich unterwerfe, dürften für sich allein zur Begründung der Entscheidung nicht genügen; insbesondere hat der letztgedachte Grund dem Rheber gegenüber einen selbständigen Wert nur dann, wenn man von vornherein unterstellt, daß der Schiffer bei der Zeichnung des Konnossements innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht gehandelt habe.

Als durchschlagend erscheint aber folgender Gesichtspunkt. Es ist zunächst daran festzuhalten, daß — wie bereits vielfach ausgesprochen ist — für die am Bestimmungsorte zu erfüllenden Verpflichtungen des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrage und aus Konnossementen nach deutschen Rechtsgrundsätzen das Recht des Bestimmungsortes als des Ortes der Erfüllung und als des Ortes, wo die Obligation ihre wesentliche Wirkung äußert, als maßgebend anzusehen ist.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 6 S. 130 fig. und Bd. 25 S. 107.

Auch der Rheber eines fremden Schiffes, welcher sein Schiff nach einem deutschen Hafen verfrachtet, hat hiernach die Rechtsfolgen anzuerkennen, die sich nach deutschem Rechte für das Verhältnis zwischen ihm als Verfrachter und den Empfängern der Güter auf Grund der ausgestellten Konnossemente ergeben. Durch die Verfrachtung seines Schiffes nach einem fremden Hafen unterwirft er sich stillschweigend dem dort in dieser Beziehung geltenden Rechte. Hieraus folgt aber:

1. Nach deutschem Rechte (Art. 644 H.G.B.) gehört die Ausstellung der Konnossemente zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers, ist der Schiffer der zur Zeichnung der Konnossemente ohne

jede Einschränkung legitimierte Vertreter des Rheders. Mithin ist auch der ausländische Rheder, welcher sein Schiff nach Deutschland verfrachtet hat, nicht berechtigt, dem auf ein von seinem Schiffer ausgestellttes Konnossement gestützten Anspruche des Empfängers auf Erfüllung der sich aus dem Konnossemente ergebenden Verpflichtung des Verfrachters mit dem Einwande zu begegnen, daß der Schiffer nach dem Rechte der Flagge des Schiffes in dem vorliegenden Falle aus irgend einem Grunde nicht befugt gewesen sei, den Rheder durch die Zeichnung des Konnossementes zu verpflichten.

2. Nach deutschem Rechte (Artt. 653 flg. H.G.B.) ist für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter, insbesondere für die Ablieferung derselben am Bestimmungs-orte, das Konnossement entscheidend. Es wird durch dasselbe dem Empfänger gegenüber eine selbständige, von dem Frachtvertrage an sich unabhängige und aus dem letzteren ausgeschiedene, vom Verfrachter unbedingt zu vertretende Verpflichtung begründet; der Rheder darf sich daher auch nicht darauf berufen, daß die in dem Konnossement bezeichneten Güter nicht abgeladen seien. Auch der Rheder eines ausländischen Schiffes ist mithin mit dem letztgedachten Einwande nicht zu hören.

3. Nach deutschem Rechte (Artt. 302. 303 305 H.G.B. in Verbindung mit Artt. 11—13. 36 74 B.D.) ist das „an Order“ gestellte Konnossement eine durch Indossament übertragbare Urkunde, deren legitimiertem Inhaber gegenüber der Verpflichtete sich nur solcher Einreden bedienen kann, welche ihm nach Maßgabe der Urkunde selbst oder unmittelbar gegen den jedesmaligen Kläger zustehen, während er Einreden aus der Person der Vormänner und Indossanten nicht erheben darf. Mithin kann sich auch die beklagte Rhederei nicht darauf berufen, daß die Ablader und Indossanten B., C. & Co. den Schiffer durch Betrug zur Zeichnung der Konnossemente veranlaßt haben.

Gegen diese Argumentation macht die Revision nun zwar geltend, ihr Ausgangspunkt, daß die Beteiligten sich dem deutschen Rechte unterworfen hätten, sei nicht zu billigen, da dies doch nur auf den Willen derselben zurückgeführt werden könne; dieser Wille sei aber im vorliegenden Falle nicht anzunehmen, da alle zunächst Beteiligte — Rheder, Schiffer und Ablader sowie die erste Erwerberin der Konnossemente, die Mercantile Bank of India, London & China — Engländer



gewesen seien, und schon deshalb davon auszugehen sei, daß sie bei ihren Rechtshandlungen englisches Gesetz und englische Gewohnheiten vor Augen gehabt hätten, nach welchen das Konnossement dem Rheber gegenüber nur die Bedeutung eines durch den einfachen Gegenbeweis, daß die Güter nicht verladen seien, entkräftbaren Beweismittels besitze und auch gegenüber einem „indorsee for value“ keinen neuen selbständigen Verpflichtungsgrund enthalte. Allein auch bei Unterstellung der Richtigkeit der letztgedachten Behauptung nach der jetzt geltenden englischen Bill of Lading Act vom 14. August 1855, welche vom Berufungsgerichte — allerdings unter Nichtbeachtung des von der Klägerin dafür angetretenen Beweises — verneint wird, verdient dieser Einwand keine Beachtung. Denn es kommt bei der Frage der Unterwerfung der Beteiligten unter ein bestimmtes örtliches Recht nicht darauf an, ob jede einzelne Rechtswirkung desselben wirklich gewollt ist. Vielmehr kann diese Unterwerfung schon in der Wahl eines bestimmten Erfüllungsortes für die betreffende Obligation gefunden werden. Es genügt, bei der Interpretation des Geschäftes unter Ergänzung eines in dieser Beziehung mangelhaften Parteiwillens auf Grund objektiver Kriterien die sich aus der Natur der Sache als die vernünftiger- und billigerweise anzuwendende Rechtsnorm zu ermitteln.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 6 S. 130 flg.

Übrigens ist es auch sehr wohl möglich, daß im vorliegenden Falle die Mercantile Bank, für deren Rechnung Klägerin zugestandenemassen den Prozeß führt, gerade auch mit Rücksicht auf den Bestimmungsort des Schiffes und in Kenntnis des dort geltenden deutschen Rechtes zur Erwerbung der Konnossemente veranlaßt worden ist.

Schon aus diesem letzteren Grunde würde es als nicht gerechtfertigt erscheinen, bezüglich der Frage des anzuwendenden örtlichen Rechtes dem Umstande Bedeutung beizulegen, daß die Klägerin als Inhaberin der in blanco indossierten Konnossemente zwar zur Klage legitimiert ist, den Rechtsstreit aber für Rechnung der englischen Mercantile Bank und (nach der Behauptung des Beklagten) auch in deren Auftrage führt. Die von der Revision vertretene Auffassung, daß zwar eventuell der einheimische Konnossementserwerber (welchen allein allerdings das Reichsoberhandelsgericht bei seiner Entscheidung

in Bd. 25 S. 192 flg. vor Augen gehabt zu haben scheint) sich für die Anwendung des deutschen Rechtes auf die bona fides im Handelsverkehre möge berufen können, daß aber, solange das Konnossement noch im Auslande zirkuliere, das Recht des Auslandes anzuwenden sei, verdient aber auch aus einem anderen Grunde keine Billigung. Denn die Anwendung des deutschen Rechtes auf alle über Güter, die in einem deutschen Hafen auszuliefern sind, gezeichneten Konnossemente ohne Rücksicht auf die Flagge des betreffenden Schiffes, auf den Ort der Ablabung und auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der jedesmaligen Konnossementsinhaber erscheint im Interesse der Sicherheit des Verkehrs mit Konnossementen als so dringend geboten, daß es unbedenklich als der Wille des deutschen Gesetzgebers angesehen werden darf, die Rechtswirkungen der in Deutschland zu erfüllenden Konnossemente ohne alle derartige weiteren Unterscheidungen nur nach dem Rechte des Inlandes beurteilt zu sehen, sodas dieses für den deutschen Richter insoweit als ein zwingendes angesehen werden muß. In der That verträgt auch insbesondere das an Order lautende, indossable und dem Zwecke der Negotiabilität und Cirkulation dienende Konnossement solche Unterscheidungen nach deutschem Rechte gar nicht. Die Nationalität der Inhaber, der Ort der Indossierung und des Erwerbes solcher Orderpapiere erscheint nach den Bestimmungen des deutschen Rechtes über das Verhältnis des Inhabers zu dem Verpflichteten als völlig unerheblich, läßt sich auch aus den Papieren selbst, wenigstens in dem hier vorliegenden Falle einer Blankogirierung, nicht entnehmen, während der auf Grund eines Blankoindossamentes legitimierte Inhaber jede Erörterung darüber, von wem er das Papier erworben, und ob dasselbe zur Zeit des Erwerbes schon im Inlande oder noch im Auslande zirkuliert hat, abzulehnen berechtigt ist. Auch liegt der Gedanke einer Bevorzugung des inländischen Konnossementsinhabers vor dem ausländischen dem deutschen Rechte ohne Zweifel ganz fern, wie denn auch die Beschränkung der Anwendung des deutschen Rechtes auf diejenigen Fälle, in welchen es sich um Ansprüche eines Inländers aus Konnossementen handelt, sehr leicht illusorisch gemacht werden könnte.

Daß angeblich die englischen Gerichte in einem umgekehrt liegenden Falle nicht das englische, sondern das deutsche Recht an-

wenden wüorden, erscheint als unerheblich, da im allgemeinen die Gegenseitigkeit für die Frage, ob inländisches oder ausländisches Recht zur Anwendung zu kommen hat, gleichgültig ist.

Vgl. Bolze, Praxis Bd. 15 Nr. 8.

Da hiernach das Berufungsgericht seiner Entscheidung ganz richtig das deutsche Recht zum Grunde gelegt hat, braucht auf den Inhalt des englischen Rechtes nicht näher eingegangen zu werden.

Daß nach deutschem Rechte im übrigen die angefochtene Entscheidung gerechtfertigt ist, war von dem Beklagten schon in zweiter Instanz nicht mehr bestritten, und es genügt in dieser Beziehung auf die zutreffenden Gründe der Vorderrichter Bezug zu nehmen.“ . . .