

18. 1. Ist der Korrespondenzheber als solcher zur Vertretung der Rhederei in Schiffskollisionsprozessen befugt?
 2. Erlöschen die Befugnisse des Korrespondenzhebers als solchen ohne weiteres mit dem Untergange des Schiffes?
 3. Zur Auslegung des Art. 24 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880.
 4. Kann in Fällen, in denen das Dasein einer Verschuldung nach der Natur der Sache nicht mehr mit voller Gewißheit widerlegt werden kann, der Nachweis genügen, daß sich aus dem gehörig ermittelten Thatbestande keinerlei Anzeichen für eine Verschuldung ergeben?

I. Civilsenat. Art. v. 5. November 1898 i. S. Gebr. F. als Korrespondenzheber des Barkschiffes „M.“ (Rl.) w. die Aktiengesellschaft St. Dr. C. L. (Wekl.). Rep. I. 209/98.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Am 16. Januar 1896 stieß die „M.“, eine Bark der von den Klägern vertretenen Rhederei, im Kanal mit dem der Beklagten gehörenden Dampfer „Dr.“ zusammen und sank infolge des Zusammenstoßes. Die Kläger verlangten von der Beklagten den Ersatz ihres Schadens. Die „M.“ hatte ihr Vordergeschirr verloren, weshalb ihre Führung die Schleppdienste des vorüberfahrenden „Dr.“ erbeten hatte. Der Dampfer versuchte hierauf zu zweien Malen, an der Luvseite (Backbordseite) der „M.“ mittels treibender Bojen die Schlepptrasse von Bord zu Bord zu bringen. Angesichts des hohen Seeanges und heftigen Windes mißglückten beide Versuche. Der „Dr.“ forderte sodann die Bark auf, beizudrehen, machte gleichzeitig einen Rundlauf um sie, damit er sich ihr von hinten her an ihrer Luvseite mit verminderter Geschwindigkeit aufs neue nähern könne. In welchem seitlichen Abstände er sich anfänglich gehalten habe, war streitig. Nach der Darstellung der Klägerin kam er ganz nahe heran, in der Absicht, die Leine hinüberzuwerfen. Die Beklagte erklärte dagegen, daß die Entfernung etwa 40—50 Yards betragen habe, und daß die Verbindung auch jetzt wieder mit Hilfe einer Boje, nicht aber durch Über-

werfen habe hergestellt werden sollen. Ebenso war streitig, ob die „M.“ vollständig beigedreht hatte, oder nicht. Während die Klägerin dies behauptete und davon ausging, daß ihr Schiff mit gebrahten Raaen im Wasser gelegen habe, sollte die „M.“ nach den Angaben der Beklagten lediglich die Vorsegel aufgegeit und immer noch etwa drei Knoten Fahrt gemacht haben. Thatsache ist, daß die Bark hin- und hergierte und bei der auf parallelem Kurse erfolgenden Annäherung des Dampfers ein wenig an den Wind lunte. Die Schiffe stießen dann mit den Breitseiten wiederholt gegeneinander; infolgedavon wurde die „M.“ leck und sank.

Beide Vorderrichter hatten die Klage für unbegründet erklärt. Die Revision der Kläger ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

... „Die Bark „M.“ stand im Miteigentume einer größeren Anzahl von Rhedern. Die Gebr. S. . . führten als Korrespondentrheder ihre Geschäfte. Es fragt sich, ob sie in dieser Eigenschaft namens der Rhederei zur Prozeßführung legitimiert waren. Das Reichsgericht glaubt, entgegen den Ausführungen der Revisionsbeklagten, hierauf bejahend antworten zu sollen.

Nach Art. 460 H.G.B. ist der Korrespondentrheder befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt. Eben soweit reicht seine Befugnis, die Rhederei vor Gericht zu vertreten. Der Wortlaut dieser Vorschrift möchte nun freilich die Annahme nahe legen, daß die Verfolgung von Schadensersatzansprüchen wegen Beschädigung oder Vernichtung des Schiffes nicht zum gesetzlichen Geschäftskreise des Korrespondentrheders gehöre. Man könnte zweifeln, ob sie sich als eine Rechtshandlung bezeichnen läßt, die der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt; dies umsomehr, als der Korrespondentrheder nach der Auffassung des Handelsgesetzbuches grundsätzlich oder doch im allgemeinen als Bevollmächtigter der Rhederei, und nicht der einzelnen Mitrheder gilt; die Frage, ob Entschädigung für verlorene Schiffsparten gefordert werden soll, scheint aber weniger ein Interesse der Gesamtheit denn ein Interesse der Einzelnen zum Gegenstande zu haben. Nichtsdestoweniger muß die entgegengesetzte Annahme als im Gesetze begründet angesehen werden.

Sie entspricht in eminentem Sinne der Verkehrsanschauung, wo-

nach dem Korrespondentrheder im ganzen und großen die Befugnisse eines generellen gesetzlichen Vertreters beigelegt werden. Das praktische Leben pflegt mit Rücksicht auf die Bedürfnisse eines geregelten Geschäftsbetriebes, die eine gehörige Organisation der Rhederei notwendig machen, die Grenzlinie noch weiter hinauszuschieben als das Gesetz. Die unorganisierte Rhederei ist oftmals eine äußerst schwerfällige Rechtsfigur, weil die Anzahl der Parten nach deutschem Rechte unbeschränkt und thatsächlich manchmal sehr hoch ist. Dazu kommt, daß die Veräußerung der Parten und sonach der Mitgliederwechsel mit Rechtswirksamkeit gegen Dritte erfolgen kann, ohne daß dies nach außen ersichtlich würde. Zwar soll eine entsprechende Eintragung ins Schiffsregister geschehen; sie ist aber für den Eigentumsübergang nicht erforderlich und für das Eigentumsrecht nicht entscheidend (Artt. 439. 470. 471 H.G.B.). Sie liefert rücksichtlich des Schiffseigentumes allenfalls eine Vermutung, die bis zum Beweise des Gegenteiles anerkannt wird, nicht aber einen durchgreifenden Beweis, der dem anspruchsberechtigten Dritten die nötige Sicherheit in der Rechtsverfolgung gewährte.

Das Gesetz tritt solchem Verkehrsbedürfnisse nun aber auch nicht dadurch entgegen, daß es die Vertretungsbefugnis des Korrespondentrheders bei Prozessen von Art des gegenwärtigen für ausgeschlossen erklärte. Schon die historische Entwicklung giebt Anhaltspunkte dafür, in welchem Sinne die geltenden Regeln verstanden werden müssen. Die Stellung des Korrespondentrheders mit ihren Befugnissen und Pflichten hat sich vorzugsweise im praktischen deutschen Seeverkehr, wenn zwar unter dem Einflusse des niederländischen Rechtes, ausgebildet, während die englische Jurisprudenz erst in den letzten Jahrzehnten mit einer genaueren Abgrenzung der rechtlichen Zuständigkeiten des Rhedereibevollmächtigten (ship's husband, managing owner), begonnen zu haben scheint. Das Handelsgesetzbuch für das Königreich der Niederlande vom 10. April 1838 hat aber in Übereinstimmung mit den bestehenden Gebräuchen den Korrespondentrheder oder Buchhalter ermächtigt, sowohl vor Gericht als außergerichtlich insoweit, als seine Befugnisse nicht nach bestimmten Richtungen besonders eingeschränkt sind, rechtswirksam für die Rhederei zu handeln (Art. 327 daselbst). Im Gegensatz zu dem hanseatischen Seerechte, das zwar unter Umständen die Einsetzung einer Kommission von zwei Mitgliedern

aus der Zahl der „Schiffsfreunde“ fordert, ihren Wirkungskreis aber nicht eingehender regelt,

vgl. das alte hanseatische Seerecht von 1591 Kap. I Art. 4 und das revidierte hanseatische Seerecht von 1614 Kap. I Art. 6, Kap. V Art. 1; auch Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht, Anm. zu XL II Tit. 13 Art. 4 der Statuten, hat zuerst das preußische Seerecht vom 1. Dezember 1727 in Kap. II Art. 2 dem Korrespondentrheder eine Legalvollmacht des Inhaltes erteilt, daß er für befugt gelten soll, alle Schiffsangelegenheiten zu besorgen, und das preußische Allgemeine Landrecht hat diese generelle Bestimmung insofern näher präzisiert, als es ihm alle Rechte und Pflichten eines Handlungsfaktors oder Disponenten überträgt (§ 1431 A.L.R. II. 8). Unter dem Handlungsfaktor oder Disponenten wird aber derjenige verstanden, der von dem Eigentümer einer Handlung beauftragt worden ist, seine Stelle zu vertreten. Damit erstreckt sich denn sein Auftrag kraft ausdrücklicher Gesetzesvorschrift über alle Arten von Geschäften, die bei der ihm übertragenen Handlung vorkommen (§§ 497. 501 A.L.R. II. 8). Nach dem preußischen Entwurfe zum Handelsgesetzbuche sollte der Korrespondentrheder wiederum die Befugnisse eines Faktors erhalten (Art. 399), und die beratende Kommission hat des Widerspruches einzelner Mitglieder ungeachtet beschlossen, seine Stellung in der Weise zu normieren, „daß er als der Bevollmächtigte der Rhederei zur Vornahme aller ihrer Geschäfte anzusehen, und nur diejenigen Handlungen zu nennen wären, welche ausnahmsweise in seiner Vollmacht nicht begriffen sein sollten“.

Vgl. Protokolle XL 4 S. 1526.

Dieser Entwicklungsgang zeigt auf das kündigste, welcher Art Rechtsanschauungen zur Zeit der Emanation des Gesetzes die herrschenden waren. Er eröffnet damit zugleich den Weg, um zu seinem richtigen Verständnisse zu gelangen. Im allgemeinen soll der Korrespondentrheder zur Vornahme aller Akte befugt sein, die ihm nicht gesetzlich entzogen sind. Wenn es nun als Kriterium aufgestellt wird, daß es ein Geschäft oder eine Rechtshandlung gelten muß, wie sie der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt, so wird doch durch die Einschlebung des Wortes „gewöhnlich“ eine wesentliche Einschränkung seiner Zuständigkeiten nicht bewirkt. In erster Linie kommen natürlich Geschäfte und Rechtshandlungen in Betracht, die im

laufenden und regelmäßigen Geschäftsbetriebe einer Rhederei vorkommen. Es ist aber nicht ausgesprochen, daß lediglich solche Geschäfte und Rechtshandlungen getroffen werden sollen; denn es sind dem Korrespondentzheber nicht die Geschäfte und Rechtshandlungen, die der gewöhnliche Geschäftsbetrieb mit sich bringt, sondern Geschäfte und Rechtshandlungen, die der Geschäftsbetrieb gewöhnlich mit sich bringt, überwiesen. Er darf also nur diejenigen Handlungen nicht vornehmen, die als im Geschäftsbetriebe ungewöhnlich qualifiziert werden müssen. Die Seltenheit des Vorkommens verleiht einer Handlung aber noch nicht den Charakter der Ungewöhnlichkeit. Das wird durch das Gesetz selbst klargestellt. Einerseits wäre es sonst nicht erforderlich gewesen, den Verkauf des Schiffes, der doch nur ein einziges Mal vorkommen kann, ausdrücklich aus seiner Rechtsphäre auszuschneiden; er fiel ganz selbstverständlich nicht hinein. Und andererseits gehören Schiffsreparaturen von außergewöhnlichem Umfange im Verhältnisse zu Dritten ohne Zweifel zum gesetzlichen Geschäftskreise des Korrespondentzhebers (Art. 460 Abs. 2 [„Erhaltung des Schiffes“]; Art. 463 Abs. 2 H.G.B.); auch sie sind aber nicht Handlungen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes. Danach wird man den Art. 460 Abs. 1 dahin auslegen müssen, daß der Korrespondentzheber auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht alles dasjenige thun darf, was im Geschäftsbetriebe einer Rhederei bei der Lage, in der sie sich thatsächlich befindet, normalerweise geschieht, mag dergleichen oft, oder selten vorkommen, wichtig, oder unwichtig sein, hohe, oder niedrige Kosten verursachen. Ungewöhnlich und für die Rhederei unverbindlich ist die Handlung nur dann, wenn ihre Vornahme unter den obwaltenden Umständen als ungewöhnlich und außerhalb des naturgemäßen Geschäftsbetriebes gelegen erscheinen würde.

Im Abs. 2 des Art. 460 heißt es nun freilich, daß die Befugnis des Korrespondentzhebers sich „auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe verbundene Empfangnahme von Geldern“ erstreckt. Diese Vorschrift kann der vorstehenden Auslegung aber um deswillen nicht entgegengesetzt werden, weil der Abs. 1 das allgemeine Prinzip enthält, während der Abs. 2 nicht dessen Einschränkung herbeiführen, sondern nur einige der darin beschlossenen Einzelrechte hervorheben will.

In ganz ähnlicher Weise hat auch Böhlz, Seerecht Bd. 1 S. 120 flg., schon vor dem Erlaß des Handelsgesetzbuches die Befugnisse des Korrespondentzhebers nach gemeinem deutschen Seerecht ab-

gesteckt. Das vorgenommene Geschäft ruft nach seiner Ansicht für die Rhederei allemal Rechte und Pflichten ins Leben, wenn es nur nicht als ungewöhnlich erscheint, sondern von solcher Art ist, daß der Mitkontrahent annehmen konnte, es liege im Willen der Rhederei.

Daß das Verständnis des Art. 460 keine unmittelbaren Rückschlüsse auf den Inhalt des Art. 47 H.G.B. gestattet, braucht nur im Vorübergehen erwähnt zu werden. Die Vertretungsbefugnis des Korrespondentredere reicht weiter als diejenige des bloßen Handlungsbevollmächtigten, deren Umfang nach der Eigentümlichkeit des bestimmten Handelsgewerbes, nach dessen Gegenständen, Ausdehnung und Betriebsart beschrieben werden muß.

Es ist nun im Rhedereibetriebe aber gewiß nicht ungewöhnlich, Ersatz für Schäden zu fordern, die dem Schiffe von Anderen zugefügt worden oder infolge von Zusammenstößen entstanden sind; dies umfoweniger, als Schiffskollisionen heutzutage nicht einmal zu den seltenen Vorkommnissen gehören. So hat denn auch das vormalige Reichsoberhandelsgericht zu wiederholten Malen die Legitimation des Korrespondentredere zur Vertretung der Rhederei in Ansehungssachen stillschweigend anerkannt.

Vgl. das Urteil in Sachen En. w. B. vom 12. November 1873, Rep. II. 662/73, und Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 24 Nr. 26.

Steht ihm aber die Geltendmachung solcher Ersatzansprüche überhaupt zu, dann erscheint er auch als befugt, im Liquidationsstadium die Ersatzforderung für das bei einer Kollision untergegangene Schiff zu erheben.

Dabei wird freilich vorausgesetzt, daß mit der Auflösung der Rhederei deren bisherige Organisation nicht ohne weiteres zusammenfällt. Das ist aber auch in der That anzunehmen. Das Reichsgericht hat sich bereits in der in den Entsch. in Civils. Bd. 11 S. 194 flg. abgedruckten Entscheidung auf diesen Standpunkt gestellt, und es findet trotz der von Lewis-Boyens, Deutsches Seerecht Bd. 1 S. 291, dagegen erhobenen Bedenken keinen Anlaß, von seiner Ansicht zurückzutreten. Nach der Anschauung des Seeverkehrs bleibt die Vertretungsmacht des Korrespondentredere auch nach dem Untergange des Schiffes noch erhalten, und die Vorschriften des Handelsgesetzbuches zwingen nicht zu der entgegengesetzten Auffassung. Muß freilich zugegeben werden, daß eine eigentliche Rhederei im gesetzlichen

Sinne nicht mehr besteht, wenn ihr Schiff verloren gegangen ist, so pflegt doch andererseits noch eine Summe gesellschaftlicher Angelegenheiten ihrer Erledigung zu warten. Und hat das Handelsgesetzbuch die Liquidation der Rhederei nicht ausdrücklich geordnet, so folgt daraus doch nicht notwendig, daß einfach die dem bürgerlichen Rechte eigentümlichen, nach Auflösung einer Sozietät eintretenden Grundsätze Platz greifen sollen. Die Rhederei ist eine Gesellschaftsform besonderer Art, und dieselben Erwägungen, die das Gesetz für die Zeit ihres Bestandes zur Anerkennung und Ausgestaltung einer gesellschaftlichen Vertretung genötigt haben, lassen eine solche auch während des Liquidationsverfahrens als geboten erscheinen. Es entspricht daher nur dem Gedankengange des Gesetzes — eine Thatsache, die im Art. 473 Abs. 2 eine unmittelbare Bestätigung findet —, wenn die der Rhederei einmal verliehene Organisation trotz der Unmöglichkeit, den Rhedereibetrieb fortzusetzen, bis zur Abwicklung der Gesellschaftsgeschäfte aufrechtgehalten wird. Nicht minder liegt es in der mutmaßlichen Absicht der Rhederei selber, die eingesetzte Vertretung erst dann in Wegfall kommen zu lassen, wenn gemeinsame Interessen nicht mehr vorhanden sind. Die Rhederei gilt ungeachtet ihrer Auflösung rechtlich soweit und solange in ihrem bisherigen Dasein und Wesen für unverändert, als es die Liquidation des Unternehmens und die Auseinandersetzung unter den Mitrhedern erfordern.

Danach waren die Kläger in der That befugt, die Ansprüche der Gesellschaft gegen die Beklagte ihrerseits auf dem Rechtswege zu verfolgen. Solche Ansprüche können aber nicht anerkannt werden.

Das Berufungsgericht setzt zutreffend voraus, daß die Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 in Bezug auf das Ausweichen von Schiffen hier der Anwendbarkeit entbehren. Sie greifen Platz, wenn Schiffe einander aus dem Wege gehen wollen. Hier galt es aber im Gegenteil die beiderseitige Annäherung, um die nötige Verbindung von dem einen zum anderen Schiffe herstellen zu können, und es liegt in der Natur der Sache, daß dabei diejenigen Regeln, die den Zusammenstoß zweier sich begegnender oder überholender Schiffe verhüten sollen, nicht eintreten können. Bei Beobachtung der reglementsmäßigen Ausweichbestimmungen ist eben die gewollte Annäherung eine Unmöglichkeit. Somit kann der Entscheidung lediglich der Art. 24 der Verordnung zu Grunde gelegt werden, wonach der

Schiffer keinerlei Vorsichtsmaßregel versäumen darf, die durch die gewöhnliche seemannische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten wird. Das hat auch das Berufungsgericht gethan. Es hat sich zunächst über die Bedeutung und Tragweite dieser Bestimmung ausgesprochen und hierauf dargelegt, daß in dem Verhalten des den Dampfer führenden Kapitäns, wie es ermittelt worden sei, kein Verschulden gefunden werden könne. Wenn es dabei wiederholt hervorhebt, daß der Schiffer nur das zu leisten habe, was jeder Schiffer in seiner Stelle geleistet haben würde, und daß eine prima vista klar zu Tage liegende Erkenntnis von der Unzulänglichkeit der ausgeführten Manöver für den Führer des „Dr.“ nicht bestanden habe, so könnte allerdings in Zweifel gezogen werden, ob nicht ein Mißverständnis der angezogenen Rechtsnorm im Spiele ist. Die Ausdrucksweise des Berufungsgerichtes läßt der Annahme Raum, daß es im Art. 24 die gesetzliche Feststellung eines Mindermaßes von Sorgfalt gegenüber der regelmäßig von dem Schiffer verlangten Sorgfalt gefunden hat. Diese Auffassung würde nicht richtig sein. Dem Schiffer wird vielmehr die volle Diligenz zur Pflicht gemacht, die von einem gewissenhaften, mit den für seinen Beruf erforderlichen theoretischen Kenntnissen und praktischen Erfahrungen ausgerüsteten Schiffer erwartet werden kann. Er muß leisten, nicht was ein jeder, sondern was ein ordentlicher Schiffer in seiner Lage leisten würde. Wenn das Gesetz die gewöhnliche seemannische Praxis zur Richtschnur erhebt, so wird damit nicht etwa ausgesprochen, daß es eine gewöhnliche und eine vollkommeneren seemannische Praxis giebt, hier aber nur die Beobachtung der gewöhnlichen Praxis gefordert sein soll. Das, was seemannische Praxis ist, ist das seemannisch Übliche oder Gewöhnliche. Die seemannische Praxis deckt sich mit der Summe von Regeln und Gebräuchen, die sich neben dem geschriebenen Rechte im Seeverkehre der Nationen entwickelt und festgesetzt hat, und die Beobachtung eben dieser Praxis, die Beobachtung dessen, was Schiffergebrauch ist und regelmäßig von ordentlichen Seeleuten zu geschehen pflegt, wird dem Schiffer zur Pflicht gemacht; genau in derselben Weise, wie er nach Art. 24 der englischen Regulations for preventing collisions at sea von 1879 alle die Vorsorge nehmen soll, die „by the ordinary practice of seamen“ erfordert wird. Wo ihn aber bei der besonderen Gestaltung des Falles auch die seemannische Praxis im Stich läßt, da hat er

diejenigen Maßregeln zu ergreifen, die durch die besonderen Umstände geboten sind. Daß er hierbei überall mit der Vorsicht eines ordentlichen Schiffers zu handeln hat, versteht sich von selber. Damit sind denn aber auch die Grenzen seiner Verpflichtung bezeichnet. Insbesondere wäre es unzulässig, wenn man einen außergewöhnlichen Grad von Geschick und Umsicht beanspruchen wollte. Das würde nicht allein mit Rücksicht auf die realen Verhältnisse undurchführbar sein, sondern stände auch mit dem Willen des Gesetzes im Widerspruch. Danach bildet den Maßstab, nicht was ein Schiffer mit ungewöhnlichen geistigen Fähigkeiten, sondern was ein Schiffer von durchschnittlicher Begabung, Erfahrung und Gewissenhaftigkeit leistet. Ob das Berufsgericht sich von dieser Auffassung leiten läßt, hat es, wie gesagt, nicht klar zum Ausdruck gebracht. Wäre seine Gesetzesauslegung aber auch eine irrige, so würde darum doch die Aufhebung des Urtheiles nicht notwendig sein, weil sein etwaiger Irrtum nicht auf die Entscheidung selber zurückgewirkt hat.

Diese beruht vielmehr auf thatsächlichen Feststellungen, die zu rechtlicher Beanstandung keinen Anlaß bieten. Es wird zuvörderst anerkannt, daß die „M.“ bei dem ihr verhängnisvoll gewordenen dritten Annäherungsversuche des „Dr.“ beigedreht gelegen und nur noch eine äußerst geringe Voraussahrt gemacht habe, sowie daß sie angesichts dieser Lage unfähig gewesen sei, beim Eintritt der Kollisionsgefahr etwas zur Vermeidung des Zusammenstoßes zu thun. Gleichzeitig erklärt das Berufsgericht für zweifellos, daß der Dampfer dem Segler zu nahe gekommen ist, um trotz seiner im übrigen erfolgreichen Rudermanöver die Kollision vermeiden zu können. Es nimmt also an, daß sich der Abstand, in dem sich der Dampfer dem Segler genähert hat, nach den obwaltenden Verhältnissen als ungenügend erwiesen habe, und daß eben hierin die Ursache des Zusammenstoßes gefunden werden müsse. Die Frage, in welchem seitlichen Abstände der Dampfer dem Segler an dessen Luvseite aufgelaufen ist, wird zwar insofern offen gelassen, als dieser Abstand nicht ausdrücklich auf 40—50 Yards festgestellt worden ist. Das Gericht geht aber deutlich und unverkennbar davon aus, daß der Führer des „Dr.“ die Absicht gehabt habe, sich in solcher Entfernung zu halten, sowie daß er der Überzeugung gewesen sei und ohne Pflichtverschulden unter den gegebenen Umständen habe sein dürfen, dies auch in Wirklichkeit zu

thun. Es legt sodann an der Hand des von einem nautischen Sachverständigen erstatteten Gutachtens eingehend dar, daß selbst bei einem in solcher Entfernung gewählten Ausgangspunkte die Möglichkeit einer Kollision als vorhanden angenommen werden müsse, und es folgert endlich aus der Verneinung dieser Möglichkeit seitens dreier anderer erfahrener Nautiker, daß es dem Kapitän des „Dr.“ nicht zum Vorwurfe gereicht, wenn auch er den thatsächlich unzulänglichen Abstand als zulänglich betrachtet und nicht etwa durch veränderte Kopfstellung seines Schiffes die Kollisionsgefahr weiter vermindert habe.

Durch diese Ausführungen wird die getroffene Entscheidung getragen. Die Revision glaubt freilich eine Verkenntung der Beweislast rügen zu sollen. Die Darlegungen des Berufungsgerichtes sind aber schlüssig und rechtfertigen sein Urteil, gleichviel ob die Beweislast nach der einen, oder der anderen Seite geschoben wird. Eine Beweisführung, die mathematische Gewißheit erbrächte, ist nach der Lage der Dinge nicht möglich und darum auch nicht zu verlangen. Das Berufungsgericht hat aber die näheren Thatumstände, soweit solches menschlicher Einsicht überhaupt gelingen konnte, unter Benutzung aller zugänglichen Erkenntnisquellen ermittelt, sich hieraus mit keinem geringeren Maße nachschaffender Gestaltungskraft, als vom Richter verlangt werden kann, den Verlauf des Unfalles rekonstruiert und als das Schlusergebnis seiner Operation die Überzeugung hingestellt, daß dem Führer des Dampfers die ihm zur Last gelegten Handlungen sowenig wie die sonst hervorgetretenen Thatumstände, in denen denkbarerweise etwas Schuldhaftes zu finden sei, nach der objektiven Sachlage zum Vorwurfe gemacht werden könnten. Damit ist aber die Frage seiner Verantwortlichkeit hinreichend verneint. Es kam nicht auf die Feststellung an, daß ein Verschulden als absolut ausgeschlossen erscheine. Bei Ereignissen, deren wirklicher Gang sich nicht mit vollster Sicherheit mehr erforschen läßt, wird manchmal auf Grund einer auch nur leisen Verschiebung dieses oder jenes Rechnungsfaktors eine Kombination von Umständen denkbar sein, die eine nach der scheinbaren Sachlage sich als unverschuldet darstellende Handlung zu einer verschuldeten macht. In solchen Fällen muß es genügen, wenn der gehörig ausgemittelte Thatbestand keine Anzeichen für eine Verschuldung ergibt, und ihr Vorhandensein daher mit größter Wahrscheinlichkeit in Abrede gestellt werden kann. So liegt die Sache nach den prozessual einwandsfrei

getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichtes aber hier. Wenn der Kapitän sich in einer Entfernung hielt, die er nach seiner besten Überzeugung und ohne jede Nachlässigkeit für ausreichend ansehen durfte, wenn ihm auch sonst irgend welche unrichtige Rudermanöver nicht vorgeworfen werden können, so ist der Zusammenstoß bis auf weiteres Umständen zuzuschreiben, für die er nicht die Verantwortung trägt. Die Einwirkung des Sturmes, des Seeganges und der sonst bei der „M.“ obwaltenden Verhältnisse war auch in der That nicht mit voller Bestimmtheit vorherzuschätzen, wie die Verschiedenheit in der Auffassung der Sachverständigen auf das deutlichste lehrt. Nach der Gesamtheit der thatsächlichen Unterlagen, die das Berufungsgericht gewonnen hat, rechtfertigt sich die Annahme, daß der Kapitän des „Dr.“ so gehandelt hat, wie er als ein ordentlicher Schiffer nach den Regeln der seemannischen Erfahrung und bei den besonderen Umständen des Falles zu handeln verpflichtet war. Gewiß forderte die Schwierigkeit der Situation eine erhöhte Anspannung aller Kräfte. Andererseits lagen die Verhältnisse aber derart, daß sich im normalen Verlaufe der Dinge ein Zusammenstoß sehr leicht ereignen konnte, und daß man die Anwendung einer außergewöhnlichen Umsicht und Vorsicht verlangen würde, wollte man es dem Dampferführer zum Vorwurfe machen, daß er nicht in anderer und die Kollisionsgefahr noch mehr vermindern der Weise manövriert hat.“ . . .