

Verkündet
am 4. März 1963

2135 024

Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der T [REDACTED] V [REDACTED]-Aktiengesellschaft,
General-Repräsentanz, D [REDACTED], D [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion, S [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 4. März 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Reinicke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrts-
obergerichts - Karlsruhe vom 20. Januar 1961 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1. Die Klägerin ist Versicherer des Motorgüterschiffes "Mainz" (Länge 51,55 m, Breite 7,20 m). Mit nur 5 t Stückgut beladen fuhr Motorgüterschiff "Mainz" am 13. Oktober 1955, auf Talfahrt begriffen, hinter dem 67 m langen und 8,20 m breiten MTS "Anna Louise" in die 110 m lange linke Schleusenkammer der Schleuse Kochendorf (Neckar) ein. Wegen der Längen lagen beide Schiffe schräg in der Kammer mit den Vorschiffen steuerbordseits. Die Besatzung des MGS "Mainz" bestand an diesem Tag aus Schiffsführer Leutz und dem Matrosen Sackenheim, dessen Ehefrau sich während der Schleusung auf Deck aufhielt. MGS "Mainz" hatte steuerbord vom Vorschiff nach rückwärts ca. 10 - 12 m Drant und vom Achterschiff backbord etwa 5 - 6 m Vorausdraht gesetzt. Mit dem Hinterschiff lag MGS "Mainz" noch diesseits des roten Markierungsstrichs vor dem Drempe. Der den Schleusenbeamten vertretende Schleusengehilfe Ruth überprüfte den Zwischenraum zwischen dem Hinterschiff des MTS "Anna Louise" und dem Vorschiff des MGS "Mainz" und ging sodann zum Unterhaupt der Schleuse, wo ihm später die Aufgabe zukam, die Rollkeilschützen zu bedienen.

Die Abschleusung in Kochendorf geht in der Weise vor sich, daß der am Oberhaupt auf der Mittelmauer befindliche Schleusengehilfe nach Schließung des Obertores zunächst den Unlaufschütz (= Verbundschütz) betätigt. Hierdurch geht das Wasser aus der vollen in die leere Schleusenkammer bis zum Gleichstand in beiden Kammern. Dann werden vom Untertor aus durch den Schleusenbeamten die Rollkeilschützen betätigt, die das weitere Absinken des Wassers bis zur Höhe des Unterstroms bewirken.

Schiffsführer L [REDACTED] hatte nach Festlegen seines Fahrzeugs das Schiff achtern verlassen und war auf der backbordseitigen Schleusenmauer über den Untertorsteg zum Schleusenbüro gegangen, um seine Schiffspapiere abzuholen. In der Zwischenzeit hatte der Schleusengehilfe B [REDACTED] das Obertor geschlossen und den Umlaufschütz betätigt. Hierdurch sank das Wasser in der Kammer um etwa 90 - 100 cm in der Minute. Auf MGS "Mainz" bediente der Matrose am Vorschiff den Rückwärtsdraht. Der kurze Vorwärtsdraht am Hinterschiff war sich selbst überlassen; er wurde beim weiteren Absenken rack und riß, da er nicht gefiert wurde. Hierdurch wurde das knapp vor dem Drempel liegende Hinterschiff nach rückwärts versetzt und geriet über den Drempel. Durch das weitere Absinken des Wassers kam MGS "Mainz" schließlich mit der Ruderanlage auf den Drempel. Beim Versuch, durch ein Vorausmanöver mit der Maschine das Schiff freizubekommen, sackte das Hinterschiff ab; die Ruderanlage wurde beschädigt. Zuvor hatte der am Oberhaupt befindliche Schleusengehilfe B [REDACTED] - der Zeitpunkt ist streitig - den Umlaufschütz geschlossen und das Wiedereinfüllen der Kammer eingeleitet.

Die aufgrund gesetzlichen und vertraglichen Forderungsübergangs legitimierte Klägerin hat die Ursache der Beschädigung des MGS "Mainz" in einem Versagen der Schleusenbeamten und dieses Versagen in einem von der Beklagten zu vertretenden Organisationsmangel im Schleusenbetrieb gesehen. Sie verlangt Ersatz ihres mit 4.284,54 DM bezifferten Schadens.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben. Mit der vom Oberlandesgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, die beiden gemeinsam geschleusten Schiffe hätten gegenüber der Schleusenkommer eine Überlänge von 8,55 m gehabt. Es hält dies nicht für unfallursächlich. Der Unfall sei auf das Reißen des Vorausdrahtes zurückzuführen. Die Revision bekämpft diese Ansicht, indem sie ausführt, der Unfall hätte sich nicht ereignen können, wenn "Mainz" allein durchgeschleust worden wäre. Sie hält die gemeinsame Schleusung auch wegen der Schiffsbreite für unzulässig und meint, sie hätte für die Schleuse Kochendorf ebenso verboten werden müssen wie ein solches Verfahren für die im Bezirk des Neckarbauamts Heidelberg befindlichen gleichartigen Schleusen verboten sei.

Der Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben. Nach dem eigenen Vortrag der Klägerin aus der Klageschrift befand sich das Hinterschiff von "Mainz" ungefähr 0,75 m vor der roten Begrenzungslinie, also innerhalb des nutzbaren Raumes der Schleusenkommer. Dort hat die Klägerin weiter ausgeführt, der seitliche Abstand zwischen dem Hinterschiff von "Anna Louise" und dem Vorschiff von "Mainz" habe ausgereicht, um beide Fahrzeuge zusammen abzuschleusen. Bei dieser Sachlage, von der sich nach den Ausführungen in der Klage die Schleusenbediensteten Ruth und Bauer überzeugt hatten, besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß die Zulassung beider Schiffe zur gemeinsamen Schleusung unsachgemäß gewesen wäre. Später haben sich zwar die beiden Schiffe geklemmt; das war aber darauf zurückzuführen, daß die Besatzung von "Mainz" in Vernachlässigung ihrer Pflicht (§ 105 Nr. 4 BSchSO) den Vorausdraht auf dem Hinterschiff nicht gefiert hatte. Die für den Bezirk des Neckarbauamts Heidelberg

erlassenen Vorschriften gelten für die Schleuse Kochendorf nicht, so daß es keiner Darlegung der Bedenken bedarf, die gegen die Auslegung dieser Vorschriften durch die Revision bestehen.

II. Das Nichtfieren des Vorausdrahtes war darauf zurückzuführen, daß Schiffsführer I. sein Schiff verlassen hatte, um im Schleusenbüro seine Schiffspapiere zu holen, das Schiff aber nur zwei Mann Besatzung hatte und der auf dem Schiff befindliche Matrose den Rückwärtsdraht auf dem Vorschiff bedienen mußte. Nach § 105 Nr. 5 BSchSO muß während der Durchfahrt durch die Schleuse die Deckmannschaft vollzählig an Deck sein. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, das Schleusenpersonal habe nicht die Rechtspflicht, vor und während des Abschleusens die Vollzähligkeit der Deckmannschaft zu überprüfen, ungeachtet der Verpflichtung, wahrgenommene Fehler und Mängel zu berücksichtigen; wegen der Aufbauten des hoch aus dem Wasser herausragenden Schiffs hätten beide Schleusenbedienstete nicht sehen können, daß der Vorausdraht ohne Bedienung gewesen sei.

1. Die Revision meint, mit der Schleusung dürfe erst nach vorheriger Verständigung mit der Schiffsbesatzung begonnen werden. Es müsse sichergestellt sein, daß die Schiffsbesatzung zu der erforderlichen Mitwirkung bei Durchführung des Manövers bereit und in der Lage sei. Der Schleusengehilfe B. habe selbst eine Übung dahingehend bekundet, den Schiffsführer zu fragen, ob er zur Abschleusung fertig sei, und er habe das im vorliegenden Fall nur deshalb unterlassen, weil er den Schiffsführer nicht gesehen habe.

Auch dieser Revisionsangriff muß ohne Erfolg bleiben. Das Gesetz schreibt vor, daß während der Durchfahrt durch

die Schleuse die Deckmannschaft vollzählig an Bord sein muß und daß die Taue und Trossen vorsichtig gefiert (und angeholt) werden. Dies sind eindeutig der Schiffsbesatzung auferlegte Verpflichtungen, gegen die der Schiffsführer von "Mainz" verstoßen hat. Das Berufungsgericht hat recht, wenn es der Auffassung ist, das Schleusenpersonal treffe in dieser Richtung keine Überprüfungspflicht, es sei denn die Pflicht, bei wahrgenommenen Fehlern und Mängeln tätig zu werden. Gerade bei den stark in Anspruch genommenen Neckarschleusen muß das Durchschleusen zügig vor sich gehen. Eine Prüfungspflicht des Schleusenpersonals würde zu Verzögerungen führen. Das Schleusenpersonal muß sich darauf verlassen können, daß die Schiffsbesatzung ihre Pflichten erfüllt. Das Gesetz geht, wie sich aus § 105 Nr. 5 ergibt, davon aus, daß sich an das (von dem Schleusenpersonal zu prüfende) Festlegen der Fahrzeuge in der Schleuse das Abschleusen anschließt. Das in § 105 geregelte "Durchfahren der Schleuse" ist ein einheitlicher Vorgang, beginnend mit der Einfahrt und endend mit der Ausfahrt. Wenn das Zeichen zur Einfahrt gegeben wird, müssen die Fahrzeuge bei Vermeidung der Zurückstellung schleunungsbereit sein (§ 103 Nr.2), die Deckmannschaft muß also vollzählig an Deck sein. Die von der Revision zutreffend für erforderlich gehaltene Verständigung zwischen Schleusenaufsicht und Schiffsführung muß bereits im Zeitpunkt des Einfahrens herbeigeführt sein; sie liegt unmißverständlich darin, daß die Schleusenaufsicht die Einfahrt freigibt und das Schiff daraufhin einfährt, womit es seine Schleunungsbereitschaft zu erkennen gibt. Diese Bereitschaft muß, ohne daß es einer weiteren Verständigung bedürfte, während der ganzen Dauer der Durchfahrt durch die Schleuse vorhanden sein. Die Revision erkennt, daß das Schleusenmanöver bereits mit der Einfahrt, nicht erst mit

der Wasserbewegung in der Schleuse beginnt. In den Schleusenkammern dürfen Fahrzeuge nur mit ausdrücklicher Gestattung der Schleusenaufsicht liegen bleiben (§ 102 Nr. 2). Nur im Falle des Liegenbleibens müßte der Fortsetzung der Schleusung eine Verständigung zwischen Schleusenaufsicht und Schiffsführung vorausgehen. Wenn die Schiffsbesatzung aus irgend einem Grund während der Durchfahrt ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann, so ist es ihre Sache, das Schleusenpersonal zu verständigen. Es kommt daher nicht darauf an, ob der Schleusengehilfe Bauer übungsgemäß den Schiffsführer fragte, ob er zur Abschleusung fertig sei. Er hat nicht unsachgemäß gehandelt, wenn er nicht versucht hat, den Schiffsführer, der den Vorausdraht hätte bedienen müssen, ohne daß sein Standort wahrzunehmen gewesen wäre, herbeizurufen und zu befragen. Er durfte darauf vertrauen, daß die Schiffsbesatzung ihre Pflicht erfüllte.

2. Der Revision kann nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, der Schiffsführer L. habe während der Schleusendurchfahrt seine Schiffspapiere im Büro holen und deshalb das Schiff verlassen müssen. Wenn der Schiffsführer die Papiere schon nicht durch die Ehefrau des Matrosen abholen lassen wollte, so hätte er mit dem Abholen bis nach Beendigung der Ausfahrt aus der Schleuse warten müssen.

3. Die Revision meint, es habe damit gerechnet werden müssen, daß das Besatzungsmitglied, das die Papiere abholte, beim Abschleusen unentbehrlich sei. Das Berufungsgericht habe unter Verletzung des § 286 ZPO den Beweis über die Behauptung der Klägerin, dem Schleusenpersonal sei bekannt gewesen, daß "Mainz" nur mit zwei Besatzungsangehörigen gefahren sei, nicht erhoben.

Im angefochtenen Urteil ist dazu ausgeführt, das Schleusenpersonal wäre überfordert, wollte man ihm zumuten zu wissen, mit welchem Personal ein bestimmtes Schiff gewöhnlich fahre, es brauche sich darüber keine Gedanken zu machen.

Die Rüge der Revision läuft darauf hinaus, daß das Schleusenpersonal prüfen müßte, ob die Deckmannschaft vollzählig an Deck sei. Es handelt sich hier nicht um einen Mangel, den das Schleusenpersonal unmittelbar hätte wahrnehmen können, z.B. wenn es gesehen hätte, daß der Draht am Hinterschiff nicht bedient worden sei. Vielmehr handelt es sich um Überlegungen und Schlußfolgerungen, die auf Grund anderer Tatsachen auf die Nichtbedienung des Drahtes hätten führen müssen. Solche Überlegungen hätte aber das Schleusenpersonal nur anstellen müssen, wenn es verpflichtet gewesen wäre, zu prüfen, ob die Deckmannschaft vollzählig an Deck sei. Eine solche Verpflichtung trifft sie jedoch nicht. Der Auffassung des Berufungsgerichts kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

III. Die Revision rügt, daß sich das Berufungsgericht mit den der Beklagten zur Last gelegten Organisationsfehlern nicht befaßt habe, da es, falls solche vorlägen, ihre Ursächlichkeit verneint habe. Die Rüge ist nicht begründet. Da zwei Antriebsvorrichtungen an der Schleuse vorhanden sind, war es sachgemäß, daß sich an jeder Antriebsvorrichtung ein Bediensteter befand. Der Meinung der Revision, der aufsichtsführende Schleusengehilfe R. hätte sich während der Bedienung der Umlaufschützen durch B. in dessen Nähe aufhalten müssen, um das Schleusen unterbrechen zu können, kann schon deshalb nicht zugestimmt werden, weil der Schleu-

senvorgang von den beiden Bediensteten besser beobachtet werden konnte, wenn sie sich nicht an der gleichen Stelle, sondern an voneinander entfernt liegenden Standpunkten befanden. Da der Standort der beiden Bediensteten während des Schleusens nicht zu beanstanden ist, kommt es nicht darauf an, ob insoweit Anordnungen der vorgesetzten Stelle vorliegen.

IV. Die Revision rügt allgemein Verletzung von Beweislastgrundsätzen. Sie meint, entgegen der Ansicht des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs in BGHZ 20, 57 müßten bei der Schleusung vertragliche Grundsätze und damit § 282 BGB zur Anwendung kommen. Der Senat braucht sich mit den Ausführungen der Revision nicht auseinanderzusetzen, da es mit Rücksicht auf die vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen auf die Frage der Beweislast nicht ankommt. In den bisher erörterten Punkten kann, wie dargelegt, dem Schleusenpersonal der Vorwurf eines verkehrsunrichtigen Verhaltens nicht gemacht werden. Dies gilt aber auch von dem von der Klägerin erhobenen Vorwurf, das Schleusenpersonal habe nach dem Reißen des Vorausrahtes zu langsam reagiert. Zwar ist der Revision zuzugeben, daß das Berufungsgericht von einer Beweislast der Klägerin ausgeht. Sachlich kommt es aber zu dem Ergebnis, daß das Schleusenpersonal nicht zu langsam reagiert habe. Als maßgeblich für die Beurteilung der Reaktion der Schleusenbediensteten betrachtet das Berufungsgericht die Tatsache, daß bei ordnungsmäßiger Bedienung der Schützen eine nicht unbeträchtliche Zeit vergeht, bis das Absinken des Wassers zum Stillstand gebracht werden kann. Darin findet das weitere Absinken des Wasserspiegels trotz Schließens der Verbundschützen und Öffnens der Zylinder-schützen seine Erklärung und nicht in einem zu späten Hän-

deln des Schleusenpersonals. Auch in diesem Punkte spielt daher die Frage der Beweislast keine Rolle.

V. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke Dr.Bukow