

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ:                   nein

BinnSchSO §§ 4, 102

Zu den Pflichten eines Schiffsführers bei der Einfahrt  
in eine Schleusenkammer.

BGH, Urt. v. 12. März 1973 - II ZR 37/71 - Schifffahrtsober-  
gericht Karlsruhe;  
Schifffahrtsgericht  
Mannheim

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 37/71

### URTEIL

Verkündet am

12. März 1973

W e r n e r ,  
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der V [REDACTED] S [REDACTED] R [REDACTED] GmbH, D [REDACTED]  
[REDACTED], A [REDACTED]-H [REDACTED]-Straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers Friedrich T [REDACTED], B [REDACTED], L [REDACTED]  
D [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-  
minister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und  
Schiffahrtsdirektion S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 12. März 1973  
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter  
Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffahrts-  
obergerichts Karlsruhe vom 19. Januar 1971  
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 21. Februar 1966 gegen 15.30 Uhr wollte TMS  
"W [REDACTED] H [REDACTED]" (80 m lang; 9,05 m breit; 1087 t; 620 PS),  
das der Beklagten zu 1 gehört und von dem Beklagten zu 2  
verantwortlich geführt wurde, in der Schleuse von Heidel-  
berg zu Tal schleusen. Bei der Einfahrt in die rechte,  
110 m lange und 12 m breite Kammer hielt es eine Geschwindig-  
keit von nicht mehr als 2,5 - 3 km/st inne. Nachdem das  
Vorschiff das obere Schleusentor etwa 15 m passiert hatte,  
stoppte der Beklagte zu 2 die vom Steuerhaus aus zu  
bedienende Maschine und steuerte sie auf rückwärts um.  
Das geschieht bei TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" durch eine pneuma-  
tische Umsteuerungsanlage, die das Umlegen des Bedienungs-  
hebels für die Maschine aus der Stellung "Stop - Vorwärts"  
in die Stellung "Stop - Rückwärts" erst zuläßt, wenn die  
Nockenwelle nicht mehr dreht. Außerdem wird durch das  
Aufleuchten eines roten Lichtes am Fahrpult des Fahrzeugs



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



angezeigt, daß die Welle nunmehr auf Rückwärtslauf steht. Als TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" mit dem Steuerstuhl auf Höhe des oberen Schleusentores gelangte, startete der Beklagte zu 2 die Maschine rückwärts, um das Abstoppen seines Fahrzeugs mit einem Stoppdraht zu unterstützen. Die Maschine sprang jedoch auf vorwärts an. Der Beklagte zu 2 bemerkte dies zunächst nicht. Er führte den zunehmenden Vorausgang seines Schiffes auf nachschiebendes Wasser zurück. Um dem zu begegnen, erhöhte er die Tourenzahl seiner Maschine auf "voll rückwärts". Das hatte eine weitere Fahrtvermehrung zur Folge und veranlaßte den Beklagten zu 2 die Maschine zu stoppen. Bei einem weiteren Versuch, die Maschine auf rückwärts anspringen zu lassen, lief sie wiederum vorwärts. Infolge der erhöhten Geschwindigkeit konnte TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" nicht mehr mit einem Stoppdraht ständig gemacht werden. Es stieß mit dem Steven gegen den linken Flügel des unteren Schleusentores und beschädigte es.

Die Klägerin beziffert den ihr durch die Anfahrung des Schleusentores entstandenen Schaden auf 43.498,03 DM. In Höhe dieses Betrages nebst Zinsen nimmt sie die Beklagten als Gesamtschuldner in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend sowie den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Nach ihrer Ansicht hat der Beklagte zu 2 die Anfahrung dadurch verschuldet, daß er sich zum Abstoppen seines Fahrzeugs in der Schleusenkammer der Maschine bedient und außerdem deren Laufrichtung am Drehzahlanzeiger nicht kontrolliert habe. Ferner sei ihm vorzuwerfen, daß der Matrose E [REDACTED] seines - überdies unterbemannten - Fahrzeugs das Vorschiff erst kurz vor dem zweitletzten Poller der Schleusenkammer verlassen habe, um diesen mit einem Stoppdraht zu belegen.

Die Beklagten meinen, die Unterbemannung des TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen. Im übrigen stellen sie jedes schuldhafte Verhalten des Beklagten zu 2 in Abrede.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

#### Entscheidungsgründe:

1. Einfahrten in eine Schleusenanlage erfordern regelmäßig Manöver auf engstem Raume. Mißlingen sie, so kommt es nicht selten zur Anfahrung der Schleusenanlage, insbesondere der Schleusentore. Das kann nicht nur zu großen Schäden an der Schleusenanlage führen, sondern - bei einem Ausfall der Kammer - auch anderen Schifffahrttreibenden erhebliche Verluste verursachen. Mit Rücksicht auf diese Besonderheiten ist deshalb von der Führung eines Schiffes bei der Einfahrt in eine Schleusenkammer zu verlangen, daß sie die äußerste Sorgfalt walten läßt. Hierzu gehört auch, dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug durch Belegen der Poller oder der Haltekreuze der Kammer mit Tauen oder Trossen auch ohne Maschinenkraft rechtzeitig anhalten kann (vgl. BGH, Urt. v. 5. 2. 54 - I ZR 156/53 = VRS 7, 282 ff sowie § 6.28 Nr. 8 BinnSchSO 1971 und § 6.28 Nr. 4 MoselSchPolVO 1971). Denn nur dadurch trägt sie dem Umstand hinreichend Rechnung, daß technische Versager beim Umsteuern einer

Schiffsmaschine nicht vollständig auszuschließen sind und es deshalb nicht immer ungefährlich ist, wenn das Abstoppen eines Fahrzeugs in einer Schleusenkammer den Einsatz der Maschine erfordert, zumal derartige Versager während der kurzen Zeitspanne der Einfahrt in eine Schleusenkammer oft nicht rechtzeitig zu beseitigen sind.

Maschinenversager gefährden hingegen die Schleusenanlage nicht, wenn der Schiffsführer die Maschine lediglich einsetzen will, um das Anhalten seines Fahrzeugs mit Hilfe eines Haltetaus oder eines Stoppdrahts zu unterstützen. Denn sie machen es einem Schiffsführer nicht unmöglich, das Schiff trotzdem rechtzeitig zu stoppen. Das trifft selbst dann zu, wenn, wie hier, eine auf rückwärts umgesteuerte Maschine auf vorwärts anspringt. Denn diesen Fehler kann ein sorgsamer Schiffsführer alsbald am Schraubenwasser seines Fahrzeugs oder am Drehzahlanzeiger seiner Maschine oder am Vorausgang des Schiffes bemerken und eine ins Gewicht fallende Fahrterhöhung durch sofortiges Stoppen der Maschine verhindern. Dem Beklagten zu 2 kann deshalb nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er zunächst versucht hat, das Abstoppen des TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" in der Schleusenkammer durch einen Stoppdraht mit Hilfe eines Rückwärtsmanövers der Maschine zu unterstützen. Ein derartiger Vorwurf läßt sich auch nicht, wie die Klägerin meint, aus § 5 der schiffahrtspolizeilichen Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion S [REDACTED] vom 5. März 1964 für die Schifffahrt auf dem Neckar über das Startplatzsystem (VkB1. 1964, 144) herleiten. Darin heißt es lediglich, daß bei Fahrzeugen mit einer Mindestbemanning von mehr als einer Person der Schiffsführer bei jeder Einfahrt in eine (Neckar-) Schleuse vom Oberwasser her dafür zu sorgen hat, daß jemand sofort nach dem Passieren des Obertores mit einem Haltetau oder einer Trosse an Land geht und die Poller so belegt, daß

das Schiff ohne Maschinenkraft rechtzeitig angehalten werden k a n n . Auf die von den Beklagten bezweifelte Rechtsgültigkeit dieser Anordnung kommt es danach nicht an.

2. Es besteht zwischen den Parteien kein Streit darüber, daß der Beklagte zu 2 das Schraubenwasser des von ihm geführten Fahrzeugs vom Steuerhaus aus nicht sehen konnte. Es ist weiter zwischen den Parteien unstreitig, daß der Beklagte zu 2 beim erstmaligen Anlassen der Maschine des TMS "W[REDACTED] H[REDACTED]" auf rückwärts keinen Blick auf den Drehzahlanzeiger der Maschine geworfen hat. Ob er nicht hierzu trotz des Aufleuchtens der roten Kontrollampe an seinem Fahrpult verpflichtet war, kann zumindest deshalb zweifelhaft erscheinen, weil er von seinem Vorgänger gehört hatte, daß die Maschine des TMS "W[REDACTED] H[REDACTED]" in der gleichen Lage schon einmal auf vorwärts angesprungen war. Indes kann diese Frage, die auch das Berufungsgericht offengelassen hat, auf sich beruhen. Denn jedenfalls ist dem Beklagten zu 2, wie das Berufungsgericht im Ergebnis zutreffend ausgeführt hat, der Vorwurf zu machen, daß er die Tourenzahl seiner Maschine auf "voll rückwärts", d. h. auf 750 Umdrehungen in der Minute, erhöhte, ohne sich zuvor vergewissert zu haben, wieso der Vorauszugang des TMS "Willy Hartwig" sich nicht verminderte, sondern anfang zuzunehmen, obwohl der Beklagte zu 2 die Maschine auf rückwärts gestartet hatte. Dabei ist es nicht so, und insoweit mißversteht die Revision das angefochtene Urteil, daß der Beklagte zu 2 die Maschine nach dem Anspringen mit der niedrigsten Tourenzahl laufen ließ. Vielmehr erhöhte er diese auf 350 - 400 Umdrehungen in der Minute. Das hat er bei seiner unmittelbar nach der Anfahrung des Schleusentores erfolgten Vernehmung durch die Wasserschutzpolizei

ausdrücklich angegeben (vgl. Bl. 3 R der von den Vorinstanzen beigezogenen und auf Seite 6 des angefochtenen Urteils ausdrücklich erwähnten Strafakten Cs 1331/66 Sch des Schiffahrtsgerichts Mannheim). Daß diese Angabe nicht der Wahrheit entsprochen hat, ist von den Beklagten zu keiner Zeit behauptet worden. Es ist deshalb nicht richtig, soweit die Revision ausführt, vor der Erhöhung der Tourenzahl der Maschine des TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" auf "voll rückwärts" sei keinerlei Kraft auf die starr mit der Maschine gekoppelte Schiffsschraube gekommen, so daß es dem Beklagten zu 2 vor dieser Erhöhung auch nicht möglich gewesen sei, den Vorwärtslauf der Maschine und damit das Versagen des Umsteuerungsmechanismus zu erkennen und die Maschine sofort zu stoppen. Vielmehr trifft gerade das Gegenteil zu. Auch wenn der Beklagte zu 2, wie zu seinen Gunsten angenommen werden kann, wegen des Aufleuchtens der roten Kontrollampe zunächst nicht mit einem Anspringen der Maschine auf vorwärts zu rechnen brauchte, so hätte er sich über deren Lauf jedenfalls dann unterrichten müssen, als die von ihm erwartete Wirkung des Rückwärtsmanövers ausblieb. Das wäre für ihn ein Leichtes gewesen, da er bei einer bis dahin erreichten Umdrehungszahl von 350 - 400 in der Minute durch einen Blick auf den Drehzahlanzeiger ohne weiteres hätte erkennen können, daß die Maschine vorwärts und nicht, wie die rote Kontrollampe anzeigte, rückwärts lief. Das macht auch seine weitere Angabe vor der Wasserschutzpolizei deutlich, er habe beim erneuten Starten der Maschine am Drehzahlanzeiger bemerkt, daß sie wieder auf vorwärts angesprungen war. Wenn er sich stattdessen bei dem Gedanken beruhigte, die Fahrtvermehrung sei wohl die Folge von nachschiebendem Wasser, und ohne vorherigen Blick auf den Drehzahlanzeiger mit der Maschine auf volle Kraft ging, so genügte er damit nicht mehr den Anforderungen, die an die Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers bei der Einfahrt in eine Schleusenkammer zu stellen sind.

4. Die Beklagten haben nicht in Abrede gestellt, daß der Matrose E [REDACTED] in der Lage gewesen wäre, TMS "W [REDACTED] H [REDACTED]" mit einem Stopppdraht rechtzeitig anzuhalten, wenn der Beklagte zu 2 in dem Zeitpunkt, in welchem er die Tourenzahl auf "voll rückwärts" erhöhte, die Maschine gestoppt hätte. Deshalb bedarf die Frage des Ursachenzusammenhangs zwischen dem Fehlverhalten des Beklagten zu 2 und der Anfahrung des Schleusentores, die das Berufungsgericht bejaht hat, keiner näheren Erörterung. Die Angriffe, welche die Revision insoweit gegen das angefochtene Urteil richtet, gehen auch in diesem Punkte von der unzutreffenden Vorstellung aus, der Beklagte zu 2 habe den Vorwärtslauf der Maschine erst bemerken können, nachdem er sie auf volle Kraft gestellt hatte.

Nach alledem war die Revision zurückzuweisen.

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow