

2131 030

Nachschlagewerk: ja

Antliche Sammlung: ja (hinsichtlich a)

BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1895, BGBI III 4103 - 1,
§ 4 Abs. 2 S. 2, §§ 92, 93

- a) Die Haftungsbeschränkung des § 4 Abs. 2 S. 2 Binnenschiff-
fahrtsG gilt nur für den Schiffer, der Alleineigentümer
des von ihm geführten Schiffes ist.
- b) Über den Haftungsausschluß beim Schleppvertrag und die
Voraussetzungen für den stillschweigenden Abschluß eines
Turnvertrages.

BGH Urt. v. 27. Oktober 1960 - II ZR 5/59 - RhSchOG Köln
RhSchG Duisburg-
Ruhrort

II ZR 5/59

Verkündet
am 27. Oktober 1960
Pfauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Witwe Frieda M. [REDACTED] in D. [REDACTED],
H. [REDACTED] Str.,
 2. des Kapitäns Dieter M. [REDACTED] vom Motorschlepper
"J. [REDACTED]", ebenda,
 3. des Manfred M. [REDACTED], ebenda,
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die D. [REDACTED] S. [REDACTED] M. [REDACTED] N.V., vertreten
durch die Direktion in R. [REDACTED], F. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. Oktober 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 13. November 1958
wird auf Kosten der Beklagten als Gesamtschuldnern

- 1a -

mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Urteilsaus-
spruch zur Klarstellung und in Änderung der Kosten-
entscheidung wie folgt gefaßt wird:

1. Unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten
gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts in Duis-
burg-Ruhrort vom 14. März 1958 (3 C 51/57 BSch) wird
die Klage mit dem Antrag:

Die Beklagten Frieda, Dieter und Manfred M. [REDACTED]
werden verurteilt, als Gesamtschuldner, und zwar,
außer dinglich haftend mit dem Motorschiff "J. [REDACTED]",
der Beklagte Dieter M. [REDACTED] auch unbeschränkt per-
sönlich haftend, die Beklagten Frieda und Manfred
M. [REDACTED] im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes
auch persönlich haftend, an die Klägerin
17 798,83 hfl nebst 4 % Zinsen seit dem 22. Mai 1957
und 118,04 hfl nebst 4 % Zinsen seit dem 10. Juli 1957
zu zahlen,

dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

2. Die Kosten des zweiten Rechtszuges werden den Be-
klagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

3. Zur Entscheidung über die Höhe des Klaganspruchs
und über die Kosten des Rechtsstreits, soweit über diese
noch nicht entschieden ist, wird die Sache an das Rhein-
schiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 2.049 t großen, 92,54 m langen und 11,27 m breiten Kahnes "D [REDACTED]". Dieser befand sich am 17. November 1956, mit einer Ladung Erz, Kohlen und Holz von 1.947 t und einem Tiefgang von 2,68 m, als einziges Schiff hinter dem den Beklagten gehörenden, vom Beklagten zu 2 geführten Motorschlepper "J [REDACTED]" auf der Fahrt von Ruhrort nach Neuwied. Gegen 19 Uhr ging der Schleppzug bei einem Kölner Pegelstand von 2,04 m in Höhe von Kilometer 673,3 bei Langel rechtsrheinisch vor Anker. Der Kahn, auf dem man Stockanker und Backbord=Klippanker gesetzt hatte, lag außen auf zwei Kribben, stromwärts der Bühnenstreichlinie. Während der Nacht lag er unruhig. Am Morgen des 18. November herrschte so dichter Nebel, daß die Fahrt zunächst nicht aufgenommen werden konnte. Gegen 9 Uhr stellte der Schiffer des Kahnes, S [REDACTED], fest, daß sein Schiff durchgegangen und zwischen die backbordseits liegenden Kribben geraten war. Es lag etwas schräg mit dem Kopf nach Backbord gegen den Grund zwischen den Kribben, etwa 40 m unterhalb der oberen Kribbe, während das Achterschiff sich in Höhe der unteren Kribbe, mit dem Ruder ca. 5 m von ihr entfernt, befand. Die Anker standen nach Steuerbord ab. S [REDACTED] begab sich auf das Boot, schilderte dem Beklagten seine Lage und forderte ihn auf, den Kahn abzu- ziehen. Das lehnte der Beklagte zunächst wegen des Nebels ab. Dann einigte man sich jedoch dahin, daß der Schleppdraht eingekürzt werden sollte, damit bei besserer Sicht sofort mit dem Abziehen begonnen werden konnte. Nachdem dann S [REDACTED] auf den Kahn zurückgekehrt, der Schleppdraht auf etwa 40 m eingekürzt worden war und man sich durch Zurufe von Schiff zu Schiff verständigt hatte,

zog das Boot mit sitzendem Anker an. Als das Vorschiff des Kahn's nach Steuerbord mitkam, ließ der Schiffer den Stockanker hochdrehen. Das Vorschiff kam weiter aus den Kribben heraus, und das Achterschiff kam zwischen die Kribben. Obgleich der Zeuge S. [REDACTED] den Stockanker zur Sicherung wieder fallen ließ, kam der Kahn nicht gestreckt in den Strom, sondern lief dwars über den Strom nach Steuerbord und kollidierte mit dem linksrheinisch vor Anker liegenden Boot "J. [REDACTED]", so daß an beiden Schiffen Schäden entstanden. Die Klägerin hat den Schaden an "J. [REDACTED]" der Eignerin ersetzt und sich deren Ansprüche abtreten lassen. Sie hat mit der vorliegenden Klage Ersatz dieser Zahlung sowie ihres eigenen Schadens verlangt mit dem Antrage,

die Beklagten gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 (d.h. die Erbgemeinschaft Frieda, Dieter und Manfred M. [REDACTED]) außer dinglich haftend mit dem Motorschiff "J. [REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, an die Klägerin 17 798,83 hfl nebst 4 % Zinsen seit dem 22. Mai 1957 und 118,04 hfl nebst 4 % Zinsen seit dem 10. Juli 1957 zu zahlen.

Die Klägerin hat behauptet, die Kollision sei allein vom Beklagten zu 2 verschuldet. Ihr Kahn habe nicht festgesessen und sei sofort beim ersten Anziehen des Bootes mitgekommen. Als er mit dem Kopf etwa 30 m aus den Kribben gewesen sei, habe "J. [REDACTED]" zunächst gestoppt. Obgleich die Sicht jetzt etwa 140 m betragen habe, habe das Boot plötzlich wieder vollangezogen, und zwar dwars nach Steuerbord hinüber. Infolgedessen sei der Kahn quer in den Strom gefallen. Der Beklagte habe auf keinerlei Zurufe und Zeichen reagiert. Dadurch sei es zur Kollision mit "J. [REDACTED]" gekommen.

Die Beklagten haben den Klageanspruch nach Grund und Höhe bestritten und insbesondere jedes Verschulden des Beklagten zu 2 in Abrede gestellt. Während das Boot angezogen habe, sei es plötzlich wieder ganz mit Nebel zugefallen. Plötzlich sei der Kahn - der festgesessen habe - losgekommen und aus den Kribben herausgeschossen. Da in diesem Augenblick das Boot noch abgezogen habe, sei der Kahn vor den Bug von "J. [REDACTED]" geraten. Die Schuld an dem Unfall treffe S. [REDACTED], der u.a. am Vorabend seinen Kahn nicht genügend gesichert habe. Selbst wenn aber dem Beklagten irgendein Vorwurf gemacht werden könne, entfalle jede Haftung, weil der Unfall sich beim Losturnen eines festgefahrenen Schiffes ereignet habe und der zwischen den beiden Schiffsführern geschlossene Turnvertrag als üblichen, auch ohne ausdrückliche Vereinbarung geltenden Inhalt den Ausschluß jeder Haftung enthalte.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffahrtsobergericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und die Entscheidung über die Kosten einschließlich der Kosten der Berufungsinstanz dem Rheinschiffahrtsgericht überlassen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision mit der Maßgabe, daß es statt "die Beklagte zu 1" heißen muß "die Beklagten zu 1 bis 3". Im Rubrum der beiden Vorderurteile ist der beklagte Kapitän Dieter M. [REDACTED] zweimal, nämlich als Beklagter zu 2 und zu 4, aufgeführt.

Entscheidungsgründe:

Da der Beklagte zu 2 mit dem Beklagten zu 4 unstreitig personengleich ist, war das Rubrum durch Streichung des Beklagten zu 4 zu berichtigen.

I. Das Berufungsgericht erachtet in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht ein ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 an der Kollision für klar erwiesen. Es führt aus: Das Abziehen des Kahnés im Nebel, wo auf dem fließenden Wasser alle sicheren Festpunkte fehlten und infolgedessen ein Abgehen des - infolge des Stranges im gleichen Abstände vom Boot bleibenden - Kahnés nur schwer festzustellen gewesen sei, habe mit äußerster Vorsicht erfolgen müssen. Zwischen dem Beklagten zu 2 und den beiden Matrosen, die auf dem Vorschiff des Kahnés gestanden seien, habe ständiger Kontakt gehalten und es habe entsprechend deren Wahrung behutsam manövriert werden müssen. Ein solcher Kontakt durch Sichtzeichen sei bei eingekürztem Strang von etwa 40 m durchaus möglich gewesen. Anstatt jedoch mit äußerster Vorsicht in ständiger Verbindung mit dem Kahn zu manövrieren, sei der Beklagte zu 2 einfach hart darauflos gefahren. Der Kahn sei mit der Nase aus den Kribben gekommen, er sei weiter herumgezogen worden und sei, trotz des Klippankers, dwars über den Strom geschossen. Das Boot sei sogar, trotz sitzendem Anker, noch etwa 50 m mehr nach linksrheinisch gelangt, als das Boot "J [REDACTED]", das etwa 100 m vom linken Ufer abgelegt sei. Als der Schiffsführer von "J [REDACTED]", der die Sicht mit 80 - 100 m angegeben habe, das Boot und den Kahn habe auftauchen sehen, seien beide dwars im Revier gelegen und das Boot habe immer noch nach linksrheinisch hin gezogen, wie am Schraubenwasser zu erkennen gewesen sei. Der Beklagte zu 2 sei also, ohne für den notwendigen Kontakt mit dem Kahn

zu sorgen und ohne - wenn er schon Zurufe vom Kahn wegen seines Maschinenlärms nicht habe hören können - selbst auf Sichtzeichen vom Kahn zu achten, einfach kräftig darauflos gefahren. Das sei in der gegebenen Situation ein eindeutiges und grobes Verschulden gewesen.

Die Revision meint, ohne Rücksicht darauf, ob der Kahn tatsächlich festgelegt sei oder nicht, habe der Beklagte zu 2 nach der von den Beklagten behaupteten Schilderung des Kahnführers über das Festliegen seines Schiffes davon ausgehen müssen, daß der Kahn festgefahren sei und daher losgeturnt werden müsse. Das Berufungsgericht hätte daher nicht unterlassen dürfen - wie das tatsächlich geschehen ist -, auf Grund der Beweisaufnahme zu prüfen, mit welchen Worten der Kahnführer dem Beklagten zu 2 die Lage seines Kahnese geschildert hatte. Lege man die Richtigkeit der Behauptung der Beklagten über diese Schilderung zugrunde, wie dies für die Revision geboten sei, so hätte der Beklagte zu 2 die für das Turnen erforderlichen Maßnahmen ergreifen müssen. Beim echten Turnen müsse aber hart darauf losgefahren werden. Der Schuldvorwurf gegen den Beklagten zu 2 sei daher unbegründet.

Dieser Revisionsangriff kann keinen Erfolg haben. Auch wenn unterstellt wird, daß der Beklagte nach der Schilderung des Kahnführers von dem Festsitzen des Kahnese habe ausgehen dürfen, ist die Fahrlässigkeit des Beklagten rechtsfehlerfrei festgestellt. Dann wäre möglicherweise ein erstes hartes Anziehen, um den vermeintlich festgefahrenen Kahn loszubekommen, zu rechtfertigen gewesen. Da aber das Achterschiff des Kahnese frei schwamm und nach der, wie noch auszuführen sein wird, rechtlich bedenkenfreien Feststellung im angefochtenen Urteil auch das Vorderschiff bei Anziehen des Bootes ohne jede Schwierigkeit abgegangen ist, so hätte der Schlepper, nachdem

das Vorderschiff des Kahns nach Steuerbord abgegangen war, nicht ungeachtet der Wahrschau der Kahnbesatzung weiterhin hart darauf losfahren dürfen und erst recht nicht mit dem Kurs nach dem linksrheinischen Ufer. Das ist aber nach der Feststellung des Berufungsgerichts selbst dann noch geschehen, als der Kahn dwars im Strom lag. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht das Verschulden des Beklagten zu 2 darin erblickt, daß er die Sichtzeichen der Kahnbesatzung nicht beachtet hat, so daß es nicht entscheidend darauf ankommt, ob er nicht bei den vom Berufungsgericht festgestellten Sichtverhältnissen auch hätte erkennen müssen, daß sein Boot den Kurs zum andern Ufer nahm.

II. 1. Die Beklagten haften hiernach gemäß §§ 3, 4, 92, 114 BSchG, §§ 735, 738 HGB (vgl. hierzu RGZ 171, 97) und § 823 BGB. Diese Haftung der Beklagten ist auch nicht durch Parteivereinbarung ausgeschlossen worden, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annimmt. Die von den Beklagten behauptete ausdrückliche Vereinbarung eines Haftungsausschlusses ist im angefochtenen Urteil rechtsfehlerfrei als nicht bewiesen angesehen worden. Hierauf ist die Revision auch nicht zurückgekommen. Das Berufungsgericht hält auch einen stillschweigend vereinbarten Haftungsausschluß, der nach Schiffsbrauch anzunehmen wäre, wenn ein Turnvertrag zwischen den beiden Schiffsführern geschlossen worden wäre, nicht für gegeben. Ein Turnvertrag, so führt das Berufungsgericht aus, liege nur dann vor, wenn ein festgefahrenes Schiff losgezogen werden müsse. Daß der Kahn tatsächlich festgesessen sei, sei jedoch nicht bewiesen. Es seien lediglich die Anker durchgegangen und der Kahn sei mit der Nase gegen den Grund angefallen. Das Achterschiff sei noch freigeschwommen und auch das Vorderschiff sei offenbar beim Anziehen des Bootes ohne jede Schwierigkeit abgegangen. Beide Schiffs-

führer hätten offenbar selbst nicht an echtes Turnen gedacht. Insbesondere habe der Beklagte zu 2 auf Grund der Schilderung des Kahnschiffers nicht den Eindruck gehabt, es liege ein Fall echten Turnens vor. Man habe lediglich vereinbart, daß der Strang eingekürzt werden und das Boot, ohne erst die Anker aufzunehmen, anziehen sollte. So sei auch verfahren worden. Das entspreche nicht dem beim echten Turnen Üblichen. Auf Grund des Schleppvertrages sei der Beklagte verpflichtet gewesen, dem Kahn, der ohne ein Anziehen durch das Boot nicht aus dem Raum zwischen den Kribben herauskommen können, Hilfe zu leisten, um die sehr naheliegende Möglichkeit der Beschädigung des Ruders durch Berührung mit der unteren Kribbe auszuschließen. Über diese Verpflichtung sei sich auch der Beklagte zu 2 klar gewesen. Eine weite Auslegung des Begriffes "Turnen", über die klaren Fälle des Festfahrens hinaus, auf ähnliche Gefahrenlagen sei abzulehnen; auf diese könne der für das Turnen bestehende Schifffahrtsbrauch des stillschweigenden Haftungsausschlusses nicht ausgedehnt werden. Im vorliegenden Fall sei zudem das Risiko der Hilfeleistung keineswegs besonders groß gewesen, wenn sich der Beklagte nicht grob fahrlässig verhalten hätte. Im übrigen ginge es auch nicht an, aus jedem nicht alltäglichen, riskanten Manöver im Schleppverband einen stillschweigenden Haftungsausschluß zu folgern.

Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht ein Festliegen des Kahns nicht als bewiesen erachtet habe. Damit kann sie nicht durchdringen, da sie ihre Beweiswürdigung an die Stelle^{der} des Berufungsgerichtes setzen will. Das Rheinschifffahrtsgericht ist unter Würdigung der Zeugnisaussagen im einzelnen, insbesondere im Hinblick auf die eindeutige Aussage des Matrosen: T [REDACTED], zu dem Schluß gekommen, es könne nicht angenommen werden, daß der Kahn tat-

sächlich festgesessen sei. Das Berufungsgericht hat diese Würdigung nicht im einzelnen wiederholt, ist ihr aber offensichtlich gefolgt. Das Berufungsgericht hat seine Ansicht auch darauf gestützt, daß das Vorderschiff des Kahn^s beim Anziehen des Bootes ohne jede Schwierigkeit abgegangen sei. Diese Feststellung greift die Revision als mit dem Parteivortrag in Widerspruch stehend an. Jedoch hat bereits das Rheinschiffahrtsgericht in seinem Urteil ausgeführt, der Kahn sei nach dem Anziehen des Bootes sofort mitgekommen. Gegen diese Feststellung haben die Beklagten im Berufungsrechtszug nichts vorgebracht. Das Berufungsgericht konnte daher von der Richtigkeit dieser Behauptung der Klägerin ausgehen. Die Beklagten hatten zur Begründung ihrer Behauptung, der Kahn sei festgesessen, ^{weiter} ausgeführt, der Kahnschiffer hätte sonst das Aufklaren abwarten können, auch das Steuer nach Steuerbord ausdrehen und sich selbst freifahren können. Dieses Vorbringen ist im Tatbestand des angefochtenen Urteils ebenso wiedergegeben wie das Gegenvorbringen der Klägerin, der Kahnführer habe das Aufklaren nicht abwarten wollen, da er befürchtet habe, nach Wiederaufkommen der Motorschiffahrt größere Schwierigkeiten beim Herauskommen aus den Kribben zu haben; auch habe er sich lediglich mit Steuerbordruder, ohne Anziehen durch das Boot, aus seiner Lage nicht befreien können, weil dann die Gefahr bestanden hätte, daß der Kahn verfallen und mit dem Achterschiff zum Land hin eingestochen wäre. Das Berufungsgericht hat dieses Vorbringen nicht übergangen, sondern festgestellt (S. 15), der Kahn habe nicht ohne ein Anziehen durch das Boot aus dem Raum zwischen den Kribben herauskommen können und die Möglichkeit der Beschädigung des Ruders durch Berührung mit der unteren Kribbe sei sehr nahe gelegen. Das Vorbringen der Beklagten stellt hier-^{nach} kein genügendes Indiz für ein Festgefahrensein des Kahn^s dar. Ferner hat das Berufungsgericht auch die Schilderung

des Kahnschiffers gegenüber dem Beklagten zu 2 über das angebliche Festsitzen seines Kahnes nicht übersehen. Es hat dahingestellt sein lassen, mit welchen Worten der Kahnschiffer die Lage seines Kahnes geschildert hat, da es diese Schilderung nicht als hinreichend angesehen hat, um einen Beweis für das tatsächliche Festgefahrensein des Kahns zu erbringen. Ein Rechtsfehler kann darin nicht gesehen werden. Nach alledem konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annehmen, daß ein Festliegen des Schiffes und damit die objektive Voraussetzung für ein Losturnen nicht bewiesen ist. Der Erholung eines Sachverständigengutachtens oder einer Auskunft der "Schifferbörse" bedurfte es hierzu nicht.

Das Berufungsgericht ist weiter zu der Überzeugung gekommen, die Schiffer hätten gar nicht den Willen gehabt, einen echten Turnvertrag zu schließen. Das Berufungsgericht läßt es offen, mit welchen Worten der Kahnführer die Lage seines Kahns geschildert hat (die Aussagen der Zeugen hierüber widersprechen sich), und entnimmt den Vereinbarungen der Schiffer über die Art und Weise, wie der Kahn aus den Kribben herausgezogen werden sollte, und dem entsprechenden tatsächlichen Verfahren das Bewußtsein der Schiffsführer, im Rahmen des Schleppvertrages zu handeln ohne die Absicht, einen besonderen Turnvertrag zu schließen. Darin liegt kein Rechtsfehler; das Berufungsgericht hat sich im Rahmen seiner tatrichterlichen Beweiswürdigung gehalten, wenn es den stillschweigenden Abschluß eines Turnvertrages nach den ganzen Umständen abgelehnt hat. Entscheidend ist dabei zu berücksichtigen, daß die beiden Schiffe in Schleppverbindung standen. Mit Recht hat bereits das Rheinschiffahrtsgericht angenommen, daß es sich bei den Maßnahmen des Schleppbootes um Dienstleistungen handelte, die durch den Schleppvertrag mit-erfaßt wurden. Dasselbe hat auch das Berufungsgericht gesagt,

wenn es ausführt, das Boot sei auf Grund des Schleppvertrages verpflichtet gewesen, seinem Anhangkahn Hilfe zu leisten. Dies würde jedenfalls selbst dann gelten, wenn der Kahn mit dem Bug im Sand so geringfügig festgefahren wäre, daß er durch einfaches, wenn auch verstärktes Anziehen ohne Hin- und Herbewegen des Bootes freigekommen wäre. Der Schleppvertrag als Werkvertrag, der auf die Verbringung eines mit einer schlepperfremden Besatzung bemannten Schiffes vom Abgangsort zum Ablieferungsort gerichtet ist (BGH VersR 1957, 286), begründet eine besondere Obhutspflicht des Schleppers, die geeignet ist, die Herbeiführung des versprochenen Erfolges zu sichern. Danach hat in den vielfachen Gefahrenlagen, die während der Schleppfahrt vom Abgangs- zum Bestimmungsort eintreten können, der Schlepper seinem Anhang Beistand zu leisten. Diese Beistandsleistung einschließlich des damit verbundenen Risikos ist regelmäßig durch den Schlepplohn abgegolten. Nur dann, wenn der Schlepper zur Erfüllung seiner Obhutspflicht außergewöhnliche Maßnahmen ergreifen muß, die nach Treu und Glauben als durch die vereinbarte Vergütung nicht abgegolten angesehen werden können, kann die Frage des Abschlusses eines stillschweigenden besonderen Vertrages neben dem bestehenden Schleppvertrag überhaupt auftauchen (vgl. hierzu für das Seerecht § 742 Abs. 3 HGB; für das Binnenschifffahrtsrecht Vortisch-Zschucke, BSchG 2. Aufl. § 93 Anm. 5 b; ferner Mittelstein, das Recht der Binnenschiffahrt S. 387). Ein einfaches Abziehen vom Grund, mag dieses auch mit verstärkter Schleppkraft erfolgen, kann als eine außergewöhnliche, durch die vereinbarte Vergütung nicht gedeckte Maßnahme nicht anerkannt werden. Nach der gegebenen Sachlage haben daher der Erstrichter und das Berufungsgericht mit Recht den stillschweigenden Abschluß eines Turnvertrages und damit die Anwendung der für diesen geltenden Regeln abgelehnt. Dabei kann dahinstehen, ob ein Beweisanzeichen für

das Nichtvorliegen eines Turnvertrages auch darin zu sehen ist, daß eine schriftliche Vereinbarung nicht getroffen wurde.

Daß im Rahmen des bestehenden Schleppvertrages ein Haftungsausschluß vereinbart worden sei, haben die Beklagten nicht bewiesen, so daß auch die Frage der gesetzlichen Vertretungsmacht des Schiffsführers für eine solche Vereinbarung (§ 15 BSchG) nicht auftaucht.

2. Der Beklagte zu 2 haftet gemäß § 823 BGB unbeschränkt, obwohl er unstreitig Miteigentümer des Motorschiffes ist. Denn als solchem kommt ihm die Haftungsbeschränkung des § 4 Abs. 2 S. 2 BSchG nicht zugute. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

In dem Regierungsentwurf zum Binnenschiffahrtsgesetz war eine dem § 4 Abs. 2 Satz 2 entsprechende Bestimmung, nach der der Schiffseigner-Schiffer für nautisches Verschulden nicht unbeschränkt, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet, nicht enthalten. Erst in den Kommissionsverhandlungen (Drucks. des Reichstags, 9. Legislaturperiode, III. Session 1894/95, Nr. 253, S. 1073) wurde ein entsprechender Antrag einstimmig angenommen. Zur Begründung war geltend gemacht worden, es sei ungerecht, den einzelnen Schiffer, der sein Schiff selbst führe, für nautisches Verschulden unbeschränkt haften zu lassen, während die Schifffahrtsgesellschaft, die ihr Schiff durch einen Angestellten steuern ließ, nur mit Schiff und Fracht hafte. Der Regierungsvertreter hatte demgegenüber darauf hingewiesen, der Grundsatz, daß jedermann für sein Verschulden persönlich hafte, habe sonst allgemeine Geltung, und es erscheine bedenklich, diesen Grundsatz zugunsten eines einzelnen Berufsstandes zu durchbrechen, so sehr man auch geneigt sei, die Bedürfnisse dieses Standes zu berücksichtigen; die

beanstandete Ungleichheit beruhe eben darauf, daß der Schiffseigner, der sein Schiff selbst führe, zugleich Schiffer sei und als solcher der Haftung des § 7 unterliege; der Antrag führe seinerseits zu einer anderen, viel weniger zu rechtfertigenden Rechtsungleichheit zwischen den verschiedenen Schiffern, nämlich zwischen demjenigen, dem das Schiff gehöre, das er führe, und demjenigen, welcher für ein fremdes Schiff als Schiffer angestellt sei: Während der erstere auch bei eigenem Verschulden nur mit seinem Schiff haften solle, werde der letztere unbeschränkt ersatzpflichtig gemacht, obgleich er sich in einer wirtschaftlich doch noch weniger günstigen Lage befinde als der Eigenschiffer. Wie diese Verhandlungen zeigen, war der Grund für diese ungewöhnliche Haftungsbeschränkung des Schiffseigner-Schiffers die soziale Erwägung der Gleichstellung mit den Schifffahrtsgesellschaften. Eine Rechtfertigung kann darin gesehen werden, daß das Schiff immerhin in der Regel einen ganz erheblichen Wert darstellt und daher die Haftung mit dem Schiff für den Schiffseigner-Schiffer sich schon als erhebliche Belastung darstellt. Ist aber der Schiffer nur Miteigentümer, vielleicht sogar nur zu einem kleinen Bruchteil, so würde die Beschränkung seiner eigenen Haftung auf diesen Miteigentumsanteil ihn gegenüber allen anderen Schiffern, die unbeschränkt haften, noch weit mehr bevorzugen als dies schon bei dem Schiffsführer der Fall ist, der Alleineigentümer des Schiffs ist. Eine solche Vorzugsstellung ist nicht gerechtfertigt. Was von einem Schiffer, der Bruchteils-Eigentümer eines Schiffes ist, gilt, muß erst recht von einem solchen gelten, der Miteigentümer eines im gesamthänderischen Eigentum einer Erbengemeinschaft stehenden Schiffes ist: er ist nicht "der Schiffseigner" (§ 4 Abs. 2 S. 2); der Schiffseigner ist vielmehr die Erbengemeinschaft. Die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Satz 2 kann daher entsprechend ihrem Charakter als Ausnahmebestimmung (der - in anderem Zusammenhang - auch vom Reichsgericht in

RGZ 68, 180 betont wird) nicht ausdehnend auf den Schiffer ausgedehnt werden, der nur ein Miteigentümer nach Bruchteilen oder Gesamthänder ist (ebenso Vortisch-Zschucke, BSchG 2. Aufl. § 4 Anm. 9 d).

III. Ein ursächliches Verschulden des Kahnführers Schijvens an dem Unfall, das nach § 92 BSchG, § 736, § 738 HGB, § 254 BGB zu einer Minderung der Schadensersatzpflicht der Beklagten führen würde, hat das Berufungsgericht verneint. Die Revision ist hierauf insoweit zurückgekommen, als sie rügt, im angefochtenen Urteil sei der Vortrag der Beklagten übergegangen worden, der Schleppführer habe sein stillliegendes Fahrzeug nicht genügend gesichert; er habe damit mindestens objektiv gegen § 69 RhSchPVO verstoßen und müsse sich daher entlasten; insbesondere habe er es unterlassen, seinen Kahn zu kontrollieren.

Auch diese Rüge ist nicht begründet. Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt: Es lasse sich nicht feststellen noch spreche eine Vermutung dafür, daß der Schiffsführer schuldhaft seinen Kahn zwischen die Kribben habe verfallen lassen. Der Beklagte habe den schwerbeladenen Kahn in der Dunkelheit im allerdings nicht starken Hang vor die Kribben gelegt; für die Auswahl dieses Ankerplatzes sei der Beklagte und nicht der Kahnführer verantwortlich. Der Kahnführer habe zwei Anker (Stock- und Klippanker) gesetzt. Es sei nicht ersichtlich, was er am Abend noch mehr hätte tun können. Ein allmähliches und unmerkliches Durchgehen der Anker im Laufe der Nacht und dann am Morgen, im dichten Nebel, ein plötzliches und schnelles, zu keinerlei Maßnahmen mehr Zeit lassendes Verfallen in die Kribben sei ohne weiteres möglich, ohne daß der Kahnschiffer es hätte verhindern können. Ein solcher Vorgang lasse nach der Lebenserfahrung ein Verschulden völlig offen.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, daß das Berufungsgericht das Vorbringen der Beklagten auch unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 69 geprüft hat, wenn es auch diese Vorschrift nicht ausdrücklich erwähnt hat. Rechtliche Bedenken gegen diese Ausführungen bestehen nicht, insbesondere auch nicht insoweit, als im angefochtenen Urteil eine Vermutung oder ein Anscheinsbeweis, die für ein Verschulden des Beklagten sprechen könnten, abgelehnt wurde.

IV. Hiernach erweist sich die Revision als unbegründet. Der Urteilstenor war insoweit klarzustellen, als sich die im Grundurteil ausgesprochene dingliche Haftung auf alle drei Beklagten, die beschränkt persönliche Haftung auf die Beklagten zu 1 und 3 bezieht, während der Beklagte zu 2 als Schiffsführer unbeschränkt persönlich haftet. Wie die Urteilsgründe des Rheinschiffahrtsgerichts ersehen lassen, sollten die Eigner des Kahns in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung verurteilt werden. Gegen diese, die in dem Klageantrag als "die Erbengemeinschaft M [REDACTED]" (Beklagte zu 1) bezeichnet und im Schriftsatz der Beklagten vom 13. Juni 1957 namentlich angegeben sind, richtet sich der Antrag auf Verurteilung in dingliche und beschränkt persönliche Haftung. Der Schiffsführer Dieter M [REDACTED] ist als Beklagter zu 4 in unbeschränkt persönlicher Haftung verurteilt. Seine beschränkt persönliche Haftung als Gesamthänder (Beklagter zu 2) im Rubrum der Vorderurteile ist damit gegenstandslos. Als (jetziger) Beklagter zu 2 haftet er sowohl gesamthänderisch mit dem Schiff als auch unbeschränkt persönlich.

Die Kosten ihrer erfolglosen Revision waren den Beklagten gemäß §§ 97, 100 Abs. 4 ZPO aufzuerlegen. Ferner waren den Beklagten unter Änderung der Kostenentscheidung des Be-

rufungsgerichts auch die Kosten ihrer erfolglosen Berufung aufzuerlegen (BGHZ 20, 397).

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Dr.Haager Liesecke