

Sammlung

32

2490 064

I ZR 26/51

V e r k ü n d e t
am 29. Juni 1951
[redacted], Just.Sekr.
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma E [redacted] & Co. AG. in H [redacted], B [redacted]damm [redacted],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] -

und

der Firma S [redacted] Dampfer-Compagnie Be [redacted] Lloyd AG.
in H [redacted]-Bi [redacted], Neue D [redacted],

Nebenintervenientin,

- Prozeßbevollmächtigter des 2. Rechtszuges: Rechtsanwalt
Dr. [redacted] in H [redacted] -

gegen

Karl-Heinz L [redacted], genannt M [redacted]-L [redacted], in H [redacted]
W [redacted], P [redacted], Wa [redacted]

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 29. Juni 1951 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Dr. Heidenhain,
Schmidt, Wilde und Dr. Krüger-Wieland

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
in Hamburg vom 19. Dezember 1950 wird auf ihre
Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

In der Nacht zum 8. April 1949 wurde der Motorschiffkutter Se [REDACTED] des Klägers von der Schute 10 699 gerammt und beschädigt. Die Schute gehört der Firma St [REDACTED], die Beklagte hatte sie im Jahre 1949 von dieser zur Beförderung von Schrott gemietet. Am 7. April 1949 wurde die mit Schrott beladene Schute von dem Ewerführer Ma [REDACTED] und We [REDACTED] der S [REDACTED] Dampfer-Compagnie Be [REDACTED] Lloyd AG, der jetzigen Nebenintervenientin, zusammen mit einer zweiten Schute nach dem Predöhlkai im Waltershofer Hafen in Hamburg gebracht und dort vertäut. Am Predöhlkai waren zu Beginn des Jahres 1949 mehrere Schuten gesunken. Darauf hatte die Nebenintervenientin es im April 1949 übernommen, die an dem Kai befestigten Schuten gegen Entgelt beaufsichtigen zu lassen. Zu dem Zwecke hatte sie dort eine Wohnschute mit einem Wachmann stationiert. In der Nacht zum 8. April 1949 hatte der Wachmann R [REDACTED] Wache. Es lagen an der Wachstation der Nebenintervenientin in der Nacht insgesamt 13 Schuten in drei Lagen hintereinander. Die Schute 10 699 lag von der Kaispitze aus gesehen, in der vordersten Reihe als äußerste von drei Schuten. In der Nacht herrschte stark böiger Wind. Von den drei Schuten der vordersten Reihe sanken zwei, die dritte (10 699) riß sich los, trieb hafenaufwärts und stieß, wie erwähnt, gegen das Schiff des Klägers und ferner gegen zwei Schiffe der Firma Su [REDACTED]. Nach der Kollision setzte sich die Schute auf Land fest, sie wurde aber noch gegen Morgen nach dem Rugenberghafen gebracht und später im Waltershofer Hafen gelöscht. Nach der Löschung wurde sie am 13. April 1949

- 3 -

vom Woltershofer Hafen nach der Veddel überführt und dort von der Beklagten an die Firma St[REDACTED], also der Vermieterin, zurückgegeben. Diese vermietete sie dann am 1. Mai 1949 anderweitig.

Der Kläger hat Klage auf Schadenersatz erhoben. Beide Parteien haben der S[REDACTED] Dampfer-Compagnie Be[REDACTED] Lloyd AG den Streit verkündet. Sie ist der Beklagten beigetreten.

Der Kläger hat vorgetragen, der Woltershofer Hafen sei für Seeschiffe bestimmt, für Schuten sei er ungeeignet und gefährlich. Das habe die Beklagte wissen müssen, sie habe die Schute daher nicht dorthin legen dürfen. Die Schute sei auch nicht sachgemäß vertäut gewesen. Die Beklagte habe ferner bei den Wetterverhältnissen, wie sie in der Nacht vom 7. zum 8. April 1949 geherrscht hätten, die Gefahr rechtzeitig erkennen und dafür sorgen müssen, daß die Schute an eine geschützte Stelle gebracht werde. Die Beklagte treffe also ein eigenes Verschulden. Außerdem habe sie auch für das Verschulden der Nebenintervenientin und des Wachmanns R[REDACTED], der seiner Bewachungspflicht nicht genügt habe, einzustehen. Neben der Haftung aus unerlaubter Handlung habe die Beklagte für den Schaden auch nach den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes aufzukommen. Ma[REDACTED] und R[REDACTED] hätten zur Schiffsbesatzung der Schute gehört. Beide treffe ein für den Schaden ursächliches Verschulden, Ma[REDACTED] habe die Schute nicht richtig vertäut, R[REDACTED] habe die Schute nicht gehörig bewacht. Nachdem die Beklagte die Schute

-4-



der Vermieterin zurückgegeben habe, hafte sie nach dem Binnenschiffahrtsgesetz persönlich; denn die Fahrt der entladenen Schute zur Vermieterin sei eine neue Reise. Des weiteren sei die Schute von der Vermieterin inzwischen wieder auf eine neue Reise ausgesandt worden, womit die Beklagte habe rechnen müssen. Der Kläger hat im ersten Rechtszuge den ihm für die Zeit bis zum 22. Juli 1949 erwachsenen Schaden auf 5171,25 DM bewertet und beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen zu verurteilen. Die Beklagte hat den Klageanspruch nach Grund und Betrag bestritten, ist den Ausführungen des Klägers entgegengetreten und hat Klageabweisung begehrt. Die Nebenintervenientin hat geltend gemacht, sie selbst und der Wachmann R. hätten nichts versäumt. Zu dem Schaden sei es nur gekommen, weil der Wind unerwartet plötzlich nach Norden gedreht habe.

Das Landgericht hat Beweis durch Vernehmung von Zeugen und Einholung eines Gutachtens des Schiffsachverständigen Rosenthal erhoben und die Klage sodann durch Urteil vom 27. Juni 1950 abgewiesen. Die Gründe besagen, die Beklagte habe die Nebenintervenientin ordnungsmäßig ausgewählt und ihr die Schute in Obhut gegeben. Sie habe sich darauf verlassen dürfen, daß die Nebenintervenientin die Schute werde sachgemäß bewachen lassen. Für ein Verschulden des Wachmanns R. habe die Beklagte nicht einzustehen, weil er nicht ihr Verrichtungsgehilfe gewesen sei. Somit scheide eine Haftung aus unerlaubter Handlung aus. Die Beklagte hafte auch nicht nach §§ 3, 4, 114 EmschG; denn R. habe nicht zur Schiffs-

Besatzung gehört, er habe nämlich nur den Weisungen der Nebenintervenientin und nicht denen der Beklagten unterstanden. Aber auch selbst, wenn die letztere Frage anders zu beantworten sein sollte, entfalle eine Haftung der Beklagten aus dem Binnenschiffahrtsgesetz, da sie die Schute der Vermieterin zurückgegeben habe. In der Rücksendung der Schute liege keine neue Reise im Sinne von § 114 BinSchG.

Der Kläger hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Er hat den Klageanspruch im zweiten Rechtszuge auf 19.651,25 LM erhöht und beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages nebst Zinsen zu verurteilen. Zur Begründung seines Rechtsmittels hat er vor allem geltend gemacht, entgegen der Auffassung des Landgerichts habe R. zur Besatzung der Schute gehört, und falle das Zurückbringen der Schute zu der Vermieterin unter den Begriff "neue Reise". Die Beklagte und die Nebenintervenientin haben dem widersprochen und Zurückweisung der Berufung begehrt. Der 2. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg hat durch Urteil vom 19. Dezember 1950 die Entscheidung des Landgerichts geändert und den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Es verneint mit dem Landgericht eine Haftung der Beklagten aus unerlaubter Handlung, bejaht aber im Gegensatz zu diesem eine solche aus den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes. Es führt aus, R. habe zu der Besatzung der Schute gehört, er habe fahrlässig seine Bewachungspflicht verletzt und dadurch den Schaden verursacht. Die Beklagte habe die Schute im Rechtssinne auch auf eine neue Reise ausgesandt. Die

Beklagte hat gegen das Urteil Revision eingelegt, sie rügt Verletzung der §§ 3, 114 BinSchG und begehrt Wiederherstellung des Urteils des Landgerichts. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die weitergehende Haftung aus unerlaubter Handlung abgelehnt und nur die beschränkt persönliche Haftung aus dem Binnenschiffahrtsgesetz bejaht. Da diese, wie noch ausgeführt werden wird, besteht und der Kläger das Urteil nicht angefochten hat, so ist nur auf die Haftung aus dem Binnenschiffahrtsgesetz einzugehen.

II. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Beklagte sei zur Zeit der Entstehung des Schadens Ausrüster der Schute 10 699 gewesen, als solcher sei sie als Schiffseigner im Sinne von § 2 Abs 1 BinSchG anzusehen gewesen. Ein Schiffseigner hatte nach § 92 BinSchG, § 735 HGB für den Schaden, der beim Zusammenstoß von Schiffen entstehe, wenn der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung seines Schiffes herbeigeführt worden sei. Diese Haftung sei nach § 4 Abs 1 Ziff 3 BinSchG auf das Schiff beschränkt. Neben dieser Haftung und gegebenenfalls an ihre Stelle trete gemäß § 114 BinSchG eine beschränkt persönliche Haftung, wenn das Schiff in Kenntnis des Schadens auf eine neue Reise gesandt werde. Der Wachmann [REDACTED] habe fahrlässig seine Bewachungspflicht verletzt und dadurch den Schaden verursacht. Diese Ausführungen

sind frei von Rechtsirrtum, insbesondere hat das Berufungsgericht die Rechtsbegriffe der Fahrlässigkeit und des ursächlichen Zusammenhanges nicht verkannt. Insoweit erhebt die Revision auch keine Angriffe. Das Berufungsgericht hat weiter ausgeführt, und hierauf hat es seine Entscheidung gegründet, R. habe zur Besatzung der Schute 10 699 in der Unfallnacht gehört. Deshalb habe die Beklagte für sein Verschulden einzustehen. Die Beklagte habe die Schute, nachdem sie entlöst worden sei, auf eine neue Reise geschickt. Daraus folge ihre beschränkt persönliche Haftung nach § 114 BinschG.

Die Revision der Beklagten rügt, das Berufungsgericht habe rechtsirrtümlich nicht berücksichtigt, daß die Nebenintervenientin als Schleppunternehmen tätig geworden sei, des weiteren habe es die Rechtsbegriffe "Schiffsbesatzung" und "neue Reise" verkannt. Die Rügen gehen im Ergebnis fehl.

1. Zu Unrecht hält die Revision die Nebenintervenientin in ihrer Eigenschaft als Schleppunternehmen allein für den Schaden für verantwortlich. Das Abschleppen der Schute, bei dem R. auch nicht beteiligt war, war am 7. April 1949 beendet worden. Der Schleppzug war aufgelöst und die Schute war neben mehreren anderen Schuten am Kai vertäut worden. Es handelte sich nach der Auflösung des Schleppzuges und nach der Vertäuerung, davon sind auch beide Parteien, wie die Nebenintervenientin, in den Tatsacheninstanzen ausgegangen, nur noch um die Bewachung. Wie die Rechtslage während des Abschleppens, als die

Schute sich noch im Schleppzug befand, war, ist somit für die jetzt zu entscheidende Frage unerheblich, weil ein Zusammenhang mit dem Abschleppen zur Zeit der Entstehung des Schadens nicht mehr bestand.

2. R. hat den Schaden dadurch verursacht, daß er als Wachmann der Schute seine Pflichten verletzt hat. Es kommt deshalb darauf an, ob hier die Haftung für Ansprüche eingreift, die sich auf Verschulden einer Person der Besatzung der Schute gründen (§§ 4 Abs. 1 Ziff. 3, 92, 114 BinSchG; § 735 HGB).

Nach § 3 Abs. 2 BinSchG gehören zur Schiffsbesatzung eines zur Binnenschifffahrt verwendeten Schiffs der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslotsen. Die Definition deckt sich mit der im § 481 HGB für den Begriff der Schiffsbesatzung von Seeschiffen gegebenen mit dem Unterschied, daß dort die Worte "mit Ausnahme der Zwangslotsen" fehlen. Was die im § 4 BinSchG geregelte Haftung des Schiffseigners und Ausrüsters anlangt, so unterscheidet sich die Vorschrift des § 4 BinSchG von der ihr für das Seeschiffsrecht entsprechenden des § 486 HGB vor allem dadurch, daß sie eine Sonderregelung für den Fall enthält, daß mehrere Schiffe zu einem Schleppzug vereinigt sind. Auf die Frage, ob und gegebenenfalls welche Schlüsse sich aus dem erwähnten Zusatz in § 3 BinSchG und aus der besonderen Regelung im § 4 BinSchG über die Haftung für die durch Schleppzüge entstehenden Schäden ziehen lassen, wird noch zurückgekommen werden.

Rösch hat die Schute 10 699 nur eine Nacht bewacht. Er befand sich in der Nacht nicht auf dieser Schute, sondern auf der in der Nähe gelegenen Wohnschute der Nebenintervenientin und zeitweise am Ufer. Er war auch nicht bei der Beklagten angestellt, sondern bei der Nebenintervenientin. Ferner lag ihm die Bewachung von insgesamt 13 Schuten ob. Er hatte also außer der Schute 10 699 gleichzeitig noch 12 weitere Schuten zu bewachen. Die Revision ist der Auffassung, die erwähnten unstreitigen Tatsachen schlossen es aus, Rösch zur Besatzung der Schute 10 699 zu rechnen. Auch eine entsprechende Anwendung der Haftungsbestimmungen sei nicht angängig. Dem ist aber nicht so. In der Rechtslehre ist stark umstritten, wie der Begriff der Schiffsbesatzung im § 3 EinSchG und im § 481 HGB zu umgrenzen sei, ob diese Vorschriften auch entsprechend für die Haftung für Schäden anzuwenden seien, die durch bestimmte Personen verursacht worden seien, die nicht zur Schiffsbesatzung gehörten, und ob sich etwa in der Richtung bereits ein Gewohnheitsrecht für eine weitergehende Haftung der Reeder und Schiffseigner gebildet hat, als die Gesetzesbestimmungen vorsehen. (Mittelstein Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenberg Handbuch Bd 7 Abt 1 S 68 ff, 118, Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl § 3 Anm 5 S 49, Schaps-Mittelstein 2. Aufl Deutsches Seerecht § 481 Anm 2 u 15, Wüstendörfer Seeschiffahrtsrecht in Ehrenberg Handbuch Bd 7 Abt 2 § 95 S 509, Wüstendörfer, Neuzeitliches Seerecht, 2. Aufl S 173, Sieveking, Das Deutsche Seerecht § 16 S 25, Vortisch-Zschucke Binnen-

schiffahrts- und Flößereirecht § 3 Anm 10 S 43, Pappenheim bei Gruchot Bd 43, 342, Boyens Das Deutsche Seerecht Bd 1, 154 und ZHR 50, 56, Müller-Erzbach Handelsgesetzbuch 2. Aufl Kapitel 218 S 855 ff, Gierke Handelsgesetzbuch 6. Aufl § 81 zu 11d, Lindenmaier, Die außervertragliche Haftung des Reeders für Stauer RGZ 1940, 241).

Während Boyens, Sieveking und Gierke den Begriff "Schiffsbesatzung" eng auslegen, Mittelstein in seinen verschiedenen Werken in der Auffassung wechselt, kommen Pappenheim und Wüstendörfer zu einer engen Auslegung des Begriffs.

Pappenheim vertritt aber die Auffassung, daß Reeder und Schiffseigner für Schäden, die durch Personen verursacht worden sind, die gleichartige Dienste wie die Schiffsbesatzung leisten, kraft Gewohnheitsrechts hafteten.

Wüstendörfer lehnt die Rechtsansicht, daß sich bereits ein Gewohnheitsrecht gebildet habe, ab. Er gelangt aber auf dem Wege teleologischer Rechtsfindung unter bestimmten Voraussetzungen zu einer entsprechenden Anwendung der Haftungsbestimmungen für Personen, die zwar nicht zur Schiffsbesatzung gehören, aber typische Schiffsdienste leisten. Das Reichsgericht (RGZ 119,270) hat einen Festmacher, der ein selbständiges Gewerbe betrieb, der Schiffsbesatzung zugerechnet. In einer anderen Entscheidung (RGZ 126, 35) hat es dahinstehen lassen, ob Angestellte eines Stauereibetriebes zur Schiffsbesatzung gehörten, aber ausgeführt, die Reederhaftung aus § 485 EGB sei auf sie auszudehnen. Was die Haftung für das für den Schaden ursächliche Verschulden des Wachmanns R. anlangt, so kann R., wie noch darzulegen ist, nicht zur Schiffsbesatzung gerechnet werden und scheidet auch eine Haftung

kraft Gewohnheitsrechtes aus, da sich ein solches für einen Ausnahmefall derart, wie er hier vorliegt, keinesfalls gebildet hat. Es müssen jedoch die Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes im Wege der Gesetzesanalogie angewendet werden. Wie erwähnt, gehören nach § 2 Abs 2 BinSchG zur Schiffsbesatzung der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen. Daß starke Bedenken bestehen, den Begriff der Schiffsbesatzung im § 481 HGB unmittelbar weit auszudehnen, hat insbesondere Pappenheim (Gruchot 43, 342) überzeugend dargetan. Wenn sich, wie oben ausgeführt, die Definitionen des Begriffs der Schiffsbesatzung im § 3 BinSchG und im § 481 HGB auch nicht ganz decken, so können jedoch aus dem nur geringen Unterschied in den Definitionen wesentliche Schlüsse nicht gezogen werden. Somit spricht bereits der Umstand, daß § 481 HGB eng auszulegen ist, dafür, dem § 3 BinSchG eine entsprechend enge Auslegung zu geben. Dazu nötigen vor allem aber auch die weiteren Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes selbst. So spricht § 5 BinSchG von einem Dienstverhältnis zwischen den Personen der Schiffsbesatzung und dem Schiffseigner und besagt, daß der Schiffseigner persönlich für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnis zustehenden Forderungen hafte. § 102 ff BinSchG gewähren den aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung die Rechte eines Schiffsgläubigers. Die erwähnten Bestimmungen ergeben, daß das Gesetz ein Dienstverhältnis zwischen den Personen der Schiffsbesatzung und dem Schiffseigner voraussetzt. R. stand aber nicht im Dienste der Beklagten, sondern in dem der Nebenintervenien-

tin. Der Wortlaut und der Sinn der Gesetzesbestimmungen sprechen dafür, wie insbesondere Küstendörfer (Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl S 173 ff) mit Recht annimmt, daß zu den "übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" nur die zu rechnen sind, die als Arbeitnehmer kraft eines auf eine gewisse Dauer berechneten unmittelbaren Dienstverhältnisses in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft eingegliedert sind. Hierbei ist es unerheblich, ob sie ihre Arbeiten an Bord, an der Schiffslängsseite im Leichter oder am Kai zu verrichten haben. Unter diese Personen fällt Rösch nicht. Wie schon gesagt, müssen aber die Haftungsbestimmungen der §§ 4, 92, 114 BinSchG, § 735 HGB hier entsprechend angewendet werden, da die folgenden Gründe hierzu nötigen. Beim Schiffsfahrtsbetrieb bestehen an sich bereits besondere Gefahren für die zu befördernden Güter. Weiter entstehen, ähnlich wie beim Bahn- und Kraftfahrzeugbetrieb, durch Unachtsamkeiten der bei dem Betriebe tätigen Personen besondere Gefahren für diese Beteiligten, die zudem in dieser Beziehung jeder Einwirkungs- und Überprüfungsöglichkeit entbehren, und vor allem auch für Dritte. Insoweit muß das Gesetz ihnen einen wirksamen Schutz gewähren. Das kann aber nur dadurch geschehen, daß dem Geschädigten ein Schadensersatzanspruch gegeben wird, der sich auch praktisch durchsetzen läßt und nicht etwa im Ergebnis an einschränkenden Gesetzesbestimmungen scheitert. Daraus folgt, daß für Schäden, die durch die Betriebsgefahr eines Schiffes erwachsen, die Entlastungsmöglichkeit nach § 831 Abs 1 Satz 2 HGB ausgeschaltet werden muß. Andererseits ist es aus allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten bei solchen Schäden

geboten, die Haftung entweder gegenständlich oder betragsmäßig zu begrenzen, schon um es dem Verantwortlichen, der zudem in gleicher Weise das Beförderungsmittel den Gefahren der Schifffahrt aussetzt, zu ermöglichen, sich selbst zu tragbaren Bedingungen durch das Eingehen einer Haftpflichtversicherung einen Versicherungsschutz zu verschaffen, was auch im Interesse des Geschädigten liegt. Auf diesen Rechtsgedanken beruhen letzten Endes die Haftungsbestimmungen der §§ 4, 92, 114 BinSchG, §§ 735, 485, 486 HGB. Die Erwägungen, die zum Erlaß der genannten Haftungsbestimmungen des Binnenschifffahrtsgesetzes geführt haben, zwingen aber, darin ist dem Reichsgericht und Wüstendörfer zu folgen, dazu, sie entsprechend anzuwenden, wenn die Gleichheit der Interessenlage es gebietet, den Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren. Wie bereits erwähnt, ist eine entsprechende Haftung für Schäden, die durch Angestellte selbständiger Steuer verursacht worden sind, vom Reichsgericht bejaht worden. Der an sich verschiedenartigen Tätigkeit von Stauern und von Wächtern von Schiffen ist die Eigentümlichkeit gemeinsam, daß sie auf die Vermeidung einer Gefährdung von Gut und Schiff durch die Schifffahrt bedacht ist und damit die Leistung von der Schifffahrt eigentümlichen Diensten zum Gegenstand hat. Was insbesondere die Schutenbewachung angeht, so bringen die Witterungs- und Strömungsverhältnisse zwangsläufig die Gefahr mit sich, daß nicht ordnungsmäßig bewachte Fahrzeuge, und zwar gilt dies besonders für beladene Schuten, sich losreißen, abtreiben und dann andere Schiffe beschädigen. Wie erheblich diese Gefahr ist, zeigen die zahlreichen Rechts-

streitigkeiten, die bei den Gerichten großer Hafenplätze laufend wegen der Schadensersatzansprüche anhängig werden, die durch das Losreißen nicht gehörig bewachter Schuten entstehen. So hat das Oberlandesgericht in Hamburg in einem anderen Rechtsstreit (HGZ 1940 Abt B S 247 Nr 93) ausgeführt, ein Sinken von Hafenfahrzeugen im Zusammenhang mit und infolge Nichtbewachung sei im Hamburger Hafenbetriebe kein außergewöhnliches Ereignis, man könne bei ihm von einem typischen Geschehensablauf sprechen und einen Beweis des ersten Anscheins für den ursächlichen Zusammenhang zwischen Nichtbewachung und Sinken als gegeben ansehen. Ob den Ausführungen über den Anscheinsbeweis beizupflichten ist, kann auf sich beruhen, jedenfalls zeigt die Entscheidung, wie stark die Gefahren sind, die durch nichtbewachte Schuten entstehen können. Aus dem Grunde schreibt der § 22 des Hamburger Hafengesetzes auch eine Beaufsichtigung vor.* Bei dieser Sachlage ist die Bewachung von Schuten eine Verrichtung, die jedenfalls einem Schiffsdienst gleichzuachten ist und für die der Schiffseigner zu sorgen hat. Die Bewachung kann allerdings vom Kai oder von einem Wohnschiff aus erfolgen. Das ändert aber nichts daran, daß die Bewachung auch hier dazu dient, typische Schiffsgefahren abzuwenden, und daß der Schiffseigner für sie Sorge zu tragen hat. Ist dem aber so, so ist es nicht gerechtfertigt, die Haftung des Schiffseigners für Schäden, die durch Nachlässigkeiten der Bewachung entstehen, dann auszuschließen, wenn er diese nicht durch Angehörige der Schiffsbesatzung vornehmen, sondern sie für seine Rechnung durch Angehörige eines anderen selbständigen Betriebes ausführen läßt. Der

X

Umstand, daß R. an sich der Aufsicht der Nebenintervenientin und nicht der Beklagten unterstand, kann bei der gegebenen Sachlage nicht entscheidend in das Gewicht fallen. Die Revision wendet noch ein, es gehe nicht an, einen Wächter, der, wie hier, 13 Schuten zu bewachen gehabt habe, gleichzeitig zur Besatzung dieser 13 Schiffe zu rechnen. Dieser Einwand greift aber schon deshalb nicht durch, weil es sich, wie oben ausgeführt, nicht um eine unmittelbare Anwendung der Gesetzesbestimmungen über die Haftung für ein Verschulden der Schiffsbesatzung handelt, sondern um eine auf Grund der gleichen Interessenlage gebotene entsprechende. Im übrigen ist es begrifflich nicht ausgeschlossen, daß eine Person zur selben Zeit zur Besatzung verschiedener Schiffe gehören kann. Das kann insbesondere bei Schleppzügen, die aus Schiffen verschiedener Schiffseigner bestehen, der Fall sein. Gerade um die Folgen zu verhindern, die sich hieraus im Hinblick auf die besonderen Gefahren des Schleppwesens ergeben können und die im Binnenschiffahrtswesen im Gegensatz zum Seeverkehr schwer tragbar sind, ist die Gefahrenhaftung für Schleppzüge im § 4 Abs 3 BinSchG besonders geregelt worden. Zusammenfassend ist also festzustellen, daß die Vorschriften über die beschränkte Haftung aus §§ 14 Abs 1 Ziff 3, 92 BinSchG, § 735 HGB hier entsprechend anzuwenden sind und daß die Beklagte also nach Maßgabe dieser Bestimmungen somit mit dem Schiff für das Verschulden des R. haftete. Dadurch erhielt die Klägerin zugleich die Stellung einer Schiffsgläubigerin im Sinne von § 102 ff BinSchG.

3. Die Beklagte hat die Schute bereits seit dem 13. April 1949 nicht mehr im Besitz. Deshalb konnte der Kläger eine Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff, wie sie §§ 4, 102 BinSchG vorsieht, gegen die Beklagte nicht erheben. Somit kommt es darauf an, ob die Beklagte vom 13. April 1949 ab für den Schaden beschränkt persönlich gemäß § 114 BinSchG haftet. Das hängt davon ab, ob sie das Schiff auf eine "neue Reise" ausgesandt hat. Die Vorschrift des § 114 BinSchG steht im 7. Abschnitt des Binnenschiffahrtsgesetzes, der die Überschrift "Schiffsgläubiger" trägt. Die Bestimmung, wie auch die übrigen dieses Abschnitts und der anderen Abschnitte des Binnenschiffahrtsgesetzes, enthalten keine Definition des Begriffs "neue Reise". Dem § 114 BinSchG entspricht im Seehandelsrecht der § 774 HGB, der ebenfalls im Abschnitt "Schiffsgläubiger" steht. In ihm ist für den Begriff "neue Reise" auf die im gleichen Abschnitt befindliche Vorschrift des § 757 HGB verwiesen. Diese Bestimmung definiert den Begriff "Reise". Sie besagt, als eine Reise im Sinne des Abschnitts "Schiffsgläubiger" werde diejenige angesehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten werde. Hieraus ergibt sich, daß im Seehandelsrecht eine Fahrt, die nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird, eine "neue Reise" ist. Ein Anhalt dafür, daß im Binnenschiffahrtsgesetz etwas anderes gelten sollte, ist nicht gegeben. Insbesondere läßt sich aus dem Worte "Aussenden" nicht schließen, daß eine neue Reise eine neue Frachtfahrt sein müsse. Gegen diese von der Revision

vertretene Auffassung spricht bereits folgende Erwägung: Das Binnenschiffahrtsgesetz setzt nur voraus, daß das Schiff zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmt und hierzu verwendet wird. Nicht erforderlich ist, daß die Schifffahrt zu gewerblichen Zwecken betrieben wird. Zu den Binnenschiffen gehören also auch größere nur zu Sport oder Vergnügungszwecken bestimmte Schiffe (so auch Vortisch-Zschucke aaO § 1 Anm 5b S 26), so z.B. große Segeljachten. Daß solche Schiffe auf eine neue Reise geschickt werden können und daß dann die beschränkt persönliche Haftung nach § 114 BinSchG Platz greifen kann, ist nicht zu bezweifeln. Vor allem ist die Auslegung der Revision aber mit dem Sinn und Zweck der gesetzlichen Bestimmungen nicht in Einklang zu bringen. Dieser geht dahin, daß der Schiffseigner, solange er den Schaden, für den er mit dem Schiff haftet, nicht beglichen hat, das Schiff nicht der Gefahr aussetzen darf, daß es bei einer neuen Fahrt Schaden erleidet oder mit neuen Schiffsgläubigerrechten belastet wird. Wenn er trotz Kenntnis der dinglichen Haftung diese Gefahren herbeiführt, so soll nach dem Gesetz dann seine beschränkt persönliche Haftung eintreten. Daß das Schiff auf der neuen Reise wirklich Schaden erleidet und eine Benachteiligung der Rechte des Gläubigers erfolgt, ist für den Eintritt der beschränkt persönlichen Haftung nicht erforderlich. Aus alledem ergibt sich, daß die neue Reise keine neue Frachtreise zu sein braucht. Soweit Mittelstein (aaO § 114 Anm 2a S 443) und Vortisch-Zschucke (aaO § 114 Anm 2b S 721), was aus ihren Ausführungen nicht klar hervorgeht, die Auffassung vertreten sollten, unter einer neuen Reise im Sinne von § 114 BinSchG

sei nur eine neue Frachtreise zu verstehen, kann dem nicht gefolgt werden. Für den Begriff der neuen Reise spielt es auch keine Rolle, wie groß die Strecke ist, die das Schiff zurücklegt. Es ist anerkanntes Recht, daß eine neue Reise im Rechtssinne auch im Hafen und im Ortsverkehr stattfinden kann (OLG Hamburg in SeuffArch 55, 220, Vortisch-Zschucke aaO § 114 Anm 3b S 721, Mittelstein aaO § 114 Anm 2a S 443). Hätte die Beklagte die Schute, nachdem sie im Waltershofer Hafen entlöst worden war, neu beladen und so zur Veddel gefahren, dort wieder entlöst und dann der Vermieterin abgeliefert, so könnte kein Zweifel vorhanden sein, daß es sich bei der Fahrt vom Waltershofer Hafen zur Veddel um eine neue Reise im Rechtssinne gehandelt hätte. Die Rechtslage kann aber keine andere sein, wenn die Schute, wie es hier geschehen sein soll, nachdem sie im Waltershofer Hafen ganz entlöst war, unbeladen zur Vermieterin zurückgefahren wurde. Es handelte sich um eine selbständige Fahrt zu einem neuen Zwecke, nämlich der Ablieferung der Schute nach Beendigung des Mietverhältnisses. In einem solchen Falle ist es nach dem Wortlaut wie dem Sinn und Zweck des Gesetzes gerechtfertigt, die beschränkt persönliche Haftung der Beklagten eintreten zu lassen. Das Berufungsgericht hat nach alledem den Begriff der neuen Reise nicht verkannt. Da auch sonst ein Rechtsfehler nicht

vorliegt, war die Revision der Beklagten mit der
Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier Heidenhain Schmidt Krüger-Fieland

zugleich für den durch Beur-
laubung verhinderten Bundes-
richter Wilde.