

Sammlung
Für das Nachschlagewerk!
Für die Antliche Sammlung!

2490 063

33

Gesetz: BinnSchG §§ 3, 4, 92, 114

Rechtssatz:

1. BinnSchG §§ 3, 4.

Zu den "übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" im Sinne des § 3 BinnSchG sind nur die zu rechnen, die als Arbeitnehmer kraft eines auf eine gewisse Dauer berechneten, unmittelbaren Dienstverhältnisses in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft eingegliedert sind. Die Haftungsbestimmungen der §§ 4, 92, 114 BinnSchG sind jedoch entsprechend anzuwenden, wenn die Gleichheit der Interessenlage es erfordert, Geschädigten einen gleichartigen Schutz zu gewähren. Das ist der Fall, wenn der Schiffseigner Arbeiten, die typische Schiffsgefahren abwenden sollen, so die Bewachung beladener Schuten, nicht durch Angehörige der Schiffsbesatzung, sondern durch Angehörige eines anderen, selbständigen Betriebes ausführen lässt und hierbei Schäden erwachsen.

2. BinnSchG § 114.

Eine neue Reise im Sinne des § 114 BinnSchG ist nicht nur eine neue Frachtfahrt, sondern jede Reise, die nach beendeter Löschung zu einem neuen Zwecke unternommen wird. Darunter fällt auch die Infahrtsetzung eines gemieteten Schiffes, um es nach Beendigung des Mietverhältnisses dem Vermieter zurückzugeben.

3. BinnSchG § 114.

Der Schiffseigner haftet nach § 114 BinnSchG nicht nur dann beschränkt persönlich, wenn er in Kenntnis einer Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche das Schiff haftet, dieses selbst auf eine neue Reise aussendet, sondern auch dann, wenn er es trotz der Kenntnis der Forderung weiter zur Schifffahrt vermietet und der Mieter es auf eine neue Reise aussendet.

Aktenzeichen: I ZR 27/51

Urteil vom 29. Juni 1951

OLG Hamburg

I ZR 27/51

Verkündet

am 29. Juni 1951

■, Just.Sekr.

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 Firma Hans S ■ in H ■ - V ■, B ■
strasse ■,

Beklagtenzu 1) und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

2. der Firma E ■ & Co. in H ■, Ba ■,

Beklagtenzu 2) und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

und

der S ■ Dampfer-Compagnie Be ■ Lloyd AG in
H ■ - Bi ■, N ■,

Nebenintervenientin,

- Prozessbevollmächtigter des zweiten Rechtszuges:

Rechtsanwalt Dr. ■ in H ■ -

g e g e n

die Firma H. Su ■ Wwe. in H ■, J ■ stieg ■,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt ■ -

hat der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs als Höchstes
Schiffahrtsgericht auf die mündliche Verhandlung vom 29. Juni
1951 unter Mitwirkung der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier
Dr. Heidenhain, Schmidt, Wilde und Dr. Krüger-Nieland
für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des

2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in

33

- 2 -

Hamburg vom 19. Dezember 1950 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

In der Nacht zum 8. April 1949 wurden ein Wachschiff und der Schleppdampfer E [REDACTED] der Klägerin im Waltershofer Hafen in Hamburg von der Schute 10699 gerammt und beschädigt. Die Schute gehört der Beklagten zu 1). Von dieser hatte die Beklagte zu 2) sie im April 1949 zur Beförderung von Schrott gemietet. Am 7. April 1949 wurde die mit Schrott beladene Schute von den Ewerführern M [REDACTED] und W [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 in der Nacht an der Wachstation der Nebenintervenientin insgesamt 13 Schuten in drei Lagen hintereinander. Die Schute 10699 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 vor-

- 3 -



dersten Reihe sanken zwei, die dritte (10699) riss sich los, trieb hafenaufwärts und stiess, wie erwähnt, gegen die beiden Schiffe der Klägerin, und ferner gegen ein Schiff des Schiffseigners Kü[REDACTED]-[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 von dem Waltershofer Hafen nach der Veddel überführt und dort von der Beklagten zu 2) an die Beklagte zu 1) zurückgegeben. Die Beklagte zu 1) vermietete sie am 1. Mai 1945 anderweitig. Die Klägerin teilte der Beklagten zu 2) am 8. April 1949 schriftlich mit, dass die Schute 10699 ihre Schiffe gerammt habe und dass sie die Beklagte zu 2) für den Schaden verantwortlich mache. Eine Abschrift dieses Schreibens sandte sie noch am selben Tage an die Beklagte zu 1) zur Orientierung, wie es in dem mitgesandten Anschreiben hiess.

Die Klägerin hatte im ersten Rechtszuge beantragt:

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 2.477,15 DM nebst 5 % Zinsen seit Klageerhebung zu zahlen;
2. die Beklagte zu 1) zu verurteilen, die Zwangsvollstreckung in die Schute Nr. 10699 zu dulden.

Sie hat vorgetragen, der Schaden sei auf Verschulden der Beklagten zu 2) und des Wachmanns R[REDACTED] zurückzuführen. Die Beklagte zu 2) hätte die Schute mit Rücksicht auf das stürmische Wetter nicht an die gefährliche Stelle am Predölkai hinlegen lassen dürfen. Zum mindesten hätte sie die

- 4 -

Schute aber besser bewachen lassen müssen. Der Wachmann R. habe auch seiner Überwachungspflicht nicht genügt. Für den Schaden hätten ihr beide Beklagte persönlich und die Beklagte zu 1) auch dinglich einzustehen.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben den Zahlungsanspruch nach Grund und Betrag bestritten. Die Beklagte zu 1) hat auch ihre dingliche Haftung in Abrede gestellt. Sie hat geltend gemacht, sie hafte schon deshalb nicht, weil die Beklagte zu 2) zur Zeit des Schadenseintrittes Ausrüster des Schiffs gewesen sei. Die Beklagte zu 2) hat vorgebracht, sie selbst und ihre Angestellten treffe keine Schuld. Nach der Kollision habe sie die Schute der Beklagten zu 1) zurückgegeben. Daher hafte sie auch nicht nach dem Binnenschiffahrtsgesetz.

Die Beklagte zu 1) hat der Beklagten zu 2) den Streit verkündet. Die Beklagte zu 2) und die Klägerin haben der S. Dampfer-Compagnie Be. Lloyd AG den Streit verkündet. Diese ist der Beklagten zu 2) als Nebenintervenantin beigetreten und hat vorgetragen, sie habe nichts versäumt.

Das Amtsgericht als Schifffahrtsgericht hat Beweis durch Vernehmung von Zeugen und Einholung einer Auskunft des Meteorologischen Amtes in Hamburg erhoben. Sodann hat es durch Urteil vom 2. Juni 1950 den Klageanspruch zu 1) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, jedoch ausgesprochen, dass die Beklagten nicht als Gesamtschuldner haften. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen. Die Gründe besagen, der Wachmann R. habe zur Besatzung der Schute

- 5 -

gehört, er habe seine Überwachungspflicht fahrlässig verletzt und dadurch den Schaden verursacht. Für diesen hätten beide Beklagte nach §§ 4 Abs 1 Ziff 3, 114 BinnSchG einzustehen. Die Beklagte zu 2) habe zunächst nur dinglich haftet. Sie habe die Schute dann aber zu der Beklagten zu 1) zurückgeschafft. Darin liege ein Aussenden auf eine neue Reise. Deshalb hafte die Beklagte zu 2) jetzt persönlich. Die Beklagte zu 1) habe, als sie die Schute zurück- erhalten habe, mit dieser dinglich haftet. Sie habe die Schute später weiter vermietet und dadurch auf eine neue Reise gesandt; deshalb hafte sie nunmehr persönlich. Sie habe, als sie die Schute weiter vermietet habe, bereits Kenntnis von dem Schaden der Klägerin gehabt; denn die Klägerin habe ihr bereits am 8. April 1949 mitgeteilt, dass ihre Schiffe durch die Schute beschädigt worden seien. Eine dingliche Haftung der Beklagten zu 1) entfalle, weil sie die Schute bereits wieder vermietet gehabt habe, als die Klage erhoben worden sei. Die Beklagten seien nicht Gesamtschuldner.

Beide Beklagte haben gegen das Urteil Berufung eingelegt mit dem Antrage, die Klage abzuweisen. Die Beklagte zu 1) hat geltend gemacht, sie sei, als der Schaden eingetreten sei, nicht Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes gewesen, weil sie die Schute damals vermietet gehabt habe. Sie habe daher nicht haftet. Die Tatsache, dass ihr die Schute später zurückgegeben sei und dass sie sie anderweitig vermietet habe, könne eine Haftung nicht begründen. Die Klägerin habe in dem Schreiben

vom 8. April 1949 keine Forderung gegen sie erhoben, sondern ihr nur mitgeteilt, dass die Schiffe durch die Schute beschädigt worden seien. Die Beklagte zu 2) hat vorgebracht, sie selbst habe nicht fahrlässig gehandelt. Für den Wachmann R. habe sie nicht einzustehen, da er entgegen der Auffassung des Amtsgerichts nicht zur Schiffsbesatzung gehört habe. Sie habe die Schute auch nicht auf eine neue Reise ausgesandt, sondern sie nur der Beklagten zu 1) im Hamburger Hafen zurückgegeben, wozu sie verpflichtet gewesen sei.

Die Nebenintervenientin hat sich dem Antrage der Beklagten angeschlossen. Die Klägerin hat um Zurückweisung der Berufung gebeten.

Der 2. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg hat die Berufung durch Urteil vom 19. Dezember 1950 zurückgewiesen. Es hat die Revision zugelassen. Die Gründe führen aus, die Beklagte zu 2) hafte für den Schaden nicht nach §§ 823 Abs 1, 831 BGB. Beide Beklagte haften aber beschränkt persönlich nach § 114 BinnSchG. Das Berufungsgericht hat sich insoweit im wesentlichen der Begründung des Amtsgerichts angeschlossen. Es hat näher dargelegt, R. habe zur Besatzung der Schute gehört. Die Beklagte zu 2) habe die Schute nach der Entlöschung auf eine neue Reise im Rechtssinne geschickt. Auch die Beklagte zu 1) habe die Schute später erneut auf eine neue Reise gesandt.

Die Beklagten haben gegen das Urteil Revision eingelegt, mit der sie die Abweisung der Klage erstreben.

Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A. Die Revision der Beklagten zu 2).

I. Das Berufungsgericht hat die weitergehende Haftung der Beklagten zu 2) aus unerlaubter Handlung abgelehnt und nur die beschränkt persönliche Haftung aus dem Binnenschiffahrtsgesetz bejaht. Da diese, wie noch ausgeführt werden wird, besteht und die Klägerin das Urteil nicht angefochten hat, so ist nur auf die Haftung aus dem Binnenschiffahrtsgesetz einzugehen.

II. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Beklagte zu 2) sei zur Zeit der Entstehung des Schadens Ausrüster der Schute 10699 gewesen, als solcher sei sie als Schiffseigner im Sinne von § 2 Abs 1 BinnSchG anzusehen gewesen. Ein Schiffseigner hafte nach § 92 BinnSchG, § 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 BinnSchG auf das Schiff beschränkt. Neben diese Haftung und gegebenenfalls an ihre Stelle trete gemäss § 114 BinnSchG eine beschränkt persönliche Haftung, wenn das Schiff in Kenntnis des Schadens auf eine neue Reise gesandt werde. Der Wachmann Rösch 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, Rösch habe zur Besatzung der Schute 10699 in der Unfallsnacht gehört. Deshalb habe die Beklagte zu 2) für sein Verschulden einzustehen. Die Beklagte zu 2) habe die Schute, nachdem sie entlöschet worden sei, auf eine neue Reise geschickt. Daraus folge ihre beschränkt persönliche Haftung nach § 114 BinnSchG.

Die Revision der Beklagten zu 2) 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. Schliesslich habe es übersehen, dass ein Gesamtschuldverhältnis vorliege und die Beklagte zu 2) daher höchstens wegen der Hälfte des Schadens in Anspruch genommen werden könne. 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 BinnSchG, § 735 EGB).

Nach § 3 Abs 2 BinnSchG 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 BinnSchG geregelte Haftung des Schiffseigners und Ausrüsters anlangt, so unterscheidet sich die Vorschrift des § 4 BinnSchG 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 BinnSchG und aus der besonderen Regelung im § 4 BinnSchG über die Haftung für die durch Schleppzüge entstehenden Schäden ziehen lassen, wird noch zurückgekommen werden.

Rösch hat die Schute 10699 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 zu 2) angestellt, sondern bei der Nebenintervenientin. Ferner lag ihm die Bewachung von insgesamt 13 Schuten ob. Er hatte also ausser der Schute 10699 gleichzeitig noch 12 weitere Schuten zu bewachen. Die Revision ist der Auffassung, die erwähnten unstreitigen Tatsachen schliessen es aus, R. zur Besatzung der Schute 10699 zu rechnen. Auch eine entsprechende Anwendung der Haftungsvorschriften sei nicht angängig. Dem ist aber nicht so. In der Rechtslehre ist stark umstritten, wie der Begriff der Schiffsbesatzung im § 3 BinnSchG und im § 481 HGB zu umgrenzen ist, ob diese Vorschriften entsprechend für die Haftung für Schäden anzuwenden sind, die durch bestimmte Personen verursacht worden sind, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören, oder 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 Ehrenbergs 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 Ehrenbergs Handbuch Bd 7 Abt 2 § 95 S 509; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seerecht, 2. Aufl S 173; Sieveking, Das Deutsche Seerecht § 16 S 25; Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flössereirecht § 3 Anm 10 S 43, Pappenheim bei Gruchot Bd 43, 342; Boyens-Lewis, Das Deutsche Seerecht Bd 1, 154 und ZHR 50, 56; Müller-Erzbach,

Handelsgesetzbuch 2. Aufl Kap. 218 §§ 855 ff; Gierke; Handelsgesetzbuch 6. Aufl § 81 zu I1d; Lindenmaier, Die ausservertragliche Haftung des Reeders für Stauer HansGZ 1940, 241). Während Boyens-Lewis, 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 haften. Wüstendörfer lehnt die Rechtsansicht, dass sich bereits ein Gewohnheitsrecht gebildet habe, ab. Er gelangt aber auf dem Wege rechtsteleologischer 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 HGB 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 ^{es}scheidet auch eine Haftung kraft Gewohnheitsrechtes aus, da sich ein solches für einen Aus-

nahmefall derart, wie er hier vorliegt, nicht gebildet hat. Es müssen jedoch die Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes im Wege der Gesetzesanalogie angewendet werden. Wie erwähnt, gehören nach § 2 Abs 2 BinnSchG 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 BinnSchG 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 BinnSchG eine entsprechend enge Auslegung zu geben. Dazu nötigen vor allem aber auch die weiteren Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes selbst. So spricht § 5 BinnSchG 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 BinnSchG 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 Nebenintervenientin. Der Wortlaut und der Sinn der

Gesetzesbestimmungen sprechen dafür, wie insbesondere Wüstendörfer (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 R. nicht. Wie schon gesagt, müssen aber die Haftungsbestimmungen der §§ 4, 92, 114 BinnSchG, § 735 HGB hier entsprechend angewendet werden, da die folgenden Gründe hierzu nötigen. Beim Schiffahrtsbetrieb 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 BGB 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 BinnSchG, §§ 735, 485, 486 HGB. Die Erwägungen, die zum Erlass der genannten Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes 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 Stauer verursacht worden sind, vom Reichsgericht bejaht worden. Der an sich verschiedenartigen Tätigkeit von Steuern und 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 Rechtsstreitigkeiten, 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 (HansGZ 1940 Abt. B S 247 Nr 93) ausgeführt, ein Sinken von Hafenfahrzeugen im Zusammenhange 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 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 Umstand, dass Rösch an sich der Aufsicht der Nebenintervenientin und nicht der Beklagten zu 2) unterstand, kann bei der gegebenen Sachlage nicht entscheidend ins 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 BinnSchG besonders geregelt worden. Zusammenfassend ist also festzustellen, dass die Vorschriften über die beschränkte Haftung aus §§ 4 Abs 1 Ziff 3, 92 BinnSchG, § 735 HGB hier entsprechend anzuwenden sind und dass die Beklagte zu 2) 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 BinnSchG.

3. Die Beklagte zu 2) 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 BinnSchG vorsieht, gegen die Beklagte zu 2) nicht erheben. Somit kommt es darauf an, ob die Beklagte zu 2) vom 13. April 1949 ab für den Schaden beschränkt persönlich gemäss § 114 BinnSchG haftet. Das hängt davon ab, ob sie das Schiff auf eine "neue Reise" ausgesandt hat. Die Vorschrift des § 114 BinnSchG 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 BinnSchG 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 Frachtvertrages 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 Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmt und hierzu verwendet wird. Nicht erforderlich ist, dass die Schiffahrt 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 BinnSchG 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 Gefahr 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 BinnSchG 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 zu 2) die Schute, nachdem sie im Waltershofer Hafen entlöst worden war, neu beladen und so zur Veddel gefahren, dort wieder entlöst und dann der Beklagten zu 1) 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 Beklagten zu 1) 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 sowie dem Sinn und Zweck des Gesetzes gerechtfertigt, die beschränkt persönliche Haftung der Beklagten zu 2) ein-

treten zu lassen. Das Berufungsgericht hat nach alledem den Begriff der neuen Reise nicht verkannt.

4. Das Amtsgericht als Schifffahrtsgericht hat in seinem Urteil den Klageanspruch zu 1) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, jedoch hinzugesetzt, dass die Beklagten nicht als Gesamtschuldner hafteten. In den Gründen hat es ausgeführt, eine gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten komme nicht in Betracht, da ein näherer Zusammenhang bei der Entstehung der Haftung der beiden Beklagten, wie etwa im Falle der §§ 830, 840 BGB, nicht bestehe. Ihre persönliche Haftung sei vielmehr unabhängig voneinander dadurch erwachsen, dass jede das Schiff von sich aus auf neue Reisen ausgesandt habe. Das Berufungsgericht hat zu der Frage keine Stellung genommen. Die Revision der Beklagten zu 2) rügt hier Verletzung des § 420 BGB. Sie führt aus, da nach dem vom Oberlandesgericht bestätigten Urteil des Schifffahrtsgerichts kein Gesamtschuldnerverhältnis vorliege, so könne sie höchstens zur Hälfte der Klageforderung in Anspruch genommen werden. Das trifft indessen nicht zu. Die Vorinstanzen haben § 420 BGB nicht angewendet, weil diese Vorschrift einen einheitlichen Schuldgrund voraussetzt. Dieser fehlt, wenn von den Darlegungen des Schifffahrtsgerichtes ausgegangen wird. Dieses hat eine echte Gesamtschuld nur deshalb verneint, weil es angenommen hat, es liege keine Zweckgemeinschaft zwischen den Beklagten vor, wie sie in der Rechtslehre für eine Gesamtschuld gefordert wird. Das Schifffahrtsgericht und das Oberlandesgericht gehen aber ersichtlich von dem Bestehen

einer sogenannten unechten Gesamtschuld aus, wie sie sich z.B. bei Ansprüchen aus einer Brandstiftung gegen den Brandstifter und gegen die Versicherungsgesellschaft ergeben kann. Eine unechte Gesamtschuld liegt aber zum mindesten vor. Bei einer solchen findet aber § 420 BGB ebenso wie bei der Gesamtschuld keine Anwendung. Nach alledem ist der Anspruch gegen die Beklagte zu 2) mit Recht in ganzer Höhe dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

B. Die Revision der Beklagten zu 1).

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, im Zeitpunkt der Kollision sei die Beklagte zu 2) Schiffseignerin gemäss § 2 BinnSchG gewesen. Daher sei damals eine Haftung der Beklagten zu 1) nicht in Betracht gekommen. Das habe sich aber geändert, als die Beklagte zu 2) am 13. April 1949 die Schute der Beklagten zu 1) zurückgegeben habe. Dadurch sei die dingliche Haftung der Beklagten zu 1), also die Haftung mit der Schute, begründet worden. Diese dingliche Haftung sei dann später in Wegfall gekommen, als die Beklagte zu 1) die Schute am 1. Mai 1949 weiter vermietet und die Schute von ihr dem neuen Mieter zu neuen Fahrten überlassen worden sei, da in diesem Augenblick gemäss § 2 BinnSchG an die Stelle der Beklagten zu 1) der neue Mieter getreten sei. Zugleich mit dem Wegfall der dinglichen Haftung sei aber die beschränkt persönliche Haftung der Beklagten zu 1) entstanden. Denn in dem Vermieten eines Schiffes in Kenntnis, dass der Mieter das Schiff alsbald zu einer neuen Fahrt verwenden werde, liege das Aussenden des Schiffes zu einer

neuen Reise. Zu Unrecht berufe die Beklagte zu 1) sich darauf, dass sie bei der Weitervermietung der Schute am 1. Mai 1949 nur gewusst habe, dass die beiden Schiffe der Klägerin durch das Anrammen der Schute beschädigt worden seien, dass aber eine konkrete Schadensersatzforderung von der Klägerin damals noch nicht gestellt gewesen sei. Die Beklagte zu 1) wolle damit geltend machen, sie habe von der Forderung des Schiffsgläubigers keine Kenntnis gehabt. Damit könne sie aber nicht gehört werden; denn es genüge, dass sie von den Tatsachen Kenntnis bekommen habe, die geeignet erschienen, eine Forderung eines Schiffsgläubigers zu begründen.

1. Die Revision macht in erster Linie geltend, eine Haftung der Beklagten zu 1) scheide schon deshalb aus, weil R. nicht zur Besatzung der Schute gehört habe und es auch nicht zugänglich sei, die Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes insoweit analog anzuwenden. Die Rüge ist jedoch nicht gerechtfertigt, wie die Ausführungen oben zu A. ergeben.

2. Weiter rügt die Revision der Beklagten zu 1) Verletzung des § 286 ZPO. Sie ist der Auffassung, es sei nicht einwandfrei festgestellt, dass die Beklagte zu 1) die für eine Haftung nötige Kenntnis von der Forderung der Klägerin gehabt habe. Aus dem Schreiben der Klägerin vom 8. April 1949 habe die Beklagte zu 1) nicht erkennen können, dass die Klägerin sie selbst habe in Anspruch nehmen wollen. Hier verkennt die Revision die Rechtslage. Nach dem Sinn und Zweck des § 114 BinnSchG muss es hinreichen, dass dem

Schiffseigner diejenigen Tatsachen bekannt geworden sind, die geeignet sind, eine Forderung eines Schiffsgläubigers zu begründen (RGZ 33, 83, Vortisch-Zschucke aaO § 114 Anm 2b S 720). Dass die Klägerin aber wegen ihres Schadens die sogenannte Pfandhaftung geltend machen wollte, war aus ihrem Schreiben vom 8. April 1949 klar zu ersehen. Eine persönliche Haftung der Beklagten zu 1) kam damals noch nicht in Betracht, so dass die Klägerin persönliche Ansprüche gegen die Beklagte zu 1) in ihrem damaligen Schreiben nicht geltend machen konnte. Solche Ansprüche konnten überhaupt erst durch die späteren Ereignisse entstehen. Es genügte somit, dass die Klägerin zu erkennen gab, sie wolle eine Haftung aus dem Schiff beanspruchen.

3. Die Revision der Beklagten zu 1) stellt weiter zur Nachprüfung, ob die Beklagte zu 1) die Schute im Rechtsinne auf eine neue Reise gesandt habe und deshalb hafte. Sie hält entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichtes die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht für gegeben. Als der Schaden der Klägerin entstand, war, wie dargelegt, die Beklagte zu 2) Ausrüsterin und daher als Schiffseignerin anzusehen. Solange das Ausrüsterverhältnis der Beklagten zu 2) bestand, also bis zum 13. April 1949, konnte die Klägerin eine sogenannte Pfandklage nur gegen die Beklagte zu 2) und nicht auch gegen die Beklagte zu 1) richten (RGZ 78, 307). Die Beklagte zu 1) hätte aber damals gemäss § 2 Abs 2 BinnSchG einer Zwangsvollstreckung in die Schute auf Grund eines Titels gegen die Beklagte zu 2) nicht widersprechen können; denn ihr stand damals ein Anspruch

aus § 771 ZPO mit Rücksicht auf § 2 Abs 2 BinnSchG nicht zur Seite. Dadurch, dass die Beklagte zu 2) am 13. April 1949 die Schute der Beklagten zu 1) zurückgab, konnte das Recht der Klägerin, wegen ihrer Schiffsgläubigerforderung Befriedigung aus der Schute zu suchen, nicht verloren gehen. So hat auch das Reichsgericht in der erwähnten Entscheidung ausgeführt, wenn das Ausrüsterverhältnis beendet sei, sei der Eigentümer wieder Schiffseigner und für solche Schiffsschulden, die während der Dauer des Ausrüsterverhältnisses entstanden seien, der rechte Beklagte. Die Klägerin hätte demnach in der Zeit vom 13. April 1949 bis zum 1. Mai 1949, an dem die Beklagte zu 1) die Schute erneut, und zwar an einen Dritten, vermietete, gegen die Beklagte zu 2) die beschränkt persönliche Klage und zugleich die Pfandklage gegen die Beklagte zu 1) erheben können. Nachdem die Beklagte zu 1) vor Klageerhebung die Schute weitervermietet hatte, konnte eine Pfandklage gegen sie nicht mehr angestrengt werden. Es fragt sich, ob die beschränkt persönliche Klage gegen sie mit der Neuvermietung zulässig geworden ist. Mittelstein (bei Ehrenberg Bd 7 Abt II S 402) vertritt die Rechtsansicht, in einem solchen Falle hafte nunmehr der neue Ausrüster, also der neue Mieter, beschränkt persönlich; eine beschränkt persönliche Haftung des Eigentümers und Vermieters will Mittelstein in dem Falle anscheinend nicht annehmen. Zu der Rechtsauffassung, ob der neue Mieter haftet, braucht hier nicht Stellung genommen zu werden, da er nicht mitverklagt worden ist. Der Rechtsansicht, dass der Schiffseigner, der zugleich Vermieter ist, in solchen Fällen nicht beschränkt haftet, kann nicht ge-

folgt werden. Wenn die Beklagte zu 1) als Schiffseignerin die mit der Pfandhaftung belastete Schute selbst auf eine neue Reise gesandt hätte, so wäre ihre beschränkt persönliche Haftung ohne weiteres eingetreten. Es fehlt an einem inneren Grunde dafür, diese Rechtsfolge dann nicht eintreten zu lassen, wenn der Schiffseigner die Schute zwar nicht selbst auf eine neue Reise sendet, es aber bewusst ermöglicht, dass sie von einem anderen auf eine neue Reise ausgesandt wird, indem er sie zu diesem Zwecke vermietet. Der eigenen Wiederaussendung muss die intellektuelle Urheberschaft für eine neue Aussendung durch einen anderen gleichgesetzt werden (so auch Wüstendörfer Neuzeitliches Seehandelsrecht § 13 V 3 S 131). Somit enthält das Berufungsurteil auch insoweit keinen Rechtsirrtum.

Nach alledem war die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier	Heidenhain	Schmidt	Krüger-Nieland
zugleich für den durch			
Beurlaubung an der Unter-			
schrift verhinderten			
Bundesrichter Wilde			