

45. 1. Unter welchen Voraussetzungen haftet der Reeder eines Seeschiffes für den Schaden, den die Anhanglähne eines Schleppzuges bei dem Versuch erleiden, das in einer Seewasserstraße festgelommene Seeschiff zu umfahren? Wann besteht für ihn eine Ausgleichspflicht gegenüber dem von den Rahneigentümern auf Schadensersatz in Anspruch genommenen Eigentümer des Schleppers?

2. Zum Begriffe des ursächlichen Zusammenhangs.

3. Zur Auslegung des § 738 HGB. Wann ist bei mittelbarer Schädigung der Unfall auf das Manöver eines Schiffes oder die Nichtbeobachtung einer Verordnung zurückzuführen?

4. Darf ein festligendes oder manövrierunfähiges Schiff die Kurzsignale des Art. 28 der Seestraßenordnung abgeben?

5. Ist ein auf Grund geratenes, aber fahrtüchtig gebliebenes Schiff ein Schifffahrtshindernis im Sinne von § 19 der Seewasserstraßenordnung?

HGB. §§ 485, 486, 735, 736, 738, 739, 774. BGB. §§ 254, 421, 426, 823, 840. Seestraßenordnung Art. 28. Seewasserstraßenordnung vom 31. Oktober 1933 (RGBl. II S. 833) in der Fassung vom 18. Juli 1935 (RGBl. II S. 485)

— EWD. — §§ 3, 19.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 16. Juli 1943 i. S. N. (Rl.)  
 w. Firma Sch. (Bekl.). I 32/43.

I. Landgericht Aurih.  
 II. Oberlandesgericht Celle.

Der Seedampfer „Sturzsee“ der Beklagten fuhr am 6. Oktober 1937 unter Lotsenführung mit einer nach Papenburg bestimmten Holzladung die Ems aufwärts. Gegenüber dem Durchstich Pottbeich kam die „Sturzsee“ in der Ems am Rande einer Sandbank fest und konnte sich trotz Maschinenmanövers und auflaufenden Wassers nicht befreien. Durch zwei schwarze Bälle (Art. 4 SeeStrD.) wurde die Manövrierunfähigkeit des Dampfers angezeigt.

Nach Einsetzen des Ebbstromes fuhren von Weener aus eine Anzahl Schleppzüge flussabwärts. Vier Schleppzüge kamen nacheinander ohne Unfall an der Steuerbordseite der festliegenden „Sturzsee“ vorbei, die drei letzten allerdings unter leichten Bodenberührungen. Auch der Kläger schlug mit dem von ihm selbst geführten Schlepper „Blücher“, in dessen Anhang sich die Rähne „WTAG 62“ und „Münster I“ befanden, einige Stunden nach dem Festkommen den an der Steuerbordseite der „Sturzsee“ vorbeiführenden Kurs ein, obwohl die tiefe Fahrrinne in einer Breite von etwa 70 Meter an der Backbordseite der „Sturzsee“ vertief. Nachdem der Schlepper des Klägers frei an der „Sturzsee“ vorbeigekommen war, fuhr der Rahn „WTAG 62“ auf der erwähnten Sandbank fest. Der folgende Rahn „Münster I“ geriet ebenfalls auf Grund. Infolge der schon seit einiger Zeit herrschenden Ebbe schwoiten die Rähne frei von dem festliegenden Dampfer „Sturzsee“ herum. Bei fortschreitender Ebbe erlitten sie infolge Durchbrechens erhebliche Beschädigungen.

Die Eigentümerinnen der beiden beschädigten Rähne haben gegen den Kläger Schadensersatzansprüche eingeklagt. Der Schadensersatzanspruch der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“, der einen Betrag von 3860,51 RM. nebst Zinsen zum Gegenstand hatte, ist durch Urteil des Oberlandesgerichts in Celle vom 17. Oktober 1941 rechtskräftig dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Der Kläger hat auf Grund dieses Urteils an Hauptforderung, Zinsen und Kosten insgesamt 5810,68 RM. an die Schiffseigentümerin gezahlt. An Gerichtskosten sind dem Kläger 880,64 RM., an eigenen außergerichtlichen Kosten

1839,32 RM. in dem Rechtsstreit erwachsen. Die genannten Posten im Gesamtbetrage von 8530,64 RM. nebst 5 v. H. Zinsen seit dem 25. März 1942 verlangt der Kläger im vorliegenden Rechtsstreit von der Beklagten als dem Reeder des Seedampfers „Sturzsee“ erstattet.

Er hat geltend gemacht: Ihn als Führer des Schleppers treffe kein Verschulden, die Besatzung der „Sturzsee“, insbesondere den Lotsen, dagegen die ganze Schuld an dem Unfall des Schleppzuges „Blücher“. Die Schlepperführer hätten beim Verlassen des Emsbogens vor der Unfallstelle den Eindruck gewinnen müssen, daß die „Sturzsee“ am rechten Emsufer im tiefen Fahrwasser festgeraten sei. Als die wirkliche Lage der „Sturzsee“ habe erkannt werden können, hätten die zu Tal fahrenden Schleppzüge, deren Fahrt vom Ebbstrom beschleunigt worden sei, ihren Kurs nicht mehr ändern können. Die „Sturzsee“ sei durch Verschulden ihrer Besatzung in einer den Schiffsverkehr gefährdenden Lage festgekommen. Gleichwohl habe die Besatzung nichts unternommen, um die Schlepperführer durch geeignete Signale rechtzeitig zu warnen und darauf hinzuweisen, daß der feststehende Dampfer wegen des fallenden Wasserstandes nur an der Backbordsseite in der tiefen Fahrrinne gefahrlos umfahren werden könne. Hilfsweise hat der Kläger vorgebracht, daß die überwiegende Schuld der Führung der „Sturzsee“ beizumessen sei.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Besatzung der „Sturzsee“ ein Verschulden treffe. Wegen des Sachverhalts hat sie sich auf das Beweisergebnis und die Beweiswürdigung des Oberlandesgerichts in dem Rechtsstreite des Klägers mit der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ berufen. Sie ist der Meinung, daß das Festkommen der „Sturzsee“ für den Unfall des Schleppzuges „Blücher“ nicht ursächlich gewesen sei und daß nach dem Festgeraten die Besatzung mit dem Setzen der schwarzen Bälle den gesetzlichen Vorschriften in vollem Umfange genügt habe.

Die Vorgerichte haben die Klage abgewiesen. Die Revision des Klägers hatte teilweise Erfolg.

Aus den G r ü n d e n :

I. Über die Grundlage der Klageansprüche hat sich der Berufungsrichter nicht geäußert. Der Kläger wird zwar, wie der

Revision zuzugeben ist, durch das seine Schadenersatzpflicht gegenüber der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ rechtskräftig dem Grunde nach feststellende Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 17. Oktober 1941 nicht gehindert, in dem vorliegenden Rechtsstreit geltendzumachen, daß die Beklagte als Reeder der „Sturzsee“ die Alleinschuld an dem Unfall des Schleppzuges „Blücher“ treffe. Indessen ist bei Unterstellung der Schuldllosigkeit des Klägers und der Alleinschuld der Beklagten kein Rechtsgrund für die Klageansprüche ersichtlich. Insbesondere kann der Kläger, soweit er auf Grund des erwähnten Urteils die in dem früheren Rechtsstreit eingeklagte Schadenersatzforderung der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ in Höhe von 3860,51 RM. nebst Zinsen erfüllt hat, gegen die Beklagte keine Ersatzansprüche aus auftragloser Geschäftsführung erheben, da die Voraussetzungen der §§ 677, 683 BGB. dem Klagevortragen nicht zu entnehmen sind.

Mit Recht sind daher die Vordergerichte davon ausgegangen, daß der Kläger die Möglichkeit eines Rückgriffs gegen die Beklagte nur dann hat, wenn er und die Beklagte den Eignern der Rähne für den aus dem Unfall entstandenen Schaden im Sinne von §§ 421, 840 BGB. als Gesamtschuldner haften. Dies aber setzt voraus, daß der Kläger neben der Beklagten nach dem Gesetze, sei es auf Grund des Schleppvertrages oder aus unerlaubter Handlung, wegen des gleichen Schadens den Rahneigentümerinnen ersatzpflichtig ist. Die bloße Tatsache, daß der Kläger in dem früheren Rechtsstreit mit der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ rechtskräftig verurteilt worden ist, ist für das Vorhandensein eines Gesamtschuldverhältnisses und die Befugnis des Klägers, Rückgriff gegen die Beklagte zu nehmen, bedeutungslos (§ 425 Abs. 2 BGB.). Es kommt deshalb auch darauf nicht weiter an, daß das frühere Urteil nur über den Grund und nicht über die Höhe der Schadenersatzforderungen der Schiffseigentümerin im Betrage von 3860,51 RM. nebst Zinsen ergangen ist und daß eine Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits, deren Erstattung der Kläger jetzt von der Beklagten verlangt, nicht vorliegt.

Die Frage der Haftung des Klägers gegenüber den Eignern der Rähne ist in dem früheren Rechtsstreit mit Recht in erster Linie nach dem Schleppvertrage beurteilt worden. Soweit

nunmehr die Mithaft und die Ausgleichspflicht der Beklagten als Kreed der Seeschiffes geltend gemacht wird, kommt in einem noch näher zu erörternden Umfange nach §§ 738, 739 HGB. die Anwendung der §§ 735, 736 HGB. über den Zusammenstoß von Schiffen in Frage. Unter der Voraussetzung, daß die Eigner der geschleppten Schiffe keine Mitschuld an dem Unfall trifft, ist ihnen gegenüber nach dem alsdann eingreifenden § 735 in Verbindung mit § 738 HGB. für eine gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten Raum. Für die Ausgleichspflicht der Beklagten im Verhältnis zum Kläger würde nach den angezogenen Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen nicht § 426 BGB., sondern § 736 HGB. maßgebend sein. Im Verhältnis zueinander würden daher die Parteien, wenn auch die Besatzung des Seedampfers eine unter §§ 735, 738 HGB. fallende Mitschuld an dem Unfall trifft, den Schaden nach § 736 HGB. im Verhältnis der Schwere des Verschuldens zu tragen haben, das einerseits der Besatzung der „Sturzsee“ und andererseits dem Kläger als Führer des Schleppers zur Last fällt (RÖB. Bd. 96 S. 164; Mittelstein Handbuch des Binnenschiffahrtsrechts 1918 S. 379 Anm. 67; Vortisch-Bische Binnenschiffahrtsrecht 1938 § 92 Anm. 10 c). Soweit § 738 HGB. nicht zutrifft, kann die Schadenersatzpflicht der Beklagten gegenüber den Eignern der Schlepplähne gleichwohl nach § 823 Abs. 1 BGB. in Verbindung mit § 435 HGB. gegeben sein. Wie noch näher darzulegen ist, besteht diese Möglichkeit, soweit mit der Klage geltend gemacht wird, daß die Besatzung das Festkommen des Seedampfers und hierdurch den Unfall des Schleppzuges „Blücher“ schuldhaft verursacht habe. Bei Anwendung dieser Vorschriften würden für das Rückgriffsrecht des Klägers die im § 426 BGB. in Verbindung mit § 254 BGB. aufgestellten Grundsätze maßgebend sein.

II. Ohne weiteres unbegründet ist hiernach die Klage, soweit der Kläger von der Beklagten Ersatz der Kosten des früheren Rechtsstreits mit der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ verlangt, und zwar ohne Unterschied, ob es sich um Kosten der damaligen Klägerin oder solche des damaligen Beklagten und jetzigen Klägers handelt. Selbst wenn die Beklagte der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ nach § 840 BGB. als Gesamtschuldnerin neben dem Kläger haftet, würde sich das Gesamt-

schuldverhältnis nicht auf jene Prozeßkosten erstrecken. Für die Prozeßkosten der Gläubigerin, über die kein Titel vorliegt, haftete der Kläger nur aus dem Gesichtspunkte des Verzugschadens (§ 286 BGB.). Die Verzugsfolgen treffen aber nach § 425 Abs. 2 BGB. nur den Gesamtschuldner, in dessen Person sie eingetreten sind. Völlends mangelt es an einem Rechtsgrund, aus dem die Beklagte für die eigenen Prozeßkosten des Klägers verantwortlich gemacht werden kann. Die mit der Klage verlangten Prozeßkosten belaufen sich insgesamt auf 3961,96 RM. In dieser Höhe ist daher ein Ersatzanspruch des Klägers zu verneinen, ohne daß es noch auf die nachfolgenden Erwägungen ankommt.

### III. . . .

IV. Sachlicher Prüfung bedarf daher nur noch die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfange der Kläger wegen der von ihm an die Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ gezahlten Hauptsumme nebst Zinsen im Gesamtbetrage von 4568,68 RM. einen Ausgleichsanspruch gegen die Beklagte hat.

Mit Recht bemängelt der Kläger die Ansicht des Berufungsrichters, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall des Rahns „WTAG 62“, auf den es allein noch ankommt, und dem Festkommen des Dampfers „Sturzsee“ zu verneinen sei. Nach dem Ergebnis seiner Ausführungen erachtet der Berufungsrichter ersichtlich auch den Beweis nicht für geführt, daß ohne das Festfizen der „Sturzsee“ der Unfall sich nicht ereignet hätte. Darauf weisen die Erwägungen hin, es lasse sich nicht sagen, daß der Dampfer ohne das Festfizen der „Sturzsee“ einen anderen Kurs gefahren wäre. Nach den Aussagen verschiedener Zeugen in dem früheren Rechtsstreit sei der Kläger den zwar üblichen, aber gegen § 30 Abs. 1 und 3 S.W.O. verstoßenden und deshalb falschen Weg über die Sandbank gefahren. Nach dem Verhalten des Klägers sei es durchaus möglich, daß er diesen falschen Weg auch dann genommen hätte, wenn die „Sturzsee“ nicht festgekommen wäre. Hieraus folgert der Berufungsrichter, es lasse sich nicht sagen, daß bei dem Fehlen der „Sturzsee“ an der Liegestelle der Unfall vermieden worden wäre.

Diese Ausführungen, die den ursächlichen Zusammenhang in natürlichem Sinne betreffen, beruhen auf der vom Kläger gerügten Verletzung des § 286 B.P.O. Richtig ist, daß der Kläger für den ursächlichen Zusammenhang beweispflichtig ist. Wenn

also die Möglichkeit nicht auszuschließen ist, daß der Kläger unabhängig von dem Festkommen der „Sturzsee“ den in unmittelbarer Folge den Unfall auslösenden gleichen Kurs genommen haben würde, wäre die Verneinung des ursächlichen Zusammenhangs gerechtfertigt. Die Schlußfolgerungen des Berufungsrichters finden indessen ihre Erklärung nur darin, daß er den in dem früheren Rechtsstreit festgestellten Sachverhalt, den er auch der vorliegenden Entscheidung zugrunde gelegt hat, zum Teil nicht erschöpfend, zum Teil in einer Weise verwertet hat, die mit den damaligen Feststellungen unvereinbar ist.

Über die allgemeine Lage an der Unfallstelle ist dem früheren Urteil folgendes zu entnehmen: Der Lauf der Gms beschreibt sowohl vor als auch hinter der Unfallstelle einen Bogen. Nach den Messungen des Tiefbaumeisters R., die der Berufungsrichter für richtig hält, lag die „Sturzsee“ in etwas schräger Lage hart am Rande der nördlichen Sandbank. Das Vordergeschiff war etwa 120 Meter, das Heck etwa 100 Meter vom nördlichen Ufer entfernt. Die tiefe Fahrrinne, in die der Vordersteven der „Sturzsee“ hineinragte, führte fast in ihrer ganzen Breite von 65 bis 70 Meter südlich an der Backbordseite der „Sturzsee“ vorbei. Der Berufungsrichter hat es als auffallend bezeichnet, daß auf dem gleichen Wege wie der Kläger vor dem Unfall vier Schleppzüge und nach dem Unfall der Einzelfahrer „Thea“ sowie zwei weitere Schleppzüge an der Steuerbordseite der „Sturzsee“ vorbeigefahren sind. Die voranfahrenden Schleppzüge hatten mit Ausnahme des ersten Bodenberührungen, sind aber noch vorbeigekommen. Dagegen sind die Schleppzüge „Hans“ und „Braunschweig“, wie im Tatbestande des Urteils vom 17. Oktober 1941 festgestellt ist, ebenfalls festgekommen und haben Beschädigungen erlitten. Schon dieser Sachverhalt ergibt bei unbefangener Betrachtung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Weg der Schleppzüge und die dabei eingetretenen Unfälle im Zusammenhange mit der Lage der „Sturzsee“ im Fahrwasser stehen, da nicht behauptet ist, daß schon vor dem Festkommen der „Sturzsee“ Schleppzüge sich auf der gleichen Sandbank festgefahren hätten. Die Schlepperführer haben, wie der Berufungsrichter in dem früheren Urteil näher erörtert hat, sämtlich Erwägungen darüber angestellt, auf welcher Seite sie an dem feststehenden Seedampfer vorbeifahren mußten. Dasselbe sagt der Berufungs-

richter auch vom Kläger. Er ist hierbei davon ausgegangen, daß Irrtümer über die Lage der „Sturzsee“ leicht möglich gewesen seien, je nachdem aus welcher Richtung und Entfernung sie gesehen worden sei. Dazu hat er erläuternd bemerkt, bei dem Verlassen der großen Kurve vor dem Durchstich habe man aus einer Entfernung von über 500 Metern den Eindruck gewinnen können, daß die „Sturzsee“ am rechten Emsufer festgekommen sei. Der Berufungsrichter hat aber dem Kläger den Vorwurf gemacht, daß er im Näherkommen aus einer Entfernung von etwa 300 bis 400 Metern ein richtiges Bild von der Lage der „Sturzsee“ hätte gewinnen können, wenn er sich nicht an der linken Seite, sondern vorschriftsmäßig (§ 30 Abs. 1 S.W.O.) an der rechten Seite des Fahrwassers gehalten hätte. Er hat deshalb in dem Entschlusse des Klägers, an der Steuerbordseite der „Sturzsee“ vorbeizufahren, die adäquate Ursache für das Festfahren des geschleppten Rahns und zugleich eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht gesehen. Nach diesen Erwägungen des Berufungsrichters, die darin gipfeln, daß der Kläger nach Prüfung der Lage des Seedampfers den zum Unfall führenden Kurs gewählt habe, kann, wie die Revision mit Recht rügt, unmöglich gefolgert werden, daß eben diese Lage ohne Einfluß auf sein Handeln geblieben und somit keine Bedingung für den Eintritt des Unfalls gewesen sei . . .

Von der Beurteilung des ursächlichen Zusammenhangs ist die Schuldfrage streng zu trennen. Es kommt deshalb für den ursächlichen Zusammenhang weder darauf an, ob die Besatzung der „Sturzsee“ mit Einschluß des Lotsen, noch ob den Kläger und die übrigen Schlepperführer, die den Seedampfer auf der Steuerbordseite umfahren haben, ein Verschulden trifft. Dies verkennet der Berufungsrichter bei der Erwägung, es sei Pflicht der Schlepperführer gewesen, ihre Fahrt so einzurichten, daß sie den bei Tage durch zwei schwarze Bälle vorschriftsmäßig (Art. 4 a SeeStr.O.) als manövrierunfähig gekennzeichneten Seedampfer ungefährdet hätten passieren können. Widerspruchsvoll ist es, wenn der Berufungsrichter einerseits den Seedampfer als Schifffahrtshindernis ansieht, andererseits aber die Möglichkeit des Festkommens vorüberfahrender Schiffe als eine so entfernte betrachtet, daß sie vernünftigerweise nicht habe in Betracht gezogen zu werden brauchen. Fehlerhaftes Fahren der Schlepper-

führer würde nur dann die Annahme des ursächlichen Zusammenhangs mit dem Festkommen der „Sturzsee“ ausschließen, wenn es gegen alle Regel und Erfahrung die ersten Anforderungen an ein vernünftiges nautisches Verhalten gröblich außer acht gelassen hätte, so daß es gänzlich außerhalb der durch den erfahrungsmäßigen Verlauf gegebenen Möglichkeiten des Sachablaufes gelegen hätte (RGZ. Bb. 153 S. 113 [119]). Ein solcher Sachverhalt hat bei dem Festkommen der „Sturzsee“ und den im Zusammenhange damit stehenden Unfällen der Schleppzüge, insbesondere auch des Schleppzuges „Blücher“, nicht vorgelegen. Es braucht hierzu nur auf die Wiederholung der Unfälle sowie darauf hingewiesen zu werden, daß nach den eigenen Ausführungen des Berufungsrichters die Lage der „Sturzsee“ mindestens insofern verleitlich war und die Schifffahrt gefährdete, als man aus größerer Entfernung den Eindruck gewinnen konnte, der Dampfer sitze am rechten Emsufer fest. Gerade weil die Lage des Dampfers derart war, daß auf zu Tal fahrenden Schleppern jedenfalls zunächst Irrtümer entstehen konnten und die Entschließung über den einzuschlagenden Kurs erschwert war, ist der Zusammenhang zwischen dem Festkommen des Dampfers und den Unfällen der Schleppzüge auch im Sinne der für die rechtliche Betrachtung zu verlangenden adäquaten Verursachung vorhanden (RGZ. Bb. 81 S. 359 flg.; HanVerZ. 1914 Hauptblatt Nr. 104). Nach dem gegebenen Sachverhalt kann der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedachten Ereignissen durch das Revisionsgericht unbedenklich bejaht werden. Der tatsächliche Hergang, insbesondere auch die Wiederholung der Unfälle, widerlegt die Annahme des Berufungsrichters, die Möglichkeit von Navigationsfehlern der Schlepperführer bei dem Umfahren der „Sturzsee“ sei so entfernt gewesen, daß ein Zusammenhang zwischen ihnen und dem Festkommen des Dampfers nach der Auffassung des Lebens vernünftigerweise nicht mehr in Betracht gezogen werden könne.

V. Über die Schuldfrage in bezug auf das Festkommen des Dampfers „Sturzsee“ hat sich der Berufungsrichter nicht geäußert. Der im Vorprozeß gehörte Sachverständige hat es unbegreiflich gefunden, daß die „Sturzsee“ bei Hochwasser unter Lotsenführung sich festfahren konnte. Nach dieser für das Revisionsverfahren als richtig zu unterstellenden Ansicht bedarf es

noch einer näheren Erörterung dessen, ob die Schiffsleitung oder der nicht als Zwangslotse tätig gewordene Lotse als Mitglied der Schiffbesatzung bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht bloß das Festkommen der „Sturzsee“, sondern als mittelbare Folge der fehlerhaften Fahrweise auch eine Gefährdung des Schiffsverkehrs hätten voraussehen können. Dabei ist zu beachten, daß sich die Voraussehbarkeit nicht auf die besondere Gestaltung des schädlichen Erfolges zu erstrecken braucht, der nachher eingetreten ist. Es genügt vielmehr, wenn bei der unvorsichtigen Fahrweise nicht bloß ein Festkommen der „Sturzsee“, sondern in weiterer Folge auch die Entstehung einer die Schifffahrt gefährdenden Lage hätte in Rechnung gestellt werden müssen (RGZ. Bd. 69 S. 340 [344], Bd. 81 S. 359, Bd. 136 S. 4 [10], Bd. 148 S. 154 [165]; RGRKomm. z. BGB. 9. Aufl. 1939, Bem. 3 zu § 823). In dieser Hinsicht kommt es wesentlich auf die Beschaffenheit des in Rede stehenden Flußabschnittes und die Behauptungen an, die der Kläger hierüber im Anschluß an das von ihm vorgelegte Gutachten vorgetragen hat. Insbesondere hatte der Kläger auf die Unübersichtlichkeit der Strecke und im Zusammenhange hiermit darauf hingewiesen, daß durch die Sandablagerungen, welche durch die nach Osten und Westen anschließenden Krümmungen des Flusses verursacht worden seien, die Schifffahrt in dem engen, von See- und Binnenschiffen befahrenen Fahrwasser so erschwert gewesen sei, daß ein mit dem Ebbsysteme fahrendes Fahrzeug, insbesondere ein Schleppzug, die Strecke nur mit besonderer Aufmerksamkeit hätte durchfahren können. Ferner war behauptet, daß wegen der unter dem Einfluß von Ebbe und Flut ständig wechselnden Stärke der Sandbänke für ein die Strecke nur in größeren Zeitabständen befahrendes Schiff Lotsenführung nötig gewesen sei.

Die Prüfung des Sachverhalts in dieser Richtung muß dem Berufungsrichter überlassen bleiben, da es bisher an jeder Feststellung zur Schuldfrage mangelt, vor allem auch keine Grundlage gegeben ist, um ein Verschulden des Klägers und ein etwaiges Mitverschulden der Besatzung des Seedampfers gegeneinander abzumägen.

Die Vorschrift des § 738 HGB. würde allerdings auf Grund der Annahme, daß die Besatzung des Seedampfers durch unvorsichtiges Fahren die Schiffsunfälle schuldhaft verursacht hat,

nicht anzuwenden sein, da nicht ersichtlich ist, daß die „Sturzsee“ in ihrer Fahrweise gegen eine den Schuß anderer Fahrzeuge bezweckende Vorschrift der Seewasserstraßenordnung verstoßen hat, und die fehlerhafte Fahrweise auch nicht als Ausführung eines Manövers im Sinne der angeführten Vorschrift angesehen werden kann. Der Begriff des Manövers ist im Gesetze nicht geregelt. Gedacht ist im § 738 HGB. ersichtlich an Manöver, deren Ausführung oder Unterlassung nach der besonderen Sachlage einen Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht in Beziehung auf ein anderes Schiff darstellt. Dieser Tatbestand liegt in Übereinstimmung mit dem natürlichen Sprachgebrauch und der in erster Linie maßgebenden Verkehrsauffassung nicht vor, wenn ein auf der Reise befindliches Schiff, wie es bei der „Sturzsee“ der Fall gewesen ist, bei Verfolgung des von der Schiffsleitung lediglich mit Rücksicht auf die Fahrwasserhältnisse gewählten Kurses auf Grund gerät. Kommen also in weiterer Folge andere Schiffe bei dem Versuche, das festliegende Schiff zu umfahren, zu Schaden, so läßt sich dies nicht im Sinne von § 738 HGB. auf ein Manöver des letzteren zurückführen. Die §§ 735 flg. HGB. enthalten indessen nur besonders geregelte Anwendungsfälle der Vorschriften über unerlaubte Handlungen. Die allgemeine Regel des § 485 HGB. wird hierdurch nicht berührt, soweit die Tatbestände der Sondervorschriften nicht eingreifen. Fällt also einem Mitgliede der Schiffsbesatzung, insbesondere dem Lotsen, im Hinblick auf die durch die unvorsichtige Fahrweise verursachten Schiffsunfälle ein den Tatbestand der unerlaubten Handlung nach § 823 Abs. 1 BGB. erfüllendes Verschulden zur Last, so tritt die Reederhaftung der Beklagten nach § 485 HGB. in Verbindung mit § 486 Abs. 1 Nr. 3, § 774 HGB. ein (RG. in HansVerz. 1904 Hauptblatt Nr. 7). Sofern nach § 840 BGB. der Kläger und die Beklagte den Eigentümern des Rahns „WTAG 62“ als Gesamtschuldner schadensersatzpflichtig sind, würde sich der Ausgleich der Gesamtschuldner untereinander nicht nach § 736 HGB., sondern nach § 426 BGB. in Verbindung mit § 254 BGB. richten.

VI. Von der Frage, ob die Besatzung der „Sturzsee“ durch ihre Fahrweise die Schiffsunfälle schuldhaft verursacht hat, ist die weitere Frage zu unterscheiden, ob sie nach dem Festgeraten

das Erforderliche getan hat, um eine Gefährdung der Schifffahrt nach Möglichkeit abzuwenden. Soweit ihr dabei ein Verstoß gegen Vorschriften der Seewasserstraßenordnung zur Last gelegt wird, kommt die Anwendung des § 738 HGB. in Verbindung mit §§ 735, 736 HGB. in Frage.

Der Vorschrift des Art. 4 a SeeStrD. hatte die „Sturzsee“ durch Führen von zwei schwarzen Bällen genügt. Zweck der Vorschrift ist nur, anderen Fahrzeugen anzuzeigen, daß das die Bälle zeigende Fahrzeug manövrierunfähig ist und nicht aus dem Wege gehen kann. Schlüsse über die Grenzen des Fahrwassers konnten aus dem Signal nicht gezogen werden (Art. 4 d SeeStrD.; RGZ. Bd. 125 S. 65). Nach der Feststellung des Berufungsrichters hat der Kläger als Schlepperführer bei der Annäherung die Zeichen und die Manövrierunfähigkeit der „Sturzsee“ erkannt. Insofern kommt daher ein Vorwurf gegen die Besatzung der „Sturzsee“ nicht in Betracht. Der Auffassung des Berufungsrichters, andere Signale optischer oder akustischer Art seien nicht vorgeschrieben gewesen, ist entgegen den Revisionsangriffen beizutreten. Unter einer Verordnung im Sinne von § 738 HGB. ist nur ein Schutzgesetz zu verstehen, das zum Schutze gewisser Belange bei Vorhandensein eines näher umschriebenen Tatbestandes der Schiffführung ein bestimmtes Verhalten zur Pflicht macht (RGZ. Bd. 97 S. 13). Keine der vom Kläger angerufenen Schutzvorschriften der Seewasserstraßenordnung in der im Streitfalle maßgeblichen Fassung vom 18. Juli 1935 (RGBl. II S. 485) trifft hier zu. Der feststehende Seedampfer war kein Schifffahrtshindernis im Sinne von § 19 S.W.D. Dort handelt es sich, wie das als Beispiel genannte Brack im Zusammenhange mit § 52 S.W.D. ergibt, um schwer erkennbare und schwer zu beseitigende Hindernisse, die eine besondere Gefahrenquelle für die Schifffahrt bilden. Ein auf Grund geratenes Schiff, das lediglich manövrierunfähig ist und seine Fahrtüchtigkeit nicht eingebüßt hat, kann hierunter nicht verstanden werden. Das Zeigen der im § 19 Abs. 3 und 4 S.W.D. bezeichneten Signale enthält eine ausschließlich der Schifffahrtspolizeibehörde vorbehalten, obrigkeitliche Verkehrsregelung. Demgegenüber ist der Hinweis des Klägers auf die „seemännische Praxis“ verfehlt. Der gerichtliche Sachverständige des Vorprozesses hat im Sinne der dargelegten Gesetzesauslegung

bestätigt, daß Seeschiffe die im § 19 S.W.D. genannten grünen Bälle nicht an Bord haben und nicht mitzuführen brauchen.

Der ferner in Bezug genommene § 25 Wbf. 3 S.W.D. betrifft Nebelsignale, scheidet also offensichtlich ebenfalls aus.

Art. 28 SeeStr.D. schreibt vor, daß ein in Fahrt befindliches Dampffahrzeug, sofern andere Fahrzeuge in Sicht sind, eine nach den Vorschriften der Seestraßenordnung gebilligte oder geforderte Kursänderung (Art. 18 bis 26 SeeStr.D.) zur Vermeidung einer Kollision anzuzeigen hat. Dampffahrzeuge, die nicht in der Lage sind, ein Ausweichmanöver vorzunehmen, insbesondere festliegende oder manövrierunsfähige Schiffe, dürfen die Signale des Art. 28 SeeStr.D. nicht abgeben.

Damit ist die Frage, ob die Besatzung der „Sturzsee“ gegen eine Verordnung im Sinne von § 738 HGB. verstoßen hat, verneint. Der vom Kläger angerufene § 3 Wbf. 4 S.W.D. ist kein Schutzgesetz in dem oben erwähnten Sinne, da er nicht ein bestimmtes Verhalten der Schiffsbefatzung in einem näher bezeichneten Falle vorschreibt. Ähnlich wie Art. 29 SeeStr.D. enthält er einen Hinweis darauf, daß die Schiffsbefatzung unabhängig von den Sondervorschriften der Seestraßenordnung und der Seewasserstraßenordnung die allgemeine Sorgfaltspflicht im Verkehr zu beachten und danach die durch die seemannische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles gebotenen Maßnahmen zu treffen hat (R.G.B. Bd. 97 S. 13). Diese Maßnahmen nennt das Gesetz nur beispielsweise, da sich keine allgemeine Regel darüber aufstellen läßt, was im Einzelfalle durch die Sorgfaltspflicht geboten sein kann. Ein Verstoß der Schiffsbefatzung gegen § 3 Wbf. 4 S.W.D. kann daher nur dann unter § 738 HGB. fallen, wenn er durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers begangen ist. Hiervon abgesehen, kann eine Verletzung des § 3 Wbf. 4 S.W.D. durch die Schiffsbefatzung eine Schadensersatzpflicht des Reeders nur nach § 823 Wbf. 1 HGB. in Verbindung mit § 485 HGB. entstehen lassen. Die Anwendung des § 3 Wbf. 4 S.W.D. kommt insbesondere auch dann in Frage, wenn durch die Führung eines Schiffes mit oder ohne Verschulden eine den Schiffsverkehr gefährdende Lage geschaffen ist, und es sich darum handelt, ob sie die durch die seemannische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles gebotenen und in ihrer Macht stehenden Maßnahmen zur Abwendung einer Schädigung

anderer Schiffe getroffen hat. Die Frage, ob die „Sturzsee“ durch einen kurzen Ton (Art. 28 Abs. 2 SeeStrD.) auf Grund des § 3 Abs. 4 SeW. zu Tal fahrende Schiffe darauf hätte hinweisen können und müssen, daß sie nur an der Steuerbordsseite zu passieren sei, hat der Berufungsrichter mit Recht verneint. Nach der von Wendling (SeeStrD., 1942, Art. 29 Bem. 1, 4, 10, S. 131, 133, 137) erwähnten Rechtsprechung der Seeämter und einer von ihm angeführten Entscheidung des Reichsverkehrsministers vom Jahre 1934 sind die Kursignale des Art. 28 SeeStrD. auf den deutschen Seewasserstraßen wegen der Gefahr von Mißverständnissen als Passiersignale nicht zugelassen. Die Meinung des Klägers, daß im Streitfalle wegen der von der „Sturzsee“ gesetzten schwarzen Wälle die Gefahr eines Mißverständnisses nicht bestanden habe, ist schon deshalb unzutreffend, weil keine Gewähr bestanden hätte, daß die Schall- und Sichtsignale gleichzeitig wahrgenommen würden. Mit Recht verweist der Berufungsrichter gegenüber der mißbräuchlichen Anwendung der Kursignale auf das in solchem Fall eingreifende Verbot des § 24 Abs. 1 SeW. Im Sinne der dargelegten Auffassung hat das Seeamt Hamburg in einer Entscheidung vom 12. Dezember 1912 zur Frage des Mißbrauchs der Ausweichsignale ausgeführt: „Der Hauptwert der Ausweichregeln liegt gerade darin, daß durch sie feste Normen geschaffen werden und daß bei Begegnung von Schiffen ein jedes weiß, wie sich das andere zu verhalten hat. Diese Sicherheit und damit der Wert der Regeln geht aber verloren, wenn sich Gewohnheiten einbürgern, die mit den gesetzlichen Regeln in Widerspruch stehen“ (Entscheidungen des Oberseeamts Bd. 20 S. 419, 424; vgl. ferner noch die Oberseeamtsentscheidungen vom 11. März 1942, Hansa 1942 S. 631, und vom 14. April 1943, Hansa 1943 S. 526, die dies noch neuestens unterstrichen haben).

Das allgemeine Achtungssignal des § 27 Abs. 1 SeW. erachtet der Berufungsrichter mit Recht für nutzlos, weil es anderen Schiffen keinen Hinweis über den einzuschlagenden Kurs gegeben hätte. Winkzeichen oder Zurufe wären nach der tatsächlichen Annahme des Berufungsrichters zu spät gekommen, weil talwärts mit dem Ebbstrom fahrende Schleppzüge in einer Entfernung von weniger als 300 bis 400 Metern ihren Kurs schon nicht mehr hätten ändern können. Hiernach ist die Ansicht

des Berufungsrichters nicht zu beanstanden, daß es der „Sturzsee“ nicht mehr möglich gewesen wäre, talwärts fahrenden Schleppzügen rechtzeitig durch hierzu geeignete Signale Steuerbordkurs anzuempfehlen. Der Besatzung kann daher nicht zur Last gelegt werden, nach dem Festkommen des Dampfers durch ein gegen § 3 Abs. 4 S.W. verstoßendes schuldhaftes Unterlassen von Signalen oder anderen Vorichtsmaßnahmen eine weitere Bedingung für den Unfall des Rahns „WTAG 62“ gesetzt zu haben. Die allenfalls noch in Betracht kommende Frage, ob eine Anzeige des Kapitäns der „Sturzsee“ an die Schiffahrtspolizeibehörde hätte erstattet werden müssen, ist gegenstandslos, weil nach den Feststellungen des Berufungsrichters in dem früheren Rechtsstreit der Unfall des Schleppzuges „Blücher“ sich wenige Stunden nach dem Festkommen des Seedampfers ereignet hatte.

Übrig und weiterer Aufklärung bedürftig bleibt somit nur die nach § 823 Abs. 1 S.W. zu beurteilende Frage, ob die Besatzung der „Sturzsee“ durch unvorsichtiges Navigieren eine den Schiffsverkehr gefährdende Lage geschaffen und in weiterer Folge auch den Unfall des Schleppzuges „Blücher“, insbesondere des Rahns „WTAG 62“, schuldhaft mitverursacht hat. Aus diesem Grunde muß daher das angefochtene Urteil aufgehoben werden, soweit der Kläger mit dem Anspruch auf Erstattung der an die Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ gezahlten Hauptsumme nebst Zinsen im Gesamtbetrage von 4568,68 RM. und auf Verzinsung dieses Betrages abgewiesen worden ist. In diesem Umfange muß die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Für die neue Verhandlung ist zu beachten, daß aus den vorstehend dargelegten Gründen die Schadensersatzpflicht der Beklagten gegenüber der Eigentümerin des Schlepprahns „WTAG 62“ nicht nach § 738 S.W. und den darin in bezug genommenen Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, sondern nach § 823 Abs. 1 S.W. in Verbindung mit § 485 S.W. zu entscheiden ist, soweit das von der Besatzung verschuldete Festkommen des Seedampfers den Unfall des Schleppzuges verursacht haben soll, und daß sich demgemäß für diesen Unfall das Rückgriffsrecht des Klägers nach § 426 S.W. in Verbindung mit § 254 S.W. nach den Grundsätzen richtet, die allgemein für die Rechtsbeziehungen von Gesamtschuldnern untereinander gelten.