

55. 1. Zur Tragweite der Rechtsfahrregel auf Seewasserstraßen.
2. Welche Anforderungen sind an die Sorgfaltspflicht des Schlepperführers in einem durch Krümmungen unübersichtlichen und durch eine Sandbank für die Schifffahrt gefährlichen Teil einer Seewasserstraße zu stellen?

Seewasserstraßenordnung vom 31. Oktober 1933 (RGBl. II S. 833) in der Fassung vom 18. Juli 1935 (RGBl. II S. 485) — S.W.D. — §§ 3, 28, 30.

I. Zivilsenat. Ur. v. 27. August 1943 i. S. N. (Befl.)
w. M. Schifffahrts- und Lagerhaus AG. (Kl.). I 38/43.

I. Landgericht Auriß.
II. Oberlandesgericht Celle.

Am 6. Oktober 1937 fuhr der Seedampfer „Sturzsee“ unter Lotsenführung mit einer nach Papenburg bestimmten Holzladung die Ems aufwärts. Gegenüber dem Durchstich Pottbeich kam die „Sturzsee“ bei auflaufendem Wasser am Rande einer Sandbank fest. Durch zwei schwarze Bälle wurde die Manövrierfähigkeit des Dampfers angezeigt.

Nach Einsetzen des Ebbstroms fuhren von Weener aus eine Anzahl Schleppzüge flußabwärts. Vier Schleppzüge kamen nacheinander ohne Unfall an der Steuerbordseite der feststehenden „Sturzsee“ vorbei, die drei letzten allerdings unter leichteren Bodenberührungen. Auch der Beklagte 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 65 bis 70 Metern südlich der „Sturzsee“ an deren Backbordseite verlief. Nachdem der Schlepper des Beklagten 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 schwammen die Rähne frei von dem feststehenden Dampfer „Sturzsee“ herum. Bei fortschreitender Ebbe erlitten sie infolge Durchbrechens erhebliche Beschädigungen.

Die Klägerin hat als Eigentümerin des Rahns „Münster I“ vom Beklagten als Führer und Eigentümer des Schleppers Ersatz des durch die Beschädigung ihres Rahns entstandenen Schadens verlangt. Sie ist der Meinung, der Beklagte sei in erster Linie wegen schuldhafter Verletzung des Schleppvertrages schadensersatzpflichtig, weil er, obwohl er rechtzeitig habe erkennen können, daß die tiefe Fahrrinne südlich des feststehenden Seedampfers verlaufe, und obwohl ihm bekannt gewesen sei, daß sich auf der Nordseite der Ems eine Sandbank von nicht genau bekannter Ausdehnung befinde, dennoch Backbordkurs gewählt habe, um an der Nordseite (Steuerbordseite) der „Sturzsee“ vorbeizufahren. Durch diese von ihm zu vertretende falsche Fahrweise habe er die Anhanglähne auf den Sand gezogen.

Der Beklagte hat bestritten, daß ihn als Schlepperführer ein Verschulden treffe. Er hat vorgetragen: Schuld an dem Unfall sei ausschließlich die Besatzung des Seedampfers, die durch falsches Navigieren an einer den Schiffsverkehr gefährdenden Stelle festgenommen sei und nach dem Festfahren die talwärts fahrenden Schleppzüge nicht durch geeignete Signale darauf hingewiesen habe, daß der Seedampfer nur an der Südseite mit Steuerbordkurs gefahrlos habe umfahren werden können. Aus guten Gründen habe sich auf den talwärts fahrenden Schleppern der Brauch herausgebildet, quer „durch die Bucht“ zu fahren. Oberhalb der Unfallstelle befinde sich am rechten Emsufer eine weitere Sandbank, die von den Schlepperführern nach Befahren der großen Kurve des Flusses in weitem Abstand habe passiert

werden müssen, um zu vermeiden, daß die auf langer Trosse fahrenden Schleppfähne auf den Sand gezogen würden. Die Schlepperführer hätten sich also sehr weit nach links halten müssen. Von dem Punkt aus, an dem sie in einer Entfernung von 600 bis 700 Metern nach Durchfahren der großen Kurve den feststehenden Seedampfer zuerst hätten bemerken können, habe es so geschienen, als ob der Dampfer am rechten (südlichen) Ufer der Ems festliege. Die Schlepperführer hätten daher, da sie der Ansicht hätten sein müssen, die „Sturzsee“ könne nur auf der Nordseite umfahren werden, ihren Kurs zunächst beibehalten müssen. Erst in einer Entfernung von etwa 200 bis 300 Metern sei es möglich gewesen, die richtige Lage der „Sturzsee“ zu erkennen. In dieser Entfernung sei es aber nicht mehr möglich gewesen, den auf Backbord liegenden Kurs zu ändern, den Schleppzug abzustoppen oder auf Gegenkurs aufzudrehen. Bei dem Versuch, eines dieser Manöver auszuführen, habe ein viel größeres Unglück geschehen können. Für die Anhangfähne habe die Zeit nicht ausgereicht, einer Kursänderung des Schleppers zu folgen, da der Schleppzug infolge des Ebbsstroms mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 Kilometern in der Stunde gefahren sei.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen. Die Revision des Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Nach seinen Ausführungen hat der Berufsrichter allgemein seiner Entscheidung die Feststellungen zugrunde gelegt, die er auf Grund des Beweisergebnisses in dem Rechtsstreit der Eigentümerin des Rahns „WTAG 62“ gegen den Beklagten getroffen hat. Danach ist von folgender Lage an der Unfallstelle auszugehen: Die „Sturzsee“ lag am Rande der Sandbank etwas schräg zum Fahrwasser derart fest, daß der Vordersteben mehr nach dem südlichen Emsufer gerichtet war als das Heck. Das tiefe Fahrwasser in einer Breite von etwa 65 bis 70 Metern führte, wie der Berufsrichter in dem früheren Rechtsstreit im Anschluß an die Messungen des Tiefbaumeisters A. für erwiesen erachtet hat, an der Südseite (Backbordseite) der „Sturzsee“ vor-

bei. Nördlich von der „Sturzsee“ hatte zwar die Wasserfläche eine größere Breite. Die Entfernung des Vorderstebens vom nördlichen Ufer betrug etwa 120 Meter, die des Heck etwa 100 Meter. Indessen befand sich in diesem nördlichen Teile der Ems eine Sandbank, an deren Rande der Seedampfer sich festgefahren hatte und deren Ausdehnung nicht genau feststand. Die Gefahr des Festgeratens hätte für den Schleppzug „Blücher“ nicht bestanden, wenn der Beklagte das tiefe Fahrwasser südlich des Dampfers benützt hätte. Unter diesen Umständen war, was der Berufsrichter nicht beachtet hat, hinreichender Anlaß gegeben, auf den mißglückten Versuch des Schleppers „Blücher“, mit seinem Anhang an der Steuerbordsseite der „Sturzsee“ vorbeizufahren, die Regeln des Beweises vom ersten Anschein anzuwenden, weil die Erfahrung des Lebens zunächst auf ein fehlerhaftes Navigieren und damit ein für das Festgeraten der Rähne ursächliches Verschulden des Schlepperführers schließen läßt, wenn neben dem durch die Sandbank gefährdeten Weg an der Nordseite der „Sturzsee“ noch der südliche Weg durch das tiefe Fahrwasser zur Verfügung stand. Demgegenüber hatte der Beklagte einen Sachverhalt nachzuweisen, der mindestens die Möglichkeit ergibt, daß er seine Fahrweise als berechtigt annehmen durfte (RGZ. Bd. 69 S. 432; RG. in JW. 1928 S. 1732 Nr. 14; HansVerz. 1933 B S. 122; Mittelstein Handbuch des Binnenschiffahrtsrechts 1918 S. 327 Anm. 56).

Das Vorbringen des Beklagten ist nicht geeignet, ihn in dem dargelegten Sinne zu entlasten. Dem Berufsrichter ist vielmehr im Ergebnis darin beizutreten, daß den Beklagten als Schlepperführer nach dem festgestellten Sachverhalt ein für den Unfall ursächlich gewordenes Verschulden trifft.

In erster Linie folgert der Berufsrichter das Verschulden des Beklagten daraus, daß er beim Verlassen des großen Emsbogens mit der ziemlich großen Geschwindigkeit von etwa 10 st/km entgegen § 30 S.W.O. auf der linken und nicht auf der rechten Seite der Ems gefahren sei. In dieser Fahrweise, die er als grundsätzlich falsch bezeichnet, sieht der Berufsrichter vor allem die Erklärung dafür, daß bei der Annäherung des Schleppzuges der Seedampfer im Widerspruch mit der Wirklichkeit auf den Beklagten den Eindruck eines am rechten Ufer der Ems festgekommenen Schiffes gemacht habe. Dazu bemerkt er, wenn der

Beklagte mehr rechts gefahren wäre, so hätte er mindestens aus einer Entfernung von etwa 300 bis 400 Metern erkennen können, daß die tiefe Fahrtrinne an der Südseite der „Sturzsee“ vorbeigehe und daß deshalb der am Rande der Sandbank feststehende Dampfer auf dieser Seite umfahren werden müsse. Aus diesen Gründen erachtet der Berufungsrichter die Verurteilung des Beklagten schon wegen des nach seiner Meinung vorliegenden fahrlässigen Verstößes gegen § 30 Seew. für gerechtfertigt.

Einer abschließenden Untersuchung darüber, ob diese Begründung für sich allein die Verurteilung des Beklagten rechtfertigt, bedarf es nicht, weil die vom Berufungsrichter allgemein in Bezug genommenen Entscheidungsgründe seines Urteils vom 17. Oktober 1941 Hilfsbegründungen enthalten, die unbedenklich zu dem gleichen Ergebnis führen und durch die Revisionsangriffe nicht berührt werden. Zutreffend ist die den vorstehenden Erörterungen zugrunde liegende Annahme des Berufungsrichters, daß § 30 Seew. in der zur Zeit des Unfalls maßgeblichen Fassung der Verordnung vom 18. Juli 1935 (RGBl. II S. 485) ein Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. sei. Gleiches gilt von der für Schleppzüge geltenden Sondervorschrift des § 37 Abs. 3 Seew. Nach dieser vom Berufungsrichter nicht erwähnten Vorschrift gilt das Gebot des Rechtsfahrens grundsätzlich auch für Schleppzüge. Mit der Bedeutung der genannten Vorschriften hat sich der Berufungsrichter nicht näher befaßt. Ein Schadensersatzanspruch entsteht durch den schuldhaften Verstoß gegen ein Schutzgesetz nur dann, wenn er als Schadenstiftendes Ereignis die Gefahr verwirklicht hat, die durch das Schutzgesetz verhütet werden soll, und der Geschädigte zu dem geschützten Personenkreis gehört. Der Schutz des im Einzelfall in Frage kommenden Interesses braucht allerdings nicht der Hauptzweck des Gesetzes zu sein; es genügt, daß er von ihm mitgewollt ist (Planck BGB., 4. Aufl. 1928, Bem. III Ziff. 2 vor a zu § 823, S. 1741; RGKomm. z. BGB., 9. Aufl. 1939, Bem. 15 zu § 823; RGZ. Bd. 73 S. 30; RGUrt. IV 42/24 v. 5. Februar 1925 in JR. 1925 Nr. 1107; RGZ. Bd. 128 S. 298 [300]). Ebenso wie der auf dem gleichen Grundgedanken beruhende Art. 25 Seew. bezwecken die genannten Vorschriften der Seewasserstraßenordnung die Regelung des Schiffsverkehrs in engen Gewässern. Durch das Gebot des Rechtsfahrens wird Dampfern

für die Berg- und Talfahrt eine besondere Fahrbahn zugeteilt, um die Gefahr des Zusammenstoßes von vornherein auszuschließen. In diesem Sinne hat sich das Reichsgericht bei der Würdigung des Art. 25 SeeStrO. wiederholt ausgesprochen (RGZ. Bd. 44 S. 42 [45]; HansGerZ. 1914 Hauptbl. S. 222 Nr. 104; RGZ. Bd. 117 S. 172, Bd. 122 S. 284 [287]). Keinem Zweifel unterliegt es, daß auch die Signer der Anhangflähne eines Schleppers zu dem geschützten Personenkreis gehören. Im Streitfall ergibt sich indessen die bisher noch nicht entschiedene Frage, ob die in Rede stehenden Vorschriften die Anhangflähne auch gegen die Gefahr des Aufgrundgeratens schützen wollen, wenn der Schlepperführer sich durch den Verstoß gegen die Rechtsfahrregel die richtige Erkenntnis der Lage eines im Fahrwasser festgekommenen Schiffes erschwert hat und der Unfall bei dem Versuche, dieses Schiff zu umfahren, eingetreten ist. Von der Frage des ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Verletzung des Schutzgesetzes und dem Schadensfall abgesehen, würde es in diesem Zusammenhang auch der Prüfung bedürfen, ob und inwieweit die in § 30 und § 37 S.W.O. aufgestellte Vorschrift des Rechtsfahrens als Grundregel für das Befahren von Seewasserstraßen den Zweck verfolgt und erfüllen kann, die Übersicht über das Fahrwasser zu erleichtern. Zweifel könnten hierbei auftreten, weil bei den Seewasserstraßen das Fahrwasser oder die tiefe Rinne vielfach von der einen zur anderen Seite wechselt und die Übersicht sowohl hierdurch als auch durch Krümmungen der Wasserstraße beeinflusst sein kann, so daß sie für die Berg- und Talfahrt je nach den örtlichen Verhältnissen und der Lage eines im Fahrwasser befindlichen Hindernisses bald auf der rechten, bald auf der linken Seite besser sein kann. Es kann jedoch auf sich beruhen, wie die bezeichneten Fragen zu lösen wären, da die sich aus der Bezugnahme auf das frühere Urteil ergebenden weiteren Feststellungen des Berufungsrichters einen das angefochtene Urteil selbständig tragenden Entscheidungsgrund liefern.

Von besonderer Bedeutung sind bei der Beurteilung dieser Feststellungen § 28 und § 3 Abs. 4 S.W.O. Die zuerst genannte Vorschrift enthält das allgemeine Gebot, nur mit größter Vorsicht und nötigenfalls mit gemäßigter Geschwindigkeit zu fahren. Beispielsweise ist das Vorbeifahren an havarierten Fahrzeugen

mit beschränkter Schwimm- und Manövrierfähigkeit als eine Lage bezeichnet, in der dieses Gebot besonders zu beachten ist. Ergänzend zu den Fahrregeln enthält § 3 Abs. 4 S.W.O. einen Hinweis darauf, daß der Schiffer die allgemeine Sorgfaltspflicht im Verkehr zu beachten, vor allem die durch die seemannische Praxis oder die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorsichtsmaßregeln zu treffen hat. Der Berufsrichter ist davon ausgegangen, daß für die talwärts fahrenden Schiffe der vorchriftsmäßig durch zwei schwarze Bälle gekennzeichnete Seedampfer schon aus größerer Entfernung als manövrierunfähig feststehendes Schiff erkannt werden konnte. Nach seinen Ausführungen konnte bei dem Verlassen der großen Kurve in einer Entfernung von mehr als 500 Metern zunächst der Eindruck entstehen, daß sich der manövrierunfähige Dampfer am rechten Emsufer befinde. Dies deckt sich mit dem Vorbringen des Beklagten. Neu ist im vorliegenden Rechtsstreit nur die vom Berufsrichter offengelassene Behauptung des Beklagten, oberhalb der Unfallstelle habe sich am rechten Emsufer eine Sandbank befunden, die er mit den auf langer Trosse geschleppten Rähnen in weitem Abstand habe umfahren müssen. Auch der Beklagte hat indessen eingeräumt, schon bei dem Verlassen der Kurve aus einer Entfernung von 600 bis 700 Metern die „Sturzsee“ als manövrierunfähiges Schiff erkannt zu haben, und lediglich betont, aus dieser Entfernung habe der Abstand zwischen dem südlichen Ufer und dem Dampfer wesentlich enger ausgesehen, als es der Wirklichkeit entsprochen habe. Verfehlt ist der von ihm hieraus gezogene Schluß, daß er sich bei diesem Sachverhalt auf Nachbordkurs für das Umfahren des Dampfers auf der Nordseite habe einrichten dürfen. Demgegenüber ist zunächst auf den durch den Berufsrichter festgestellten Sachverhalt zu verweisen. Danach mußte der Beklagte, daß sich an der Liegestelle des Seedampfers im nördlichen Teile des Fahrwassers eine die Schifffahrt gefährdende Sandbank befand, deren Ausdehnung ihm nach seinem Geständnis nicht genau bekannt war. Er mußte ferner, daß die tiefe Rinne an der Liegestelle dicht am südlichen Emsufer verlief und daß sich weiter unterhalb eine Flußkrümmung befand, die Irrtümer über die wirkliche Lage des feststehenden Dampfers begünstigte. Dazu kam, wie der Berufsrichter hervorhebt, daß die Ebbe schon geraume Zeit gelaufen

war und daß das Fallen des Wasserstandes durch Ostwind gefördert wurde, was mit Rücksicht auf die Sandbank das Befahren der linken Fahrwasserhälfte der Ems an der Liegestelle des Dampfers besonders gefährlich erscheinen lassen mußte. Die Verhältnisse in dem in Rede stehenden Flußabschnitt waren also derart, daß an die Sorgfaltspflicht des Beklagten die größten Anforderungen gestellt wurden. Im Hinblick hierauf hat der Berufsrichter mit Recht erwogen, der Beklagte habe sogleich nach Insihtkommen der „Sturzsee“ und nach Erkenntnis ihrer Manövrierunfähigkeit sich langsam herantasten, peilen und gegebenenfalls bei Unübersichtlichkeit der Lage auch stoppen müssen. Er verweist hierzu darauf, daß andere Schleppzüge mit langsamer Fahrt und Peilen unbehindert an der Südseite der „Sturzsee“ vorbeigekommen seien. Hieraus ergibt sich die Überzeugung des Berufsrichters, daß auch der Beklagte, wenn er in der geschil- derten Weise verfahren wäre, rechtzeitig die Möglichkeit gewonnen hätte, die Lage richtig zu beurteilen und den Seedampfer ebenso wie die erwähnten Schleppzüge ohne Unfall auf der Südseite zu umfahren. Dies wird bestätigt durch die Ausführungen des Berufsrichters zu dem Gutachten des in dem früheren Rechtsstreit gehörten Sachverständigen, der im Anschluß an die Zeugenausagen zwar angenommen hat, der Beklagte habe aus der Entfernung von etwa 300 Metern die Lage der „Sturzsee“ richtig erkennen können, ihm aber zugute gehalten hat, daß es aus dieser Entfernung für einen mit dem Ebbstrom fahrenden Schlepperführer, der bereits Backbordkurs gewählt habe, schwer gewesen sei, den Kurs nach Steuerbord zu ändern. Rechtlich unangreifbar sieht demgegenüber der Berufsrichter das Verschulden des Beklagten vor allem darin, daß er sich von vornher- ein auf Backbordkurs eingerichtet und die Fahrt nicht verlang- samt habe. Das Vorbringen des Beklagten im gegenwärtigen Rechtsstreit ist zur Entkräftung dieser Feststellung nicht geeignet. Aus ihm kann nur entnommen werden, daß der Beklagte sich in einer Entfernung von etwa 600 bis 700 Metern wegen der Sand- bank oberhalb der Unfallstelle noch in der linken Fahrwasser- hälfte der Ems halten mußte. Dies ändert indessen nichts daran, daß er sich bei Insihtkommen der „Sturzsee“ nicht von vornher- ein auf Backbordkurs hätte einstellen dürfen, weil er damit rechnen mußte, daß der erste Eindruck von der Lage des Dampfers

täuschen und bei der Annäherung sich ein wesentlich anderes Bild ergeben konnte. Vor allem aber hätte der Beklagte, wie der Berufungsrichter zutreffend gefordert hat, sogleich die Geschwindigkeit mäßigen und nötigenfalls stoppen müssen. In diesem Sinne spricht der Berufungsrichter mit Recht von einem langsamen Herantasten an den feststehenden Dampfer zu dem Zwecke, die unübersichtliche Lage zu klären und den für den Schleppzug gefahrlosesten Weg für das Umfahren des Dampfers zu ermitteln. Wäre der Beklagte in dieser Weise verfahren, so hätte er, was sich ohne weiteres als Folgerung aus den Ausführungen des Berufungsrichters ergibt, bei den festgestellten Entfernungen die Durchfahrtsmöglichkeit durch die tiefe Rinne auf der Südseite des Dampfers rechtzeitig erkennen und mit entsprechender Kursänderung nach Steuerbord ohne Gefährdung des Schleppzuges benutzen können. Der Beklagte hat also in mehrfacher Hinsicht die sich aus § 28 und § 3 Abs. 4 S.W.O. ergebenden Pflichten verletzt, indem er trotz der naheliegenden Möglichkeit von Irrtümern über die Lage des Dampfers sich ohne Fahrtermäßigung sofort für das Umfahren des Dampfers auf der Nordseite mit Backbordkurs entschieden und danach gehandelt hat, obwohl dieser Weg unter den obwaltenden Verhältnissen mehrere Stunden nach Eintritt der Ebbe für den Schleppzug gefährlich war. Der ursächliche Zusammenhang zwischen diesen Pflichtverletzungen, die als schuldhafte Verletzung des Schleppvertrages und als unerlaubte Handlung nach § 823 Abs. 1 BGB. zu beurteilen sind, ist durch die Feststellungen des Berufungsrichters ausreichend klargelegt. Im Ergebnis ist mithin die Verurteilung auch bei Zugrundelegung des vom Berufungsrichter offengelassenen Vorbringens des Beklagten über das Vorhandensein einer Sandbank oberhalb der Unfallstelle gerechtfertigt.

Die Frage, ob die Besatzung der „Sturzsee“ ein Mitverschulden an dem Unfall trifft, hat der Berufungsrichter als für die Haftung des Beklagten unerheblich mit Recht dahingestellt gelassen. Mit durchweg zutreffender Begründung hat er die Behauptung eines Mitverschuldens der Besatzung des Rahns der Klägerin verneint.

Nach §§ 3, 4 Abs. 2, § 114 BinnSchG. ist die Haftung des Beklagten, der als Schiffseigner den Schlepper persönlich geführt hat, beschränkt persönlicher Natur.