

folgt werden, daß der Abstand des Kahns von der Boberlinie geringer gewesen sei. Auch für diesen Fall lehnt er aber ein Verschulden des Kahnführers ab, weil er mit dem Sachverständigen der Auffassung ist, daß der Kahn trotz seines das höchst zulässige Maß erreichenden Tiefganges nicht die Mitte des Strombettes habe benutzen müssen. Auch die gegen diese Erwägungen sich richtenden Revisionsangriffe sind unbegründet. Ersichtlich ist der Berufungsrichter nach dem Zusammenhange seiner Ausführungen der Meinung, daß sich der Abstand des Kahns von der Boberlinie nicht mehr mit Sicherheit feststellen läßt. Nach dem eigenen Vorbringen der Klägerin und des Streitgehilfen war am Unfalltage noch in der Nähe der Boberlinie ein ausreichendes Fahrwasser für den Tiefgang des Kahns vorhanden. Der Sachverständige und ihm folgend der Berufungsrichter halten es indessen für möglich, daß der Kahn sich auf einer bei dem Wasserstande nicht erkennbaren Anschwemmung von geringer Höhe festfahren konnte. Nicht zu beanstanden ist nach den dargelegten Umständen die Folgerung des Berufungsrichters, daß sich daraus kein genügender Anhalt für ein Verschulden der Kahnbesatzung ergebe, daß insbesondere der Kahnführer aufgrund der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 4 der Binnenschiffahrtspolizeiverordnung vom 12. April 1939 RGBl. II S. 655) es nicht als notwendig habe ansehen müssen, die Mitte des Fahrwassers zu benutzen. Es würde eine Überspannung der Sorgfaltspflicht bedeuten, wenn man eine Verpflichtung des Schiffers annehmen wollte, sich in der Mitte des Fahrwassers zu halten, obwohl er das Fahrwasser in der durch Bober bezeichneten Breite als ausreichend tief ansehen durfte und Untiefen für ihn nicht erkennbar waren. Hiervon abgesehen, hat der Berufungsrichter auch die Angaben des Schiffers über seinen Abstand von der Boberlinie, bei deren Zugrundelegung sich der Kahn zur Zeit des Unfalls nach Meinung des Sachverständigen etwas rechts von der Fahrwassermitte befunden haben würde, für nicht widerlegt erachtet.

Die Revision ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kosten des erfolglos eingelegten Rechtsmittels fallen der Klägerin nach § 97 ZPO zur Last mit Ausnahme der durch die Nebenintervention verursachten Kosten, die dem Nebenintervenienten auferlegt werden, § 101 Abs. 1 ZPO.

---

**47. 1. Nach § 92 BSchG in Verbindung mit §§ 736, 738 HGB muß sich der Eigentümer eines bei dem Zusammenstoß mit Schiffen eines anderen Schleppzuges beschädigten Anhangkahns entgegenhalten lassen, daß die Besatzung des ihm ebenfalls gehörenden Schleppers des Anhangkahns ein für den Unfall ursächliches Mitverschulden trifft.**

**2. Die Frage, ob nach dem Grundsatz des § 47 Abs. 1 RheinSchPolVO das Wenden unzulässig ist, weil dadurch eine Gefahr entstehen kann, ist der pflichtmäßigen Beurteilung des Schiffes im Einzelfall überlassen. Deshalb muß ergänzend zu § 47 stets § 4 RheinSchPolVO herangezogen werden.**

BSchG §§ 3, 4, 92; HGB §§ 735, 736, 738; BGB §§ 254, 421, 422, 840; Schiffahrtspolizeiverordnung für das Rheinstromgebiet v. 18. Jan. 1939 (RGBl. II, 41)  
§ 47.

I. Zivilsenat. Urt. v. 4. Juli 1944 (I 109/1943).

- I. Schiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort.
- II. Oberlandesgerichts Köln.

In Sachen der Firma Mathias Stinnes GmbH in Duisburg-Ruhrort, Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagte, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Petersen in Leipzig,

gegen

1. das Deutsche Reich, vertreten durch den Reichsschleppbetrieb, Wasserstraßenschleppamt Duisburg-Ruhrdeich, 2. den Kapitän Anton Schäfer vom Boot D 200 in Ruhrort, zu laden beim Straßenwasseramt Duisburg-Rhein, Beklagte, Revisionsbeklagte und Revisionskläger, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Drost in Leipzig,

hat das Reichsgericht, I. Zivilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1944 durch den Senatspräsidenten Dr. Lindenmaier und die Reichsgerichtsräte Dr. Brandenburg, Dr. Löhmann, Dr. Dinter, Dr. Segelken für Recht erkannt:

*Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom 1. September 1943 wird zurückgewiesen.*

*Auf die Revision der Beklagten wird das bezeichnete Urteil aufgehoben. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 16. April 1943 wird zurückgewiesen.*

*Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens werden der Klägerin auferlegt. – Von Rechts wegen.*

#### *Tatbestand*

Am 3. Mai 1941 sollte das Boot Mathias Stinnes 11 der Klägerin den dieser ebenfalls gehörenden, mit 700 t Erz beladenen Kahn „Mathias Stinnes 57“ und den leeren Kahn „Jon Millot“ von Ruhrort zu Tal nach Schwelgern schleppen. Nachdem es den oberhalb des Drehplatzes am Schreckling liegenden Kahn

„Jon Millot“ auf Seite von dem aus der Ruhr geholten Kahn „Mathias Stinnes 57“ aufgenommen hatte und der Anker von „Jon Millot“ hochgedreht worden war, drehte es mit seinen Kähnen über Steuerbord zu Tal, um mit der Fahrt nach Schwelgern zu beginnen. Inzwischen war das von dem Zweitbeklagten geführte Boot „D 200“ des Erstbeklagten mit dem Kahn „Hoesch 11“ im Anhang aus der Ruhr gekommen und drehte zu Berg. An der Steuerbordseite hatte das Boot „Rhenania 13“ an dem Vorderschiff des Kahns „Hoesch 11“ festgemacht, um bei dem Drehen des Kahns auf Strom zu helfen. Trotz dieser Hilfe lief der Kahn „Hoesch 11“ aus, als er Strom gegen den Kopf bekam, und stieß, schon teilweise zu Berg liegend, mit dem Vorderschiff gegen die Steuerbordseite des Kahns „Mathias Stinnes 57“, der infolge des Zusammenstoßes sank und mit der Ladung verloren ging.

Die Klägerin mißt dem Zweitbeklagten das Verschulden an dem Unfall bei, weil er nicht schon in der Ruhrmündung gedreht und seinen Kahn nicht genügend herumgezogen habe. Der Schleppzug „Mathias Stinnes 11“ habe vor dem Drehen mehrfach Signale gegeben und etwa 80 bis 100 m außerhalb des Ruhrkopfes schon vollständig zu Tal gelegen, als das Boot „D 200“ um den oberen Ruhrkopf zu Berg gehalten habe.

Die Klägerin, die sich die Schadensersatzansprüche der Ladungseigentümer und der Besatzung des Kahns „Mathias Stinnes 57“ hat abtreten lassen, hat mit der Klage von der Beklagten als Gesamtschuldner in Höhe von insgesamt 68.563,63 RM nebst 4 v. H. Zinsen seit dem 3. Mai 1941 Wertersatz für den gesunkenen Kahn, die Ladung und die Habe der Schiffsbesatzung verlangt. Außerdem hat sie die dingliche Haftung des Erstbeklagten mit dem Boot „D 200“ geltend gemacht.

Die Beklagten haben zu ihrem Antrage auf Abweisung der Klage vorgetragen, schuld an dem Unfall sei der Führer des Bootes „Mathias Stinnes 11“. Auf Boot „D 200“ seien Ausfahrt- und Aufdrehsignale gegeben worden, bevor das Boot „Mathias Stinnes 11“ das Zeichen zum Drehen gegeben habe. Der Führer von „Mathias Stinnes 11“ habe daher auf den aus der Ruhr kommenden Schleppzug Rücksicht nehmen müssen, weil es häufig zu einem Auslaufen der Kähne in der Ruhrmündung komme. Er habe aber den Bogen beim Drehen nicht weit genug genommen, obwohl das Revier frei gewesen sei.

Das Schiffsahrtsgericht hat die Klageansprüche zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und in Höhe von 34.281,81 RM abgewiesen.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung der Klägerin die Klageansprüche zu 3/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und nur in Höhe von 17.140,90 RM abgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Revision eingelegt.

Die Klägerin erstrebt mit dem Rechtsmittel, daß in vollem Umfange nach den Klageanträgen erkannt werde, während die Beklagten bitten, unter Auf-

hebung des angefochtenen Urteils die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts zurückzuweisen. Beide Parteien beantragen außerdem, die Revision des Gegners zurückzuweisen.

### *Entscheidungsgründe*

I. Die Vorinstanzen haben verabsäumt, sich über die Rechtsgrundlage der Klageansprüche zu äußern. Der Streitfall zeigt die Besonderheit, daß die Klägerin zugleich Eigentümerin des in Verlust geratenen Kahns „Mathias Stinnes 57“ und des Schleppers „Mathias Stinnes 11“ ist, dessen Besatzung nach Ansicht der Vorinstanzen an dem Unfall mitschuldig ist. Daraus ergibt sich die Frage, ob die stillschweigende Annahme der Vorinstanzen richtig ist, daß die Klägerin sich das Verschulden der Schlepperführung entgegenhalten lassen muß, obgleich die Besatzung des gesunkenen Kahns nach den getroffenen Feststellungen schuldlos ist und nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts in der Binnenschiffahrt die Glieder eines Schleppzuges in der Haftungsfrage kein unteilbares Ganzes bilden. Nach dem Grundgedanken der §§ 3, 4 BSchG haftet der Eigner lediglich mit dem Schiffsvermögen, wenn die zu dem Schiff gehörende Besatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen Schaden zugefügt hat. In folgerichtiger Durchführung dieses Grundsatzes bestimmt § 4 Abs. 3 BSchG, daß bei einem Schleppverbande sich die Haftung des Eigentümers nur auf das Schiff erstreckt, das den Schaden verursacht hat. Danach werden die zu einem Schleppzug zusammengefaßten Schiffe in der Haftungsfrage grundsätzlich so behandelt wie unverbundene Schiffe. Jedes Schiff eines Schleppzuges haftet nur für seine Besatzung, das geschleppte Schiff also nicht für ein nautisches Verschulden der Besatzung des Schleppers, wie das Reichsgericht seit dem Urteil RGZ Bd. 65 S. 382 in ständiger Rechtsprechung angenommen hat. Die Vorschrift des § 4 Abs. 3 BSchG hat insbesondere auch den Fall im Auge, daß dem Eigentümer des Schleppers eines oder mehrere der geschleppten Schiffe gehören. Nach den in dem angeführten Urteil mitgeteilten Verhandlungen der Reichstagskommission über die Regierungsvorlage zum Binnenschiffahrtsgesetz wollte man durch Einfügung des § 4 Abs. 3 BSchG das als eine Ungerechtigkeit empfundene Ergebnis vermeiden, den Eigentümer des Schleppers auch mit seinen Anhangkahnen für einen Schaden haften zu lassen, den lediglich die Besatzung des Schleppers verursacht hat. Selbst wenn indessen hierin der leitende Gedanke des § 4 Abs. 3 BSchG erkannt wird, so ist mit ihm noch keine Lösung der Frage gegeben, ob die Klägerin sich bei Verfolgung des ihr durch den Verlust des Anhangkahns entstandenen Schadens das Verschulden der Besatzung ihres Schleppers anrechnen lassen muß. Zunächst beziehen sich §§ 3, 4 BSchG unmittelbar nur auf eine Schädigung Dritter, während hier der Klägerin entgegengehalten wird, daß sie als Eigentümerin des mitschuldigen Schleppers den durch das Sinken ihres An-

hangkahnes entstandenen Schaden zum Teil selbst zu tragen habe. Auch ist neben diesen Vorschriften die Sonderregelung der Rechtsfolgen aus Schiffszusammenstößen heranzuziehen. Es bedarf der Prüfung, ob sie grundsätzliche Gedanken enthält, die auch für die streitige Frage Geltung beanspruchen. Würde die Klägerin nicht zugleich Eigentümerin des Schleppers „Mathias Stinnes 11“ sein, so würde für den Schaden aus dem Verlust des Anhangkahns der Eigentümer des genannten Schleppers in erster Linie aus dem Schleppvertrage haften. Der Erstbetroffene ist als Eigentümer des Schleppers „D 200“ wegen des gleichen Schadens aus unerlaubter Handlung nach den im § 92 BSchG für entsprechend anwendbar erklärten §§ 735, 738 HGB ersatzpflichtig. Die Vorschrift des § 736 HGB würde dagegen im Verhältnis zu dem Eigentümer des gesunkenen Kahns keine Anwendung finden, weil sie ein gemeinschaftliches Verschulden der Besatzungen aller beteiligten Schiffe, mit Einschluß also auch des beschädigten Schiffes, voraussetzt. Nach §§ 421, 840 BGB würden vielmehr die Eigentümer der schuldigen Schlepper, da die Besatzung des gesunkenen Kahns kein Verschulden trifft, den ganzen Schaden als Gesamtschuldner zu ersetzen haben, und zwar nach § 4 Abs. 1 Ziff. 2 und 3 BSchG in Verbindung mit § 739 Abs. 2 HGB unter Beschränkung der Haftung auf Schiff und Fracht, soweit nicht § 114 BSchG zuträfe. Keiner von beiden würde nach den Grundsätzen der gesamtschuldnerischen Haftung durch Berufung auf die Mitschuld des anderen Schleppers seine Ersatzpflicht gegenüber dem Geschädigten mindern können (RGZ Bd. 122 S. 284 [289]). Im Verhältnis zueinander würde zwischen ihnen jedoch eine Ausgleichspflicht bestehen, für die nicht § 426 Abs. 1 BGB, sondern nach den angezogenen Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen § 736 HGB maßgebend wäre. Im endgültigen Ergebnis würde also jeder von ihnen den Schaden im Verhältnis der Schwere des Verschuldens zu tragen haben, das den Besatzungen der beteiligten Schlepper zur Last fällt (vgl. das zum Abdruck in der amtlichen Sammlung bestimmte Urteil des Senats vom 16. Juli 1943 I 32/43, Verkehrsrechtliche RdSchau 1943 [RGZ 171, 242], 2308 und Mittelstein, Handbuch des Binnenschiffahrtsrechts 1918 S. 379 Anm. 67). Im Streitfall scheidet eine persönliche gesamtschuldnerische Mithaft der Klägerin aus dem Unfall dadurch aus, daß sie zugleich Eigentümerin des gesunkenen Kahns ist. Ansprüche aus einem Schleppvertrage kommen gegen die Klägerin nicht in Frage, weil sie nicht mit sich selbst einen solchen Vertrag abgeschlossen haben kann. Ausgleichsansprüche, wie sie aufgrund des Gemeinschaftsverhältnisses unter Gesamtschuldnern bestehen, kann also der Erstbetroffene nicht geltend machen. Daran würde sich nichts ändern, wenn man abweichend von den Urteilen des Reichsgerichts Bd. 45 S. 50; Bd. 47 S. 168 [S. 171] mit der nunmehr herrschenden Meinung in der Rechtslehre den Erwerb eines Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiff in dem Falle für möglich erachtet, daß die Besatzung dieses Schiffes schuldhaft einen Zusammenstoß mit einem anderen Schiff desselben

Eigentümers verursacht (Mittelstein HansGZ 1918, S. 200; Handbuch des Binnenschiffahrtsrechts 1918 S. 318 Anm. 2, S. 402 Ziff. 4; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 1940, S. 32 f., und für die entsprechende gesetzliche Regelung des Seerechts Wüstendörfer, Das Schiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. VII, 2 1923 S. 430 II; Boyens, Das Deutsche Seerecht, 1897 Bd. I S. 204 f.), denn das bezeichnete Schiffsgläubigerrecht würde sich, solange es in einer Person mit dem Eigentum an dem belasteten Schiff vereinigt ist, in dem gesetzlichen Pfandrecht erschöpfen und im Klagewege nicht geltend gemacht werden können.

Dies führt zu der Frage, ob aus dem Zusammenhang der die Rechtsfolgen aus Schiffszusammenstößen regelnden Vorschriften ein dem Grundgedanken des § 254 BGB entsprechender Rechtssatz entnommen werden kann, auf Grund dessen der Erstbeklagte der Klageforderung auf Wertersatz für den Anhangkahn das Mitverschulden der Besatzung des der Klägerin ebenfalls gehörenden Bootes Mathias Stinnes 11 entgegenhalten kann. Im Ergebnis ist dies zu bejahen. Mit Rücksicht darauf, daß § 3 BSchG eine Haftung für fremdes Verschulden begründet, kann sich der Eigner des schuldigen Schiffes grundsätzlich auf ein Mitverschulden des Geschädigten nach § 254 BGB berufen, soweit dieser Einwand der Besatzung seines Schiffes zusteht, und ebenso muß sich der Geschädigte im Rahmen des § 254 BGB nicht nur eigenes Verschulden, sondern auch entgegenhalten lassen, daß die Besatzung seines Schiffes den Schaden schuldhaft mit verursacht habe. Im Bereich des Binnenschiffahrtsrechts wird also § 254 BGB ergänzt durch die nach § 3 BSchG eintretende Haftung des Schiffseigners für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Dieser Grundsatz ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts und auch in der Rechtslehre allgemein anerkannt (RGZ Bd. 85, S. 372 und entsprechend für § 485 HGB RGZ Bd. 55 S. 316 [320]; Bd. 59 S. 306 [311]; RGJW 1914 S. 1082 Nr. 7; Mittelstein aaO. S. 41; Vortisch-Zschucke Binnenschiffahrtsrecht 1938 § 3 Anm. 6 c; Wüstendörfer S. 524 Anm. 20). Abweichend von den angeführten Urteilen, die sich sämtlich auf ein Mitverschulden der Besatzung des beschädigten Schiffes beziehen, wird allerdings im Streitfall ein Mitverschulden der Besatzung eines anderen Schiffes desselben Eigentümers geltend gemacht; auch ist zu beachten, daß die Anwendung des § 254 BGB ausgeschlossen ist, soweit nach den Sondervorschriften über den Zusammenstoß von Schiffen eine abweichende Sonderregelung Platz greift (RGZ Bd. 78 S. 176; Bd. 125 S. 65). Eine solche Sonderregelung ist im § 736 HGB enthalten. Sind die Besatzungen aller beteiligten Schiffe an dem Zusammenstoß schuldig, so sind nach § 736 HGB die Schäden an Schiff und Ladung in der Weise zu verteilen, daß jedes Schiff nur mit einem der Schwere des Verschuldens seiner Besatzung entsprechenden Anteil haftet. Abweichend von § 254 BGB dient also nicht der Grad der Ursächlichkeit, sondern die Schwere des Verschuldens als Verteilungsmaßstab. Auch ein

geringfügiges Mitverschulden muß regelmäßig im Rahmen des § 736 HGB berücksichtigt werden (RGZ Bd. 94 S. 93; RG HRR 1930 Nr. 1042). Grundsätzlich haftet nach § 736 HGB jedes Schiff nur für das Verschulden seiner Besatzung. Nur soweit die auf einem anderen Schiff befindlichen Personen nach nautischen Grundsätzen zu der Besatzung des beschädigten Schiffes gehören, haftet dieses für deren Verschulden nach § 3 BSchG. Hier greift indes der Grundsatz des § 4 Abs. 3 BSchG ein, daß im Binnenschiffsverkehr die Schiffe eines Schleppverbandes in nautischer Hinsicht und in der Haftungsfrage so anzusehen sind wie unverbundene Schiffe. Die durch § 736 HGB angeordnete Schadensverteilung nach der Schwere des Verschuldens der Besatzungen findet auch dann statt, wenn dem Eigentümer des mitschuldigen beschädigten Schiffes zugleich eines der anderen mitschuldigen Schiffe gehört und aus diesem Grunde im Verhältnis zu diesem Schiff Schadensersatzansprüche nicht entstehen können. Der dadurch dem Eigentümer des beschädigten Schiffes entstehende Ausfall kann auf die Eigentümer anderer beteiligter Schiffe nicht umgelegt werden. Im Endergebnis trifft also dieser Ausfall das geschädigte Schiffsvermögen. Nach der dargelegten Bedeutung des § 736 HGB ist anzunehmen, daß er einen allgemein gültigen Verteilungsmaßstab enthält, der auch im Verhältnis mehrerer mitschuldiger Schiffe untereinander anzuwenden ist, die ein drittes unschuldiges Schiff beschädigt haben, und zwar auch dann, wenn die Eigentümer dieser Schiffe dem Eigentümer des unschuldigen Schiffes nicht als Gesamtschuldner haften. Zu einem entsprechenden Ergebnis ist die Rechtsprechung des Reichsgerichts schon für den früheren § 735 Abs. 2 HGB in der Fassung vom 10. Mai 1897 gelangt, der nach dem Gesetze vom 7. Januar 1913 (RGBl. I S. 90) durch den jetzigen § 736 HGB ersetzt worden ist. In dem Urteil RGZ Bd. 51 S. 362 handelte es sich um einen Fall, in dem der Eigentümer der Ladung, der zugleich Eigentümer des mitschuldigen beschädigten Schiffes war, von dem Eigentümer eines anderen mitschuldigen Schiffes vollen Ersatz für den Wert der Ladung verlangt hatte. Das Reichsgericht hat ohne Rücksicht darauf, daß wegen der erwähnten Personengleichheit die nach der damaligen Gesetzeslage sonst eintretende gesamtschuldnerische Haftung der Schiffseigentümer nicht entstehen konnte, den Wert der Ladung auf die beiden Schiffseigentümer nach dem Maßstab des § 735 Abs. 2 BGB als von ihnen zu tragenden Schadensanteil verteilt. Entsprechend ist das Reichsgericht im Fall des Urteils RGZ Bd. 61 S. 310 verfahren, in dem eine gesamtschuldnerische Haftung der Schiffseigentümer deshalb nicht entstehen konnte, weil sich der eine Schiffseigentümer gegenüber dem Ladungseigentümer freigezeichnet hatte. In Fortentwicklung dieser Rechtsprechung ist der Ladungseigentümer nach dem neuen § 736 HGB in die Schadensverteilung bei gemeinsamem Verschulden aller beteiligten Schiffe einbezogen worden. Für den Streitfall ist aus der erörterten Tragweite des § 736 HGB die Folgerung zu ziehen, daß im Verhältnis der Klage-

rin als Eigentümerin des mitschuldigen Schleppers „Mathias Stinnes 11“ zum Erstbeklagten als Eigentümer des mitschuldigen Bootes „D 200“ der Wert des gesunkenen Anhangkahns „Mathias Stinnes 57“ den zwischen ihnen nach der Schwere des Verschuldens der Besatzungen zu verteilenden Schadens darstellt, obwohl eine gesamtschuldnerische Haftung der Parteien gegenüber dem Schiffsvermögen des Kahns durch die Eigentumsverhältnisse ausgeschlossen wird. Der Umstand, daß die Klägerin sowohl Eigentümerin des schuldlosen, gesunkenen Kahns als auch eines der mitschuldigen Schlepper ist, kann danach nicht die Folge haben, daß der Erstbeklagte mit einem Schadensanteil belastet wird, der bei gesamtschuldnerischer Haftung der Schleppereigentümer auf Grund des ebenfalls durch § 736 HGB geordneten Gemeinschaftsverhältnisses der Gesamtschuldner der Klägerin als Eigentümerin ihres Schleppers zur Last fallen würde. Vielmehr muß sich die Klägerin gerade wegen der Eigentumsverhältnisse die nach dem Grundgedanken des § 736 HGB zwischen den Eigentümern der schuldigen Schiffe gewollte Schadensverteilung entgegenhalten lassen. Gegen diese Auffassung wird von Wassermeyer (aaO. S. 33), der ersichtlich von der bei gesamtschuldnerischer Haftung bestehenden Rechtslage ausgeht, zu Unrecht der an sich zutreffende Umstand herangezogen, daß die Schadensersatzforderung zum Vermögen des schuldlosen Schiffes gehört (§ 115 Abs. II BSchG), während bei gesamtschuldnerischer Haftung sich der Ausgleichsanspruch des einen Gesamtschuldners gegen den anderen gegen das Vermögen des mitschuldigen Schiffes richtet, sofern nicht § 114 BSchG eingreift. Hierbei wird verkannt, daß § 736 HGB nach seinem Grundgedanken den Verteilungsmaßstab für den Gesamtschaden zwischen den Eigentümern der schuldigen Schiffe unabhängig von dem Eintritt einer gesamtschuldnerischen Haftung festsetzt, und daß es für die im § 736 HGB geregelte Frage, zu welchem Anteil die Eigentümer der schuldigen Schiffe den Schaden zu tragen haben, ebenfalls unerheblich ist, ob sie nur beschränkt oder auch persönlich haften. Daß im Endergebnis das Vermögen des schuldlosen Schiffes auf Grund der Regelung des § 736 HGB im Streitfall einen Ausfall erleidet, ist lediglich eine Folge des zufälligen Umstandes, daß die Klägerin gegen sich selbst als Eigentümerin des Schleppers keine Ersatzansprüche geltend machen kann. Dies ändert indessen nichts daran, daß die Klägerin als Eigentümerin sowohl des gesunkenen Kahns als auch des einen mitschuldigen Schleppers sich die von § 736 HGB gewollte Schadensverteilung zwischen den schuldigen Schiffen entgegenhalten lassen muß.

Besonders ist die Rechtslage, soweit die Klägerin auf Grund Abtretung die Ansprüche der Eigentümer auf Ersatz des Wertes der Ladung und der Habseligkeiten der Schiffsbesatzung des gesunkenen Kahns von dem Erstbeklagten verlangt. Den genannten Sacheigentümern ist die Klägerin nach §§ 3, 4 Abs. 1 Ziff. 3, 92 BSchG, §§ 735, 738 HGB neben den Beklagten als Gesamtschuldner aus unerlaubter Handlung schadensersatzpflichtig geworden. Sofern die



Klägerin, wie anzunehmen ist, die Eigentümer befriedigt hat, sind die Schadensersatzansprüche gegen den Erstbeklagten nach §§ 421, 422 Abs. 1 BGB erloschen, soweit im Verhältnis zu ihm nach § 736 HGB der Schaden der Klägerin zur Last fällt. Die Abtretung an die Klägerin ist insoweit gegenstandslos. Dies gilt sowohl dann, wenn die Klägerin den Eigentümern der an Bord befindlichen Sachen nach § 114 BSchG auch beschränkt persönlich haftet haben sollte, als auch dann, wenn ihre Haftung auf ihren Schlepper und dessen Fracht beschränkt gewesen sein sollte. Aber auch, wenn die Klägerin die Eigentümer der Sachen noch nicht befriedigt haben sollte, würde sie auf Grund ihrer nach § 426 Abs. 1 BGB in Verbindung mit § 736 HGB dem Erstbeklagten gegenüber bestehenden Ausgleichspflicht die Klageansprüche nur unter Abzug des Betrages geltend machen können, der ihr im Verhältnis zum Beklagten zur Last fällt.

Die Schadensersatzansprüche gegen den Zweitbeklagten beruhen auf § 823 Abs. 1 BGB. Auch gegenüber dem Anspruch auf Wertersatz für den Anhangkahn kann der Zweitbeklagte sich auf § 3 BSchG in Verbindung mit § 254 BGB berufen, obwohl die Besetzung des schuldigen Schleppers in nautischer Hinsicht nicht zur Besetzung des gesunkenen Kahns gehörte. Der Einwand ist deshalb begründet, weil die Klägerin sich das Verschulden der Besetzung des Schleppers in derselben Weise zurechnen lassen muß, wie es ihr zugerechnet werden müßte, wenn die Besetzung einem Dritten denselben Schaden zugefügt haben würde. Dann aber würde nach §§ 421, 422, 840 BGB eine gesamtschuldnerische Haftung der Parteien für den Schaden begründet worden sein, und der Zweitbeklagte hätte mit dem Ausgleichsanspruch des § 426 Abs. 1 BGB in Verbindung mit § 3 BSchG und § 254 BGB Berücksichtigung des Mitverschuldens der Schlepperbesatzung verlangen können. Für die Frage, mit welchem Anteil des Schadens der Zweitbeklagte belastet werden kann, ist es nach § 254 BGB unerheblich, daß der Ausgleichsanspruch des § 426 Abs. 1 BGB sich gegen das Schiffsvermögen des Schleppers gerichtet haben würde (RGZ Bd. 85 S. 372). Auch nach § 831 BGB in Verbindung mit § 254 BGB kann der Zweitbeklagte das Mitverschulden der Besetzung des Schleppers „Mathias Stinnes 11“ geltend machen. Die zu billigende Ansicht des Urteils RGZ Bd. 78 S. 176, daß bei Vorliegen eines Schleppvertrages nur der Eigner des Schleppers als selbstständiger Unternehmer die Schlepperbesatzung zur Verrichtung des Schleppens im Sinne des § 831 BGB bestellt, greift hier nicht ein, weil die Klägerin zugleich Eigentümerin des beschädigten Schiffes ist. Sie muß daher auch in dieser Eigenschaft nach § 831 BGB gegen sich gelten lassen, daß sie die Schlepperbesatzung zu Dienstverrichtungen bestellt hat, die dem gesunkenen Kahn zugute kommen sollten. Soweit die Klägerin die angeblich an sie abgetretenen Schadensersatzansprüche wegen der Ladung und von Sachen der Besetzung gegen den Zweitbeklagten richtet, ergibt sich die Anwendbarkeit des § 254 BGB in Verbindung mit § 3 BSchG und § 831 BGB unmittelbar aus dem Ausgleichsanspruch des

§ 426 Abs. 1 BGB. Der Umfang des zu leistenden Ersatzes bestimmt sich nach § 254 BGB nicht nach der Schwere des Verschuldens, sondern nach dem Verhältnis der Verursachung des Schadens.

II. Der Berufungsrichter hat sich im wesentlichen die tatsächlichen Feststellungen des Schiffahrtsgerichts zu eigen gemacht. Sein den Beklagten ungünstigeres Ergebnis in der Schuldfrage beruht auf einer Auslegung des § 47 RheinSchPolVO, die nicht durchweg gebilligt werden kann. Wie bereits das Schiffahrtsgericht erachtet der Berufungsrichter durch die Beweisaufnahme für widerlegt die Behauptung der Beklagten, der Stinnes-Zug habe mit dem Drehen erst begonnen, als das Boot „D 200“ an der Ruhrmündung schon zu Berg gelegen und sein Anhangkahn „Hoesch 11“ schon Strom gegen den Kopf bekommen habe. Insbesondere folgert er dies daraus, daß das Drehen eine gewisse Zeit erfordere, und daß der Stinnes-Zug im Augenblick des Zusammenstoßes schon fast ganz zu Tal gelegen habe. Auf der anderen Seite ist aber das Schiffahrtsgericht, was für die Lage kennzeichnend ist, davon ausgegangen, daß das Boot „D 200“ schon Ausfahrtsignale gegeben und sich mit seinem Anhangkahn „Hoesch 11“ und dem an dessen Steuerbord am Vorderschiff drückenden Boot „Rhenania 13“ in Richtung auf die Ruhrmündung in Fahrt befunden habe, bevor der auf dem Drehplatz am Schreckling zu Berg liegende Stinnes-Zug mit dem Drehen über Steuerbord begonnen habe. Das Schiffahrtsgericht verweist in diesem Zusammenhang auf die Aussage des unbeeiligteten Zeugen Kremp, der auf dem Anhangkahn eines zu Tal fahrenden Schleppzuges die Signale weiter oberhalb auf Strom gehört habe. Im einzelnen hat der Zeuge erklärt, er habe zunächst in Höhe von Küppersmühle ein Signal des Bootes „D 200“ gehört, das angekündigt habe, daß es mit seinem Anhangkahn „Hoesch 11“ die Hafenausfahrt verlassen und bergwärts fahren wolle. Aus der Aussage des Zeugen ergibt sich ferner, daß der Stinnes-Zug bei Abgabe dieses Signals oberhalb des Ruhrkopfes mit seinen Anhangkähnen gestoppt zu Berg gelegen hat, und daß „D 200“ sein Signal in kurzen Abständen zweimal wiederholt hat. Der Berufungsrichter hat ersichtlich den gleichen Sachverhalt zugrunde gelegt, denn auch er macht unter Bezugnahme auf die Beweiswürdigung des Schiffahrtsgerichts dem Führer des Bootes „Mathias Stinnes 11“ den Vorwurf, daß er die Ausfahrtsignale bei Ausführung seines Drehmanövers nicht berücksichtigt habe, obwohl er sie hätte hören müssen.

Mit Recht hat ferner das ortskundige Schiffahrtsgericht, dem der Berufungsrichter in tatsächlicher Hinsicht auch in diesem Punkte gefolgt ist, für die Schuldfrage der Erfahrungstatsache wesentliche Bedeutung beigemessen, daß bei der Ausfahrt aus der Ruhr die Anhangkähne öfter zum Strom auslaufen, wenn sie mit dem Kopf in die Strömung kommen und sich mit dem Hinterschiff noch im stillen Wasser hinter dem Ruhrkopf befinden. Das Schiffahrtsgericht hat dies ausdrücklich als eine gerichtsbekannte Erscheinung bezeichnet

und hierzu erläuternd bemerkt, um das Auslaufen der Kähne zu vermeiden, sei es notwendig und allgemein üblich, daß der Führer des ausfahrenden Schleppzuges zunächst die Ruhrorter Seite anhalte und den Kopf seines Anhangkahnes schon hinter dem Ruhrkopf in der breiten Ruhrmündung zu Berg richte. Unter Billigung des Berufungsrichters hat das Schifffahrtsgericht nach dem Beweisergebnis festgestellt, daß der Führer von Boot „D 200“ sich nicht an diese Übung gehalten habe, und daß, wenn es geschehen wäre, der Anhangkahn „Hoesch 11“ namentlich im Hinblick auf die Hilfe des an seinem Vorderschiff drückenden Bootes „Rhenania 13“ nicht bis in den Kurs des Kahns „Mathias Stinnes 57“ hätte auslaufen können. Mit Recht haben daher die Vorinstanzen in dem Außerachtlassen der durch die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebotenen Fahrweise ein für den Unfall ursächlich gewordenes Verschulden des Führers von Boot „D 200“ gesehen (§ 4 RheinSchPolVO). Als erschwerend sieht dabei das Schifffahrtsgericht an, daß der Führer von Boot „D 200“ aus dem Verhalten des Stinnes-Zuges (zunächst Sacken und sodann Voraustun) habe schließen können, daß er zu Tal zu wenden beabsichtige. Insoweit haben die Beklagten das auf diesem Sachverhalt fußende Urteil des Berufungsgerichts nicht angegriffen.

Dem Führer des Bootes „Mathias Stinnes 11“ haben die Vorinstanzen übereinstimmend zur Last gelegt, daß er sich mit Rücksicht auf die Ausfahrtssignale von Boot „D 200“ beim Drehen nicht weit genug von der Ruhrmündung gehalten habe, obwohl hierzu nach der Verkehrslage genügend Platz gewesen sei. Unter Anführung von Zeugenaussagen stellt der Berufungsrichter fest, daß nur der Schleppzug „Peter Küppers“ ganz auf der Homberger Seite im Strom gelegen habe, während im übrigen das Revier frei gewesen sei. Er folgert daraus, daß der Führer des Bootes „Mathias Stinnes 11“ ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge einen weiten Bogen in Richtung auf die Homburger Seite hätte fahren können und müssen, statt sich über die Mitte des Stromes mehr nach der Ruhrorter Seite zu halten. Diese Feststellungen greift die Klägerin zu Unrecht an. Zunächst kann dem Berufungsrichter nicht vorgeworfen werden, die Beweislast verkannt zu haben, da er den dargelegten Sachverhalt für erwiesen erachtet und es somit auf die Beweislast nicht ankommt. Unbegründet sind auch die Verfahrensrügen der Klägerin, da sie darauf hinauslaufen, daß der Berufungsrichter die Zeugenaussagen anders hätte würdigen, insbesondere den Zeugen von der Heiden als zuverlässiger hätte ansehen müssen als die für seine Ansicht angeführten Zeugen. Damit wendet sich die Klägerin gegen die dem Berufungsrichter vorbehaltene, durch das Reichsgericht nicht nachprüfbare tatsächliche Würdigung des Beweisergebnisses. Nicht anzuerkennen ist, daß die Zeugenaussagen keine ausreichende Grundlage für die Schlußfolgerung der Vorinstanzen böten. Besonders zu begründen brauchte der Berufungsrichter nicht, weshalb er der von ihm in anderem Zusammenhang erwähnten, also nicht

übersehenen Aussage des Zeugen von der Heiden in diesem Punkte nicht gefolgt ist. Selbst wenn man aber zugunsten der Klägerin annehmen wollte, daß der Führer von Boot „Mathias Stinnes 11“ sich nach der Verkehrslage nicht weiter von der Ruhrmündung hätte halten können, so würde dies aus noch darzulegenden Rechtsgründen nur zu dem Ergebnis führen können, daß unter den oben angegebenen Umständen mit dem Drehmanöver bis nach der Ausfahrt des aus der Ruhr kommenden Schleppzuges hätte gewartet werden müssen. Das Ergebnis würde also in der Schuldfrage für die Klägerin keinesfalls günstiger sein als nach der tatsächlichen Annahme des Berufungsrichters.

Die Rechtsauffassung des Berufungsrichters, die erste und wichtigste Ursache für den Unfall habe der Führer des „D 200“ gesetzt, weil er das an sich zulässige Drehmanöver des Stinneszuges gestört und ihm nicht die Vorfahrt gelassen habe, kann nicht gebilligt werden. Der Berufungsrichter führt aus, ein Wendemanöver im Sinne des § 47 RheinSchPolVO habe nur der Stinnes-Zug ausgeführt. Darunter sei nach natürlichem Sprachgebrauch nicht jede Kursänderung, sondern nur der Übergang aus einer Fahrtrichtung in die entgegen gesetzte zu verstehen. Diese Voraussetzungen seien bei dem Boot „D 200“ nicht erfüllt gewesen, das aus der Ruhr kommend lediglich zu Berg gedreht habe. Die durch Hinweis auf den Sprachgebrauch unterstützte Auffassung des Berufungsrichters über den Begriff „Wenden“ ist nicht zu beanstanden. Nach Dunkelberg (Rheinschiffahrtslexikon 2. Aufl. 1921 S. 10, 116) ist unter dem Wenden eines Schleppzuges das Aufdrehen aus der Talfahrt- in die Bergfahrtrichtung und das Umdrehen aus der Bergfahrt- in die Talfahrtrichtung zu verstehen. Wortlaut und Sinn des Gesetzes decken sich mit diesem Sprachgebrauch, wie § 47 im Zusammenhang mit den Sondervorschriften über Wendepunkte ergibt (§§ 148, 167; vgl. auch Wassermeyer aaO. S. 150). Hierauf kommt es indessen nach dem festgestellten Sachverhalt nicht entscheidend an. Danach muß angenommen werden, daß nach der Verkehrsübung aus der Ruhrmündung ausfahrende Schleppzüge anderen Verkehrsteilnehmern durch ein dem Wendesignal des § 47 Abs. 2 RheinSchPolVO entsprechendes Signal anzuzeigen pflegen, ob sie zu Berg oder zu Tal fahren wollen. Die im Verklarungsverfahren vernommenen Zeugen haben dem Ausfahrtsignal des Bootes „D 200“ (ein langer Ton, zwei kurze Töne) soweit sie es gehört haben, übereinstimmend den von dem Zeugen Kremp angegebenen Sinn beigelegt. Auch die Prozeßparteien und das Schiffsgericht haben nicht in Zweifel gezogen, daß das Boot „D 200“ das bezeichnete Signal abgeben durfte. Es liegt also hier der Fall vor, daß ein an sich nur für das Wenden vorgeschriebenes Signal in Übereinstimmung mit der Verkehrsübung bei dem Verlassen der Ruhrmündung abgegeben wird, wenn die Umstände es erfordern. Im Zusammenhang hiermit ist für die Beurteilung der Zulässigkeit und der sachgemäßen Ausführung des Wendemanövers von Boot „Mathias Stinnes 11“ der Erfahrungstatsache besondere Bedeutung beizumes-

sen, daß Anhangkähne bei der Ausfahrt aus der Ruhrmündung infolge der Strömung häufig auslaufen. Wenn auch der Führer von Boot „D 200“ nach den Feststellungen der Vorinstanzen dem Auslaufen durch geeignete Maßnahmen entgegenwirken konnte, so bleibt doch auf jeden Fall die Tatsache bestehen, daß für die Anhangkähne bei der Ausfahrt aus der Ruhrmündung das Nachsteuern mit Schwierigkeiten verbunden ist, und daß das Auslaufen der Anhangkähne eine häufige Erscheinung ist. Hiermit muß die Schifffahrt nach § 4 RheinSchPolVO rechnen. Dies hat nichts damit zu tun, daß unter gewöhnlichen Umständen der Verkehrsteilnehmer auf die Beachtung der allgemeinen Sorgfaltspflicht durch den Gegenfahrer vertrauen kann, da es hier wesentlich auf die im Einzelfall unberechenbare Auswirkung der Strömungsverhältnisse ankommt. Damit erledigt sich der Revisionsangriff der Klägerin, der Führer von Boot „Mathias Stinnes 11“ habe mit einem Ausschließen des Anhangs von Boot „D 200“ und deshalb auch mit einem Zusammenstoß nicht zu rechnen brauchen.

Über die Bedeutung des § 47 RheinSchPolVO hat sich der Senat schon in seinem zum Abdruck bestimmten Urteil vom 19. Oktober 1943 I 42/43 geäußert. Nach dem Grundsatz des § 47 Abs. 1 ist das Wenden unzulässig, wenn dadurch eine Gefahr entstehen kann. Es genügt hierbei die nicht fernliegende Möglichkeit, daß durch das Wenden andere Fahrzeuge zu Schaden kommen. Wann dies anzunehmen ist, kann nicht allgemein gesagt werden, sondern ist der pflichtmäßigen Beurteilung des Schiffers im Einzelfall überlassen. Deshalb muß ergänzend zu § 47 stets § 4 RheinSchPolVO herangezogen werden, wonach hinsichtlich der Möglichkeit einer Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung für die Beurteilung der Sachlage maßgebend sind. Nach § 47 Ziff. 2 und 3 kann der Wendende von anderen Verkehrsteilnehmern eine gewisse Rücksicht verlangen. Kursänderungen oder Verminderung der Geschwindigkeit sind ihnen zuzumuten, um die gefahrlose Ausführung des Wendens zu ermöglichen. Dies ändert indessen nichts daran, daß auch der Wendende die durch die Umstände des Einzelfalles gebotene Sorgfalt zu beachten hat. Kann das Wendemanöver nach der Verkehrslage gefahrlos nur ausgeführt werden, wenn ein weiter Bogen gefahren wird, so muß es entsprechend angelegt werden, wie die Beklagten mit Recht geltend machen. Das mit kurzem Bogen ausgeführte Manöver verstößt alsdann gegen § 47 Abs. 1 und § 4 RheinSchPolVO. Im Streitfall muß davon ausgegangen werden, daß der Schleppzug „D 200“ Ausfahrtsignale schon gegeben und sich in Richtung auf die Ruhrmündung in Fahrt gesetzt hatte, bevor das Boot „Mathias Stinnes 11“ das Wendezeichen gegeben und mit Drehen begonnen hatte. Hiernach mußte der Führer dieses Bootes nicht nur damit rechnen, daß der Schleppzug „D 200“ seine Fahrt in Richtung der Ruhrmündung fortsetzen werde, sondern auch damit, daß der Anhang des Bootes „D 200“ infolge der Strömungsverhältnisse bei der Ausfahrt aus der Ruhr in seiner Steuerfähigkeit

behindert sein würde. Er durfte also unter diesen Umständen das Drehmanöver nur beginnen, wenn er dabei so weit von der Ruhrmündung ableiben konnte, daß sein Schleppzug oder andere Schiffe bei dem in Rechnung zu stellenden Auslaufen des Anhangs von Boot „D 200“ nicht gefährdet wurden. Nach der Reihenfolge der Ereignisse kann keine Rede davon sein, daß das Boot „D 200“ dem Stinnes-Schleppzug die Vorfahrt hätte lassen müssen. Der Feststellung des Berufungsrichters, bei Beginn des Drehmanövers habe „D 200“ nicht schon zu Berg gelegen, kommt sowohl für die Frage der Zulässigkeit des Drehmanövers als auch für die Frage, wer die erste Ursache für den Unfall gesetzt hat, keine ausschlaggebende Bedeutung zu, da hierdurch nicht ausgeschlossen wird, daß der Stinnes-Zug mit dem Drehen erst begonnen hat, nachdem „D 200“ Ausfahrtsignale gegeben und sich mit seinem Anhang zur Ruhrmündung in Fahrt gesetzt hatte. Letzteres aber muß nach dem durch das Schiffahrtsgericht festgestellten und auch von dem Berufungsrichter zugrundegelegten Sachverhalt zugunsten der Beklagten angenommen werden.

Hiernach ist der Berufungsrichter aus rechtsirrigen Erwägungen zu einer den Beklagten ungünstigeren Beurteilung der Schuldfrage gelangt. Dies nötigt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils auf die Revision der Beklagten. Mit dem Schiffahrtsgericht muß auf Grund desselben Sachverhalts das Verschulden auf beiden Seiten als gleich groß angesehen werden. Das Gleiche ist für die Ursächlichkeit des Verschuldens anzunehmen, soweit es darauf im Verhältnis zu dem Zweitbeklagten ankommt. Wenn auch die Abwägung des Verschuldens im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete liegt, so kann doch auch das Revisionsgericht nach § 4 Abs. XII der 4. VereinfVO vom 12. Januar 1943 (RGBl. I S. 7) diese Feststellungen abschließend treffen.

III. Aus den unter II. dargelegten Gründen ist der Schadensverteilung des Schiffahrtsgerichts im Verhältnis zum Erstbeklagten auf Grund des § 736 HGB und im Verhältnis zu dem Zweitbeklagten auf Grund des § 823 Abs. 1 in Verbindung mit § 254 BGB im Gegensatz zu der auf einer irrigen Anwendung des § 47 RheinSchPolVO beruhenden Auffassung des Berufungsrichters beizupflichten. Auf die Revision der Beklagten ist daher unter Aufhebung des angefochtenen Urteils die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schiffahrtsgerichts zurückzuweisen, während die erfolglos gebliebene Revision der Klägerin zurückzuweisen ist.

Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens sind der Klägerin nach §§ 91, 97 ZPO aufzuerlegen.

---