

77. Sind Bagger und Baggerchuten Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes? Mit welchem oder welchen von mehreren unter der Führung eines Schiffers stehenden Schiffen haftet der Schiffeigner für einen durch Verschulden des Schiffers entstandenen Schaden? B.Sch.G. §§ 1. 4 Ziff. 3.

I. Civilsenat. Urtr. v. 24. Mai 1902 i. S. preuß. Staatsfiskus (Bekl.) w. B. u. Gen. (Kl.). Rep. I. 62/02.

I. Landgericht Altona.

II. Oberlandesgericht Kiel.

In der Nacht zum 24. September 1896 sank der dem Kläger B. gehörende Ewer „Falke“ mit der darauf befindlichen, im Eigentum des Mitklägers L. stehenden Ladung im Hafen von Glückstadt, wo er am Quai vertaut lag, infolge Lecks. Die Nacht war stürmisch. Etwa sechs Meter von dem Ewer entfernt (weiter nach der Hafenumündung hin) befanden sich vier fiskalische Baggerchuten, von denen je zwei nebeneinander lagen. Die Chuten waren durch Ketten an den Quaipfählen und durch eine Trosse an einem vor Anker liegenden Bagger befestigt.

Der Ewer wurde, nachdem er 5 Tage im Wasser gelegen hatte, gehoben. Die erhobene Klage ging auf Ersatz der dem Ewer und der Ladung zugefügten Schäden und war gerichtet, außer gegen den preussischen Staatsfiskus, gegen den Wasserbauinspektor S., den Baumeister Sch. und den Baggerkapitän K., und zwar gegen diese vier Beklagten als Gesamtschuldner. Die Kläger behaupteten: die Chuten seien auf den Ewer zugetrieben, und dieser sei durch Stöße des Steuerruders einer oder mehrerer der Chuten leck geworden. Der Zusammenstoß aber sei die Folge ungehöriger Festlegung der Chuten und ungenügender Bewachung des Baggers und der Chuten, wofür der Baggerkapitän K. und auch die beiden anderen in der Klage ge-

nannten Beamten verantwortlich seien. Dies wurde in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung näher begründet. Gegen den preussischen Staatsfiskus wurde die Klage darauf gestützt, daß er als Eigentümer des Baggers und der Schuten für die Folgen der ordnungswidrigen Befestigung und der ungenügenden Bemannung einzustehen, und daß er für die Fahrlässigkeit seiner Beamten zu haften habe.

Dem trat der Fiskus entgegen. Alle Beklagten bestritten, daß das Sinken des Ewers auf einen Zusammenstoß mit den Schuten zurückzuführen sei, und daß dem Baggerkapitän oder den beiden anderen Beamten in den angegebenen Richtungen eine Fahrlässigkeit zur Last falle. Außerdem erhoben sie gegen den Mittkläger B. den tatsächlich näher begründeten Einwand, daß er den entstandenen Schaden durch eigenes Verschulden verursacht habe.

Vom Landgericht wurde angeordnet, daß die Verhandlung und Entscheidung auf den Grund der Klageansprüche zu beschränken sei, und sodann nach Beweisaufnahme die Klage in ihrer Richtung gegen den Wasserbauinspektor S. und den Baumeister Sch. abgewiesen, im übrigen aber dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, und die hiergegen von dem preussischen Staatsfiskus und dem Baggerkapitän R. eingelegte Berufung wurde nach weiterer Beweisaufnahme vom Oberlandesgericht zurückgewiesen.

Auf die Revision des preussischen Staatsfiskus ist das Berufungsurteil aufgehoben, und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden, aus folgenden

#### Gründen:

„Aus den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichtes ergibt sich ein Sachverhalt, der im wesentlichen mit dem in der Klage behaupteten übereinstimmt. Der Ewer „Falke“ ist durch Stöße mindestens einer der auf ihn zugetriebenen fiskalischen Bagger-schuten beschädigt und leck geworden und bald darauf infolge eindringenden Wassers gesunken. Das Zutreiben der Schuten auf den Ewer hatte seinen Grund in der mangelhaften Befestigung. Mangelhaft war die Vorderbefestigung, die man durch eine die Schuten mit dem Bagger verbindende Trosse hergestellt hatte. Die Trosse ist entweder von vornherein zu schlaff gehängt, oder nicht fest genug um die Poller gelegt gewesen. Unsachgemäß war ferner die Seitenbefestigung der Schuten, und zwar insofern, als sie unterhalb der 1,30 Meter unter der Ober-

kante der Quaimauer liegenden Sattelhölzer an den an der Quaimauer stehenden Pfählen angebracht war, obwohl nach der Lage des Hafens zur breiten Elbe, nach der Windrichtung aus Südwest und dem ausgehängten Sturmsignal mit dem Eintreten von Sturm und Hochwasser gerechnet werden mußte. Das Hochwasser hat in der Nacht den Quai überflutet, sodaß ein zwischen den Schuten liegender Kettenprahm an das Land getrieben wurde. Da die Sattelhölzer einen vollständigen Abschluß zwischen den Pfählen und der Quaimauer bilden, und sich deshalb die Ketten der Seitenbefestigung nicht über den unteren Rand der Sattelhölzer erheben konnten, so bewirkte das Steigen des Wassers, daß die Seitenbefestigungsketten rissen.

Bewacht waren die sechs fiskalischen Fahrzeuge, der Bagger, der Kettenprahm und die vier Schuten, nur von einem Mann, dem überdies die nötige Sachkunde fehlte. Es hätten zwei mit der Schifffahrt vertraute Wächter angestellt werden müssen; diese würden die Gefahr erkannt haben und imstande gewesen sein, das Erforderliche zur Änderung und Sicherung der Seitenbefestigung und zur Sicherung der Vorderbefestigung vorzunehmen.

Es ist unstreitig und ergibt sich auch aus der vorgelegten „Dienstanweisung für das Baggerpersonal“, daß es dem Baggertapitän R. oblag, für die gehörige Befestigung und die genügende Bewachung der Schuten Sorge zu tragen, und in letzterer Hinsicht ist auch festgestellt, daß ihm zur Anstellung von zwei geeigneten Wächtern eine ausreichende Mannschaft zur Verfügung stand.

Demnach führt das Berufungsgericht, ebenso wie das Landgericht, den erfolgten Zusammenstoß auf ein Verschulden des Baggertapitäns R. in den angegebenen beiden Richtungen zurück.

Gegen die vorerwähnten tatsächlichen Feststellungen und rechtlichen Folgerungen sind Bedenken nicht zu erheben, und ebensowenig dagegen, daß das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Landgericht auf Grund der Beweisergebnisse eine Mitschuld des Klägers B. an dem erfolgten Zusammenstoß verneint. Die Revision richtet sich denn auch lediglich gegen die Annahme der beiden Vordergerichte, daß für den von dem Baggertapitän verschuldeten Schaden auch der Fiskus hafte.

Das Landgericht beginnt seine auf die Frage der Mitthastung des Fiskus sich beziehende rechtliche Erörterung mit dem Satze, daß

hier weder die Vorschriften des Handelsgesetzbuches, noch die des Binnenschiffahrtsgesetzes zur Anwendung kämen, weil die fiskalischen Schuten weder zum Erwerb durch Seefahrt, noch zur Schiffahrt bestimmt seien. Sodann wird unter Hinweis auf die Dienstanweisung für das Baggerpersonal, nach welcher „der Schiffsführer des Baggers den ganzen Baggerbetrieb leitet“, ausgeführt, daß der Baggerkapitän, den der verklagte Staatsfiskus selbst als Beamten bezeichne, ein Willensorgan des Fiskus sei, und daß deshalb das dem R. zur Last fallende Verschulden als ein eigenes Verschulden des Fiskus angesehen werden müsse. Das nämliche führt das Berufungsgericht aus, und es fügt dem noch unter Bezugnahme auf das in den Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 39 Nr. 47 veröffentlichte Urteil hinzu, daß, wenn man auch den Baggerkapitän R. nicht als ein Willensorgan des Fiskus, sondern nur als eine zum selbständigen Handeln für den Fiskus innerhalb des zugewiesenen Geschäftskreises berufene Person ansehen wolle, sich dennoch ergebe, daß der Fiskus hafte, weil R. durch seine Pflichtwidrigkeiten gegen besondere zur Abwendung von Gefahren erlassene Vorschriften, nämlich gegen Vorschriften der Polizeiverordnung für den Glückstädter Hafen, verstoßen habe.

Demgegenüber hat die Revision darzulegen versucht, daß R. kein Willensorgan des Fiskus gewesen sei, auch die vom Berufungsgericht angezogene Entscheidung des Reichsgerichtes hier nicht zutreffe, und deshalb eine Mithaftung des Fiskus sich nicht begründen lasse.

Es ist ersichtlich, daß die beiden Vordergerichte ihre Entscheidung über die Frage der Haftung des Fiskus auf Grund des gemeinen Rechtes, das zur Zeit, als der Zusammenstoß sich ereignete, am Orte des Unfalles in Geltung war, getroffen haben, und auch der Revisionsangriff geht davon aus, daß lediglich dieses Recht anzuwenden sei. In Wahrheit ist nun aber das für die Entscheidung über jene Frage zunächst maßgebende Recht nicht das gemeine Recht. Zwar müssen die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches aus dem vom Landgerichte angegebenen Grunde hier außer Betracht bleiben. Dagegen kann nicht mit Grund bezweifelt werden, daß das am 1. Januar 1896 in Kraft getretene Binnenschiffahrtsgesetz a. F. Anwendung findet.

Nach § 1 dieses Gesetzes ist Schiffseigner im Sinne des Gesetzes der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.

Über den Begriff eines Schiffes sagt das Gesetz nichts. Nach der Begründung des Gesetzentwurfes soll der Sprachgebrauch entscheiden, und es sollen danach ausgeschlossen sein „gewöhnliche Boote, Rachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge“. Ob diese Ausnahme zu machen ist, kann hier dahingestellt bleiben. Nach Sprachgebrauch und Verkehrsauffassung gehören schwimmende Bagger, und ebenso Baggerfähne und Baggerchuten zu den Schiffen.

Vgl. Landgraf, Binnenschiffahrtsgesetz S. 13, 15; Mittelstein, Binnenschiffahrtsgesetz S. 19, und die dort angezogenen Urteile des hanseatischen Oberlandesgerichts, Hanseat. Gerichtszeitung 1887 Hauptbl. Nr. 10 S. 19, 1893 Hauptbl. Nr. 105 S. 312.

Zu verweisen ist, was die Schiffseigenschaft eines Baggers betrifft, auch auf die mehrerwähnte Dienstanzweisung für das Baggerpersonal, in welcher der Führer des Baggers stets als „Schiffsführer“ bezeichnet wird.

Aus dem § 1 des Gesetzes ergibt sich ferner, daß das Schiff nicht zum Erwerb durch Schiffahrt bestimmt zu sein braucht. In der Begründung des Gesetzentwurfes wird dies auch ausdrücklich hervorgehoben, und unter anderem bemerkt, daß auch Eigentümer von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienst benutzten Fahrzeugen unter den Begriff des Schiffseigners fallen. Allerdings muß das Schiff zur Schiffahrt bestimmt sein und verwendet werden. Durch dieses Begriffsmerkmal sollen aber nur Schiffe ausgeschlossen werden, die ständig gemacht sind, sei es um zu Wohnzwecken zu dienen, sei es um Badeanstalten, sonstige Bauwerke oder stehende Schiffsbrücken zu tragen.

Vgl. Landgraf, a. a. O. S. 13, 14; Förtsch, Binnenschiffahrtsgesetz 2. Aufl. S. 18.

Der Ausdruck „Schiffahrt“ bedeutet nichts weiter, als daß es sich um Schiffe handeln muß, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, daß sie auf dem Wasser bewegt werden. Deshalb sind Bagger, die ihren Liegeplatz wechseln, und die zur Wegschaffung der ausgebagerten Masse dienenden Baggerchuten Schiffe, die zur Schiffahrt bestimmt sind und verwendet werden, was um so gewisser anzunehmen ist, als, wenn man das Anwendungsgebiet des Gesetzes nicht auf die gewerbmäßige Schiffahrt beschränken wollte, nicht einzusehen ist, welcher

sachliche Grund dafür hätte bestimmend sein können, jene Fahrzeuge nicht unter das Gesetz fallen zu lassen.

Unbedenklich ist auch die Annahme, daß hier Fahrzeuge in Frage stehen, die zur Schifffahrt auf Binnengewässern bestimmt sind und verwendet werden. Als den herrschenden Anschauungen entsprechend, dürfen,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 13 S. 72, für maßgebend erachtet werden die Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (R.G.Bl. S. 367), nach denen — § 1 Ziff. 14 — auf der Elbe als Seefahrt die Fahrt außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Diekstrand) und der Kugelbake bei Döse anzusehen ist.

Sind Bagger und Baggerchuten unter das Gesetz fallende Fahrzeuge, dann war endlich auch der Baggerkapitän R., da ihm nur Dienstverrichtungen übertragen waren, welche die Zweckbestimmung dieser Fahrzeuge erfordert, ein Schiffer, und nichts mehr als ein Schiffer, im Sinne des Gesetzes.

Aus dem allem folgt, daß für den entstandenen Schaden auch der Fiskus haftet, aber zugleich, daß diese Haftung nur eine nach Maßgabe des § 4 Abs. 1 des Gesetzes beschränkte ist. Für die Anwendung dieser Gesetzesbestimmung ist indes die Sache noch nicht zur Endentscheidung reif, und sie ist daher unter Aufhebung des angefochtenen Urtheiles an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Gewiß zwar haftet der Fiskus mit dem Bagger. Der entscheidende Grund dafür kann nicht darin gefunden werden, daß die für die Vorderbefestigung der Schuten bestimmte Trosse an dem Bagger, anstatt sonstwo, befestigt worden war, und auch nicht darin, daß es für die Nachtwache angezeigt sein mochte, ihren Standort auf dem Bagger zu nehmen. Der erhebliche Umstand ist ein anderer. Da das Verschulden des R. darin bestand, daß er nicht für eine gehörige Befestigung und eine genügende Bewachung der Schuten Sorge getragen hatte, so würde eine Haftung mit dem Bagger ausgeschlossen sein, wenn die Führung des Baggers und die Führung der Schuten voneinander unabhängige Schiffsführungen wären. In Wirklichkeit ist aber die Führung der Baggerchuten keine selbständige. Die Baggerchuten sind Hilfsfahrzeuge des Baggers, und es entspricht daher der Natur der Sache, daß, von dem Fall abgesehen, wenn sich

die Schuten im Tau des Schleppdampfers befinden, der Schiffsführer des Baggers auch Führer der Schuten ist. Schuldhaft gehandelt hat demnach der Baggerkapitän in Ausführung der Dienstverrichtungen, die ihm in seiner Eigenschaft als Führers des Baggers oblagen, und daraus ergibt sich die Haftung des Fiskus mit dem Bagger. Was die Schuten betrifft, so sind nach § 103 B.Sch.G. auch sie Haftungsgegenstand, wenn sie etwa auch Zubehörungen des Baggers im Rechtsinne waren, worüber nach gemeinem Rechte zu entscheiden sein wird. Muß die Zubehöreigenschaft verneint werden, dann ist in Betracht zu ziehen, daß K. auch als Führer der Schuten schuldhaft gehandelt hat, daß aber aus diesem Grunde die Haftpflicht des Fiskus nur die Schute oder die Schuten ergreifen kann, deren Rutreiben auf den Ewer unmittelbar oder mittelbar ursächlich für den entstandenen Schaden gewesen ist, in welcher Hinsicht das Berufungsgericht bisher nur die unbestimmte Feststellung getroffen hat, daß der Ewer durch Stöße mindestens einer der auf ihn zugetriebenen Schuten beschädigt und leck geworden sei.

Zur genaueren Abgrenzung der Haftung des Fiskus bedarf es somit noch einer näheren Aufklärung der Sache. Kommt es auf das zuletzt Hervorgehobene an, und läßt sich in dieser Richtung nichts Genaueres feststellen, so muß es, da der Fiskus die in Anspruch genommene Partei ist, bei dem verbleiben, was für ihn das Günstigere ist.“ . . .