

77. 1. Kann die Revision auf die Verletzung einer Rechtsnorm gestützt werden, die zwar in mehreren Bezirken, aber nur für das Gebiet eines diese Bezirke durchfließenden Stromes gilt?

2. Über den Umfang der Einrede des Mitverschuldens nach § 254 B.G.B. gegenüber der Schadensersatzklage eines Rhebers.<sup>1</sup>

Einf.-Ges. zur C.P.D. § 6.

Verordnung vom 28. September 1879 § 1.

B.G.B. §§ 254. 278.

H.G.B. § 485.

I. Civilsenat. Urt. v. 26. September 1903 i. S. N.-L. (Bekl.) w.  
N. B. (Rl.). Rep. I. 154/03.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Durch Vertrag mit dem hamburgischen Staate hatte es die Klägerin übernommen, die Bark „Wefer“, die im Fahrwasser der Elbe oberhalb Altenbruchs bei Tuxhaven gesunken war und ein Hindernis der Schifffahrt bildete, zu beseitigen. Es war ihr gelungen, das Wrack zu heben und aus dem durch die Tonnen bezeichneten Fahrwasser heraus nach dem südlichen Ufer hin zu verbringen. Nachdem hier ein Teil der Ladung gelöscht war, wurden weitere Hebungversuche angestellt. Am Vormittage des 17. Juli 1901 war die Hebung der-

<sup>1</sup> Vgl. auch unten Nr. 82 dieses Bandes.

gestalt gelungen, daß die „Weser“ mit dem Bug stromaufwärts in den Trossen der Hebeprähme „Ostsee“ und „Nordsee“ hing. Um diese Zeit fuhr der der Beklagten gehörige Dampfer „Cobra“, der im Sommer täglich Fahrten zwischen Hamburg und den Nordseehäbern ausführt, in der Richtung elbavwärts an der Arbeitsstelle vorüber, und zwar, wie feststeht, in möglichst weiter Entfernung, die auf 1800 bis 2000 Meter angegeben wird, aber mit voller Fahrt. Unmittelbar darauf kam die „Weser“ mit ihren Hebeprähmen in starke Schwankungen, was zur Folge hatte, daß ein Teil der Trossen brach, die „Weser“ sich auf den Hebeprahm „Ostsee“ legte und mit diesem aufs neue versank.

Die Klägerin behauptete, daß dieser Unfall durch die starke Dünung verursacht sei, die die „Cobra“ durch ihre rasche Vorüberfahrt verursacht habe. In dieser raschen Fahrt erblickte sie ein schuldhaftes Verhalten des Kapitäns D., unter dessen Führung sich die „Cobra“ befand. Für den ihr erwachsenen Sachschaden und für entgangenen Gewinn machte sie die Beklagte, als den Rheber der „Cobra“, verantwortlich.

Die Beklagte bestritt ein Verschulden des Kapitäns D. und berief sich in zweiter Linie darauf, daß die Leute der Klägerin bei der Hebung nicht ordnungsmäßig verfahren seien, so daß die Klägerin der Vorwurf einer Mitschuld treffen würde.

Die Klage wurde in beiden Instanzen dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Revision ist zurückgewiesen aus folgenden Gründen:

„Das Urteil des Oberlandesgerichts beruht auf der Annahme, daß der Führer der „Cobra“ den streitigen Schiffsunfall dadurch verursacht habe, daß er am Brack der „Weser“ mit seinem Schiffe in voller Fahrt vorüber gefahren sei. Dadurch habe er die bestehenden Polizeivorschriften, die „Passieren in langsamster Fahrt“ vorschrieben, übertreten und sonach gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstoßen (§ 823 Abs. 2 B.G.B.). Die Zuwiderhandlung gegen die polizeilichen Vorschriften gereiche dem Führer der „Cobra“ zum Verschulden, da er bei der Annäherung habe erkennen können und erkennen müssen, daß die Hebungsarbeiten im Gange seien, und da er auch habe wissen müssen, daß sein Schiff einen ungewöhnlich starken Wellenschlag mache. . . . Daß der Unfall zugleich durch ein

Mitverschulden der Klägerin oder ihrer Leute verursacht sei, nimmt das Oberlandesgericht nicht an.

Was die Revision anlangt, so ist zunächst festzustellen, daß die beiden Polizeiverordnungen, die für die Sache in Betracht kommen und vom Oberlandesgerichte der Beurteilung zugrunde gelegt sind, Rechtsnormen sind, auf deren Verletzung die Revision nicht gestützt werden kann.

Maßgebend hierfür ist der § 1 der auf Grund des § 6 Einf.-Ges. zur E. P. O. erlassenen Kaiserlichen Verordnung vom 28. September 1879. Danach würde für die Revisibilität zu fordern sein, daß die betreffende Rechtsnorm „über den Bezirk des Berufungsgerichts hinaus für den ganzen Umfang mindestens zweier deutscher Bundesstaaten oder zweier Provinzen Preußens oder einer preussischen Provinz und eines anderen Bundesstaates Geltung erlangt hat“. Dies hat die Bedeutung, daß zunächst Geltung im Bezirke des Berufungsgerichts erfordert wird,

vgl. Entsch. des R. G.'s in Civils. Bd. 6 S. 89. 413; Bd. 8 S. 88, sodann aber Geltung über den Bezirk des Berufungsgerichts hinaus, und zwar in der Weise, daß sich im ganzen für die betreffende Rechtsnorm ein Geltungsbereich ergibt, der mindestens den vollen Umfang zweier Bundesstaaten oder zweier preussischen Provinzen oder eines Bundesstaates und einer preussischen Provinz begreift, so daß gegebenenfalls der Bezirk des Berufungsgerichts mit in diese geforderten zwei Bezirke eingerechnet werden kann.

Vgl. Entsch. des R. G.'s in Civils. Bd. 36 S. 424.

Die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Stade vom 8. Juni 1901, betr. das Passieren des Wracks der im Fahrwasser der Elbe bei Altenbruch gesunkenen Bark „Weser“, hat örtlich ausschließlich für die betreffende in der preussischen Provinz Hannover belegene Elbstrecke Geltung, gilt aber im Bezirke des hanseatischen Oberlandesgerichts überhaupt nicht, woran auch dadurch nichts geändert wird, daß diese Verordnung durch Bekanntmachung der hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt vom 15. Juni 1901 mittels Abdruck im Amtsblatte der freien und Hansestadt Hamburg „den Beteiligten zur Kenntnis gebracht worden ist“.

Etwas anders liegt es mit der am 1. Juli 1901 in Kraft getretenen Polizeiverordnung des preussischen Ministers für Handel und

Gewerbe vom 23. Mai 1901, betr. die Bezeichnung von Schiffsfahrts-  
hindernissen auf der untern Elbe. Diese Verordnung erstreckt sich  
örtlich, wie ihr § 1 besagt, auf die ganze Elbe „unterhalb der Eisen-  
bahnbrücke bei Hamburg und der Straßenbrücke bei Harburg“, und  
sie ist in gleichlautendem Texte auch für Hamburg vom hamburgischen  
Senate am 14. Juni 1901 erlassen und im hamburgischen Amtsblatte  
zur öffentlichen Kenntnis gebracht. Die erste Voraussetzung, daß die  
Rechtsnorm im Bezirke des Berufungsgerichts gilt, trifft daher zu.  
Denn es kann nicht etwa auch gefordert werden, daß die Geltung der  
Rechtsnorm in den mehreren Bezirken auf einen und denselben gesetz-  
geberischen Akt zurückzuführen sei.<sup>1</sup>

Vgl. Entsch. des R. O.'s in Zivils. Bd. 5 S. 361; Seuffert, Archiv  
Bd. 38 Nr. 282.

Ob eine bloß tatsächliche Übereinstimmung genügt, kann unentschieden  
bleiben, da ohne weiteres davon ausgegangen werden darf, daß die  
übereinstimmende und nahezu gleichzeitige Erlassung der Verordnungen  
für Hamburg und für Preußen auf einem zwischen beiden Staaten  
erzielten Einvernehmen beruht. Es wird auch ohne weiteres ange-  
nommen werden dürfen, daß die preussische Ministerialverordnung  
nicht nur für das zur Provinz Hannover gehörige linke Ufer der  
Untereibe, sondern ebenfalls für das zur Provinz Schleswig-Holstein  
gehörige rechte Ufer erlassen und auch in dieser Provinz verkündet  
worden ist. Es geht dies schon daraus hervor, daß der im Eingange  
der Verordnung angezogene § 136 des preussischen Gesetzes über die  
allgemeine Landesverwaltung dem Minister die Verordnungsbefugnis  
in betreff der Strompolizei nur dann vorbehält, wenn sich die Ver-  
ordnung über den Bezirk einer einzelnen Provinz hinauserstrecken soll,  
während in anderen Fällen nach §§ 138, 139 der Regierungspräsident  
oder der Oberpräsident zum Erlasse der Verordnung berufen ist.  
Wenn demnach auch für diese Verordnung die Geltung im Bezirke  
des Berufungsgerichts und darüber hinaus sogar in zwei preussischen  
Provinzen gegeben ist, so fehlt doch das in der angezogenen Gesetzes-  
stelle aufgestellte weitere Erfordernis, daß die Rechtsnorm „für den  
ganzen Umfang“ mindestens zweier der im Gesetze bezeichneten  
Bezirke gelten muß. Die Verordnung gilt weder für den ganzen

<sup>1</sup> Vgl. auch oben Nr. 58 S. 251 ff.

Umfang des hamburgischen Staates, noch für den ganzen Umfang der Provinz Hannover, noch für den ganzen Umfang der Provinz Schleswig-Holstein, sondern lediglich für den das Gebiet jenes Bundesstaates und dieser beiden preussischen Provinzen durchfließenden Elbstrom und dessen Ufer.

Hieraus ergibt sich, daß die Revision auf eine unrichtige Anwendung dieser beiden Verordnungen nicht gegründet werden kann. Das Reichsgericht kann demnach in eine Erörterung darüber nicht eintreten, ob das Berufungsgericht das Verhältnis der beiden Verordnungen zueinander richtig aufgefaßt, ob es mit Recht die Fortdauer der Gültigkeit der ersteren Verordnung bis zum Tage des Unfalles angenommen, und ob es den in der ersteren Verordnung enthaltenen Begriff des „Passierens“ richtig aufgefaßt hat. Ist aber in diesen Punkten die Auffassung, wovon das Berufungsgericht ausgeht, für die jetzige Instanz maßgebend, so ergibt sich damit auch, daß ein Fall des § 823 Abs. 2 B.G.B. vorliegt, d. h. daß Kapitän D. „gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstoßen“ hat. Daß ihm aber dieser Verstoß auch zum Verschulden angerechnet werden muß, ist vom Oberlandesgerichte in bedenkenfreier Weise festgestellt. . . . (Wird näher ausgeführt.) „Die Verantwortlichkeit des Kapitäns D. aber hat, da sie sich auf ein Verschulden in der Ausführung seiner Dienstverrichtungen stützt, nach § 485 H.G.B. ohne weiteres die Haftung des verklagten Rhebers zur Folge.

Anlangend sodann den auf § 254 B.G.B. gestützten Einwand eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin, so hat das Oberlandesgericht die rechtliche Erheblichkeit dieses Einwandes nicht verkannt und sich die unrichtige Ansicht der Klägerin, § 254 fände nur auf Vertragsverhältnisse Anwendung,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 51 S. 277, nicht zu eigen gemacht.

Im einzelnen handelt es sich bei diesem Einwande um zweierlei:

1. um ein Mitverschulden der Klägerin selbst, d. h. der für sie zum Handeln berufenen Organe, also ihres Vorstandes;

2. um ein Mitverschulden der Besatzung des der Klägerin gehörigen Hebeprahms „Ostsee“, „eines ihr zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes“ (§ 484 H.G.B.). Beides würde von Erheblichkeit sein. Die Mithaftung des Rhebers aus § 485 H.G.B.

besteht nur insoweit, als die schuldige Person der Schiffsbesatzung selbst haften würde. Kapitän D. haftet aus § 823 B.G.B., kann sich aber des Einwandes aus § 254 B.G.B. bedienen; folglich kann es auch die Beklagte. Der Einwand aus § 254 erstreckt sich aber nach Abs. 2 Satz 2 dieses Paragraphen auch auf ein Mitverschulden des gesetzlichen Vertreters des Schuldners und der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient (§ 278 B.G.B.). Der letztere Begriff kann nun zwar auf die Besatzung der „Ostsee“ keine Anwendung finden; denn er setzt ein bestehendes Vertragsverhältnis voraus; ein solches aber bestand zwischen den Parteien nicht. Das Reichsgericht trägt aber kein Bedenken, auszusprechen, daß die dem Seerechte eigentümliche — über die §§ 278 und 881 B.G.B. hinausgehende — Haftung des Rheders für die Schiffsbesatzung auch im Rahmen des § 254 B.G.B. Anwendung finden muß, daß, mit anderen Worten, der Rheder, der wegen eines seinem Schiffsvermögen zugefügten Schadens gegen einen anderen Rheder Ersatzansprüche erhebt, sich den Einwand gefallen lassen muß, seine eigene Schiffsbesatzung habe durch ein Verschulden in der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen den Schaden mitverursacht, wie dies denn auch für den besonderen Fall des Zusammenstoßes von Schiffen durch § 735 Abs. 2 B.G.B. ausdrücklich bestimmt ist.“ . . .

(Folgt die Ausführung, daß nach beiden Richtungen hin ein Mitverschulden der Klägerin vom Oberlandesgerichte in rechtlich bedenkenfreier Weise verneint worden sei.)