

75. Schiffszusammenstoß. Besetzung des Ausgucks. Welche Bedeutung hat der Umstand, daß durch den Untergang des Gegenseglers jede Aufklärung unmöglich geworden ist, für die Beurteilung objektiver Verstöße, die diesem zur Last fallen?

I. Zivilsenat. Urt. v. 22. Mai 1911 i. S. S. W. S. (Bekl.) w. S. S. u. Gen. (Rl.). Rep. I. 237/10.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht baselst.

Am 29. Dezember 1907, kurz nach 4 Uhr, fand auf der Elbe unweit der Mähe ein Zusammenstoß des der Beklagten gehörigen Dampfers „Hedwig Heibmann“ mit dem Ewer „Johannes“ statt. Der Ewer wurde in zwei Teile zerschnitten und sank sofort. Die Besatzung, bestehend aus dem Eigentümer des Ewers und einem Westmann, ist seit dem Unfalle verschollen. Der Zusammenstoß ereignete sich auf der Nordseite der Elbe, ohne daß der Ewer vorher auf dem Dampfer gesichtet wurde. Ausguck wurde gehalten von einem mit Nachtglas bewaffneten Offizier von der Brücke aus. Auf der Back war ein Ausguckmann nicht postiert.

Es klagte die Witwe des Schiffers aus eigenem Rechte und aus übertragenem Rechte ihrer Kinder auf Ersatz des Schadens infolge des Verlustes des Ewers, und ferner klagten die Witwe und ihre minderjährigen Kinder auf Zahlung einer Rente.

Beide Instanzen erklärten die Klage dem Grunde nach für berechtigt. Auf die Revision der Beklagten ermäßigte das Reichsgericht die Zuspprechung der Klage auf die Hälfte.

Aus den Gründen:

„Der Vorderrichter erblickt ein vertretbares Verschulden des Kapitäns des Dampfers darin, daß er während der nächtlichen Fahrt auf der Elbe nicht einen Ausguckmann auf die Back kommandiert hat. Er folgt darin, was die Notwendigkeit einer solchen Maßregel angeht, dem Seeamte und dem Gutachten der nautischen Sachverständigen. Er erwägt die Gründe, die unter den obwaltenden Umständen diese Vorsicht erforderten (nämlich die nächtliche Fahrt auf vielbefahrener Straße mit leerem, hoch auf dem Wasser liegendem Schiff bei Beginn der Ausreise und der damit verbundenen Un-

Unruhe auf Deck) und gelangt zu dem Ergebnis, daß der Kapitän alles das hätte in Betracht ziehen müssen und sich alsdann überzeugt haben würde, daß die Wahrnehmung des Ausgucks von der Back aus durch die Vorsicht geboten war. Es sei ihm als Verschulden anzurechnen, daß er diese Überlegung nicht angestellt, oder, falls er sie angestellt haben sollte, ihr nicht Rechnung getragen habe. Das ist eine rechtlich einwandfreie Begründung, die von der Revision vergeblich angefochten wird. . . .

Des ferneren nimmt der Berufsrichter an, daß diese Unterlassung den Zusammenstoß verursacht haben könne, da es nicht unwahrscheinlich, jedenfalls nicht unmöglich sei, daß ein vom Ewer gezeigtes Hecklicht nur deshalb von dem mit dem Ausguck betrauten II. Offiziere von der Brücke aus nicht bemerkt worden sei, weil sich das Licht bereits in dem vom Vorschiffe bedeckten Sehselbe befunden habe. Dabei wird in Anschluß an das sachverständige Gutachten unterstellt, daß ein Zeigen des Hecklichts in der Entfernung von wenig über 100 m noch als rechtzeitig anzuerkennen sei.

Von diesen Feststellungen aus gelangt der Berufsrichter zu seiner Entscheidung, indem er erwägt, daß damit ein schuldhaftes Verhalten des Dampfers nachgewiesen sei, das nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge den Schaden zur Folge haben konnte; daß daher auch bis zum Beweise des Gegenteils anzunehmen sei, daß es ihn zur Folge gehabt habe. Auch das steht mit dem geltenden Rechte im Einklange und wird von der Revision an sich auch nicht angefochten. . . .

Dagegen wird — wie der Revision zuzugeben ist — der in zweiter Instanz erhobene Einwand, daß der Ewer gegen § 19 Abs. 2 der hamburg. Verordnung für die Schifffahrt auf der Unterelbe vom 20. April 1904 verstoßen habe, mit nicht ausreichender Begründung zurückgewiesen. . . .

Der Vorderrichter stellt fest, daß der Ewer bei dem herrschenden Nordostwinde dem Fahrwasserlaufe folgen konnte und sich deshalb an der Südgrenze des Fahrwassers so nahe hätte halten müssen, als sein Tiefgang es erlaubte, während die Kollision in der Nordhälfte des Fahrwassers stattgefunden hat, und trotzdem lehnt er ab, ein Verschulden des Ewers anzunehmen. Es bleibe, so wird ausgeführt, immer denkbar, daß man durch irgend welche Umstände, deren Mit-

teilung der Tod der Leute unmöglich mache, gezwungen worden sei, die Südhälfte des Fahrwassers zu verlassen; ohne die Möglichkeit der Aufklärung könne der Gewerbesagung der Vorwurf eines Verschuldens nicht gemacht werden.

Damit ist die Frage nicht erledigt. Denn wenn sich auch ein Verschulden der Besatzung nicht positiv nachweisen läßt, so ist doch der objektive Verstoß gegen die polizeiliche Sicherheitsvorschrift nachgewiesen, und der ursächliche Zusammenhang zwischen diesem Verstoße und dem Unfalle ergibt sich von selbst. Wiederum nach feststehender Rechtsprechung wäre es unter diesen Umständen Sache der Gegenpartei gewesen, diesen Verstoß zu rechtfertigen.

Vgl. Entsch. des RG's Bd. 3 S. 40, Bd. 9 S. 171, Bd. 18 S. 292, und des RG's in Zivilf. Bd. 21 S. 108, ferner Rep. I 85/04 und I. 489/09.

Es liegt kein Grund vor, die Kläger dieses Nachweises für entbunden zu erachten, weil sie selbst darüber nichts wissen können und aller Beweismittel dafür verlustig gegangen sind. Namentlich ist das kein Grund — wie die Kläger anscheinend behaupten wollen, der Vorderrichter aber mit Recht ablehnt —, daß dieser Verlust gerade auch auf dem Unfalle beruht, für den die Kläger die Beklagte verantwortlich machen. Das Reichsgericht hat allerdings anerkannt, daß sich unter Umständen in Vertragsverhältnissen die Beweislast deswegen umkehren kann, weil der Gegner durch sein schuldhaftes Verhalten dem Beweispflichtigen die Beweisführung vereitelt hat,

vgl. Düringer-Hachenburg, Kommentar zum HGB. Bd. 2 S. 300 ff., und auch für außervertragliche Schuldverhältnisse ist ein Gleiches für den Fall ausgesprochen worden, daß dem Gegner durch ein Verhalten die Beweisführung verlegt wird, das wider Treu und Glauben verstößt und nach dem allgemeinen Rechtsbewußtsein als verwerflich erscheint.

Vgl. Entsch. des RG's in Zivilf. Bd. 60 S. 152.

Hier fehlt es indessen nicht nur an der zuletzt genannten Voraussetzung vollständig, sondern es setzt auch die Anwendung jenes Grundsatzes voraus, daß ein Schuldverhältnis — gleichviel welcher Art — bestand. Und gerade um diese Frage handelt es sich hier, nämlich darum, ob die in Anspruch genommene Ersatzpflicht der Beklagten trotz nachgewiesenen Verschuldens gleichwohl wegen Mit-

verschuldens des Verletzten — ganz oder zu einem Bruchteile — nicht zur Entstehung gelangt ist.

Liegen mithin die Dinge so, daß die Kläger nicht imstande sind, das Versegeln des Ewers zu rechtfertigen, so muß ferner anerkannt werden, daß der gerügte Verstoß des Seglers gegen die Schifffahrtsordnung in einem ebenso erheblichen Maße für den Unfall ursächlich gewesen ist, wie das Verhalten des Dampfers, und es erscheint gerechtfertigt, den Umfang der die Beklagte treffenden Ersatzpflicht auf die Hälfte des eingetretenen Schadens zu ermäßigen.“ . . .