

Der Beklagte H. hat die fehlende Fahrtüchtigkeit des Fahrzeuges auch selbst erkannt und durch die Duldung dieses Zustandes den Unfall persönlich mitverschuldet. Dies geht daraus hervor, daß die in der Verklarungsakte vernommenen Zeugen eidlich bekundet haben, sie hätten den Beklagten H. auf die Überladung des Kahns sowie dessen mangelhafte Ausrüstung ausdrücklich hingewiesen, er habe aber ihre Hinweise und Warnungen mit Ausreden und einem leichten Achselzucken in den Wind geschlagen.

Dagegen ist eine Haftung der beklagten Stadtgemeinde S. nicht gegeben. Die Klägerin hat diese Beklagte als Ausrüster in Anspruch genommen. Das Landgericht ist dieser Rechtsauffassung beigetreten. Insofern vermag der Senat indessen der Rechtsauffassung des Landgerichts nicht zu folgen. Daß die beklagte Stadtgemeinde Eigentümerin des Kahns war, ist nicht behauptet. Sie hat den von ihr beschlagnahmten Kahn zwar in der Binnenschifffahrt eingesetzt, hat ihn aber weder selbst geführt, noch die Führung einem Schiffer anvertraut. Sie hat, da ihr die fachlichen Kenntnisse anscheinend fehlten, den Beklagten H. als Fachmann zum Treuhänder bestellt und ihn damit vor die Aufgabe gestellt, die Ausrüstung und Inbetriebsetzung des Kahns von sich aus in die Wege zu leiten. Wäre die beklagte Stadtgemeinde Eigentümerin des Schiffes gewesen, so würde sie mit dem Zeitpunkt der Übertragung der Ausrüsterfunktion auf den Beklagten H. bei Beurteilung der Haftungsfrage als Schiffseigner nicht zu gelten haben (Vortisch und Zschucke. § 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes, Anm. 2 bl. Entsprechendes muß für den vorliegenden Fall gelten, in dem die Stadt zwar nicht Eigentümer des Kahns ist, aber zufolge der Beschlagnahme desselben eine eigentümerähnliche Stellung hat. Auch hier ist es nicht sie, die den Kahn zur Schifffahrt verwandt hat, sondern der Einsatz desselben erfolgte allein seitens des Beklagten H., den die Stadt mit der Ausübung dieser Funktion betraut hatte. Daraus folgt, daß vorliegend für die gegen den Schiffseigner zu richtende Klage allein der Beklagte H. als Ausrüster legitimiert ist (Vortisch und Zschucke a. a. O.).

An diesem Ergebnis ändert der Umstand nichts, daß die beklagte Stadtgemeinde mit Schriftsatz vom 7. November 1946 zugestanden hat, „Eigner des Kahns“ zu sein. Dieses Zugeständnis ist deshalb nicht bindend, weil es sich nicht auf Tatsachen bezog (§ 288 Abs. 1 ZPO). Der Begriff des „Schiffseigners“ ist, ein Rechtsbegriff, der keineswegs als geläufig gelten kann und dessen Bejahung oder Verneinung schwierigere rechtliche Erwägungen voraussetzt. Eine Festlegung der beklagten Stadtgemeinde ist daher durch ihre vorerwähnte Stellungnahme nicht erfolgt, und der Senat ist in der Beurteilung der Frage, ob die Beklagte als „Schiffseigner“ im Sinne des Gesetzes zu gelten hat, einer Beschränkung nicht unterworfen.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich der Schluß, daß die Klage gegen die beklagte Stadtgemeinde abzuweisen ist.

Anmerkung:

Die Entscheidung ist im Ergebnis richtig; doch scheint sie mir den Begriff des Schiffsausrüsters (§ 2 Binnenschifffahrtsg) zu verkennen. Wenn es auch nicht erforderlich ist, daß der Ausrüster mit dem Schiff einen Gewerbebetrieb ausübt, so ist Ausrüster gemäß § 2 Binnenschifffahrtsg doch nur, wer das Schiff wie ein selbständiger Unternehmer verwendet (Vortisch und Zschucke S. 95). Ausrüster ist also nur der unmittelbar wirtschaftlich Interessierte, der den Gewinn aus der betreffenden Schiffsreise erhält oder wenigstens daran beteiligt ist bzw. den etwaigen Verlust ganz oder teilweise zu tragen hat. Eine solche selbständige Unternehmereigenschaft kommt einem Treuhänder im allgemeinen nicht zu. Die wirtschaftlichen Erfolge des Treuhandbetriebes gehen nicht zu seinen Gunsten, die Mißerfolge nicht zu seinen Lasten. Es ist also nicht richtig, wenn das Urteil den beklagten Schiffsmakler wegen seiner Treuhändereigenschaft als Ausrüster des Schiffes ansieht.

Auch wenn der Schiffsmakler nicht Ausrüster des Schiffes gemäß § 2 Binnenschifffahrtsg war und ihn daher die gesetzliche Haftpflicht des § 8 Abs. 4 Binnenschifffahrtsg nicht trifft, wird er trotzdem im konkreten Falle nicht haftungsfrei. Der Tatbestand ergibt,

wie übrigens auch das Urteil richtig ausführt, daß er seine, ihn auch als Treuhänder treffende Pflicht, für den guten Zustand des Schiffes zu sorgen, schuldhaft verletzt hat. Er haftet daher dem Eigentümer der Ladung aus § 823 BGB für deren Verlust.

Mit der Frage, ob der beklagte Schiffsmakler als Treuhänder nach § 839 BGB wegen Amtspflichtverletzung in Anspruch genommen werden kann, befaßt sich das Urteil nicht. Eine solche Haftung kommt deshalb auch nicht in Frage, weil der Treuhänder keine öffentlichen Verwaltungsaufgaben wahrnimmt, wenn er auch durch Verwaltungsakt der öffentlichen Hand eingesetzt wurde. Sein Aufgabenbereich beschränkt sich auf die Verwaltung eines * privaten Betriebes.

Auch die beklagte Stadtgemeinde war — wie das Urteil richtig erkennt — nicht Ausrüsterin im Sinne des § 2 Binnenschifffahrtsg; denn auch hier fehlt das wirtschaftliche Interesse an dem Ergebnis der Schiffsreise.

Auch eine Haftung nach §§ 31, 89 BGB trifft die beklagte Stadtgemeinde nicht. Der Treuhänder ist nicht ihr verfassungsmäßig berufener Vertreter. Durch die Bestellung des Treuhänders hat der Betrieb — wie bereits erwähnt — seinen privaten Charakter nicht verloren und ist nicht etwa ein Gemeindebetrieb geworden. Durch das Verhalten des Treuhänders wird nur der private Betrieb berechtigt und verpflichtet. Auch der Konkursverwalter wird von einem öffentlichen Organ, nämlich vom Gericht bestellt. Trotzdem werden durch seine etwaigen deliktischen Handlungen nur die Konkursmasse und er selbst, nicht etwa das Gericht verpflichtet. Ein Verschulden bei der Auswahl des Treuhänders könnte allerdings u. U. eine Amtspflichtverletzung bedeuten. Ein solches schuldhaftes Handeln geht aber aus dem Tatbestand nicht hervor, so daß die Frage nicht zu prüfen war, ob eine Haftung der öffentlichen Hand — wie sie Art. 131 der Weimarer Verfassung vorsah — heute noch besteht oder nicht.

Offen bleibt allerdings die Frage, wer hier nach § 8 Abs. 4 Binnenschifffahrtsg haftet. M. E. trifft diese Haftung ausschließlich den Eigentümer des Schiffes, das in Treuhandverwaltung genommen wurde. Solange das Schiff nicht enteignet ist, kommen — jedenfalls nach der Rechtslage im Jahre 1946 — nur ihm die wirtschaftlichen Erträge der mit dem Schiff unternommenen Fahrten zugute. Es ist also nur ihm gegenüber gerechtfertigt, die nicht vom Vorliegen eines Verschuldens abhängige gesetzliche Haftung des § 8 Abs. 4 Binnenschifffahrtsg geltend zu machen, ähnlich wie die gesetzliche Haftpflicht aus dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 nur den Betriebseigentümer, die gesetzliche Haftung aus dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur den Fahrzeughalter trifft. Sollte das Schiff später enteignet worden sein, so kann die Haftpflicht gemäß den Richtlinien Nr. 1 vom 28. April 1948 (ZVObl. S. 141) zum Befehl Nr. 64148 Ziff. 3 Abs. 3 auf den Rechtsträger des Volkseigentums übergegangen sein, soweit das Amt zum Schutze des Volkseigentums feststellt, daß die Forderung des Geschädigten im normalen Geschäftsverkehr entstanden ist.

Abteilungsleiter Dr. F. N i e t h a m m e r

§ 308 ZPO; §§ 267, 571, 242 BGB.

Die Dispositionsbefugnis der Parteien im Zivilprozeß bezieht sich nur auf den Tatsachenstoff, nicht auf dessen rechtliche Würdigung.

Wer eine eigene Leistung erbringen wollte, kann niemals so behandelt werden, als habe er eine fremde Verpflichtung erfüllt.

Der Grundsatz „Kauf bricht nicht Miete“ ist eine Spezialvorschrift ans dem Fe'-te der Grundstücksmietete, die auf andere Rechtsverhältnisse nicht angewandt werden kann.

KG, Urt. vom 24. Mai 1951 — 1 Kas. 14/51.

Aus den G r ü n d e n :

Die Entscheidung des Berufungsgerichts beruht auf der Verletzung des Gesetzes. Zunächst ist an der angefochtenen Entscheidung zu bemängeln, daß sie den Anspruch der Klägerin ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung untersucht, ohne — was sie selbst als das „Nächstliegende“