

12. Sorgfaltspflicht des Schlepperführers als Leiters eines Schleppzugs auf Binnengewässern.

I. Zivilsenat. Ur. v. 2. April 1921 i. S. N. G. u. Gen. (R.) w. Neue Nordb. Flussdampfschiffahrtsgef. u. Gen. (Befl.). I 343/20.

## I. Landgericht Hamburg, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerinnen haben mit der Beklagten zu 1 Schleppverträge geschlossen, in denen auf die Schleppbedingungen der Beklagten zu 1 Bezug genommen ist. Auf Grund dieser Schleppverträge hat die Beklagte zu 1 durch ihren Dampfer Magdeburg, dessen Kapitän der Beklagte zu 2 war, die Rähne der Klägerinnen in einem Schleppzuge, der aus 9 mit Kohlen beladenen Anhängen bestand, auf der Elbe von Hamburg aus stromaufwärts schleppen lassen. In der Nacht zum 24. Dezember 1916, als der Schleppzug unterhalb Boizenburg ankerte, kam ein Orkan auf. Die Anhänger Nr. 2 und Nr. 7 sanken und von den Anhängen Nr. 5 und 6 mußte zu ihrer Rettung ein Teil der Ladung über Bord geworfen werden. Die Klägerinnen verlangen Ersatz des Wertes der verloren gegangenen Kohlen, und zwar sowohl aus den Schleppverträgen als auch als Bessionare der Ladungseigentümer.

Die Vorinstanzen wiesen die Klagen ab, die Revision der Klägerinnen hatte keinen Erfolg.

## Gründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hatten die Klägerinnen keine Ermächtigung von den Ladungseigentümern, auch für sie die Schleppbedingungen der Beklagten anzunehmen; von den Beklagten ist auch nicht behauptet worden, daß die Ladungseigentümer gewußt hätten, daß Schleppbedingungen der genannten Art üblich seien. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß solchenfalls den hier allein in Betracht kommenden Klagenprüchen, die auf Abtretung der den Ladungseigentümern nach § 823 BGB., § 3 BinnenschG. erwachsenen Schadensersatzansprüche gestützt sind, die § 14 Nr. 2, § 15 Nr. 1 der genannten Schleppbedingungen nicht entgegengehalten werden können.

Das Berufungsgericht hat die Frage, ob eine für den Unfall ursächliche Fahrlässigkeit auf seiten des Führers oder der Eigenerin des Schleppdampfers Magdeburg vorliegt, verneint. Dabei hat es die Gutachten der gerichtlichen Sachverständigen Te. und Ti. zugrunde gelegt, das Privatgutachten des Sachverständigen Sch. aber abgelehnt, weil dieses gegenüber dem, was im Schleppbetrieb auf der Oberelbe allgemein üblich sei, erheblich zu weit gehende und dem praktischen Leben nicht Rechnung tragende Anforderungen stelle. Denn es würde — so fährt das Berufungsgericht fort — eine nicht zu billigende Überspannung der Anforderungen sein, wenn man vom Führer des Schleppers Magdeburg mehr verlangen wollte, als das, was langjährige, mit der Schleppschiffahrt auf der Oberelbe vertraute Praktiker von der gerichtsbekanntem Tüchtigkeit der Sachverständigen Te. und Ti. für erforderlich hielten.

Diese Darlegungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Mit der Vorschrift des § 276 B.G.B.: „Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlegt“ wird zum Ausdruck gebracht, daß die Anforderungen des Verkehrs den Maßstab geben, nach dem zu entscheiden ist, welches Maß von Umsicht und Sorgfalt zur Verhütung eines Schadens angewendet werden mußte. Dabei ist die Berücksichtigung der Anschauung eines bestimmten engeren Verkehrskreises nicht ausgeschlossen, sofern es sich nicht um eine im Verkehr eingerissene Nachlässigkeit und Unsitte handelt (R.O.N. Komm. § 276 Anm. 3). Daß dies letztere der Fall sei, ist den Feststellungen des Berufungsrichters nicht zu entnehmen.

Die Revision rügt insbesondere die auf die Gutachten der Sachverständigen X. und XI. gestützte Annahme des Berufungsgerichts, daß die Beobachtung des Barometers in der oberelbischen Schifffahrt nicht üblich sei und daß die Erhöhung der Rahnborde der Rähne allein dem Ermessen und der Entscheidung der Rahnschiffer unterstehe. Dabei will die Revision einen wesentlichen Unterschied machen zwischen dem gewöhnlichen Rahnschiffer, der einzeln oder in einem Schleppzuge fährt, und dem Führer eines Schleppzugs, der von seinem Dampfer aus den Schleppzug leitet, und meint, ein Schlepper mit zahlreichen Anhängen müsse besser und vollständiger ausgerüstet sein, als ein gewöhnlicher Kahn, und die Führer solcher Schlepper müßten der gesteigerten Pflicht und Verantwortlichkeit entsprechende Kenntnisse haben. Dies letztere ist insofern richtig, als die Führung eines Schleppdampfers als Einzelfahrzeugs sowie die vom Dampfer aus geleitete einheitliche Führung eines ganzen Schleppzugs andere Fähigkeiten und Kenntnisse des Führers und andere Ausrüstungsgegenstände, nautische Hilfsmittel usw. des Dampfers erfordern, als die Führung eines einzeln oder im Schleppzuge fahrenden Kahnes. Das bedeutet indessen nicht, daß der Schlepperführer außer der aus der einheitlichen Führung des Schleppzugs als solcher (ElschiffahrtsD. § 46 Abs. 3) folgenden Obhutspflicht eine besondere Obhut für jeden einzelnen mit eigener Mannschaft fahrenden Anhang auszuüben und dabei eine größere Umsicht und Sorgfalt zu gewähren hätte, als der Rahnschiffer selbst. Denn der wesentliche Inhalt des Schleppvertrags besteht darin, daß der Schlepper dem Schleppschiffe die bewegende Kraft stellt (Mittelschein in Hanjeat. Rechtszeitfchr. 1919 S. 560), und die nautische Führung der Anhänge geht nur insoweit auf die Schlepperleitung über, als es sich um den Schleppzug als ein besonderes Ganzes und nicht um die einzelnen Schleppschiffe als solche handelt. Dementsprechend bleibt innerhalb des durch den Schleppzug und seine einheitliche Führung gebildeten Rahmens jedes Schiff selbständig, derart, daß die Leitung desselben in erster Linie berufen ist, für seine Sicher-

heit zu sorgen und jederzeit in die Lage kommen kann, eigene selbständige Entschlüsse zu fassen (Schaps, Seerecht, 2. Aufl. Vorbemerk. zu § 556 Num. 33, § 481 Num. 7; Makower-Löwe, Binnenschiffahrt, 5. Aufl. § 4 Num. 6 b, d; Mittelstein in Ehrenbergs Handb. des gesamten Handelsrechts VII. 1 S. 121, 122, 323 fig.; anders, wenn es sich ausnahmsweise um vom Schlepper in Obhut genommene Anhänge handelt, RÖZ. Bd. 67 S. 12). Das schließt natürlich nicht aus, daß die einheitliche Leitung des Schleppzugs unter Umständen besondere Maßnahmen, Beobachtungen, Warnungen usw. seitens der Schlepperführung erfordert, die den einzelnen im Anhang fahrenden Rahnschiffer in der Obhutspflicht über seinen Kahn unterstützen und fördern. In welchem Umfang aber ein solches Vorgehen zu den Pflichten der Schlepperleitung gehört, hängt mangels entsprechender vertraglicher Vereinbarungen, behördlicher Vorschriften usw. von den Anforderungen des Verkehrs ab, für welche die Verkehrsfitte insoweit entscheidend ist, als es sich nicht um eine Unsitte handelt.

Nun behaupten die Klägerinnen selbst nicht, daß es für Rahnschiffer auf oberelbischer Fahrt verkehrszüßlich sei, zwecks Prüfung der bevorstehenden Wetterlage Barometerbeobachtungen zu machen und diese Beobachtungen allein oder mitbestimmend zu Rate zu ziehen, auch wenn sie selbständig einen Liegeplatz für die Nacht auszuwählen haben. Andererseits sind Schleppdampfer der hier fraglichen Art in dem verhältnismäßig engen und flachen Fahrwasser der Oberelbe auch durch den stärksten Sturm so wenig gefährdet, daß für ihre Sicherheit Barometerbeobachtungen völlig unnötig sind. Bei dieser Sachlage kann es nicht als eine Unsitte in dem oben erwähnten Sinne bezeichnet werden, wenn es verkehrszüßlich ist, daß an Bord der auf der Oberelbe verkehrenden Schlepper ein Barometer weder mitgeführt noch zu Wetterbeobachtungen benutzt wird, die höchstens für die Schleppschiffe von Interesse sein könnten, dort aber auch bei Einzelfahrt nicht vorgenommen zu werden pflegen. Daß aber die Benutzung von Barometern an Bord der Schleppdampfer nicht verkehrszüßlich ist, hat das Berufungsgericht festgestellt, und zwar ohne erkennbaren Rechtsirrtum auch dann, wenn, wie die Revision behauptet, einzelne oberelbische Schleppdampfer mit einem Barometer ausgerüstet sein sollten. Gehörte demnach die erwähnte Barometerbeobachtung nicht zu den Dienstverrichtungen des Schlepperführers, so kann ihm auch im Wehrt der sonstigen Feststellungen des Berufungsgerichts kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er nicht die Schleppschiffe auf die drohende Sturmgefahr aufmerksam gemacht und sie veranlaßt hat, rechtzeitig ihre Freiborde zu erhöhen. Daß an sich die Erhöhung der Freiborde dem Ermessen und der Entscheidung der Rahnschiffer untersteht, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, da dies

---

mit der nautischen Leitung des Schleppzugs als solcher nichts zu tun hat. . . .

---