

10. In welchem Umfang ist der Schlepperführer gegenüber dem im Anhang des Schleppers befindlichen Kahn zur Sorgfalt verpflichtet?
 BGB. §§ 631 ff., 254.

I. Zivilsenat. Ur. v. 28. Oktober 1925 i. S. B. (Rl.) w. Akt.-
 Ges. M. u. Gen. (Bekl.). I 35/25.

- I. Landgericht Mainz.
- II. Oberlandesgericht Darmstadt.

Am Nachmittage des 18. Januar 1918 fuhr der der Beklagten zu 1 gehörige und vom Beklagten zu 2 geführte Schlepper „Mainkette“ mit dem Kahn „Balthazar“ des Klägers auf dem Main von Frankfurt a. M. aus zu Tal, um den Kahn auf Grund eines zwischen dem Kläger und der Beklagten zu 1 geschlossenen Schleppvertrags nach Mainz zu schleppen. Unterwegs stellte sich starker Nebel ein. Bei der Durchfahrt durch den rechten Bogen der Schwannheimer Mainbrücke stieß der Schleppkahn mit seiner Backbordsseite an den Brückenpfeiler und wurde dadurch beschädigt. Der Kläger behauptet, daß dieser Unfall von dem Beklagten zu 2 als Führer des Schleppers verschuldet sei. Demgemäß hat er gegen die beiden Beklagten als Gesamtschuldner auf Schadensersatz Klage erhoben. Die Beklagten haben den Klaganspruch nach Grund und Höhe bestritten und geltend gemacht, daß der Unfall allein durch die Schuld des Kahnsehiffers verursacht worden sei.

Das Landgericht erklärte den Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt. Das Oberlandesgericht wies die Klage ab. Die Revision des Klägers hatte Erfolg.

Gründe:

Auf Grund des zwischen der Beklagten zu 1 und dem Kläger geschlossenen Schleppvertrags hatte der vom Beklagten zu 2 geführte Schlepper den Kahn des Klägers als einzigen Anhang ins Schlepptau genommen. Der geschleppte Kahn war mit einer vom Kläger gestellten Mannschaft, zu der in erster Linie der Schiffer Heinrich B. gehörte, bemannt. Dieser wurde in der Führung des Kahneshinterstützt durch seine Ehefrau und seine Tochter Gertrud, während eine zweite Tochter sich in der Schiffswohnung an Bord befand. Der Kahn hat eine Länge von 73,90 m und eine Ladefähigkeit von 997 Tonnen. Er

war leer und durch eine einzige kurze Schlepptrasse mit dem Schlepper verbunden, so daß er ihm in einem Abstände von 3—4 m folgte. Der Kahn sollte von Frankfurt a. M. nach Mainz geschleppt werden.

Danach stellt der Schleppvertrag sich als ein gewöhnlicher Werkvertrag dar, bei welchem der geschleppte Kahn in der Obhut seines Schiffers verbleibt und der Schlepperführer außer der aus der einheitlichen Führung des Schleppzuges als solchen und den allgemeinen Grundsätzen des Werkvertrags folgenden Obhutspflicht keine besondere Obhut über den Anhang hat, vielmehr der Kahnschiffer in erster Linie berufen ist, für die Sicherheit des Kahnens zu sorgen, und dabei jederzeit in die Lage kommen kann, eigene selbständige Entschlüsse fassen zu müssen (RÖB. Bd. 102 S. 49; Bd. 67 S. 12; Bd. 62 S. 212). Hieran wird nichts durch die Verbindung zwischen Schlepper und Kahn mittels einer einzigen verhältnismäßig kurzen Schlepptrasse geändert. Die Ansicht der Revision, daß infolge dieser Verbindung das Vorderteil des Schleppkahnes dem Schlepper „unbedingt“ folgen mußte, ist unrichtig, wenn damit gemeint sein sollte, daß ein Ausweichen des vorderen Teiles des Kahnens nach rechts oder links überhaupt nicht möglich gewesen sei. Vielmehr lag es in der Hand des Kahnschiffers und gehörte zu seinen Obliegenheiten, nicht nur das Hinterteil, sondern auch das Vorderteil des Kahnens durch sorgfältiges Nachsteuern im Kurse des Schleppers zu halten.

Auf der Schleppfahrt ist der Kahn mit seiner Backbordseite gegen einen Pfeiler der Schwannheimer Brücke gestoßen. Aus dem geschilderten Rechtsverhältnis zwischen Schlepper und Anhang, insbesondere aus dem Umstand, daß die nautische Führung des Schleppzuges auf seiten der Leitung des Schleppers lag, ergibt sich eine Vermutung dafür, daß der Unfall auf ein Verschulden des leitenden Schleppers zurückzuführen ist, und daß daher der Bellagte zu 2 als Führer und die Bellagte zu 1 als Eignerin des Schleppers sich entlasten müssen. (Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts Bd. 7 Abt. 1 S. 326, 327; 317 flg.; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht, Bd. I S. 56 § 3 Anm. V 3.)

Die Begründung des Berufungsurteils läßt nicht erkennen, daß dieser Rechtsgrundsatz genügend beachtet worden ist.

Das Berufungsgericht verweist gegenüber dem vom Kläger erhobenen Vorwurf, daß der Schleppzug trotz des dichten Nebels weiter gefahren sei und nicht rechtzeitig „beigedreht“ habe, auf die Vorschrift in § 18 Nr. 8 Abs. 2 der Polizeiverordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem Main unterhalb der Bürgel-Offenbacher Grenze vom 28. Januar 1899, welche besagt:

„Bei nebligem Wetter müssen die durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit . . . Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren. . . .

Wird der Nebel so dicht, daß keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen“ . . .

Hieran anknüpfend führt das Berufungsgericht aus, daß der Nebel eine Dichtigkeit in einem dieser Polizeivorschrift entsprechenden Grade erst zu der Zeit angenommen habe, als der Schleppzug in der Nähe der Schwanheimer Brücke angekommen sei, und daß damals ein Beilegen des Schleppers vor dieser Brücke nicht mehr ratsam gewesen sei. Es könne dem Schlepperführer kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er damals weitergefahren sei. Denn die erwähnte schiffahrtspolizeiliche Bestimmung gehe nicht dahin, daß beim Einfallen dichten Nebels unter allen Umständen sofort beilegt werden müsse, sondern dahin, daß dies an der nächsten geeigneten Stelle zu geschehen habe. Des weiteren könne dem Schlepperführer kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er seine ursprüngliche Absicht, wegen des Nebels bereits in Niederrad beizulegen, nicht ausgeführt habe. Denn damals sei der Nebel noch nicht so dicht gewesen, daß die Weiterfahrt hätte unterbleiben müssen. Die Schifffahrtspolizeiverordnung verbiete in § 18 Nr. 8 Abs. 1 nicht das Fahren bei nebligem Wetter schlechthin, sondern gebe nur besondere Verhaltensmaßregeln für das Fahren bei Nebel, daß nämlich — was hier in Betracht komme — bei Nebel mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden müsse. Das sei aber auch geschehen. Andererseits könne nicht gesagt werden, daß ein früheres Haltmachen des Schleppzugs deshalb nötig gewesen sei, weil mit einem ständigen Zunehmen des Nebels unbedingt habe gerechnet werden müssen. Vielmehr sei der dichte Nebel ganz plötzlich eingefallen, indem sich gerade an der Schwanheimer Brücke ein Nebelschwaden gebildet habe.

Diese Ausführungen schieben die Vorschriften der erwähnten Schiffsahrtspolizeiverordnung, deren Auslegung durch das Berufungsgericht der Revision nicht unterliegt, in einer Weise in den Vordergrund, daß sich nicht erkennen läßt, ob das Berufungsgericht genügende Rücksicht auf die daneben in Betracht kommenden allgemeinen Rechtsgrundsätze genommen hat. Zwar führt das Berufungsgericht unter anderem aus: es komme darauf an, ob der Schlepperführer unter den gegebenen Umständen „ohne Verletzung seiner Sorgfaltspflicht“ sich dazu entschließen konnte, das Beilegen des Schleppzugs vor der Brücke zu unterlassen, und meint, es müsse „nach der gesamten Sachlage“ der Entschluß des Schlepperführers, zunächst nicht beizulegen, sondern zuerst die Schwanheimer Brücke zu passieren, als den Verhältnissen angemessen bezeichnet werden. Aber diese allgemeiner gehaltenen Bemerkungen des Berufungsgerichts lehnen sich unmittelbar an die erwähnten Erörterungen über die Tragweite der Schiffsahrtspolizeiverordnung an und gehen von der Voraussetzung aus, daß der Schlepperführer ohne Verletzung der Polizeivorschriften in den dichten Nebel hineingeraten sei; sie geben indes keinen Anhalt dafür, daß das Berufungsgericht auch die einschlägigen allgemeinerrechtlichen Gesichtspunkte in den Kreis seiner Erwägungen gezogen hat. Dies letztere war aber nach Lage der Sache erforderlich und konnte ohne Rechtsirrtum nicht unterbleiben. Denn die Pflichten eines Schlepperführers erschöpfen sich in Fällen der fraglichen Art nicht darin, daß er die Polizeiverordnungen innehält. Insbesondere berechtigt die Vorschrift in der Polizeiverordnung den Schlepperführer nicht, unter allen Umständen so lange zu fahren, bis der Nebel den dort vorgesehenen Grad der Dichtigkeit erlangt hat. Vielmehr muß der Schlepperführer nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen schon vorher die Fahrt des Schleppzugs einstellen, sobald bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schlepperführers eine Gefährdung des Schleppzugs im Falle der Weiterfahrt erkennbar ist. Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen nicht erkennen, daß auch von diesem Gesichtspunkt aus geprüft worden ist, ob der Schlepperführer nicht schon bei Niederrad oder an einer anderen geeigneten Stelle oberhalb der Schwanheimer Brücke den Schleppzug hätte beilegen müssen. Der Schlepperführer mußte sich unter allen Umständen sagen, daß das Durchfahren der genannten Brücke und ihrer verhältnismäßig

schmalen Durchlässe mit dem langen, leeren, an einer Troffe hängenden und daher besonders schwierig zu lenkenden Kahn, zumal auf der Talfahrt im mitlaufenden Strom, selbst bei schwächerem Nebel besonders schwierig und gefährvoll war, und daß der Nebel sehr wohl plötzlich dichter werden konnte, wie dies nach den Feststellungen des Berufungsgerichts tatsächlich der Fall gewesen ist. Es kommt hinzu, daß nach eben diesen Feststellungen sich gerade an der Schwanheimer Brücke ein dichter Nebelschwaden gebildet hatte, der die Aussicht versperrte und in den der Schleppzug hineingefahren ist. Sollte wirklich der Schlepperführer, als er diesen Nebelschwaden wahrnahm oder bei gehöriger Sorgfalt wahrnehmen mußte, nicht mehr in der Lage gewesen sein, den Schleppzug ohne Gefährdung vor der Brücke anzuhalten und beizulegen, so hätte er doch für das Durchfahren der Brücke unter den obwaltenden, besonders schwierigen Verhältnissen noch besondere Vorsichtsmaßregeln treffen müssen. Dazu gehörte eine Vorkehrung dafür, daß auch innerhalb des Nebelschwadens die Führung des Anhanglahnes rechtzeitig über die Manöver und Bewegungen des Schleppers unterrichtet werden konnte. Allerdings lag es der Kahnführung ob, den Schlepplahn sorgfältig in gestreckter Fahrt dem Schlepper nachzusteuern, und der Schlepperführer durfte sich grundsätzlich darauf verlassen, daß der Kahnschiffer dieser Verpflichtung nachkommen werde. Es mag auch sein, daß es unter den obwaltenden Umständen zu den Pflichten des Kahnschiffers gehörte, eine Person seiner Besatzung an das Vorderende des Kahnes zu schicken mit dem Auftrage, von dort aus die Bewegungen des Schleppers zu beobachten und der auf dem Hinterteil des Kahnes beim Steuer befindlichen Kahnführung zu melden. Aber die Ausführungen des Berufungsgerichts reichen nicht aus, um seine Annahme zu begründen, daß dies letztere allein genügt hätte, um bei gehöriger Sorgfalt des Kahnschiffers den Unfall zu vermeiden. Vielmehr spricht die von dem Berufungsgericht festgestellte Dichtigkeit des Nebelschwadens im Beihalt der besonderen Umstände des Falles dafür, daß zur gehörigen Aufrechterhaltung des Zusammenhaltes zwischen der Schlepper- und der Kahnführung erforderlich war, daß eine Person der Schlepperbesatzung vom Hinterteil des Schleppers aus nach dem Vorderende des Schlepplahns zu die Bewegungen des Schleppers rechtzeitig durch Zuruf oder Zeichen anzeigte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die

vom Berufungsgericht erwähnte ungenügende Bemannung des Schleppfahnes zu der maßgeblichen Zeit — Mitte Januar 1918 — infolge der Kriegsverhältnisse schwerlich dem Rahnschiffer zur Last gelegt werden kann, und daß anderseits der Schlepperführer zweifellos über diese ungenügende Rahnbemannung unterrichtet war. Dann mußte er aber auch diesen Verhältnissen Rechnung tragen und demgemäß besondere Vorkehrungen zur Unterstützung des unzureichend bemannten Schleppfahnes beim Einfahren in den Nebelschwaden und beim Durchfahren der Brücke innerhalb dieses Schwadens treffen. Dies um so mehr, als nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der leere Schleppfahn nicht in der auf dem Main üblichen Weise durch zwei gekreuzte Schleppstränge, sondern nur durch eine Schlepptrasse mit dem Schlepper verbunden war und die dadurch bedingte Erschwerung in der Anpassung des Fahnes an die Bewegungen des Schleppers nicht nur den Rahnschiffer, sondern auch den Schlepperführer zu besonderer Sorgfalt verpflichtete. Hat aber der Schlepperführer die von ihm unter den obwaltenden Umständen zu erfordernde Sorgfalt nicht nach allen Richtungen hin gewährleistet, so kann auch das dem Rahnschiffer von dem Berufungsgericht zur Last gelegte Verhalten, insbesondere sein Mangel an Vorforge und Geistesgegenwart im entscheidenden Augenblick, nicht als die alleinige Ursache des Unfalls angesehen werden. Vielmehr weist die völlige Außerachtlassung der für ein mitwirkendes Verschulden des Schlepperführers sprechenden Umstände seitens des Berufungsgerichts auf eine Verkennung von § 254 BGB. hin.