

16. Umfang der Haftung des Pächters einer öffentlichen Fähre für Leben und Gesundheit seiner Fahrgäste? Rechtliche Natur des durch die Benutzung eines Fährbotes abgeschlossenen Vertrages? Nichtvorhängeu einer vor dem Eingange in den Maschinenraum eines Fährdampfers angebrachten Sperrkette?

Gew.D. §§. 6. 120.

I. Civilsenat. Urtr. v. 10. Oktober 1888 i. S. W. (Rf.) w. F. (Ref.)  
Rep. I. 202/88.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Der Kläger, welcher am 23. Juli 1887 den dem Beklagten gehörigen Fährdampfer „Louise“ zur Überfahrt vom kleinen Grasbrook nach dem Baumwall benutzte, ist beim Anlegen des Dampfers an der Landungsbrücke beim Baumwall in den Maschinenraum hinabgestürzt und hat sich dadurch eine Verletzung zugezogen. Indem er die Ursache des Unfalles auf ein Verschulden der Besatzung des Dampfers zurückführt, welches darin bestehen soll, daß die am Eingange zum Maschinenraume vorhandene Sperrkette nicht eingehängt gewesen sei, macht er den Beklagten für dieses Verschulden verantwortlich und beantragt dessen Verurteilung zur Zahlung einer wöchentlichen Rente von 20 M. Der Beklagte hat seine Verpflichtung zum Schadensersatz sowie die Höhe des Anspruches bestritten.

Der Beklagte ist unstreitig und nach dem vorgelegten, zwischen ihm und der hamburgischen Finanzdeputation abgeschlossenen Verträge Pächter einer „öffentlichen“ Fähre. Nach §. 6 Gew.D. (in der Fassung von 1883) findet dieses Gesetz aber keine Anwendung auf die Befugnis zum Halten öffentlicher Fähren, wodurch, da der §. 6 a. a. D. zu den einleitenden allgemeinen Bestimmungen gehört, auch die Anwendbarkeit der Vorschrift des §. 120 Gew.D. auf den vorliegenden Fall allerdings ausgeschlossen erscheint. Mit Recht ist aber das Berufungsgericht der ersten Instanz darin beigetreten, daß der Vertrag des Fahrgastes mit dem Fährmanne sich nicht als eine Dienstmiethen, sondern als eine *locatio conductio operis* darstelle, gerichtet auf die Beförderung des Fahrgastes nach einem bestimmten Ziele, und es ist deshalb auch mit Recht nicht von ihm bezweifelt, daß der Beklagte, von welchem persönlich die Bewirkung der übernommenen Leistungen offenbar nicht erwartet werden konnte, als *conductor operis* an sich für schuldhaftige Handlungen und Unterlassungen der von ihm angenommenen Hilfspersonen den seine Fähranstalt benutzenden Personen gegenüber haftet.

Vgl. Entsch. des R.D.G.'s Bd. 12 S. 73 flg. und Bd. 13 S. 77 flg., sowie Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 10 S. 165 flg.

Ebenso wenig scheint das Berufungsgericht zu bezweifeln, daß der Beklagte schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verpflichtet war, auf den von ihm zur Fähre benutzten Schiffen die zur thunlichsten Sicherung der Fahrgäste gegen Gefahr für Leben und Gesundheit geeigneten Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten. Es ist aber der Ansicht, daß der erste Richter der desfalligen Verpflichtung des Beklagten einen zu weiten Inhalt beigelegt habe, daß insbesondere das Vorhandensein einer Sperrkette vor dem Eingange zum Maschinenraume nicht erforderlich gewesen sei, und daß deshalb der Beklagte auch nicht dafür verantwortlich gemacht werden könne, daß dieselbe zur Zeit des Unfalles nicht vorgehängt war.

Hinsichtlich dieser Ausführung ist nun dem Berufungsgerichte darin beigetreten, daß allerdings als Gegenstand der Verpflichtung des Fährmannes die sichere Beförderung des Fahrgastes schlechthin nicht angesehen werden kann, und daß es zu weit geht, die Verpflichtung des Fährmannes dahin zu formulieren, daß er die den Passagieren zugewiesenen Räume in einem die Gefährdung derselben aus-

schließenden Zustande zu erhalten habe; denn es wird mit Recht darauf hingewiesen, daß nach der Natur der Sache kleine Fahrzeuge, wie sie zum Fährdienste benutzt zu werden pflegen, mancherlei Unvollkommenheiten in sich tragen und auch in bezug auf die Sicherheit nicht so weitgehende Garantien bieten können, wie z. B. ein großer, aufs beste eingerichteter Dampfer; der Fahrgast, welcher sich den daraus sich ergebenden Gefahren aussetze, habe dieselben daher selbst zu tragen.

Das Berufungsgericht führt sodann aus, der durch die Benutzung eines Fährbootes begründete Wertverbindungsvertrag habe nicht die Beförderung in der denkbar sichersten Weise, sondern die Beförderung nach Maßgabe des zur Verfügung gestellten Transportmittels zum Gegenstande, wobei allerdings jeder Fahrgast beanspruchen könne, daß es an denjenigen zur Sicherheit des Publikums dienenden Vorrichtungen nicht fehle, welche allgemein üblich, und insbesondere nicht an solchen, welche polizeilich vorgeschrieben sind. Bei einem — wie es vorliegend der Fall ist — unter polizeilicher Kontrolle stehenden Fährdienste, bei welchem kein Boot in den Betrieb eingestellt wird, ohne vorab in bezug auf seine Sicherheit geprüft zu sein und deren Anforderungen genügt zu haben, werde man nicht leicht fehlgehen, wenn man auch in dem civilrechtlichen Verhältnisse zwischen Fährmann und Fahrgast das Maß der dem ersteren obliegenden Sorgfalt mit jenen Anforderungen in Übereinstimmung bringe und dem Fährmanne nicht Vorsichtsmaßregeln zumute, welche die Polizeibehörde für unwesentlich erachtet habe.

Auch hierin ist dem Berufungsgerichte zwar im allgemeinen beizutreten, jedoch nur mit der Maßgabe, daß der aus dem Vertrage seinen Fahrgästen für jede, auch die geringste Nachlässigkeit haftende Beklagte auch eine dieser Haftung entsprechende Sorgfalt aufzuwenden hatte, daß deshalb die allgemeine Üblichkeit und die Anforderungen der Polizeibehörde in betreff der zur Sicherheit des Publikums geeigneten Vorrichtungen für ihn nur die Minimalgrenze des zu Leistenden bildeten, und daß er auch über dieses Maß hinaus seinen Fahrgästen haftete, wenn er bei Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen und geschäftskundigen Fährmannes erkannte oder erkennen mußte, daß das allgemein Übliche oder polizeilich vorgeschriebene zu der auch auf solchen Fährbooten zu ermöglichenden thunlichsten

Sicherung des Publikums nicht genüge, und daß die Beschaffenheit des von ihm zum Transporte benutzten Fahrzeuges noch weitere Vorsichtsmaßregeln erfordere und gestatte, ohne daß hierdurch ein unverhältnismäßiger Kostenaufwand oder eine unthunliche Erschwerung in der Handhabung des Fahrzeuges oder ein anderer Nachteil, durch welchen die Unterlassung sich rechtfertigt, herbeigeführt werde.

Die Behauptung des Klägers, daß eine Sperrkette vor dem Eingange zum Maschinenraume im Interesse der Sicherheit des Betriebes polizeilich vorgeschrieben sei, hat sich nun allerdings durch die Beweis-erhebung nicht bewahrheitet, und, hieran anknüpfend, fährt das Berufungsgericht dann fort, es sei auch nicht wohl einzusehen, wie eine solche Sperrkette als geeignetes Sicherungsmittel gegen das Hineinfallen in den Maschinenraum dienen könnte, wo sie angebracht sei, habe sie vielmehr die Bestimmung, dem Publikum den Zugang zum Maschinenraume zu verwehren, nicht das Hineinfallen zu verhindern, wozu eine Kette ein wenig zulängliches Mittel wäre und eine feste Thür in der die Öffnung des Maschinenraumes umgebenden Einfriedigung würde gefordert werden müssen, wenn der Eingang nicht offenbleiben dürfe. Aber auch zu den Kajüten (z. B. auf den Asterböten) führten Treppen mit unversperrten Zugängen, wodurch die Möglichkeit eines Hinabsturzes gegeben sei, ohne daß es jemandem in den Sinn komme, darin etwas Ordnungswidriges zu finden. Es sei nicht einzusehen, weshalb der Eingang zum Maschinenraume durchaus versperrt sein müßte; mit derartigen Unvollkommenheiten habe das Publikum zu rechnen und sich in acht zu nehmen, um nicht in Schaden zu kommen. Geschehe dies im einzelnen Falle dennoch, ohne daß den betreffenden Passagier der Vorwurf einer besonderen Unvorsichtigkeit treffe, so sei das eben ein unglücklicher Zufall, für welchen der Fährmann nicht verantwortlich gemacht werden könne.

Diese Argumentation ist nun aber in mehrfacher Beziehung nicht genügend und rechtsirrtümlich. Denn zunächst ist nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht bei derselben die Aussage des in erster Instanz als Sachverständiger vernommenen Hafenkommandeur A. erzwogen hat, welcher, nachdem er angegeben, er denke sich, daß infolge der Wendung des Schiffes vor dem Anlegen die Passagiere alle nach der linken Seite drängten, und daß Kläger durch dieses Gebränge zu Fall gebracht wurde, erklärt hat:

„Die Öffnung vor dem Maschinenraume ist ca. 2 Fuß breit und durch eine Kette in der Höhe des umgebenden Geländers von ca. 3 Fuß abgeschlossen. Wenn die Kette vorliegt, ist ein Hinunterfallen in den Maschinenraum nicht so leicht möglich. Das Eisen vor demselben ist ziemlich glatt und etwas nach dem Wasser zu geneigt, ein Ausgleiten auf demselben daher leicht möglich.“

Dasselbe gilt von dem klägerischerseits in Bezug genommenen Schreiben vom 20. September 1887, in welchem in Beantwortung einer vor Beginn des Prozesses von den Anwälten des Klägers an den Beklagten gerichteten Zuschrift in dessen Abwesenheit sein Vertreter sich darauf berufen hat:

„Bezüglich der Einrichtungen, als Sperrkette und alle sonstigen Sicherheitsvorrichtungen der Fahrböte, wollen Sie mir gefälligst gestatten, zu bemerken, daß selbige den Vorschriften der hiesigen Baupolizeibehörde entsprechend ausgeführt sind,“

woraus Kläger nicht ohne Grund gefolgert hatte, der Vertreter des Beklagten habe selbst anerkannt, daß die Sperrkette zu den erforderlichen Sicherheitsvorrichtungen gehöre.

Was demgegenüber das Berufungsgericht zu der Annahme veranlaßt hat, daß die Sperrkette nicht als Sicherungsmittel gegen das Hineinfallen in den Maschinenraum dienen könne und, wo sie angebracht sei, nur die Bestimmung habe, dem Publikum den Zutritt in denselben zu verwehren, ist nicht ersichtlich und entbehrt umsomehr der gehörigen Begründung, als das Berufungsgericht selbst unmittelbar darauf die Sperrkette nur als ein „wenig zulängliches“ Sicherungsmittel bezeichnet hat, ihr mithin einen relativen Wert als solches keineswegs abspricht. Daß eine feste Thür in der die Öffnung des Maschinenraumes umgebenden Einfriedigung eine noch größere Sicherheit als eine Sperrkette gewähren würde, schließt doch nicht aus, mindestens eine Verringerung der Gefahr des Hineinstürzens für geboten zu erachten. Das Berufungsgericht meint nun zwar, es sei nicht einzusehen, weshalb der Eingang in den Maschinenraum durchaus versperrt sein müsse, da auch z. B. auf den Asterböten zu den Kajüten Treppen mit unversperrten Zugängen führten und dies ebenfalls nicht ordnungswidrig gefunden werde. Aber auch dieser Erwägung steht zunächst entgegen, daß selbst der Beklagte sich auf die Gleichheit der obwaltenden Verhältnisse bei den Zugängen zum Maschinenraume

und zu den Kajüten eines Schiffes gar nicht berufen hatte, und sodann kann auch eine solche Gleichheit nicht schon darin gefunden werden, daß die Möglichkeit gegeben ist, auch auf einer Kajütentreppe hinabzustürzen, da die Kajütenzugänge und Treppen gerade den Zweck haben, von den Passagieren jederzeit benutzt werden zu können, weshalb im allgemeinen auch angenommen werden darf, daß schon nach der ganzen Anlage der in die Kajüten hinabführenden Zugänge und Treppen die Gefahr des Hinabstürzens eine weniger große ist. In jedem Falle hätte das Berufungsgericht, wenn es aus der von ihm herangezogenen Analogie der Kajütenzugänge ein Argument zu Gunsten des Beklagten entnehmen zu können glaubte, dem Kläger durch Ausübung des Fragerechtes Gelegenheit geben müssen, sich dagegen zu verteidigen.“ . . .

(Es wird dann noch ausgeführt, daß auch durch die auf Antrag des Klägers eingezogene Auskunft der Polizeibehörde die Entscheidung nicht gerechtfertigt werde.)