

51. 1. Ist der Schlepper, wenn das geschleppte Schiff auf Grund gerät, zur Hilfeleistung verpflichtet?
2. Kann nach gemeinem Rechte dem Ansprüche auf Schadensersatz durch den Hinweis darauf begegnet werden, daß der Beschädigte den Schaden durch eigene Thätigkeit hätte abwenden können?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 9. Mai 1900 i. S. Schr. & W. (Bekl.) w.
W. (Kl.). Rep. I. 115/00.

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

Im Dezember 1896 kaufte der Kläger das Schiff „A.“, das bei Tuxhaven in der Außenelbe gestrandet und nur noch als Wrack zu betrachten war, nebst der Ladung für den Preis von 5870 *M* und schloß mit der Beklagten einen Vertrag, durch den diese es übernahm, das Wrack mit zwei Schleppern nach Geestemünde zu bringen. Die Reise wurde am Vormittag des 19. Dezember von Tuxhaven aus ange-

treten. In der Nacht vom 19. zum 20. Dezember geriet die „A.“, als man schon in die Wesermündung gelangt war, dort auf den Grund, wurde am 21. Dezember von den beiden Schleppern verlassen und blieb einige Tage in unveränderter Lage. Am 27. Dezember kam sie bei höherem Wasserstande von selbst los und vertrieb nach der See. Der Kläger wollte nun durch den Verlust des Wracks und der Ladung einen noch ungedeckten Schaden von 12000 \mathcal{M} erlitten haben, erachtete die Beklagte für ersatzpflichtig und erhob deshalb gegen sie Klage. In den vorderen Instanzen wurde der Anspruch dem Grunde nach anerkannt; auf Revision der Beklagten wurde dagegen die Klage abgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Ebenso wie das Landgericht, ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß Beklagte die Führer ihrer Schlepper vertreten und deshalb den Schaden, den Kläger durch den Verlust der „A.“ erlitten hat, ersetzen muß, wenn dieser durch die Führer der Schlepper verschuldet worden ist. Das ist zweifellos richtig und wird auch von der Revision nicht beanstandet. Beide Instanzgerichte haben sodann angenommen, daß ein derartiges Verschulden nachgewiesen sei. Diese Entscheidung beruht jedoch auf rechtsirrtümlichen Erwägungen.

Nach dem zwischen den Parteien geschlossenen Vertrage hatte Beklagte die „A.“ nach Geestemünde zu bringen. Gewiß hatte sie hierfür nicht unter allen Umständen einzustehen; vielmehr erlosch ihre Verbindlichkeit, wenn ihr die Erfüllung durch Zufall unmöglich wurde; aber allerdings muß sie nachweisen, daß sie an der Ausführung des Vertrages durch unabwendbare und von ihr nicht zu vertretende Ereignisse gehindert worden sei. Hierzu genügt indes die Darlegung des tatsächlichen Herganges, aus dem sich ein solcher Schluß ergibt.

Nach Darstellung der Beklagten, gegen deren Richtigkeit nichts eingewendet wurde, ist die „A.“ in der Nacht vom 19. zum 20. Dezember aufgelaufen, weil die Schlepptrasse eines der beiden Schlepper brach, und das Wrack bei dem damals herrschenden sehr heftigen Nordostwinde auf eine Sandbank außerhalb des Fahrwassers getrieben wurde. Dies ist jedoch nicht durch die Führung der Schlepper verschuldet worden; denn die Befestigung der Trossen ist, wie das Berufungsgericht feststellt, eine durchaus sachgemäße und angemessene gewesen, während ein Vorwurf gegen die Navigierung von keiner Seite

erhoben worden ist. Auszugehen ist deshalb davon, daß Beklagte das Auflaufen des Wracks nicht zu vertreten hat.

Beide Instanzgerichte sind aber zu dem Ergebnis gelangt, daß die Führer der Schlepper den Versuch hätten machen müssen, das Wrack abzubringen. Ein solcher Versuch sei möglich gewesen und würde, wie das Berufungsgericht annimmt, höchst wahrscheinlich gelungen sein oder, wie am Schluß der Urteilsgründe festgestellt wird, zum Ziele geführt haben. Diese Annahme stützt sich auf die Thatfache, daß das Wrack am 27. Dezember ohne fremde Hilfe flott geworden ist, und auf Gutachten, die dahin gehen, daß eine Befestigung von Schlepptrassen am Wrack möglich gewesen sei, die Abbringung aber, da die Sandbank steil abfalle, nicht besondere Anstrengung erfordere haben würde. Wann, d. h. wie lange Zeit nach dem Unfall, das Abbringen möglich gewesen oder geworden wäre, ist nicht festgestellt. Das Berufungsgericht ist auf diese Frage nicht ausdrücklich eingegangen; das Landgericht hat ausgesprochen, daß die Schlepper so lange, bis die Witterungsverhältnisse das Abbringen ermöglichten, hätten warten müssen; denn es sei der Schlepplohn deshalb so hoch, wie geschehen, auf 1000 *M*, normiert worden, „weil beiderseits erwogen wurde, es sei möglich, daß das Schleppen lange dauern werde, daß man insbesondere mehrere Fluttiden werde überliegen müssen, daß allerhand Zufälligkeiten eintreten, insbesondere Trassen brechen könnten, und dergleichen.“ Schon diese Erwägung, die das Berufungsgericht anscheinend gebilligt hat, ist unzulänglich. Unzutreffend ist zwar der Einwand der Revision, daß die beiden Schlepper überhaupt deshalb keinen Versuch des Abbringens hätten zu machen brauchen, weil dies eine Nothilfe gewesen wäre, und sie der Vertrag hierzu nicht verpflichtete. Allerdings verpflichtet der Schleppvertrag insofern nur zum Schleppen, als der Schlepplohn nur zur Gegenleistung für den Schleppdienst, nicht auch zur Vergütung für außerordentliche Hilfeleistungen dienen soll. Wichtig ist es auch, daß der Schleppvertrag erlischt, d. h. daß der Schlepper frei wird, sobald die Unmöglichkeit, die Reise zu vollenden, eintritt. Dagegen darf der Schlepper, so lange solche Unmöglichkeit noch nicht vorliegt, das geschleppte Schiff, wenn diesem ein Unfall begegnet, nicht einfach seinem Schicksal überlassen, sondern hat, soweit möglich, Hilfe zu leisten, wogegen er andererseits, sofern hierin Dienste anderer Art als die bedungenen liegen,

Anspruch auf den entsprechenden Lohn hat. Die Schlepper der Beklagten hätten deshalb das Wrack nicht ohne weiteres im Stich lassen dürfen. Andererseits waren sie nicht schlechthin verbunden, zu warten, bis die Witterung günstiger wurde; vielmehr hätten sie auch dann, wenn bei Bemessung des Schlepplohnes auf außergewöhnliche Verzögerungen gerechnet worden wäre, nur zu warten brauchen, so lange ihnen dies billigerweise zugemutet werden konnte. Daß aber diese Frist nicht eingehalten sei, ist nicht festgestellt worden. Solches wäre jedoch nötig gewesen; denn Beklagte hatte auch behauptet und unter Beweis gestellt, daß auf Anlaß des Klägers selbst der Schlepper „S.“ und ein anderer Dampfer der Schleppschiffahrtsgesellschaft Union hinausgefahren seien und sich davon überzeugt hätten, daß das Wrack nicht abzubringen sei. Auf die Beweisantretung über diese, von dem Kläger nicht zugestandenen, Behauptungen ist das Berufungsgericht nicht eingegangen. Hierdurch ist der Beklagten ein für die Beurteilung der Sache erheblicher Beweis abgeschnitten, und die Feststellung, daß die Führer der Schlepper sich eines Versehens schuldig gemacht hätten, entbehrt bisher der genügenden Grundlage.

Einer Aufklärung nach dieser Richtung bedarf es jedoch nicht, da der im übrigen vorliegende Sachverhalt bereits ergibt, daß der Klagsanspruch ohnehin nicht aufrecht erhalten werden kann. Als die „A.“ in der Nacht zum 20. Dezember aufgelaufen war, begab sich einer der beiden Schlepper am nächsten Morgen nach Geestemünde, und der Führer verlangte hier von dem Kläger, unter der Erklärung, daß jetzt der Schleppvertrag erloschen, er aber zum Bergen des Wracks bereit sei, die Eingehung eines neuen Vertrages. Auf dieses Ansinnen ging Kläger, wie das Berufungsgericht feststellt, nicht ein; er verlangte vielmehr, die Schlepper sollten das Wrack bergen, und fügte hinzu, das Strandamt könne nachher die der Beklagten zukommende Vergütung festsetzen. Alsdann wurde jedoch, wie nicht streitig ist, das Wrack am 21. Dezember von den Schleppern verlassen. Beklagte hat behauptet, letztere hätten, und zwar in Folge eines bei der Verhandlung in Geestemünde von dem Kläger gestellten Verlangens, durch ein beim Passieren des Rotefand-Leuchtturmes gesehtes, verabredetes Signal kundgegeben, daß sie nicht imstande seien, das Wrack abzuschleppen. Dieses Signal sei dem Kläger gemeldet, und nunmehr sei es dessen Sache gewesen, selbst Maßregeln zur Bergung zu treffen, wenn er

das Brack nicht aufgeben wollte. Das Berufungsgericht ist hierauf nicht eingegangen, und zwar in der Erwägung, daß eine Verpflichtung des Klägers, selbst Schritte zur Vergung des Bracks zu unternehmen, der Beklagten gegenüber nicht bestanden habe. Diese Erwägung ist rechtsirrtümlich.

Nach dem hier maßgebenden gemeinen Recht ist ein Schade, der infolge einer schuldhaften Handlung oder Unterlassung entstanden ist, zu ersetzen, soweit er hierdurch verursacht ist; der für die Ersatzpflicht erforderliche ursächliche Zusammenhang wird jedoch vom Rechte nicht mehr anerkannt, wenn der Schade von dem Beschädigten hätte abgewendet werden können und müssen.

Vgl. l. 203 Dig. de R. J. 50, 17 und l. 30 § 4. l. 52 pr. Dig. ad leg. Aq. 9, 2; auch l. 21 § 3 Dig. de A. E. V. 19, 1.

Wie weit dieser Rechtsatz greife, ist zwar nicht unbestritten. Ein Verschulden des Beschädigten ist Voraussetzung seiner Anwendung, und dieses Erfordernis ist auch im § 254 Abs. 2 B.G.B., das den nämlichen Rechtsatz anerkennt, zum Ausdruck gebracht; zweifelhaft ist aber, ob ein Verschulden des Beschädigten schon dann angenommen werden darf, wenn er den Schaden durch gehörige Sorgfalt hätte vermeiden können. Dies kann jedoch unentschieden bleiben; denn jedenfalls liegt ein Verschulden des Beschädigten dann vor, wenn er Maßnahmen, die ihm nicht nur zur Abwendung des Schadens zu Gebote standen, sondern deren Ergreifung ihm auch nach Lage der Sache und nach den geltenden Verkehrsanschauungen billigerweise zugemutet werden konnte, gleichwohl versäumte. Mit solcher Maßgabe ist jener Rechtsatz in der Rechtsprechung oft,

vgl. Seuffert, Archiv Bd. 12 Nr. 255, Bd. 22 Nr. 26. 203, Bd. 23 Nr. 216, Bd. 27 Nr. 122,

auch von dem vormaligen Reichsoberhandelsgerichte,

vgl. dessen Entscheidungen Bd. 2 S. 387, Bd. 13 S. 206; Seuffert, Archiv Bd. 31 Nr. 16. 213,

und vom Reichsgericht,

vgl. Seuffert, Archiv Bd. 46 Nr. 189,

anerkannt worden. Diese Voraussetzungen sind aber im vorliegenden Falle vorhanden. Kläger hat zwar die Behauptung, daß ihm seitens der Schlepper das Verlassen des Bracks gemeldet worden sei, nicht zugestanden; dagegen hat er bereits in seiner, vor dem Berufungs-

gericht nach Ausweis des Thatbestandes vorgetragenen, Klageschrift selbst erklärt, er habe in den Tagen vom 20. bis zum 27. Dezember durch den Telegraphen des Rotesand-Leuchtturmes, wie durch vorbeipassierte Schiffe gehört, daß das Wrack in völlig unveränderter Lage sei, und es sei ihm am 28. Dezember von Rotesand gemeldet worden, daß es verschwunden sei. Gegenüber dieser eigenen Erklärung des Klägers kann die angefochtene Entscheidung auch nicht durch die vom Berufungsgericht ausgesprochene Erwägung getragen werden, Kläger habe sich nach der Verhandlung in Geestemünde darauf verlassen dürfen, daß die Führer der Schlepper in Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen alle zur Abbringung des Wracks dienlichen Maßnahmen ausführen würden, und er habe nach seinem Hinweise darauf, daß eine über die Verpflichtungen aus dem Schleppvertrage hinausgehende Thätigkeit eventuell durch eine vom Strandamte festzusetzende Vergütung zu honorieren sein werde, annehmen dürfen, daß die Schlepper alle zur Abbringung geeigneten Anstrengungen machen und das Wrack nur aufgeben würden, wenn jeder Versuch einer Bergung aussichtslos sei. Denn Kläger war darüber, daß die Schlepper fortgegangen seien, unterrichtet, und dadurch verliert vorstehende Erwägung ihre Bedeutung, da es nicht zweifelhaft sein kann, daß er seinerseits Bergungsversuche hätte machen können.

Hiernach ist die Klage auf jeden Fall unbegründet. Denn es ist entweder die Bergung nicht möglich gewesen: dann ist Beklagte für den Schaden nicht verantwortlich, und zwar auch dann nicht, wenn die Schlepper das Wrack zu früh verlassen haben, da der Schaden hierdurch nicht verursacht sein würde; oder das Wrack hätte geborgen werden können: dann müßte Kläger sich den Schaden selbst zurechnen, da er in der Lage war, selbst den Versuch zur Bergung zu machen, und ihm dies billigerweise zugemutet werden durfte.“ . . .