

84. Ist der Schleppvertrag Werkvertrag, oder Dienstvertrag? Wem liegt die nautische Leitung des Schleppzuges ob? Rechtsfolgen, wenn das geschleppte Schiff durch Schuld der Be-

Entsch. in Stollf. R. Z. 9 (59).

20

setzung des Schleppers einen Schiffsunfall erleidet, und wenn dabei der Besatzung des geschleppten Schiffes ein mitwirkendes Verschulden zur Last fällt.

Hat der Schlepper einen Hilfslohn zu beanspruchen, wenn er in einem solchen Falle das geschleppte Schiff aus der durch den Unfall herbeigeführten Seenot rettet?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 17. Dezember 1904 i. S. Rn. & B. (Rl.) w. Schleppschiff.-Gesellsch. u. (Bekl.). Rep. I. 353/04.

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

Die der Klägerin gehörige Bark „Steinbeck“, mit einer Ladung von 2600 Tonnen Salpeter von Caleta Buena nach Hamburg unterwegs, war am 27. Februar 1902 in die Nähe von Rorderney gekommen und nahm hier den der Beklagten gehörigen Schlepper „Unterweser X“ an, um sie für einen Lohn von £ 55 in den Hamburger Hafen zu schleppen. Mit einem Seelotfen an Bord der Bark erreichte der Schleppzug am Nachmittage des folgenden Tages Brunshüttel, wo an Stelle des Seelotfen der Elblothe W. an Bord kam. Gegen 6 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde Brunshausen passiert. Das Wetter war klar, wenn auch am Horizont etwas dunstig; auf der Elbe ging Treibeis. Etwa $\frac{1}{4}$ Stunde später lief die Bark dicht vor der Spierentonne J. R. auf den hier steil abfallenden Julsland, wobei die Schlepptrosse brach. Es war eine Stunde vor Hochwasser. Der Schlepper versuchte vergeblich unter Benutzung einer anderen Trosse die Bark wieder ins Fahrwasser zu bringen. Auch in der nächsten Tide am anderen Morgen gelang dies nicht. Am 1. März traf ein Angestellter der Klägerin mit dem Schleppdampfer „Fairplay V“ und zwei Leichtern an der Unfallstelle ein, und es wurden von der Ladung 70 Tonnen geleichtert. Am Nachmittage gelang es alsdann den erneuten Anstrengungen beider Schlepper, die Bark von der Sandbank frei zu bekommen. Das Abschleppen erfolgte bei dichtem Nebel, so daß die Bark zunächst bei Brunshausen vor Anker ging. Am Morgen des 3. März erreichte die Bark alsdann im Tau beider Schlepper den Hafen von Hamburg.

Die Beklagte wollte es als Hilfeleistung in Seenot angesehen

wissen, daß die „Untermeser X“ die „Steinbeck“ aus ihrer gefährlichen Lage auf Fußsland in Sicherheit gebracht habe, und hatte beim Strandamte zu Hamburg die Festsetzung eines Hilfslohns beantragt. Durch Bescheid der Aufsichtsbehörde vom 12. Juni 1902 wurde der Hilfslohn auf 3200 *M* festgesetzt. Die Klägerin hatte darauf den Rechtsweg beschritten und den Antrag gestellt, festzustellen, daß der Beklagten ein Anspruch auf Hilfslohn nicht zustehe, während die Beklagte Widerklage auf Zahlung des festgesetzten Betrages nebst Zinsen erhoben hatte.

Die Klägerin machte geltend, die Bark habe sich überall nicht in Seenot befunden, da sie in der Lage gewesen sei, sich durch Ablichterung wieder flott zu machen. Eventuell sei die Gefahr darauf zurückzuführen, daß der Führer der „Untermeser X“, Kapitän B., das An-Grund-Geraten der Bark schuldhaft verursacht habe, indem er zu dicht an dem rechtsliegenden Tonnenstriche entlang gefahren sei. Für Befreiung aus einer durch den Hilfeleistenden selbst schuldhaft herbeigeführten Seenot aber könne eine Vergütung nicht gefordert werden. Mindestens aber liege eine bedeutende Übersetzung des zuzubilligenden Betrages vor.

Die Beklagte war dem entgegengetreten und hatte dargelegt, daß die Schuld an dem Auflaufen der Bark lediglich den Lotsen B. treffe, der den richtigen Kurs nicht rechtzeitig angegeben habe.

Mit dieser den Hilfslohn betreffenden Klage und Widerklage hatten beide Teile noch andere Ansprüche verbunden, von denen hier nur der folgende interessiert.

Die Klägerin forderte, gestützt auf die erwähnte Behauptung, daß Kapitän B. das Festgeraten verschuldet habe, Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 3825,50 *M* nebst Zinsen als Ersatz des ihr dadurch zugefügten Schadens (Zeitverlust, Entlohnung des Schleppers „Fairplay V“, Leichtertkosten etc.).

Das Oberlandesgericht erkannte, indem es das Urteil der ersten Instanz zum Teil abänderte, dahin, daß der Beklagten ein Hilfslohnanspruch von 500 *M* zustehe, und daß der Klagenanspruch auf Ersatz des durch das Auflaufen der Steinbeck verursachten Schadens zur Hälfte dem Grunde nach berechtigt sei.

Die Revisionen beider Parteien gegen dieses Urteil sind vom Reichsgericht zurückgewiesen worden.

Gründe:

„1. Das Oberlandesgericht nimmt an, daß die nautische Leitung des Schleppzuges in erster Linie dem Führer des Schleppers, Kapitän B., obgelegen habe, daß es daneben aber auch Pflicht des an Bord der Bark befindlichen Lotsen W. gewesen sei, die Kurshaltung des Schleppers ständig zu beaufsichtigen und bei Fehlern einzugreifen. Abgeleitet wird das aus der Art und Natur der vereinbarten Schleppreise, aus den Anschauungen, die in den beteiligten Schifffahrtskreisen herrschen, und aus einer Unterhaltung, die einige Zeit vor dem Unfälle zwischen dem Lotsen W. und dem Kapitän B. stattgefunden hat.

Die Revision der Beklagten greift diesen Ausgangspunkt des Berufungsgerichts an. Sie sucht darzulegen, daß der Schleppvertrag, weil er sich auf die Bugfrierung eines großen Seeschiffes durch einen kleinen Dampfer bezogen habe, nur auf die Leistung von Vorspanndiensten gerichtet gewesen und daher nicht als Werkvertrag im Sinne von §§ 631 flg. B.G.B., sondern als Dienstvertrag im Sinne von §§ 611 flg. aufzufassen sei. Daraus folge, daß die nautische Leitung des Schleppzuges nicht dem Schlepper, sondern dem geschleppten Schiffe obgelegen habe, an dessen Bord sich auch der mit dem Fahrwasser am besten vertraute Lotse befunden habe.

Der Angriff ist nicht berechtigt. Unrichtig ist zunächst, wenn die Revision schon aus dem Umstande, daß es sich um die Bugfrierung eines großen, zur Seefahrt bestimmten Segelschiffes durch einen Schlepper, der im Vergleich zu den Größenverhältnissen des Seglers klein genannt werden kann, gehandelt hat, ohne weiteres schließen will, der Schleppvertrag sei als ein auf die Leistung von sog. Vorspanndiensten gerichteter Dienstvertrag aufzufassen. Die Vereinbarung, die der Führer der Bark, Kapitän A., mit B. getroffen hatte, ging dahin, daß die „Unterweser X“ die Bark gegen einen Lohn von £ 55 nach Hamburg schleppen solle. Es wurden demnach nicht Dienste schlechthin zugesagt (§ 611), sondern ein durch Dienstleistung herbeizuführender Erfolg (§ 631 Abs. 2). Es lag also im vorliegenden Falle unzweifelhaft Werkvertrag vor. Hieraus allein kann allerdings noch nicht gefolgert werden, daß die nautische Leitung des Schleppzuges, insbesondere, worauf es hier ankommt, die genauere Bestimmung des bei der Flußfahrt einzuschlagenden Kurses, dem Schlepper, als dem „Unter-

nehmer des Wertes" obgelegen habe. Es ist sehr wohl möglich und mit dem Begriffe des Wertvertrages keineswegs unvereinbar, daß in dieser Hinsicht dem „Besteller“ oder dessen Leuten, in vorliegendem Falle also der Besatzung der Bark, die Pflicht oblag, die Kurshaltung derart zu leiten, daß auf dem Schlepper im einzelnen nur nach Weisung gesteuert werden sollte. Dies wäre dann im Sinne des Gesetzes eine Handlung des Bestellers gewesen, die bei der Herstellung des Wertes erforderlich war (§ 642).

Allgemeine Regeln darüber aber, wem die nautische Führung des Schleppzuges in bezug auf den einzuschlagenden Kurs obliegt, lassen sich nicht aufstellen. In einem Falle wird dies ausschließlich Sache des Schleppers sein, und das geschleppte Schiff nichts zu tun haben, als dem Schlepper aufmerksam nachzusteuern; in einem anderen Falle wird die Leitung ausschließlich dem geschleppten Schiffe obliegen, und der Schlepper nichts zu tun haben, als die ihm von diesem anbefohlenen Bewegungen auszuführen. Ein Beispiel für den ersteren Fall ist der aus einer größeren Zahl von Anhangsfahrzeugen bestehende Binnenschleppzug, ein Beispiel der zweiten Art das große Seeschiff im Hafen, das zu seiner Fortbewegung zwei oder drei kleine, an verschiedene Stellen dicht bei ihm vertaute Schlepper angenommen hat, die gewissermaßen nach außen verlegte Maschinen des Seeschiffes darstellen und nur einheitlich von dessen Bord aus geleitet werden können und sollen. Zwischen diesen beiden äußersten Grenzfällen aber sind mannigfache Abstufungen denkbar, wo eine verschieden geartete Teilung der Navigierung vorkommen kann. Es ist Auslegung des Einzelvertrages, was nach Lage der Umstände als gewollt anzunehmen ist.

Von diesem rechtlich zutreffenden Standpunkte aus hat das Berufungsgericht die Besonderheiten des vorliegenden Vertrages geprüft und das vorhin erwähnte Ergebnis gewonnen. Im einzelnen bewegen sich die Ausführungen auf dem der Revision verschlossenen tatsächlichen Gebiete. Prozessuale Verstöße liegen nicht vor. Daß „Unterweser X“ nicht ein im eigentlichen Sinne auf der Elbe beheimateter Schlepper war, hat das Berufungsgericht nicht übersehen. Wenn es ihn trotzdem einem solchen gleichstellt, weil er bereits sehr häufig Seeschiffe nach Hamburg gebracht, und Kapitän B. als Zeuge ausgesagt hatte, er glaube das Fahrwasser der Elbe genügend zu kennen,

um Schiffe von nicht allzu großem Tiefgange sicher aufschleppen zu können, so ist das eine rein tatsächliche Betrachtung, deren Richtigkeit das Revisionsgericht nicht nachzuprüfen hat. Unzutreffend ist es auch, wenn die Revision gegenüber der Verwertung des Gesprächs zwischen W. und B. dem Berufungsgericht den Vorwurf macht, übersehen zu haben, daß der Lotse für die Bark keine verbindlichen Verträge habe schließen können. Es handelt sich bei dem Gespräche nicht um die Abschließung eines Vertrages. Der Schleppvertrag war längst geschlossen, ehe der Lotse W. an Bord kam. Verwertet wird die Unterredung nur als eine Bestätigung des ohnehin gewonnenen Ergebnisses aus der eigenen Erklärung des Kapitäns B. heraus, die seine persönliche Auffassung von den Pflichten, die er übernommen hatte, klarstelle.

2. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz und den beiden nautischen Sachverständigen mißt das Oberlandesgericht die Schuld an der Strandung der Bark dem Führer des Schleppers und dem Lotsen W. gleichmäßig zu. Kapitän B. habe versäumt, auf die Tonnen genügend Obacht zu geben. Daß er die Tonne J. K., die auf 1400 m sichtbar gewesen sei, erst unmittelbar vor der Strandung wahrgenommen habe, gereiche ihm zur Schuld. Hätte er sie rechtzeitig gesehen, so würde er über die Unrichtigkeit des eingeschlagenen Weges — selbst ohne nähere Kenntnis des Elbreviers — nicht im Zweifel gewesen sein können. Der Lotse W. aber habe dadurch gefehlt, daß er nach der Durchkreuzung des dunkeln Sektors von Brunshausen-Feuer geduldet habe, daß der Schleppzug einen Kurs verfolgte, der viel zu dicht bei den Steuerbord-Tonnen lag, und der mit der Gefahr der Strandung verknüpft war. Er habe viel früher, als es tatsächlich geschah, eingreifen müssen, um zu erreichen, daß der Schlepper mehr nach Backbord hinüber hielte.

Diese Beurteilung der Schuldfrage ist im wesentlichen tatsächlicher Natur und gibt zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. . . . (Folgt die Zurückweisung der hiergegen gerichteten Angriffe der Beklagten.)

„Auch die weitere Annahme des Oberlandesgerichts, daß das Verschulden des Kapitäns B. und das des Lotsen W. sowohl nach dem Grade der Schuld, als auch nach dem Gesichtspunkte der Verursachung des Schadens gleich zu bewerten seien, gibt zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß.

3. Ist hiernach die Schuldfrage einwandsfrei beantwortet, so ergibt sich bezüglich des Schadenersatzanspruchs der Klägerin von 3825,60 *M* die von den Vorinstanzen gezogene Folgerung, daß dieser Anspruch zur Hälfte abzuweisen, zur Hälfte aber dem Grunde nach berechtigt ist, aus § 254 B.G.B. Mit Unrecht sucht die Revision der Klägerin die Abweisung des Schadenersatzanspruchs zur Hälfte als rechtlich unbegründet in Zweifel zu ziehen.

Die Klägerin als Reeder der „Steinbeck“ hat an und für sich allerdings zwei Schuldner, die ihr solidarisch für den ganzen Schaden haften: den Lotsen W. wegen der mangelhaften Erfüllung der ihm vertragsmäßig obliegenden Lotsenpflichten, und die Beklagte, die als Reeder des Schleppers „Unterveier X“ für das Verschulden des Kapitäns B. in der Ausführung des Schleppvertrages nach §§ 485. 486 H.G.B. mit Schiff und Fracht einzustehen hat. Die Beklagte aber kann sich, wie jeder Schuldner, des Einwandes aus § 254 B.G.B. bedienen, daß bei der Entstehung des Schadens, den er ersetzen soll, ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt habe. Nun steht hier freilich nicht ein Mitverschulden der Klägerin selbst in Frage, sondern ein Mitverschulden der Besatzung ihrer Bark, zu der nach § 481 H.G.B. auch der Lotse gehört (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 13 S. 117). Für die Schuld der Besatzung ihres Schiffes aber hat die Klägerin nach §§ 485. 486 H.G.B. einzustehen, und der Senat hat bereits früher ausgesprochen (Entsch. a. a. D. Bd. 55 S. 321), daß diese dem Seerechte eigentümliche Haftung des Reeders für die Schiffsbesatzung auch im Rahmen des § 254 B.G.B. Anwendung finden muß, daß, mit anderen Worten, der Reeder, der wegen eines seinem Schiffsvermögen zugefügten Schadens gegen einen anderen Reeder Ersatzansprüche erhebt, sich den Einwand gefallen lassen muß, seine eigene Schiffsbesatzung habe durch ein Verschulden in der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen den Schaden mitverursacht. Damals handelte es sich um einen aus einer unerlaubten Handlung hergeleiteten Schadenersatzanspruch. Im vorliegenden Falle, wo der Anspruch aus der mangelhaften Erfüllung eines Vertrages hergeleitet wird, muß der Grundsatz erst recht zur Anwendung kommen. Die Besatzung der Bark, insbesondere der Lotse, hatte die Pflicht, zur ordnungsmäßigen Vollführung der Schleppreise mitzuwirken, und der Schlepper hatte auf diese Mitarbeit ein vertragsmäßiges Recht.

4. Was sodann den Anspruch der Beklagten auf einen Hilfslohn nach § 740 H.G.B. anlangt, so sind die gesetzlichen Voraussetzungen dieses Anspruchs an und für sich vom Oberlandesgericht in bedenkenfreier Weise festgestellt. Die Bark befand sich, als sie auf dem Strande festsaß, zumal mit Rücksicht auf den Eisgang und den bald einsetzenden Nebel, in einer gefährlichen Lage, aus der sie sich, nachdem die ersten beiden Versuche des Kapitäns B., sie mit der „Unterweser X“ flott zu machen, gescheitert waren, ohne fremde Hilfe nicht befreien konnte. „Unterweser X“ hat diese Hilfe gemeinsam mit dem Schlepper „Fairplay“ geleistet und die Bark in der Nähe von Brunshausen auf einen sicheren Ankerplatz gebracht.

Das Reichsgericht hat bereits früher (Entsch. a. a. O. Bd. 46 S. 205) ausgesprochen, daß der Schlepplohn nur Gegenleistung für den eigentlichen normalen Schleppdienst, nicht Vergütung für außerordentliche Hilfsleistungen ist, und daß der Schlepper, wenn er auch verpflichtet ist, bei einem Unfall, der die Fortsetzung der Reise unmöglich macht, das geschleppte Schiff nicht einfach seinem Schicksale zu überlassen, doch für eine Hilfsleistung, die andere Dienste als die ausbedungenen umfaßt, den gesetzlichen Lohn beanspruchen kann.

In jenem Urteile ist aber auch ausgesprochen, daß ein Schiff, das nach einem Unfälle einem anderen Beistand leistet, dann einen Hilfs- oder Vergelohn nicht fordern kann, wenn es dessen Hilfsbedürftigkeit durch eigene Verschuldung herbeigeführt hat. Daran ist auch jetzt festzuhalten. Wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat nach § 249 H.G.B. den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Hat der Schlepper durch eigene Schuld das geschleppte Schiff in den Zustand der Hilfsbedürftigkeit versetzt, so ist er kraft seiner Schadensersatzpflicht gehalten, es aus diesem Zustande wieder zu befreien. Wäre die Hilfe in einem solchen Falle von einem dritten Schiffe geleistet, so würde der diesem zu gewährende Hilfslohn den vom Schlepper zu ersetzenden Schaden bilden oder vermehren.

Im vorliegenden Falle ist indes die Hilfsbedürftigkeit des geschleppten Schiffes nicht ausschließlich auf ein Verschulden des Schleppers, sondern auf die gleichmäßige schuldhaftige Verursachung beider Teile zurückzuführen, sowohl auf ein Verschulden der Besatzung

des Schleppers, als auch auf ein Verschulden der Besatzung des geschleppten Schiffes in bezug auf die ordnungsmäßige Mitarbeit bei der Schleppreise. Die Revision der Klägerin macht geltend, daß auch für diesen Fall immerhin der obige Grundsatz Platz greifen müsse, und dem Schlepper ein Anspruch auf Hilfslohn zu versagen sei, weil er selbst die Hilfsbedürftigkeit des anderen Schiffes mindestens mitverursacht habe. Dem kann indes nicht beigetreten werden. Der Grundsatz der Schadensteilung, der in der Vorschrift des § 254 B.G.B. seinen Ausdruck gefunden hat, muß zu einem anderen, der Billigkeit allein entsprechenden Ergebnisse führen. Es ist demnach als richtig anzuerkennen, wenn das Oberlandesgericht in sinngemäßer Anwendung des § 254 angenommen hat, daß der Hilfslohn in einem solchen Falle nach dem Maßstabe als zu Recht bestehend anzuerkennen sei, der für die Verteilung des Schadens entscheidet, hier also, bei gleichwiegendem Verschulden, zur Hälfte. Wäre in einem solchen Falle die Hilfe von einem dritten Schiffe geleistet worden, so würde das gerettete Schiff nach dem vorhin unter 3 Ausgeführten den Lohn, den es dem Dritten bezahlt hat, von dem Schlepper auch nur zur Hälfte ersetzt erhalten, zur Hälfte aber selbst tragen müssen.

5. Den Betrag des der Beklagten zuzubilligenden Hilfslohnes hat das Oberlandesgericht im ganzen auf 1000 *M* bemessen und hiervon der Beklagten nach dem soeben erörterten Grundsatz die Hälfte mit 500 *M* zugesprochen. Die Festsetzung des Lohnes ist unter Beobachtung der in den §§ 742 bis 747 H.G.B. aufgestellten Regeln erfolgt.“ . . . (Es folgt die Zurückweisung der hiergegen gerichteten Angriffe der Beklagten.)