

53. Wird beim Schleppvertrage die Verbindlichkeit des Schleppers, nach Kräften für die Sicherheit des geschleppten Schiffes zu sorgen, dadurch beseitigt, daß die Besatzung des Schleppschiffes in dieser Hinsicht ihre Pflicht nicht erfüllt? Wann ist beim Schleppvertrage

Abnahme oder Vollendung des Wertes anzunehmen? Einrede der Verjährung aus §§ 638. 646 B.G.B.

I. Zivilsenat. Urt. v. 30. Dezember 1905 i. S. A. u. Gen. (Bekl.)  
w. B. (Kl.). Rep. I. 255/05.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.  
II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 9. November 1901 schloß der Führer des den Beklagten gehörigen Schleppdampfers „Allegro“ in Brunsbüttel mit dem Führer des klägerischen Rahns „Kette Nr. 602“, sowie mit dem Führer der Brigg „Gustava“ Schleppverträge ab, wonach er den Rahn nach Emden, die Brigg nach Delfzijl zu schleppen hatte. Nachdem der Schleppzug Euxhaven erreicht und dort wegen Nebels verweilt hatte, ging er am 12. November morgens in See, sah sich aber am Abend wegen zunehmenden Windes gezwungen, in der Weser Schutz zu suchen. Dort ging die Brigg unweit des Hohentwergleuchtturms vor Anker, während der Rahn mittels einer Trosse an ihr befestigt wurde. Am 14. November vormittags 10 Uhr fuhr der „Allegro“, um seinen Vorrat an Kohlen und Proviant zu ergänzen, nach Bremerhaven. Auf dem Rahn blieb nur der 16jährige Bestmann H. zurück, wogegen der Schiffer B. und der andere Bestmann die Fahrt nach Bremerhaven mitmachten. Als der Dampfer abends 9 $\frac{1}{2}$  Uhr zurückkam, fand er den Rahn nicht mehr vor. Derselbe war beim Schwören, ohne daß H. es hatte verhindern können, gegen die Brigg getrieben, hatte diese beschädigt und selbst Schaden gelitten und war dann infolge Brechens der Trosse weggetrieben und später von einem Dampfer „Blitz“ geborgen worden.

Der Kläger bezifferte den ihm entstandenen Schaden, einschließlich des der Brigg zu leistenden Ersatzes und des dem Dampfer „Blitz“ zu vergütenden Vergelohnes, auf 8874,08  $\mathcal{M}$  und beantragte Verurteilung der Beklagten zur Zahlung dieses Betrages, weil der Schaden auf Verschulden des Schiffers des Dampfers „Allegro“, Sch., beruhe, der den Rahn in unsicherer Lage und unter Mitnahme des größeren Teiles seiner Besatzung zurückgelassen habe. Beklagte beantragten Klageabweisung, weil ein Verschulden lediglich den Führer des Rahnes treffe; dieser sei allein für seine eigene und die Mitfahrt

seines Bestmannes verantwortlich; außerdem sei das Untergeschirr des Rahnes nicht in Ordnung gewesen, und es habe sich B. auf die Aufforderung des Sch., den Anker fallen zu lassen, dessen geweigert.

Beide Vorinstanzen erklärten den Klaganspruch zur Hälfte des dem Kläger entstandenen Schadens dem Grunde nach für berechtigt. Auf Revision der Beklagten wurde dahin erkannt, daß die Klage nur zu einem Viertel des eingetretenen Schadens begründet, im übrigen aber abzuweisen sei, aus folgenden

Gründen:

„Dem Berufungsrichter ist zunächst darin beizutreten, daß der Führer des Schleppdampfers „Allegro“ die durch den Schleppvertrag übernommenen Pflichten verletzt und dadurch den Eintritt des Erfolges, für den er einzustehen hatte, vereitelt hat, daß er unter Mitnahme des Rahnschiffers und des einen Bestmannes den Rahn, den er nach Emden zu schleppen hatte, in der Obhut nur des 16jährigen Bestmannes zurückgelassen hat, ohne daß der Rahn genügend verankert war. Der erfahrene Sachverständige, Admiralsratsrat R., dessen Gutachten das Berufungsgericht folgt, führt aus, daß der durch den Zusammenstoß des Rahns mit der Brigg eingetretene Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Schlepper beim Schwören der Schiffe zur Stelle gewesen wäre. Ohne Gesetzesverletzung nimmt das Berufungsgericht an, es hätte ein anderer Schlepper herangerufen werden müssen, um während der Abwesenheit des „Allegro“ und der Leute vom Rahn, welche sich bei der gefährlichen Sachlage nicht von demselben entfernen durften, diesen und die Brigg zu überwachen und bei eintretender Gefahr Hilfe zu leisten. Befand sich ein geeigneter Schlepper nicht in der Nähe, so hätte man sich leicht mit dem Personal des in der Nähe befindlichen Hohenwegleuchtturms in Beziehung setzen und telegraphisch einen Schlepper von Bremerhaven beordern lassen können. Die Zurechnung der Verschuldung des Führers des Schleppers für den eingetretenen Schaden wird auch dadurch nicht ausgeschlossen, daß den Schiffer des Rahns ein Mitverschulden trifft.

Wenn auch der Schleppvertrag kein Frachtvertrag ist, vielmehr als Werkverdingung zu charakterisieren ist, wenn demgemäß dem Führer des Schleppdampfers nicht neben der Beförderung die Bewachung des geschleppten Rahns und der von diesem mitgeführten Güter ob-

liegt, so haftet der Schlepper, der es übernommen hat, die von ihm geführten Rähne unverletzt nach dem bestimmten Ziele zu bringen, doch für Aufwendung der erforderlichen Sorgfalt, um dieses Ziel mit den Rähnen zu erreichen.

Vgl. Volze, Praxis des R.G.'s Bd. 4 Nr. 684, Bd. 18 Nr. 411. Diese Verpflichtung dauert an, solange das Ziel nicht erreicht ist, auch wenn ohne Verschulden des Führers des Schleppers die Verbindung mit dem geschleppten Rahn unterbrochen ist. Der Schlepper wird erst frei, der Schleppvertrag erlischt, wenn die Unmöglichkeit, die Reise zu vollenden, eintritt. Solange solche Unmöglichkeit nicht vorliegt, darf der Schlepper den geschleppten Rahn, auch wenn diesen ein Unfall trifft, nicht einfach seinem Schicksal überlassen, sondern hat, soweit möglich, Hilfe zu leisten, wenn er auch dafür besonderen Lohn fordern darf.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 46 S. 205.

Das ist auch die Auffassung der englischen und amerikanischen Praxis.

Vgl. Marsden, Collisions at sea 5. Aufl.

§. 185: „It is an implied term in the ordinary contract of towage, as interpreted in this country, that the tug shall exercise reasonable care and skill in its performance.“

§. 188: „... If, through stress of weather or otherwise, the tow gets ashore, it is the duty of the tug to stand by and to do her best to extricate her.“

Um wieviel mehr bleibt es auch nach der unwillkürlichen oder gerechtfertigten Lösung der Trosse die Verbindlichkeit des Schleppers, den Eintritt derartiger oder ähnlicher Unfälle, wo es in seiner Macht steht, zu verhindern!

Dagegen erachtet es das Revisionsgericht nicht für gerechtfertigt, dem Führer des Schleppers im vorliegenden Falle denselben Grad der Verschuldung zur Last zu legen, wie dem Führer des geschleppten Rahns. Diesem lag es zunächst ob, den ihm anvertrauten Rahn nicht zu verlassen und denselben sicher zu verankern. Unter Anwendung des § 254 B.G.B. erachtet es deshalb das Reichsgericht für angemessen, die Haftung der Beklagten für den Schaden auf ein Viertel desselben herabzusetzen.

Für dieses Viertel hafteten aber die Beklagten noch zur Zeit der erhobenen Klage; sie waren durch eingetretene Verjährung von solcher Haftung nicht befreit.

Die §§ 638. 646 B.G.B. finden auf den vorliegenden Fall keine Anwendung, auch wenn man unterstellt, daß jene Vorschriften, wie der VI. Zivilsenat des Reichsgerichts in einem Urteil vom 19. Juni 1905, Rep. VI. 350/04, angenommen hat, gegeben sind für den Werkvertrag im vollen Umfange, nicht bloß, wenn die Herstellung oder die Veränderung einer Sache, sondern in jedem Falle, wo die Herstellung irgendeines Erfolges durch Arbeit oder Dienstleistung übernommen worden ist, also auch für den Personenbeförderungsvertrag, wie für den Schleppvertrag. Denn hier ist die Ausführung des übernommenen Werkes nicht vollendet; es hat auch keine Abnahme stattgefunden.

Die Beklagten haben sich darauf berufen, Sch. habe den Kläger nach dem Unfall befragt, ob er den Kahn weiter nach Emden schleppen solle; der Kläger habe aber innerhalb der ihm gesetzten Frist von zweimal 24 Stunden geantwortet, man sei nicht in der Lage, sich zu entscheiden. In dieser bloß dilatorischen Erklärung lag so wenig eine Abnahme, wie wenn der Kläger jede Erklärung ablehnte.

Der Kläger hat mit solchem Verhalten weder den bis dahin von Sch. geschleppten Kahn tatsächlich übernommen, noch die Übernahme als Erfüllung der den Beklagten obliegenden Leistung angenommen, noch die Leistung des Sch. gebilligt.

Vgl. Dernburg, Bürgerliches Recht Bb. 2 § 318 Anm. 6. Vielmehr ist der Kläger, nachdem der Führer des Dampfers den Kahn verlassen hatte, im Besitz desselben, den er durch dessen Besatzung ausübte, als eines verlassenen verblieben.

Auch vollendet war das Werk nicht: weder das ganze Werk; denn der Kahn befand sich nicht in Emden, wohin ihn der Dampfer „Allegro“ schleppen sollte; noch liegt ein Fall vor, den man für das Verhältnis der Parteien als der Vollendung gleichstehend ansehen dürfte; denn es liegt keine Einigung vor, die etwa dahin ging, daß es bei dem, was bis dahin geleistet, sein Bewenden behalten, und die Beklagten für die Teilleistung eine entsprechende Abfindung erhalten sollten.“ . . .