

90. Wird bei der Binnenschifffahrt die Haftung des Eigners des geschleppten Schiffes für Versehen der Besatzung des Schleppers durch § 4 Abs. 3 B.Sch.G. gegenüber den seerechtlichen Grundsätzen eingeschränkt?

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. März 1907 i. S. Stadtgemeinde Berlin (Kl.) w. W., jetzt dessen Erben, (Bekl.) und K. u. B. (Nebeninterv.).
Rep. I. 378/06.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am 27. März 1902 wurde der Kahn des inzwischen verstorbenen, verklagten Schiffseigners W. — an dessen Stelle im Laufe der Berufungsinstanz seine Erben in den Prozeß eingetreten sind — von dem den Nebenintervenienten gehörigen, von dem Nebeninter-

venienten B. geführten Dampfer „Herold“ in Berlin zwischen Schillings- und Michaelbrücke die Spree abwärts geschleppt. Der Schleppzug war anfangs in der Richtung auf den rechten Brückenpfeiler gefahren; in der Nähe der Brücke ging jedoch der Dampfer mit Backbordruder unter das rechte Brückensjoch. Der Kahn vermochte die Wendung nicht so rasch mitzumachen und rannte zunächst auf den rechts vom Pfeiler befindlichen Schutzpfeiler, der brach, und dann gegen den Pfeiler selbst, wobei die Eisenkonstruktion der Brücke beschädigt wurde. Die Klägerin behauptete, daß sowohl dem Beklagten, als Führer des Rahnes, wie auch dem Nebenintervenienten B., als Führer des Dampfers, eine Schuld bei der Kollision zur Last falle. Sie beantragte daher, die Beklagten zur Erstattung des Schadens zu verurteilen, eventuell gemäß Binnen-Schiffahrtsgef. §§ 3, 4 Abf. 1 Nr. 3 unter Beschränkung ihrer Haftung auf den Kahn.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung und die Revision der Klägerin wurden zurückgewiesen.

Gründe:

„Bei Beurteilung der Sache ist zu unterstellen, daß die Kollision auf einem schuldhaft unrichtigen Manöver des Führers des Schleppdampfers „Herold“, des Nebenintervenienten B., beruht. Das Berufungsgericht hat sich in dieser Beziehung der eventuell erforderlichen tatsächlichen Feststellung und rechtlichen Würdigung enthalten, weil es der Meinung ist, daß die Beklagten nach Lage des Falles nur für ein Verschulden der unmittelbaren Besatzung des geschleppten Rahnes haftbar gemacht werden könnten und ein solches nicht gegeben sei: eine Rechtsauffassung, die den Hauptangriffspunkt der gegenwärtigen Revision bildet. Ohne weiteres darf sodann angenommen werden, obwohl es auch in dieser Beziehung an einer ausdrücklichen Feststellung fehlt, daß die Bugstierung auf Grund eines zwischen dem Rahneigner und den Nebenintervenienten als Eignern des „Herold“ abgeschlossenen Schleppvertrages erfolgt ist, da ein anderes Rechtsverhältnis zwischen beiden nach den tatsächlichen Umständen nicht wohl denkbar ist. Im Anschlusse hieran ist davon auszugehen, daß das regelmäßig für die Bugstierung von Rähnen auf Flüssen und Kanälen geltende Vertragsverhältnis vorgelegen hat, wonach dem Führer des Dampfers die allgemeine Leitung des Schleppzuges oblag, und der Kahnfahrer verpflichtet war, den Erfolg des Unternehmens

durch richtiges Nachsteuern und Wahrnehmung der ihm sonst zu Gebote stehenden zweckdienlichen Maßnahmen nach Kräften zu fördern.

Vgl. Mittelstein, *Binnenschiffahrtsrecht* (2. Aufl.) Bd. 1 S. 55;

Boyens in *Goldschmidt's Zeitschrift* Bd. 50 S. 81 ff.

Dafür, daß das bei der Bugstierung von Seedampfern regelmäßig obwaltende Verhältnis, wonach der Führung des geschleppten Schiffes die Leitung zusteht — gemäß der englischen Parömie: *the tug is the servant of the tow* — gegeben war, liegt nicht nur nichts vor, sondern es würde dies auch der Verteidigung der Beklagten, gegen die in dieser Richtung nichts eingewandt ist, direkt widersprechen. Endlich ist nach der einwandfreien, von der Revision nicht beanstandeten Feststellung des Berufungsgerichts der unmittelbaren Besatzung des Rahnes ein Verschulden an dem Unfalle nicht zur Last zu legen.

Bei dieser Sachlage muß der Revision zugegeben werden, daß gewisse in früheren Entscheidungen dieses Senates,

Entsch. des R.G.'s in *Zivils.* Bd. 13 S. 117, Bd. 20 S. 84,

Bd. 46 S. 42, Bd. 50 S. 33,

enthaltene Sätze in ihrer konsequenten Anwendung und Weiterverfolgung wohl dazu führen würden, die Beklagten auch im vorliegenden Falle für das in Frage kommende Verschulden des B. verantwortlich zu machen. Es gilt dies besonders von den Urteilen Bd. 46 S. 42 und Bd. 50 S. 33, in denen sich der Senat im wesentlichen der in einer Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts (*Hanseat. Ger.-Btg.* 1900 Hauptbl. Nr. 1) zum Ausdruck gelangten Rechtsauffassung angeschlossen hat. Dort wurde ausgesprochen:

1. Die Grundsätze, nach denen die Frage zu beantworten ist, welche Personen im gegebenen Falle zu der Besatzung des Schiffes gehören, bleiben trotz der Bestimmung in § 4 Abs. 3 *B.Sch.G.* für die Binnenschiffahrt die gleichen, wie für die Seeschiffahrt.
2. Beim Schleppzuge ist die Besatzung des einen Schiffes dann und insoweit zugleich als die des andern anzusehen, wenn und insoweit sie eine Dienstverrichtung ausführt, die dem anderen Schiffe dient oder für dieses Geltung hat.

Im gegenwärtigen Falle würde das etwaige Verschulden des B. darin bestanden haben, daß er dem Schleppzuge eine plötzliche Wendung

nach rechts gab, ohne zu bedenken, daß der Kahn der Wendung nicht schnell genug zu folgen vermochte, um einer Kollision mit Pfahl und Brückenpfeiler zu entgehen. Es kann wohl nicht bezweifelt werden, daß nach den vorstehenden, für das deutsche Seerecht zu unbestrittener Geltung gelangten Grundsätzen B. in bezug auf jene Dienstverrichtung, da „ihre Ausführung auch dem Kahne zu dienen bestimmt war und für ihn Geltung hatte“, der Besatzung des letzteren zuzurechnen sein würde (vgl. Entsch. in Zivilf. Bd. 20 S. 84), womit die Haftung der Beklagten als Signer des Kahnens gemäß § 3 Abs. 1 B.Sch.G. begründet wäre.

Nach nochmaliger Prüfung vermag der Senat indes an der früheren Auffassung nicht festzuhalten, weil nach seiner jetzigen Überzeugung die einfache Übertragung der seerechtlichen Norm weder den Bedürfnissen des Binnenschiffsverkehrs gerecht wird, noch mit der Bestimmung in § 4 Abs. 3 N.Sch.G. in Einklang zu bringen ist.

Bei der gewöhnlichen Bugfrierung eines Seeschiffes, wobei die Gefahr des Unternehmens für andere wesentlich durch die Größe des geschleppten Schiffes bestimmt wird, und der Schlepper nur als ein untergeordnetes Organ des Seeschiffes erscheint, erfordert es die Billigkeit, einen geschädigten Dritten bei einem Verschulden der Besatzung des Schleppers nicht auf diesen allein zu verweisen, sondern ihm auch das Seeschiff, als den eigentlichen Träger des zugleich von ihm aus geleiteten gefahrbringenden Unternehmens, als Haftungsobjekt zuzuerkennen. Bei der Flußschleppschiffahrt sind dagegen in der Regel eine Mehrzahl von Schiffen mit dem Schlepper zu einem Schleppzuge vereinigt. Dem Schlepper liegt dabei die Führung ob. Im großen und ganzen wird sein Wert den der einzelnen geschleppten Kahne übersteigen. Es handelt sich nicht um eine vorübergehende Dienstleistung bei einem regelmäßig mit eigener Kraft sich fortbewegenden Schiffe, sondern um einen selbständigen Gewerbebetrieb, bei dem häufig weite Strecken in wochenlanger Fahrt zu überwinden sind, und bei dem die Tätigkeit des die Betriebskraft liefernden Schleppers in den Vordergrund tritt. Es ist kein rechtspolitischer Grund ersichtlich, weshalb hier bei einem Schaden, der ausschließlich durch ein Verschulden der Besatzung des Schleppers angerichtet wird, die sämtlichen im Anhange befindlichen Schiffe (Schleppschiffe) aus dem Grunde haftbar gemacht werden sollten, daß die betreffende

Dienstverrichtung auch ihnen diene. Die Konsequenz eines solchen Grundsatzes würde die sein, daß sämtliche Schiffe im Anzuge auch für den Schaden haftbar wären, den der Schlepper bei Ausführung des Schleppdienstes durch seine eigene schuldhafte Kollision mit einem fremden Schiffe verursacht. Man könnte diese Haftung allenfalls nur damit rechtfertigen, daß sämtliche Glieder des Schleppzuges sich das für Dritte gefahrbringende Unternehmen der Schleppschiffahrt zusammenwirkend zu Nuzge machten und deshalb für jeden durch Verschulden eines daran Beteiligten für Dritte entstehenden Schaden solidarisch einzutreten hätten. Eine so weitgehende Gefährdehaftung und die ihr zugrunde liegende Auffassung des ganzen Schleppzuges als einer nautischen und rechtlichen Einheit ist aber auch von der bisherigen Rechtsprechung stets abgelehnt worden. Auch die englische Jurisprudenz, die im übrigen in diesen Fragen für die Entwicklung des deutschen Rechtes vorbildlich gewesen ist, unterscheidet bezüglich der Haftung des geschleppten Schiffes für Versehen der Besatzung des Schleppers scharf zwischen den Bugstierdiensten, die einem Seeschiffe vorübergehend durch den Schlepper geleistet werden, und der eigentlichen Schleppschiffahrt, wie sie insbesondere im Binnenschiffahrtsverkehre in die Erscheinung tritt.

Vgl. Marsden, Collisions S. 172; Bohens, Seerecht Bd. 1 S. 159 ff.

Ist es hiernach geboten, vorsichtig zu prüfen, inwieweit die von der Gerichtspraxis für die Bugstierung von Seeschiffen gewonnenen Rechtsätze für die Binnenschiffahrt anwendbar sind, so ist ferner anzuerkennen, daß die hanseatische Auslegung des § 4 Abs. 3 B. Sch. G., der das Reichsgericht bisher im wesentlichen gefolgt ist, dieser Gesetzesbestimmung nicht gerecht wird und ihr die beabsichtigte Wirkung vorenthält. In der Regierungsvorlage war ausgeführt, daß nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts zwar sämtliche geschleppten Schiffe für ein Verschulden des Schleppers haften würden, daß indessen, wenn der Unfall lediglich einem geschleppten Schiffe zum Verschulden gereiche, nur dieses haftbar sein würde. Darauf wurde aus der Kommission erwidert:

„der Schleppzug sei in bezug auf den Umfang der Haftung keineswegs als ein unteilbares Ganze aufzufassen. Es könne sowohl der Schleppdampfer allein, wie jedes einzelne im Schleppzug

hängende Schiff Dritten einen Schaden zufügen. Der Führer des Schleppdampfers sei nicht imstande, den Schleppzug so zu führen, daß Schäden vermieden werden müssen, wenn er dabei nicht von allen Führern der angehängten Schiffe durch richtiges Manörieren unterstützt werde, wie ebenso umgekehrt die Führer der geschleppten Schiffe diese nicht im richtigen Fahrwasser erhalten könnten, wenn der Schleppdampfer nicht richtig geführt werde. Nach reichsgerichtlicher Entscheidung sei die Besatzung des Schleppdampfers als zur Besatzung der geschleppten Schiffe gehörig zu betrachten, nach diesem Grundsatz also, wenn zufällig die am Schleppzuge hängenden Schiffe demselben Schiffseigner gehörten wie der schleppende Dampfer, der Besitzer des Dampfschiffes für einen von diesem verursachten Schaden nicht nur mit dem Dampfschiffe, sondern mit sämtlichen angehängten Fahrzeugen verhaftet. Das involviere eine große Ungerechtigkeit.“

Nachdem alsdann der Regierungsvertreter anerkannt hatte, daß der daraufhin beantragte, dem jetzigen Abs. 3 des § 4 entsprechende Zusatz eine Verbesserung der Regierungsvorlage enthalte, wurde der Zusatz einstimmig angenommen.

Es mag sein, daß in der Reichstagskommission der Irrtum obgewaltet hat, als hätte das Reichsgericht den Schleppzug unter allen Umständen als ein unteilbares Ganze in dem Sinne behandelt wissen wollen, daß jedes geschleppte Schiff für die Fehler des Schleppers haftbar wäre. Auch ist es nicht recht verständlich, weshalb eine solche Rechtsauffassung gerade dann zu besonders unbilligen Ergebnissen führen soll, wenn sämtliche Glieder des Schleppzuges demselben Eigner gehören. Huzugeben ist jedoch, daß aus der Entscheidung Bd. 20 S. 84 folgen würde, daß die geschleppten Schiffe wenigstens in der Hauptsache die Fehler des Schleppers zu vertreten hätten. Es lassen sich vielleicht Fälle denken, wo der Schlepper durch einen eigenen Fehler einem Dritten Schaden zufügt, ohne daß man sagen kann, es sei dabei in Ausführung der mit dem Schleppvertrage verbundenen Dienstverrichtung gehandelt worden. Es wird sich dabei aber um ganz seltene Ausnahmen handeln. Das Hanseatische Oberlandesgericht konstruiert in der oben erwähnten Entscheidung den Fall, daß ein Maschinist auf dem Schlepper eine Kesselexplosion verursacht und dadurch eine in der Nähe befindliche

Person beschädigt. Es könnte indessen darüber gestritten werden, ob der den Kessel bedienende Maschinist nicht eine zum Schleppdienste gehörige Verrichtung ausführt. In einer anderen Entscheidung (Hanseat. Ger.-Btg. 1905 Hauptbl. Nr. 79) hat dasselbe Oberlandesgericht die Verantwortlichkeit des Schleppschiffes für eine schuldhaftige Handlung des Schleppers verneint, weil dieser dabei die Fahrt verlangsamte, um ein zweites Schiff in Tau zu nehmen, was nicht zu seiner Dienstverrichtung gegenüber dem bereits im Tau befindlichen gehörte. Es kann dahingestellt bleiben, ob sich nicht auch hiergegen vom Standpunkte des Oberlandesgerichts Einwendungen erheben ließen.

Gewiß ist, daß die Reichstagskommission, als sie den Abs. 3 des § 4 beschloß, an derartige Ausnahmefälle nicht gedacht hat und sich keineswegs damit begnügen wollte, nur insoweit die Haftung der geschleppten Schiffe für ein Verschulden des Schleppers auszu-schließen. In der Begründung des Antrages war vielmehr darauf hingewiesen, daß die Schleppschiffe nicht im richtigen Fahrwasser gehalten werden könnten, wenn „der Schleppdampfer nicht richtig geführt werde“. Gerade für diesen Normalfall also, wo die Führung des Dampfers für den Kurs des Schleppschiffes bestimmend ist, und jener in Ausführung des Schleppdienstes handelt, wurde es als unbillig empfunden, die Schleppschiffe für das schuldhafte Verhalten des Schleppers haftbar zu machen. Gerade für diesen Normalfall sollte der seerechtlichen Auffassung für den Schleppdienst auf Binnengewässern entgegengetreten werden. Diese Absicht des Gesetzgebers hat auch im Gesetze durch den Ausspruch, daß die Haftung sich auf dasjenige Schiff (nebst Fracht) beschränken solle, welches den Schaden verursacht hat, einen genügend klaren Ausdruck gefunden. Eine unbefangene Auslegung, die nicht von der Tendenz beeinflusst ist, die seerechtlichen Grundsätze möglichst auf das Binnenschiffahrtsrecht zu übertragen, muß zu diesem Ergebnis gelangen. Auch das Hanseatische Oberlandesgericht hat in der ersten Entscheidung, die die Frage betraf (Hanseat. Ger.-Btg. 1897 Hauptbl. Nr. 104), dieselbe Auslegung als zutreffend für den Fall anerkannt, daß ein Teil des Schleppzuges einem Dritten Schaden zufüge; doch müsse, weil diese Ausnahme nicht extensiv angewandt werden dürfe, für den Fall, daß sich ein schadensstiftender Dritter dem klagenden Eigner des Schleppschiffes gegenüber auf Mitverschulden des Schleppers berufe, der seerechtliche

Grundsatz, daß die Besatzung des Schleppers als Besatzung des Schleppschiffes gelte, wieder in seine Rechte treten. Von diesem unhaltbaren, weil inkonsequenten, Standpunkte ist man dann dazu übergegangen, dem Abs. 3 jede Bedeutung für den Begriff der Schiffsbesatzung abzusprechen und ihn dadurch der beabsichtigten Wirksamkeit zu entkleiden. Mit Recht weist aber Mittelstein (a. a. O. S. 61, 62) darauf hin, daß der Abs. 3 überhaupt nicht von der „Schiffsbesatzung“ spreche, sondern von dem „Schiffe, welches den Schaden verursacht hat“, womit das Schiff bezeichnet werden solle, auf dem etwas versehen sei, ohne daß es darauf ankomme, daß die betreffende Person sich gerade an Bord befunden habe. In der That ist es unverkennbar, daß das Gesetz einen Gegensatz macht zwischen den Besatzungen der einzelnen Glieder eines Schleppzuges und jedes Glied nur für seine Besatzung, unter Ausschluß der Besatzung des anderen Gliedes, mag diese auch in anderer Beziehung als seine Besatzung zu gelten haben, haftbar machen will. Daher ist es durch dieses Gesetz ausgeschlossen, den Eigner des geschleppten Schiffes für irgendeine schuldhaftige Handlung der eigentlichen Besatzung des Schleppers — im Gegensatze zu einer etwa auf dem Schlepper sich befindenden, zur unmittelbaren Besatzung des geschleppten Schiffes gehörigen Person — verantwortlich zu machen, mag diese Handlung auch die Bewegung des geschleppten Schiffes direkt oder indirekt beeinflusst und hierdurch den Schaden verursacht haben.

Diese Auffassung wird nicht nur in eingehender Erörterung von Bohnens in der Zeitschr. f. d. ges. Handelsr. Bd. 50 S. 81 flg., wo zuerst auf die große Bedeutung der Frage für die Binnenschifffahrt hingewiesen ist, sowie von Mittelstein a. a. O. vertreten, sondern sie wird auch sonst in der Literatur, soweit ersichtlich, geteilt.

S. Förtsch, Binnenschifffahrtsgesetz (2. Aufl.) S. 41; Landgraf, Binnenschifffahrtsgesetz, zu § 4 a. E.; Leo, Seehandelsrecht S. 142 Abs. 2.

Da im vorliegenden Falle ein Verschulden der unmittelbaren Besatzung des W.'schen Rahnes an dem Unfalle nicht festgestellt werden kann, sondern nur ein Verschulden des Schiffers des Schleppers hierbei in Frage kommt, ist mithin die Klage mit Recht abgewiesen.“ . . .