

86. Hat der Rahneigner dem Befrachter gegenüber ein Verschulden seines Schleppers zu vertreten?

§ 431.

§ 278.

I. Zivilsenat. Ur. v. 24. Februar 1912 i. S. R. u. Gen. (Wekl.) w. Allg. Verf.-Gef. für See-, Fluß- und Landtransport (Rl.). Rep. I. 46/11.

I. Landgericht Stettin, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Rahnschiffer S. hatte durch Frachtvertrag übernommen, eine Ladung Zucker von Glogau nach Stettin zu befördern. Er stellte auf einer Strecke des Wegs seinen Kahn in einen vom Dampfer „Olga“ geführten Schleppzug ein und kam mit Kahn und Ladung dadurch zu Schaden, daß es die „Olga“ entgegen polizeilicher Vorschrift unternahm, die Oberbrücke bei Mescherin mit mehr als drei Fahrzeugen hintereinander zu durchfahren. Sein Kahn wurde durch den Nebenkahn gegen einen Eisbrecher gedrängt und erhielt ein Leck. Der Kläger macht als Versicherer der Ladungsinteressenten deren Ansprüche gegen den Reeder und den Kapitän der „Olga“ sowie gegen den Rahnschiffer S. geltend. Die Vorinstanzen gaben dem Anspruche statt. Auf die Revision der Beklagten ist das Urteil, soweit es gegen S. gerichtet war, aufgehoben und die Sache insoweit zurückverwiesen worden.

Aus den Gründen:

... „Dagegen nimmt der Vorderrichter zu Unrecht an, daß der Beklagte S. seinem Absender gegenüber das Verschulden des Schleppkapitäns zu vertreten habe. Nach § 431 BGB. soll freilich der Frachtführer das Verschulden nicht nur seiner Leute wie eigenes zu vertreten haben, sondern auch das anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Aber in dieser letzteren Beziehung will die Vorschrift inhaltlich nicht mehr bestimmen, als was sich aus § 278 BGB. ohnehin ergibt. Wenn der frühere Art. 400 ABGB. in der Gestalt des § 431 der neuen Fassung gegenüber dem § 278 BGB. beibehalten worden ist, so geschah das, weil

man mit der Haftung des Frachtführers für Verschulden seiner Leute über die Vorschrift des § 278 hinausgehen wollte. So besagt wenigstens die Denkschrift. Ob es in der Fassung genügend zum Ausdruck gekommen ist, interessiert hier nicht. Hier handelt es sich um die Haftung für Verschulden einer Persönlichkeit, die nicht zu den Leuten des Frachtführers gehörte, und die Frage ist, ob unter den Umständen des vorliegenden Falles der Schlepperführer im Sinne des § 278 BGB. eine Person gewesen ist, deren sich der Rahnschiffer zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bediente. Das ist zu verneinen.

Es ist freilich nicht zu bestreiten, daß der Transport der Güter dadurch gefördert wurde, daß sich der Rahnschiffer in den Anhang des Schleppers begab. Aber das allein kann nicht entscheidend sein. Dieser Gesichtspunkt träge auch zu bei dem Boten, der als Frachtführer die Eisenbahn benutzt und in ihr mitsamt dem anvertrauten Gute zu Schaden kommt. Man wird aber einen solchen Boten ebensowenig für ein Verschulden der Eisenbahnbediensteten verantwortlich machen dürfen, wie etwa einen Fuhrmann für Verschulden eines Fährschiffers, dessen Fähre er auf seinem Wege benutzen muß. Es handelt sich bei dem Schleppvertrage, den S. mit dem Kapitän des Dampfers geschlossen hat, um einen Vertrag mit dem Schiffeigner als einem dem Rahnführer gegenüber selbständigen und unabhängigen Unternehmer. Durch diesen Vertrag ist weder der Schleppereigner R., noch auch der von diesem angestellte Kapitän zum Angestellten des Rahnführers geworden, der unter seine Aufsicht und in seinen Machtbereich getreten wäre. Vielmehr liegt es nach dem Vorbringen der Parteien gerade umgekehrt so, daß sich vertragsmäßig der Rahnführer unter das Kommando des Schleppers begeben hat, unter das er auch nach der geltenden Polizeivorschrift trat.

Es liegt auch nicht so, daß sich hier der Frachtführer verpflichtet hätte, die Beförderung ausschließlich mit eigenen oder seiner Angestellten Kräften auszuführen. Behauptungen in dieser Richtung sind nicht aufgestellt, und im allgemeinen ist in den beteiligten Verkehrskreisen hinreichend bekannt, daß es für den Rahnschiffer oft zweckmäßig, zuweilen geradezu geboten ist, sich zur Durchführung der Reise der Leitung eines Schleppers anzuvertrauen, in welchem Falle mehr nicht im Bereiche seiner Macht liegt, als daß er in der Auswahl sorgfältig verfährt. Es kann also darin allein, daß das auch

hier geschehen ist, kein Moment dafür erblickt werden, den Bahneigner für die weiter daraus entstandenen Folgen verantwortlich zu machen." . . .