

74. Kann von der Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals im Schleppvertrage die Haftung für Verschulden ihrer bei der Schleppung beteiligten Angestellten rechtswirksam ausgeschlossen werden?  
Gesetz, betr. die Herstellung des Nord-Ostseekanals, vom 16. März 1886.  
BGB. §§ 276, 278, 138.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 12. Februar 1913 i. S. Schiffergilde „Einigkeit“ in G. (Rl.) w. Reichsfiskus (Bekl.). Rep. I. 394/12.

- I. Landgericht Kiel.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 19. Juni 1909 fand im Kaiser Wilhelm-Kanal ein Zusammenstoß zwischen dem Dampfer „Franz“ und dem Anhang des im Eigentum des Deutschen Reichs stehenden Schleppers „Pirath“ statt. Hierbei rannte der Dampfer den in der zweiten Rotte des Anhangs fahrenden,

dem Schiffer G. gehörenden Erwer „Johanna“ an. G. hat, wie die Klägerin vorgetragen hat, ihr alle angeblich aus dem Zusammenstoße entstandenen Ansprüche abgetreten. Für die Haftung des Beklagten machte die Klägerin zwei Gründe geltend: einmal den von G. abgeschlossenen Schleppvertrag und ein Verschulden des Schlepperführers P., sodann ein Verschulden des Kanallotfen Ch., dem die Führung des Dampfers „Franz“ oblag. Die Klägerin beantragte, den Beklagten zu verurteilen, ihr 4200 *M* nebst Zinsen als Schadenersatz zu zahlen. Der Beklagte bestritt seine Haftung. Er stellte nicht nur ein Verschulden des Kanallotfen und des Schlepperführers in Abrede, sondern behauptete auch, daß er selbst dann nicht hafte, wenn ein Verschulden vorläge. Er habe bei Auswahl des Lotfen die erforderliche Sorgfalt angewendet und, was den Schlepperführer anlange, so sei eine Haftung des Reichs nach § 55 Abs. 2 der Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal ausgeschlossen. Dieser Bestimmung habe sich G. ausdrücklich unterworfen.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die dagegen von der Klägerin eingelegte Berufung wurde vom Oberlandesgerichte zurückgewiesen. Die Revision der Klägerin ist ebenfalls zurückgewiesen worden aus folgenden

#### Gründen:

„Beide Instanzen haben übereinstimmend angenommen, daß der verklagte Reichsfiskus für den Kanallotfen Ch., den Führer des Dampfers „Franz“, nicht auf Grund der §§ 89, 91, sondern nur innerhalb der Grenzen des § 831 BGB. einzustehen hat. Sie befinden sich mit dieser Annahme im Einklange mit der Entscheidung des erkennenden Senats, Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 74 S. 250. Dem Beklagten lag hiernach die Führung des Beweises ob, daß er bei Auswahl des Lotfen und bei dessen Beaufsichtigung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Dieser Beweis ist, wie das Berufungsgericht bedenkenfrei feststellt, geführt worden. Auch die Revision erhebt in dieser Richtung keine Angriffe.

Beide Instanzen vertreten weiter die Auffassung, daß das Reich auch aus einem etwaigen Verschulden des Führers des dem Reiche gehörenden Schleppers „Piraly“ wegen der Bestimmung in § 55 Abs. 2 BetriebsO. für den Kaiser Wilhelm-Kanal nicht in Anspruch genommen werden könne. Diese Bestimmung lautet:

„Das Reich leistet . . . keinen Ersatz für Schäden, welche einem Fahrzeuge bei Beförderung mittels eines Schleppdampfers der Kanalverwaltung durch etwaiges Verschulden der Besatzung des Schleppdampfers oder sonstigen an der Beförderung des geschleppten Schiffes beteiligten Personals der Kanalverwaltung innerhalb des Kanalpolizeibezirks zugefügt werden.“

Daß die Bestimmung einen Bestandteil des zwischen der Kanalverwaltung und dem Schiffseigner G. abgeschlossenen Schleppvertrags bildet, ist unbestritten.

Die Auffassung der Vorinstanzen wird von der Revision bekämpft. Das Reichsgericht — so führt die Revision aus — habe in mehreren Erkenntnissen dargelegt, daß das Gesetz vom 16. März 1886, betr. die Herstellung des Nord-Ostseekanals, den Kanalbetrieb ausnahmslos dem bürgerlichen Rechte unterwerfen wolle. Danach könne eine in diesem Rechte begründete Haftung durch Vertrag nicht ausgeschlossen werden. Diese Folgerung verfehlt insoweit ihr Ziel, als das bürgerliche Recht den Haftungsausschluß bei einem Schleppvertrage nicht für unwirksam erklärt. Aus § 276 Abs. 2 BGB. erhellt, daß die Haftung wegen Fahrlässigkeit im voraus erlassen werden kann. Daß im vorliegenden Streitfall eine vorsätzliche Schadensstiftung in Betracht käme, ist nicht behauptet worden und widerspricht der ganzen Sachlage. Überdies bestimmt § 278 BGB., daß die Haftung für jedes Verschulden der Personen, deren sich der Schuldner zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, im voraus erlassen werden kann.

Es zeigt sich hier bereits der wesentliche Unterschied zwischen den gegenwärtigen und den früheren Entscheidungsfällen, auf welche die Revision hingewiesen hat. Bei den Urteilen des Reichsgerichts vom 2. Dezember 1899 und 8. Januar 1906 (Entsch. in Zivilf. Bd. 45 S. 162 und Bd. 62 S. 264) handelte es sich nur um die Entscheidung der Frage, ob der Reichsflus dritten Personen, deren Fahrzeugen im Kaiser Wilhelm-Kanal ein Schade zugestoßen war, außerhalb eines Vertragsverhältnisses schadensersatzpflichtig war. In Betracht kam dabei die inzwischen aufgehobene Bestimmung des § 1 Abs. 2 BetriebsD. für den Kaiser Wilhelm-Kanal; sie lautete wie folgt:

„Das Deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Kanal, auf den beider-

seitigen Reedern oder in den Vorhäfen oder auf den am Kanal liegenden Schiffs Liegeplätzen erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Kanallotsen oder anderer Angestellter der Kanalverwaltung dabei in Frage kommt.“

Jene Frage wurde in den angeführten Erkenntnissen dahin beantwortet, daß das Kanalamt nicht die Macht habe, „für die rechtlichen Beziehungen des Reichsfiskus zu dritten Personen allgemeine Bestimmungen zu treffen, die durch das geltende Recht anders geregelt seien“. Darin müsse ein Übergriß in das der Gesetzgebung vorbehaltene Gebiet gefunden werden. In dem jetzt zur Entscheidung stehenden Rechtsstreite dagegen kommen die Normen des Vertragsrechts zur Anwendung; hier gilt der Grundsatz der Vertragsfreiheit, nach dem die oben wiedergegebene Bestimmung des § 55 Abs. 2 BetriebsD. als Bestandteil eines Schleppvertrags nicht zu beanstanden ist.

In dem Urteile des Reichsgerichts Entsch. des RG.'s in Zivils. Bd. 68 S. 358 ist freilich weiter ausgesprochen worden, daß die Haftung aus § 823 BGB. auch durch Vertrag zwischen der Kanalverwaltung und dem den Kanal durchfahrenden Schiffer nicht ausgeschlossen werden könne. Denn ein solcher Vertrag verstoße gegen das Verbot des Gesetzes vom 16. März 1886, das den Kanalbetrieb ausnahmslos dem bürgerlichen Rechte unterstellen wolle und somit — für die Zeit nach dem 1. Januar 1900 — den Ausschluß der Haftung aus § 823 verbiete (§ 134 BGB.). Die Revision ist der Ansicht, daß hiernach angenommen werden müsse, auch innerhalb eines Vertrags verstoße die Bestimmung des § 55 Abs. 2 BetriebsD. gegen ein im Kanalgesetz enthaltenes Verbot. Allein hierbei wird Ungleiches einander gleichgesetzt. Auf die Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals ist der Schiffer, welcher auf der Fahrt zwischen der Ostsee und Nordsee den langen und gefährlichen Weg um das Kap Stagen herum vermeiden will, angewiesen. Der Kanal soll daher als eine öffentliche Schifffahrtsstraße der freien, wenn auch nicht abgabenfreien, Benutzung offen stehen; das ist der Wille des Kanalgesetzes. Schleppverträge dagegen können mit verschiedenen Unternehmern abgeschlossen werden. Dafür, daß das Gesetz für den Schleppvertrag eine dem § 55 Abs. 2 BetriebsD. entsprechende Vertragsbedingung unterlagen wollte, fehlt es an jedem Anhalt.

Auch der Gesichtspunkt eines Verstoßes gegen die guten Sitten

trifft nicht zu. Zwar hat der erkennende Senat in früheren Entscheidungen unter bestimmten Voraussetzungen einen solchen Verstoß für die Fälle als möglich anerkannt, in welchen dem Verkehr der vertragsmäßige Ausschluß einer nach dem Gesetz an sich bestehenden Haftung aufgedrängt werde. Als Voraussetzungen wurden bezeichnet, daß der eine Teil eine wenigstens tatsächliche Monopolstellung inne habe und dann, durch Wettbewerb unbehindert, seine Stellung dazu mißbrauche, dem anderen Vertragsteil unbillige und unverhältnismäßige Bedingungen vorzuschreiben (vgl. Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 20 S. 117, Bd. 62 S. 266). Hier trifft jedoch weder die eine noch die andere Voraussetzung zu. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß ein auch nur tatsächliches Schleppmonopol des Reichs nicht besteht. Und wenn sich auch gegenwärtig die Erwer und sonstigen kleinen Fahrzeuge regelmäßig der Schlepper der Kanalverwaltung bedienten, so habe dies eben darin seinen Grund, daß die Reichsschlepper die vorteilhaftesten Bedingungen böten. Diese Feststellung zeigt bereits, daß die von der Kanalverwaltung gesetzten Bedingungen nicht wohl einen unangemessenen Inhalt haben können. Überdies hat das Oberlandesgericht noch im einzelnen dargelegt, daß die Schlepplöhne der Kanalverwaltung außerordentlich niedrig seien. Den amtlichen Verwaltungsberichten wird entnommen, daß das Reich z. B. im Jahre 1910 bei dem Schleppbetriebe 437613 *M* zugeföhrt habe. Auch das Jahr 1909 habe bereits ein ähnliches Ergebnis gezeigt. Von Erheblichkeit ist endlich noch die Tatsache, daß die Schiffseigner nicht der Möglichkeit beraubt sind, sich gegen die ihren Schiffen drohenden Beschädigungsgefahren zu versichern.

Würde die Kanalverwaltung von dem Haftungsausschlusse, wie er im § 55 Abs. 2 BetriebsD. vorgesehen ist, Abstand nehmen, so ließen sich gegen eine entsprechende Erhöhung der Schlepplöhne keine berechtigten Einwendungen erheben. Der Zusammenhang zwischen niedrigeren oder höheren Schlepplöhnen einerseits, und dem Ausschluß oder Nichtausschlusse der Haftung andererseits ist augenfällig. Unter gewissen Voraussetzungen wird sich zugleich eine Rückwirkung auf die Höhe der Versicherungsprämien bemerkbar machen. Wenn der Schleppunternehmer diese wirtschaftlichen Zusammenhänge berücksichtigt und niedrige Schlepplöhne nur mit dem Haftungsausschlusse als vereinbar ansieht, so ist nicht einzusehen, wie damit gegen die guten Sitten

---

verstoßen werden könnte. Dies anzunehmen, erschiene um so weniger gerechtfertigt, als auf dem verwandten Gebiete des Schiffsfrachtverkehrs auch eine weitgreifende Negligence-Klausel rechtliche Anerkennung gefunden hat und findet.“ . . .