

34. Zum Begriffe der „fehlerhaften Führung“ des Schiffes im Sinne des § 4 Abs. 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 9. April 1913 i. S. N. G.-Assicuranz-Gesellschaft (Kl.) w. den Schiffer A. K. (Bekl.). Rep. I. 374/12.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Beklagte brachte auf Grund eines mit Gebr. U. geschlossenen Frachtvertrags in einer gemieteten Schute 450 Sack Fischmehl von Hamburg nach Harburg, wo er sein Fahrzeug bei dem Lagerplatz der Befrachterin an der dort befindlichen Brücke anlegte. In der folgenden Nacht ist das Fahrzeug gesunken und die Ladung zu Schaden gekommen. Die Klägerin hat als Versicherer der Gebr. U. diesen den Schaden gegen Abtretung ihrer Ersatzansprüche gegen den Beklagten ersetzt und macht diese Ansprüche geltend.

Beide Instanzen erklärten den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für berechtigt, das Oberlandesgericht hat aber im Gegensatz zum Landgericht entschieden, daß der Beklagte nur mit Schiff und Fracht hafte. Die hiergegen eingelegte Revision ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Nach den Feststellungen des Vorderrichters ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß sich die Schute infolge niedrigen Wasserstandes bei Ebbe auf den steil abfallenden Grund aufgesetzt hat und schräg gefallen, bei steigender Flut sodann vollgelaufen ist. Der Mangel des Böschplatzes — so wird ausgeführt —, der darin bestanden habe, daß für die starke Neigung der Böschung die Brücke nicht weit genug in den Strom hinausgeführt sei, und die dadurch bedingte Gefahr für dort anlegende Schuten seien verhältnismäßig leicht zu erkennen und dem Beklagten bekannt gewesen. Seine Verpflichtung wäre gewesen, wenn er die Schute während der wechselnden Tiden habe liegen lassen wollen, ganz sorgfältige Vorsichtsmaßregeln zu treffen, und wenn die Vermeidung der Gefahr durch ständige Bewachung oder auf andere geeignete Weise nicht ausführbar gewesen sein sollte, überhaupt oder wenigstens für die Nacht einen anderen Lagerplatz aufzusuchen.

Insoweit ist die Entscheidung nicht angefochten. Der Streit der Parteien dreht sich nur noch darum, ob der Beklagte beschränkt zu hafte hat oder unbeschränkt, was davon abhängt, ob es sich bei dem, worin es der Beklagte versah, um fehlerhafte Führung der Schute gehandelt hat. Dazu wird vom Vorderrichter ausgeführt, daß nach herrschender Anschauung unter fehlerhafter Führung des

Schiffes dasselbe zu verstehen sei, wie unter nautischem Versehen; daß die Führung des Schiffes nur einen Teil der Dienstobliegenheiten des Schiffers ausmache, daß darunter in erster Linie der eigentliche Schiffstransport verstanden werde; daß aber zu diesem sicherlich das Hinführen des Schiffes an eine bestimmte Stelle am Bestimmungsorte wie etwaiges Ab- und Wiederanlegen daselbst gehöre; die Entscheidung, ob, wann und wie das alles zu geschehen habe, liege in erster Linie dem Schiffer als solchem ob; auch während das Schiff am Löschplätze liege, unterstehe es daher der Obhut des Schiffers, und dabei könne es keinen Unterschied machen, ob die etwa erforderliche Maßnahme darin bestehe, das Schiff an eine geeignete Stelle hinzulegen, oder für das Schiff dort, wo es liegt, besondere Vorsichtsmaßregeln, etwa besonders sorgfältige Bewachung, Bereitstellung ausreichender Hilfskräfte für den Fall plötzlicher Gefährdung usw. anzuordnen.

Dem ist zuzustimmen. Die Angriffe der Revision sind nicht begründet.

Zu einem Teile laufen sie — in verschiedenen Wendungen wiederholt — darauf hinaus, daß der Unfall eingetreten sei, als der Beklagte gar nicht mehr an Bord der Schute war; er habe — anscheinend in seiner Wohnung — geweckt werden müssen; er sei in der Lage gewesen, gleichzeitig andere Schuten zu führen, und habe das wahrscheinlich auch getan; von dem Augenblick an, als er die Schute verließ, habe er sie nicht mehr geführt.

Das ist teils nicht entscheidend, teils geradezu unrichtig. Unrichtig insofern, als unter Umständen sehr wohl der Schiffer das Schiff führen, d. h. nautische Maßregeln ergreifen und anordnen kann, auch wenn er sich nicht gerade an Bord befindet. Nicht entscheidend ist es, weil das positive Tun, auf welches der Unfall zurückzuführen ist, das Anlegen der Schute an gefährlicher Stelle, zu einer Zeit erfolgte, als der Beklagte an Bord war.

Nur insofern, als der Borderrichter auch der Anordnung einer ständigen Bewachung der Schute als einer der denkbaren Sicherheitsmaßregeln Erwähnung tut, tritt das Bedenken auf, ob es sich hierbei noch um einen Fehler in der Führung des Schiffes gehandelt haben kann. Aber auch dieses Bedenken ist, so wie die Dinge hier liegen, abzulehnen. Gewiß trifft im allgemeinen am Heimatsorte die Sorge

für die Bewachung seiner im Hafen liegenden Fahrzeuge den Schiffseigner als solchen. Aber darum handelt es sich hier nicht. Worin es der Beklagte versehen hat, ist, daß er, als er das Schiff führte, nicht bedachte, daß es dort, wo es lag, gefährdet war, daß es dort nicht liegen bleiben durfte, ohne daß besondere Vorsichtsmaßregeln getroffen wurden, als deren eine, wie der Vorderrichter erwägt, auch die Anordnung einer ständigen Bewachung hätte in Frage kommen können. Das zu bedenken und danach Maßregeln zu ergreifen oder zu veranlassen, war, wie der Vorderrichter zutreffend ausführt, Aufgabe gerade der Schiffsführung. Das, was der Beklagte getan und was er unterlassen hat, läßt sich hier gar nicht voneinander trennen, auch in der Betrachtung nicht. Bedeutung findet diese Unterlassung überhaupt nur in Verbindung mit jenem Tun, und jenes Tun war unzweifelhaft ein Akt der Schiffsführung. Nimmt man aber die Tatsache, daß das Schiff an der Ladebrücke liegen blieb, als gegeben hin, so war der Fehler des Beklagten, daß er nicht bedachte, für diesen besonderen Fall reiche die übliche Art der Bewachung nicht aus; und das zu überlegen und zu entscheiden, war wiederum Sache gerade des Schiffers.“