

105. 1. Rechtliche Natur eines Schleppvertrags, nach dem die Hälfte eines Schwimmdocks über See und auf Binnengewässern durch Schleppdampfer befördert werden soll. Unterliegt eine solche Dockhälfte der dinglichen Haftung nach Schiffahrts- oder Flößerei-recht? Ist derjenige, der eine solche Dockhälfte durch einen zuverlässigen Schleppschiffartsunternehmer befördern läßt, verpflichtet, seinerseits Maßnahmen für sachgemäße Ausführung des Transports zu treffen?

2. Kann ein Verschulden der Schiffsführung darin erblickt werden, daß sie sich durch nahes Auffahren im Kielwasser eines anderen Schiffes des Überblicks nach vorn beraubt?

I. Zivilsenat. Ur. v. 10. Juli 1915 i. S. Hamburg-Amerika Paketfahrt-A.-G. (Rl.) w. 1. Intern. Sleepdienst-Maatschappij, 2. Kommerz- und Diskontobank, 3. Flensburger Schiffsbaugesellschaft (Bell). Rep. I 276/14.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

In der Nacht vom 4. auf den 5. Oktober 1912 haben auf der Elbe zwischen Brunsbüttel und Brunsb. Hausen Schiffsunfälle stattgefunden, über die das Seeamt Hamburg am 16. Oktober 1912 folgenden Spruch gefällt hat:

„Am 4. Oktober 1912 hat auf der Elbe etwas oberhalb Brautland ein Zusammenstoß zwischen dem ausgehenden Dampfer *Bandalia* (Eigentum der Hamburg-Amerika-Linie) und einer für die Reiherschiffswerft bestimmten, im Tau der holländischen Schlepper *Schelde* und *Donau* (Eigentum der Rotterdamer Gesellschaft) befindlichen Docksektion (damals Eigentum der Flensburger Gesellschaft) stattgefunden, durch welchen die *Bandalia* zum Sinken gebracht wurde und zwei Leute ihrer Besatzung ihren Tod fanden.

Etwa eine Stunde später ist der Dampfer *Graecia* (ebenfalls Eigentum der Hamburg-Amerika-Linie) auf die gesunkene *Bandalia* aufgefahren und hat sich den Boden so beschädigt, daß er in sinkendem Zustande auf Grund gesetzt werden mußte.

Der Zusammenstoß ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß bei Ausführung des für die Schifffahrt auf der Elbe gefährlichen Schlepptransports nicht mit der genügenden Vorsicht verfahren ist, und zwar hätte insbesondere die Schlepptrasse rechtzeitig gekürzt werden müssen.

Die Führung der *Bandalia* trifft aber auch insofern eine Mitschuld, als sie wohl Veranlassung gehabt hätte, vorsichtiger zu fahren, da die gesichteten Lichter des Schleppzugs ihr kein klares Bild von der Gestalt des Schleppzugs gaben und sie recht dicht hinter der *Mesia*, die ihr die Aussicht nach vorn verdeckte, auffuhr.

Die Führung der *Graecia* trifft keine Schuld.“

Die Docksektion war durch 200 m lange Trossen mit den beiden Schleppdampfern verbunden, während nach Annahme des Seeamts und des Berufungsgerichts eine Kürzung auf etwa 50 m geboten gewesen wäre. Infolge dieses Umstandes schor die Docksektion erheblich nach der Nord aus und befand sich auf der für sie linken Seite des Fahrwassers. Der der *Bandalia* vorausfahrende Dampfer *Mesia* hatte sie noch knapp unter Hartsteuerbordruder passieren können. Die *Bandalia* folgte diesem Manöver nicht sofort, weil ihr der Ausblick nach vorne durch die *Mesia* verdeckt wurde; als man auf ihr die Gefahr erkannte und ebenfalls mit Hartsteuerbordruder ausweichen wollte, war es zu spät, so daß die Docksektion in den Maschinenraum der *Bandalia* hineinfuhr. Die gesunkene *Bandalia* wurde zwar sofort durch eine Laterne kenntlich gemacht; kurz, bevor die *Graecia* herankam, versank aber auch der Teil der *Bandalia*, an dem die Laterne befestigt war, so daß die Gefahr für die *Graecia* nicht rechtzeitig ersichtlich wurde. Erst im letzten Augenblicke wurde das Ruder der *Graecia* nach Hartsteuerbord übergelegt, doch lief sie mit dem Backbordbug gegen das Wrack und zog sich dabei so schwere Schäden zu, daß sie, um ein Sinken im tiefen Fahrwasser zu vermeiden, an der Nord auf den Grund gesetzt werden mußte. Der Hamburger Staat mußte erhebliche Aufwendungen machen, um das Fahrwasser von dem Wrack der *Bandalia* zu befreien; die Kosten sollen den Wert der beseitigten Gegenstände um mindestens 150 000 *M* übersteigen.

Die Docksektion bildete die eine Hälfte eines von der Flensburger Gesellschaft für die Reihertstiegwerft in Hamburg hergestellten Schwimmdocks, mit dessen Überführung nach Hamburg erstere die Rotterdamer Schleppschiffahrtsgesellschaft beauftragt hatte. Gemäß dem Schleppvertrage war die erste Dockhälfte von denselben Schleppern von Flensburg nach Hamburg geschleppt worden und am 22. September 1912 ohne Unfall dort angekommen. Am 27. September wurde die zweite Reise von Flensburg aus angetreten. Der Schleppzug passierte am 4. Oktober morgens 8 Uhr Helgoland und 10 Uhr 30 Minuten das Feuerschiff Elbe I; von dort wurde der Flensburger und der Rotterdamer Gesellschaft gemeldet, daß der Schleppzug passiert sei. Kurz vorher hatte der Seelotse B. die Führung übernommen. Um 3 Uhr 45 Minuten passierte man Cuxhaven und erreichte um

7 Uhr nachmittags Brunsbüttel, wo der Seelotse von dem Böttchen W. abgelöst wurde. Auf die Meldung vom Feuerschiff I reiste der Ingenieur der Flensburger Gesellschaft S. nach Hamburg, um die erforderlichen Maßnahmen für die Empfangnahme des Dockes zu treffen. Hier erfuhr er von dem Passieren Curhavens und überbrachte diese Nachricht der Reihertstiegwerft mit dem Ersuchen, sie an die Hafenbehörde weiter zu geben. Dies soll telephonisch versucht worden sein, doch soll die Mitteilung zwischen 4 $\frac{1}{4}$ und 4 $\frac{1}{2}$ Uhr auf dem Oberhafenamte in Abwesenheit des Oberhafensmeisters nicht angenommen, vielmehr erwidert worden sein, man möge um 6 Uhr wieder anrufen. In der That ist dann die Meldung um 6 Uhr wiederholt und vom Oberhafenamte der Marinebehörde weiter gegeben worden; indessen hat die Nachricht den Lotfen S. von der Bandalia, die Hamburg um 7 Uhr 45 Minuten abends verließ, nicht mehr erreicht. Ein persönliches Verschulden der Flensburger Gesellschaft wird darin erblickt, daß sie nicht für rechtzeitige Meldung eines so außergewöhnlichen und gefährlichen Transports an die Hamburger Marinebehörde gesorgt und diese in den Stand gesetzt habe, die ausfahrende Schifffahrt zu warnen. Ferner wird ihr u. a. zum Vorwurfe gemacht, daß sie die Docksektion nicht mit einer genügenden Ankervorrichtung ausgestattet habe; zwar sei ein Anker vorhanden gewesen, doch nicht ein zum Wiedereinhieven des Ankers genügend starkes Spill, so daß man den Anker hätte opfern müssen. Hierdurch soll es vereitelt worden sein, daß man bei Brunsbüttel oder bei Freiburg zu Anker ging und den nächsten Tag zur Weiterfahrt benutzte.

Auf Grund dieses Tatbestandes werden eine Reihe von Schadensersatzansprüchen geltend gemacht, nämlich von den Ladungsinteressenten der Bandalia und der Graecia, von der Hamburg-Amerika-Linie als Eigentümerin dieser Schiffe und vom Hamburger Staate wegen der ihm verursachten Kosten der Beseitigung der Trümmer der Bandalia, die ihm auf Grund Staatsvertrags mit Preußen oblag. Es wird ein Verschulden behauptet: 1. der Besatzung der Dampfer Schelbe und Donau sowie auch der zu dieser Besatzung gehörigen sieben Personen, die den Dienst auf der Docksektion hatten, 2. ein Verschulden der Besatzung der Bandalia, 3. ein persönliches Verschulden der gesetzlichen Vertreter der Flensburger Gesellschaft, 4. ein persönliches Verschulden der gesetzlichen Vertreter der Rotterdamer Gesellschaft.

Zugleich wird behauptet, daß die Docksektion in bezug auf die dingliche Haftung als Schiff zu behandeln sei.

Hiernach werden erhoben:

1. unbeschränkt persönliche Ansprüche gegen die Flensburger und gegen die Rotterdamer Gesellschaft sowie gegen die Commerz- und Diskontobank nach Maßgabe einer für die letztere Gesellschaft geleisteten Bürgschaft;
2. Ansprüche aus beschränkt persönlicher Haftung mit dem Werte der Dampfer Schelde und Donau sowie deren Fracht gegen die Rotterdamer Gesellschaft;
3. Ansprüche aus beschränkt dinglicher Haftung mit der Docksektion gegen die Flensburger Gesellschaft und gegen die Reiberstiegewerft; ferner mit der Entschädigungsforderung für den Dampfer Bandalia gegen die Hamburg-Amerika-Linie.

Im gegenwärtigen Prozesse machte die Klägerin (Hamburg-Amerika-Linie) den Schaden geltend, den sie durch den Untergang der Bandalia und durch das Auffahren und Angrundsetzen der Graecia erlitten hat und den sie auf 1640087,85 *M* beziffert. Sie nimmt die erste Beklagte mit der beschränkt persönlichen Haftung gemäß § 774 *HGB.*, die zweite Beklagte als deren Bürgin, die dritte Beklagte persönlich ohne Beschränkung sowie in dinglicher Haftung mit der Docksektion in Anspruch. Das Landgericht nahm an, daß die Docksektion wie ein Schiff zu behandeln sei; es stellte ein Verschulden der Besatzung der Schlepper fest, verneinte aber ein Verschulden der Vertreter der Beklagten zu 3 und ein solches der Besatzung von Bandalia und Graecia. Demgemäß erging das Urteil des Landgerichts dahin: 1. Der gegen die beiden ersten Beklagten erhobene Klagenanspruch ist dem Grunde nach berechtigt. 2. Der gegen die dritte Beklagte erhobene Klagenanspruch ist insoweit dem Grunde nach berechtigt, als die Beklagte nach § 734 *HGB.* haftet. Soweit die Klägerin eine weitergehende Haftung der dritten Beklagten beansprucht, wird die Klage abgewiesen.

Hiergegen legten sämtliche Parteien Berufung ein. Das Oberlandesgericht verneinte, daß die Docksektion wie ein Schiff zu behandeln sei und daß für sie eine dingliche Haftung in Frage

komme. Es bejahte ein Verschulden der gesetzlichen Vertreter der Beklagten zu 3 gemäß § 831 BGB., ferner ein Verschulden der Schlepperbesatzung, aber auch ein Mitverschulden der Besatzung der *Bandalia*. Demgemäß lautete sein Urteil dahin: Der klägerische Anspruch wird zu $\frac{2}{3}$ dem Grunde nach für berechtigt erklärt; zu $\frac{1}{3}$ wird Klägerin mit der erhobenen Klage abgewiesen. Hiergegen haben sämtliche Parteien Revision eingelegt, indessen haben die Beklagten zu 1 und 2 die Revision wieder zurückgenommen.

Das Reichsgericht hat die Revision der Klägerin zurückgewiesen und auf die Revision der Beklagten zu 3 die gegen sie gerichtete Klage abgewiesen aus folgenden

Gründen:

„I. Grundlegend für die Entscheidung sämtlicher Prozesse ist die Beurteilung des zwischen der Flensburger und der Rotterdamer Gesellschaft abgeschlossenen Schleppervertrags und die Frage, wie die transportierte Dackhälfte in bezug auf die beanspruchte dingliche Haftung zu behandeln ist.

Nach den in *RGZ.* Bd. 67 S. 10 dargelegten Grundsätzen liegt ein Frachtvertrag vor. Die Dacksektion ist als zu beförderndes Gut in den ausschließlichen unmittelbaren Besitz und Gewahrsam der Schleppschiffahrtsgesellschaft als Transportunternehmerin übergegangen. Die Bezeichnung des Übereinkommens als Schleppervertrag sowie der Umstand, daß die Dackhälfte von den Schleppern wie ein Schiff durch das Wasser gezogen wurde, schließen deren Eigenschaft als Frachtgut keineswegs aus. Ebenfowenig erleidet die Natur des Vertrags eine Veränderung durch gewisse Freizeichnungen der Rotterdamer Gesellschaft. Allerdings heißt es wörtlich: „Die Kapitäne und weitere Besatzung der Schlepper werden betrachtet als stehend in direktem Dienstverhältnis zu Eignern, Führern und Mannschaften der geschleppten Schiffe und Fahrzeuge“, und ebenso sollen etwaige von der Rotterdamer Gesellschaft für den Dienst auf dem geschleppten Fahrzeuge gestellte Mannschaften betrachtet werden als engagiert im Auftrage und für Risiko des zu schleppenden Fahrzeugs, bzw. dessen Eigentümers. Indessen ergibt der Zusammenhang mit Deutlichkeit, daß die Rotterdamer Gesellschaft damit nur eine Haftung für Verschulden dieser Leute, sei es gegenüber der anderen Vertragspartei, sei es gegenüber Dritten ablehnen oder die Folgen eines solchen auf

die Flensburger Gesellschaft abwälzen wollte. In Wahrheit standen natürlich die Kapitäne und sonstigen Mannschaften lediglich im Dienste der Rotterdamer Gesellschaft, und diese besorgte den Transport als völlig selbständige und von den Weisungen der Gegenpartei unabhängige Schleppschiffahrtsunternehmerin. Sache der Flensburger Gesellschaft war es nur, die beiden Docksektionen zur Zufriedenheit der Kapitäne der Rotterdamer Gesellschaft bei deren Ankunft in Flensburg schleppbereit zu stellen.

Auf dieser Grundlage ist dem Berufungsgerichte zunächst darin beizutreten, daß die in Rede stehende Dockhälfte kein Schiff ist. Für diesen Begriff ist wesentlich die Eigenschaft als Wasserfahrzeug, d. h. eines zum Fahren auf dem Wasser bestimmten Transportmittels. Ob ein Schwimmdock unter Umständen, wenn es ausgesandt wird, um beschädigte Schiffe an Ort und Stelle in sich aufzunehmen und zu befördern, gemäß den Ausführungen ... der Hamburg-Amerika-Linie ... als Wasserfahrzeug und folgeweise als Schiff angesehen werden könnte, mag dahingestellt bleiben. Im allgemeinen sind Schwimmdocks keine Fahrzeuge, sondern Zubehör zu einer Werft, die dort Schiffe in sich aufnehmen, sie zu heben und ihre Reparatur zu ermöglichen haben. Folglich sind sie auch nicht als Schiffe anzusehen (vgl. Pappenheim, Seerecht S. 4 Anm. 6). ... Zurzeit handelte es sich überhaupt nicht um ein fertiges Schwimmdock, sondern um den Teil eines solchen, der auf der Werft mit anderen Stücken zusammengebaut werden sollte und auf dem hier in Rede stehenden Transporte nur ein Frachtstück darstellte. Mit diesen Erwägungen wäre nun freilich die Anwendung des Seerechts oder des Binnenschiffahrtsrechts über die beschränkte Haftung mit dem Schiffe noch nicht unbedingt ausgeschlossen, da die Gesetze auch einer analogen Anwendung fähig sind. Indessen ist dem Berufungsgericht auch darin beizustimmen, daß der Gesichtspunkt der Gefährdehaftung nicht ausreicht, um die analoge Anwendung zu rechtfertigen, da es sehr viele Gegenstände gibt, die man nach Art dieser Dockhälfte transportieren könnte, ohne daß es deshalb dem Sinne jener Gesetze entsprechen würde, sie in bezug auf die beschränkte Haftung wie Schiffe zu behandeln. Dies verbietet sich schon aus dem Grunde, weil man für eine besondere Gattung derartiger Gegenstände, nämlich für Flöße, ein besonderes Gesetz erlassen hat, um in bezug auf die beschränkte

Haftung des Eigners zwar nicht dieselbe, aber doch eine ähnliche Behandlung herbeizuführen wie bei Schiffen. Bei Betrachtung des Flößereigesetzes ergibt sich zugleich, daß der hier in Rede stehende Transport einem in diesem Gesetze geregelten Rechtsgebilde, der Frachtflößerei, näher steht als der eigentlichen Schleppschiffahrt. Es handelt sich hier, wie bei der Frachtflößerei, um ein schwimmendes Frachtstück, das zum Zwecke einer einmaligen Ortsveränderung durch das Wasser gezogen wird.

Ist hiernach die analoge Anwendung des Seerechts und des Binnenschiffahrtsrechts ausgeschlossen, so verbietet sich andererseits auch die analoge Anwendung des Flößereigesetzes. Daß die eiserne Dockhälfte kein Floß im Sinne dieses Gesetzes ist, bedarf keiner Darlegung. Sodann handelt es sich bei dem Flößereigesetz um ein Spezialgesetz, dessen Übertragung auf andere Gegenstände nicht zulässig erscheint. Insbesondere sind gerade die Bestimmungen über die beschränkte Haftung, vor allem § 22 Abs. 2, auf Flöße im eigentlichen Sinne berechnet, so daß ihre Anwendung auf die hier in Rede stehende Dockhälfte nicht ohne Willkür möglich wäre. Mögen auch in neuerer Zeit Fälle hervorgetreten sein, in denen es wünschenswert erscheinen kann, die Gefährdehaftung des See-, Binnenschiffahrts- oder Flößereirechts auf andere Sachen zu erstrecken, die in ähnlicher Weise wie Schiffe oder Flöße und unter gleicher Gefährdung der Interessen Dritter auf dem Wasser befördert werden und die sich auch ihrem Werte nach dazu eignen, als Gegenstand eines besonderen Zwangsvollstreckungsverfahrens für eine Mehrheit von Ansprüchen aus dem sonstigen Vermögen des Eigentümers ausgeschieden zu werden, so überschreitet es doch die Befugnis des Richters, einem etwaigen neuen Rechtsbedürfnis durch Anwendung von Gesetzen Rechnung zu tragen, die andere Materien in einer ihnen besonders angepaßten Weise regeln. Dem Berufungsgericht ist daher auch in dem Ergebnis zu folgen, daß eine Pfandhaftung mit der Dockhälfte in Anlaß des Zusammenstoßes nicht stattfindet.

II. Der praktisch wichtigste Streitpunkt ist die Frage der persönlichen Haftung der Flensburger Gesellschaft wegen angeblichen Verschuldens ihrer gesetzlichen Vertreter oder Angestellten, die vom Landgerichte verneint, vom Oberlandesgericht aber aus zwei Gründen bejaht worden ist. In diesem Punkte wird dem Land-

gerichte beigetreten. Zunächst ist zu beanstanden die Bezugnahme des Berufungsgerichts auf § 831 BGB., denn diese Bestimmung ist hier nicht anwendbar, weil weder die Rotterdamer Gesellschaft noch deren Schlepperbesatzung von der Flensburger Gesellschaft im Sinne des Gesetzes „zu einer Verrichtung bestellt war“. Dies erfordert nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts ein Verhältnis des Geschäftsherrn zum Bestellten, wonach dieser in der Ausführung der Obliegenheiten von den Weisungen des Geschäftsherrn abhängig ist, was nicht zutrifft auf Werkverträge selbständiger Unternehmer. Auch für den von einem selbständigen Unternehmer abgeschlossenen Schleppvertrag hat das Reichsgericht bereits in RRG. Bd. 78 S. 179 die Anwendbarkeit des § 831 verneint.

Weil hiernach der Anspruch gegen die Flensburger Gesellschaft nicht auf eine unerlaubte Handlung oder eine widerrechtliche Schadenszufügung seitens der Besatzung der Schlepper gestützt werden kann, sondern gemäß § 81 BGB. nur auf eine unerlaubte Handlung ihrer eigenen Vertreter, so entfällt zugleich der Gesichtspunkt eines Verstößes gegen die Strafgesetzbuchordnung als Schutzgesetz. Denn die Dochtsektion war kein Fahrzeug im Sinne dieser Verordnung, und für Verstöße der Schlepperbesatzung trifft die Flensburger Gesellschaft Dritten gegenüber keine Verantwortung; vielmehr kann nur in Frage kommen, ob die gesetzlichen Vertreter der Flensburger Gesellschaft bei Ausfendung der Dochtsektion die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen und hierdurch selbst ein Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 verletzt, oder gegen ein anderweitiges Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. verstoßen haben. Da es sich bei der Beschädigung der Schiffe *Bandalia* und *Graecia* oder deren Ladung um eigentlichen Sachschaden handelt, so würde, eine Fahrlässigkeit vorausgesetzt, hier eine unerlaubte Handlung gemäß § 823 Abs. 1 ohne weiteres anzunehmen sein. Anders verhält es sich mit dem indirekten Schaden, den der Hamburger Staat dadurch erlitten hat, daß er auf Grund eines Staatsvertrags verpflichtet war, das Fahrwasser der Elbe von dem Braak der *Bandalia* freizumachen. In dieser Hinsicht würde in Frage kommen, ob ... ein Verstoß gegen das durch Art. 65 EG. zum BGB. aufrecht erhaltene *interdictum ne quid in flumine publico fiat quo pejus navigetur* D. 43, 12 vorliegen und zum Erfolge verpflichten würde. Einer Entscheidung

dieser Fragen bedarf es indes nicht, denn die in dem angefochtenen Urteile versuchte Begründung eines Verschuldens auf Seiten der Flensburger Gesellschaft ist materiellrechtlich fehlsam und leidet überdies an prozessualen Mängeln.

Die von dem Berufungsgericht angenommene Verpflichtung der Flensburger Gesellschaft zur rechtzeitigen Benachrichtigung des Hamburger Marineamts kann nicht anerkannt werden, vielmehr ist in dieser Hinsicht im wesentlichen den Gründen des Landgerichts beizutreten. Für sie handelte es sich einfach um die Versendung eines von ihr verkauften Frachtstücks von Flensburg nach Hamburg. Da sie der mit dem Transporte beauftragten Rotterdamer Gesellschaft gegenüber ein weitgehendes Risiko übernommen hatte, ist es begreiflich, daß sie ihrerseits alles mögliche tat, um die sichere Ankunft des wertvollen Frachtstücks in Hamburg zu gewährleisten. Daher hat sie, wie die Korrespondenz ergibt, veranlaßt, daß ihr selbst von allen in Betracht kommenden Punkten, die der Schleppezug passierte, telegraphische Nachricht zugeing, und hat diese Nachricht sofort an die Empfängerin, die Reiherstiegschiffswerft, weitergegeben. Als Nachricht von Helgoland einging, reiste ihr Inspektor S. von Flensburg nach Hamburg, um dort persönlich für die Empfangnahme und Unterbringung des Dodes zu sorgen. Er überbrachte etwa 4 Uhr nachmittags der Reiherstiegswerft die Mitteilung, daß der Schleppezug soeben Cuxhaven passiert habe, und regte an, hiervon das Oberhafensamt in Hamburg zu benachrichtigen, das übrigens bereits mehrere Tage vorher von der bevorstehenden Ankunft der Dodehälfte Kenntnis hatte. Dies Verhalten läßt aber nicht auf die Anerkennung einer Verpflichtung gegenüber Dritten schließen. Auch kann nicht zugegeben werden, die verkehrsmäßige Sorgfalt habe erfordert, daß die Flensburger Gesellschaft mehrere Tage vorher speziell das zuständige Marineamt von dem bevorstehenden Eintreffen der Dodehälfte benachrichtigte. Sie war vielmehr berechtigt, anzunehmen, daß die von ihr, wie allseitig anerkannt, in einwandfreier Weise ausgewählte Transportunternehmerin alles Gebotene tun würde, um einen sicheren Transport zu gewährleisten. Sie war als auswärtig wohnende Absenderin nicht verpflichtet, die lokalen Erfordernisse jedes Transportabschnitts in Erwägung zu ziehen und die etwa daraus entspringenden Verpflichtungen zu erfüllen. Sie konnte erwarten, daß das,

was in dieser Hinsicht etwa in Hamburg zu geschehen hatte, von der Empfängerin veranlaßt werden würde, und sich im übrigen auf die sorgfältige und sachgemäße Ausführung des Transports durch die Rotterdamer Gesellschaft verlassen. Sie durfte aber auch nach Lage der Sache davon ausgehen, daß, falls eine Warnung der übrigen Schifffahrt geboten war, die zuständigen Behörden das hierfür Erforderliche von Amts wegen veranlassen würden. Daß eine Warnung der übrigen Schifffahrt geboten sei, brauchte sie nicht ins Auge zu fassen.

Es ist auch gar nicht wahrscheinlich, daß der Unfall hierdurch vermieden worden wäre, denn schwerlich würde die *Bandalia* anders gefahren sein, wenn man auf ihr mit dem Passieren einer ordnungsmäßig geschleppten Dockhälfte gerechnet hätte, da sie trotz Wahrnehmung des als manövrierunfähig bezeichneten Schleppzugs Kurs und Geschwindigkeit beibehielt. Es handelte sich keineswegs um einen ganz außergewöhnlichen und ersten Transport dieser Art. Wie die Aufstellung Anlage D ergibt, hatten derartige Transporte von Docksektionen bereits neunmal vorher stattgefunden, und von diesen hatte die am 22. September 1912 wohlbehalten in Hamburg eingetroffene Sektion dieselben Abmessungen wie die hier in Rede stehende. Die im Jahre 1909 übergeführte Sektion war sogar noch erheblich länger, wenngleich von geringerer Breite und Tragfähigkeit wie die jetzige. Wenn derartige Transporte wirklich von so großer Gefahr für die übrige Schifffahrt sind, wie vom Berufungsgericht angenommen wurde, so hätte dies wohl zu entsprechenden Anordnungen der zuständigen Behörden Anlaß geben können; jedenfalls durfte die Flensburger Gesellschaft hiermit rechnen und brauchte sich nicht für verpflichtet zu halten, ihrerseits besondere Maßnahmen der Behörden anzuregen. Es ist aber auch wesentlich in Betracht zu ziehen, daß die hier in der Tat vorliegende Gefahr hauptsächlich auf dem Schleppen mit Trossen von 200 m Länge beruhte, während nach sachverständigem Urteil eine Verkürzung auf 50 m geboten gewesen wäre, und daß außerdem noch die besondere Art der Navigierung der *Bandalia* zu dem Unfälle beigetragen hat, Umstände, mit denen niemand zu rechnen hatte. ...

Was den Vorwurf wegen des Ankergeschirrs anlangt, so beruht die angefochtene Entscheidung zunächst auf mehrfachen pro-

zessualen Verstößen. . . In materiellrechtlicher Beziehung kommt in Betracht, daß den Vertretern der Flensburger Gesellschaft ein zutreffendes Urteil darüber, ob und in welcher Weise ein Vorankergehen auf der Reise erforderlich sein würde, nicht angefochten werden kann, daß sie sich vielmehr auch in dieser Hinsicht auf die sachkundige Rotterdamer Gesellschaft verlassen durften. Es entzog sich insbesondere ihrer Beurteilung, ob das Dock nicht in anderer Weise als durch Verankerung zum Zwecke des Übernachtens hätte festgehalten werden, oder ob der vorhandene Anker nicht in anderer Weise als durch Einziehen mittels eines auf dem Docks selbst vorhandenen genügend starken Spilles wieder hätte gehoben werden können. Indessen kommt es auf alles dies nicht an. Denn, wie das Landgericht zutreffend ausführt, war ja die Möglichkeit des Vorankergehens, soweit der Anker in Betracht kam, gegeben. Fehlte eine genügende Vorrichtung zum Wiedereinziehen, so lag darin eben die Ermächtigung, den Anker, wenn sich die Notwendigkeit ergab, zu opfern. Die Vertreter der Flensburger Gesellschaft haben daher durch die Beigabe des Ankers ihre etwaige Ausrüstungspflicht erfüllt. Sedenfalls kann ihnen der Mangel einer Vorrichtung zum Wiedereinziehen des Ankers nicht als subjektives Verschulden angerechnet werden. . . .

III. In der Frage des Mitverschuldens auf Seiten der *Bandalia* kann dem Berufungsgericht und dem Seeamte nur zugestimmt werden. Sedenfalls ist die Begründung des Berufungsgerichts rechtlich einwandfrei. Wenn es unter gewöhnlichen Umständen zulässig war, daß die *Bandalia* nur in Entfernung von einer Schiffslänge hinter der *Mesia* fuhr, so wurde es, wie festgestellt ist, dem Führer der *Bandalia* doch bereits auf $1\frac{1}{2}$ Seemeilen Entfernung klar, daß etwas Ungewöhnliches, nämlich ein manövrierunfähiger Schleppzug, entgegenkam. Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, daß diese Erkenntnis den führenden Lotsen hätte veranlassen müssen, einen größeren Abstand zu nehmen, um eine bessere Übersicht zu gewinnen und erforderlichenfalls ein rechtzeitiges Ausweichmanöver zu machen. Dadurch, daß er in demselben Abstände weiterfuhr, geriet er im entscheidenden Augenblick in die mißliche Lage, nicht beurteilen zu können, ob er dem Ausweichmanöver der *Mesia* sofort folgen oder eine bessere Übersicht abwarten sollte. Wenn er wartete und dadurch den richtigen Moment verpaßte, so kann ihm dies freilich für sich nicht

zum Verschulden gereichen, wohl aber, daß er sich durch Einhaltung der Fahrgeſchwindigkeit des rechtzeitigen Überblicks beraubte. Dieſe Auffaſſung entſpricht übrigens dem eigenen vor dem Seeamt erklärten Standpunkte des Lotsen ſelbſt, denn er behauptete damals, er habe die Geſchwindigkeit ermäßigt. Das Berufungsgericht ſtellt aber feſt, daß dieſes nicht geſchehen iſt, und läßt es dahingeſtellt, was auch in der That rechtlich unerheblich iſt, ob der Lotſe den Befehl nicht gegeben hat, oder ob dieſer nicht ausgeführt worden iſt. Daß adäquate Kausalität zwiſchen dem Verſchulden und dem eingetretenen Unfall obwaltet, iſt unbedenklich anzunehmen, weil die Gefahr eines Unfalls dieſer Art durch den mangelhaften Ausblick des Lotsen voraus ohne Zweifel generell erhöht wurde (vgl. RGZ. Bd. 81 S. 361).

Es liegt auch kein Anlaß vor, anzunehmen, daß das Berufungsgericht nicht alle Umſtände bei Erwägung des beiderſeitigen Verſchuldens in Betracht gezogen hat. Die Reviſion rügt in dieſer Hinſicht, daß die ungenügende Sichtbarkeit der Lichter auf der Dockhälfte nicht beachtet ſei. Es kann dahingeſtellt bleiben, ob dem Schleppzug angeſichts des Mangels beſtimmter Vorſchriften (weil die Dockhälfte kein Schiff war) hieraus überhaupt ein Vorwurf gemacht werden könnte. Denn bei größerer Sichtbarkeit der Docklichter hätte der Lotſe auch nicht mehr erkennen können, als was er ohnehin erkannte, nämlich daß er es mit einem manövrierunfähigen Schleppzuge zu tun hatte. Der Vorwurf fällt daher nicht ins Gewicht. Die Abwägung ſelbſt iſt an ſich der rechtlichen Nachprüfung zugänglich. Sie iſt aber im vorliegenden Falle ſo ſehr Ermeffensſache, daß die Verteilung des Schadens im Verhältnis von 1 zu 2 nicht als rechtsirrtümlich erachtet werden kann.“ . . .