

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

65

BGB §§ 823, 831

2408 085

- a) Das Einschleppen eines Kahnens in die Schleusenkammer einer Bundeswasserstraße durch einen Schleppwagen der Kanalverwaltung stellt einen Teil der Verkehrssicherungspflicht des Bundes dar.
- b) Beim Einschleppen müssen Kahnführung und Schleppwagenführer sachgemäß zusammenwirken. Gerät der Kahn auf der Fahrt zur Schleuse infolge unrichtiger Ruderführung in eine Schräglage, so hat der Schleppwagenführer die Fahrt zu vermindern oder das Schleppen einzustellen; er darf nicht darauf vertrauen, daß es dem Kahnführer auch bei Beibehaltung der Geschwindigkeit gelingen werde, durch Ruderstellung den Kahn vor Erreichung der Schleusenkammer in gestreckte Lage zu bringen.
- c) Unterweisungspflicht der Dienstvorgesetzten eines Schleppwagenführers.

BGH Urt. v. 22. Oktober 1959 - II ZR 54/58 - OLG - Schiff-
fahrtsobbergericht -
Köln

Verkündet
am 22. Oktober 1959

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Communauté de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] in
S [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Bundesrepublik Deutschland - Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung -, vertreten durch die
Wasser- und Schiffahrtsdirektion in Münster/W.,

2. den Schleusenaufseher Franz G [REDACTED] in
H [REDACTED], R [REDACTED]straße [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 1959 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Kuhn,
Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

25

- 1 a -

Auf die Revision der Klägerin wird unter Zurückweisung der Revision im übrigen und unter Abänderung des Urteils des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - in Duisburg-Ruhrort vom 5. April 1957 und des Urteils des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 9. Januar 1958 die Klage in Höhe von $\frac{1}{3}$ des Klageanspruchs dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits werden der Klägerin $\frac{2}{3}$ auferlegt.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag und über die restlichen Kosten des Rechtsstreits wird die Sache an das Amtsgericht - Schifffahrtsgericht - in Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



JLaw - Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist die Ausrüsterin des 1357 to großen, 80 m langen und 9,50 m breiten Kahnes "Merak". Dieser wurde am 3.5.1955 durch den Schleusenwagen in die Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals bergwärts eingeschleppt. Er kollidierte dabei zunächst mit der südlichen (rechten) und sodann mit der nördlichen Schleusenwand und wurde beschädigt. Der Kahn war zur Unfallzeit mit 722 to Erz auf ein 1,60 m Tiefe abgeladen. Die Beklagte zu 1) verwaltet die Schleuse VII und führt den Schleusenbetrieb durch. Der Beklagte zu 2) steht in ihren Diensten. Er war der Fahrer des Schleusenwagens, der den verunglückten Kahn in die 10,20 m breite Schleusenkammer einschleppte.

Die Klägerin hat behauptet, der Beklagte zu 2) sei zu schnell gefahren und habe auch nicht rechtzeitig abgestoppt. Daher sei es nicht möglich gewesen, den Kahn vor der Einfahrt in gestreckte Lage zu bringen. Obschon die Besatzung des Kahnes durch wiederholte Zurufe den Beklagten zu 2) zunächst aufgefordert habe, langsam zu fahren, und obwohl ihm nach dem ersten Anstoß weiter zugerufen worden sei, abzustoppen, sei er so lange weitergefahren, bis die Schräglage des Schiffes in der Schleusenkammer das Anhalten erzwungen habe. Die Klägerin hat weiter behauptet, daß ihr durch den Unfall ein Schaden von 8.408,05 DM entstanden sei, den sie einschließlich Zinsen mit der Klage gegen beide Beklagte als Gesamtschuldner geltend macht.

Die Beklagten haben den Antrag gestellt,
die Klage abzuweisen.

Sie haben die Behauptungen der Klägerin bestritten und ihrerseits vorgetragen, die reibungslose Einfahrt in die Schleusenkammer hänge allein von der Steuerung des geschleppten Schiffes ab. Der Schleppwagen gebe ihm nur die zur Erreichung der Steuerfähigkeit notwendige Fahrt. Der Unfall sei deshalb allein auf die falsche Steuerung des Kahnes "Merak" zurückzuführen.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Schiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Der Rhein-Herne-Kanal gehört zu den nach Art. 89 GG vom Bund durch eigene Behörden zu verwaltenden Bundeswasserstraßen (Art. 1 der VO zur Einführung der BSchSO vom 19. Dezember 1954, BGBl II, 1135, § 1 Abs. 2 a - WK - BSchSO). Die Verletzung der den Bundesbehörden obliegenden Verkehrssicherungspflicht ist, soweit nicht die Verkehrssicherungspflicht durch einen besonderen Organisationsakt öffentlich-rechtlich gestaltet ist (BGHZ 9, 373, 387 f; 20, 57, 59 hinsichtlich des Nord/Ostseekanals), nicht unter dem Gesichtspunkt der Amtspflichtverletzung (§ 839 BGB, Art. 34 GG), sondern nach den Grundsätzen der § 823, 831 BGB zu beurteilen (BGHZ aaO; BGH VersR 1957, 513, Urteil des BGH v. 30. Nov. 1954 I ZR 232/52). Zu der Verkehrssicherungspflicht gehört auch die Durchführung des Betriebes einer Schleuse, und zwar nicht nur die technische Einrichtung und Unterhaltung

der Schleuse, sondern auch die für ihren sicheren Betrieb erforderliche persönliche Besetzung und Bedienung der Anlage (BGH 20, 59). Wie unter den Parteien unstreitig ist, müssen Anhangkähne an der hier in Frage stehenden Schleuse von den am Ufer fahrenden Schienenschleusenwagen in die Schleusenammer geschleppt und aus dieser wieder herausgezogen werden. Da sich die Beklagte zu 1) das Schleppen der Anhangkähne durch die Schleuse vorbehalten hat, ist dieser Schleppvorgang ein wesentlicher Bestandteil der Schleusenanlage. Die ordnungsgemäße Durchführung des Schleppens stellt somit einen Teil der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten zu 1) dar.

Die Benutzung einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Anlage begründet für sich allein regelmäßig keine vertraglichen Beziehungen zwischen den Beteiligten (RG JW 1927, 442; BGHZ 20, 60). Ob hier nicht besondere Umstände vorliegen, die eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, kann dahingestellt bleiben. Denn die Haftung der Beklagten zu 1) ist im vorliegenden Fall schon nach den Vorschriften über unerlaubte Handlungen (§ 831 BGB) gegeben. Als Rechtsgrundlage für den Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten zu 2) kommt ohnehin nur § 823 Abs. 1 BGB in Betracht.

II. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, es sei nicht die Aufgabe des Schleppwagenführers, dem einfahrenden Kahn die richtige Lage zu geben. Der Schleppwagenführer darf zwar die Steuerung des Kahnes nicht beeinträchtigen, er kann aber den Kahn nicht selbst steuern. Insofern besteht ein grundsätzlicher Unterschied gegenüber der Aufgabe des Führers eines Schleppbootes, der in erhebli-

chem Umfang den Kurs des Kahnes bestimmen kann und daher für den richtigen Kurs seines Anhangs verantwortlich ist (BGH Urt. v. 29. Juni 1959 II ZR 3/58 und vom 2. Oktober 1958 II ZR 337/56, VersR 1958 S. 759). Das Berufungsgericht irrt aber, wenn es meint, der Schleppwagenführer habe auf den Kurs des Kahnes keinen Einfluß. Das zeigt schon die einfache Überlegung, daß der Schleppwagen (im Gegensatz zum Schleppboot) nicht vor dem geschleppten Kahn, sondern am Ufer fährt, daß also die Zugwirkung, die vom Schleppwagen ausgeht, immer in Richtung des Ufers (im vorliegenden Fall nach Steuerbord) geht. Der Schleppwagen gibt also dem Kahn nicht nur die Fahrt, die notwendig ist, um ihn steuerfähig zu machen, er zieht ihn vielmehr notwendigerweise in Richtung des Ufers, und es ist Aufgabe des Kahnführers, diese seitliche Zugwirkung durch richtiges Legen des Ruders auszugleichen. Je mehr der Schleppwagen die gerade zur Erhaltung der Steuerfähigkeit des Kahnes erforderliche Geschwindigkeit überschreitet, desto größerer Geschicklichkeit bedarf es, um den Kahn gestreckt zu halten, desto schwieriger wird das Einschleppmanöver für den Kahnführer. Der Schleppwagenführer kann also durch die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit den Kurs des Kahnes in wenn auch beschränktem Maße beeinflussen. Zu Unrecht stützt, wie die Revision mit Recht rügt, das Berufungsgericht seine Ansicht, der Schleppwagenführer habe auf den Kurs des Kahnes keinen Einfluß, auf die von ihm durchgeführte Schleusenbesichtigung mit zweimaliger Beobachtung des Einschleppens des Kahnes "Merak". Gerade das Gegenteil von dem, was das Berufungsgericht meint, ergibt sich aus dem von den Beklagten vorgelegten Fahrttdiagramm über diese beiden Fahrten. Bei der ersten Probefahrt zog der Schleppwagen zunächst mit einer Geschwindigkeit bis 2,4 km

(10.59 Uhr). Er verminderte darauf, weil der Kahn schräg einfuhr, die Geschwindigkeit auf 1 km (11,01 Uhr) und erhöhte sie dann, nachdem der Kahn wieder gerade lag, bis zu 3 km (11.02/3 Uhr). Der Kahn kollidierte, wie im angefochtenen Urteil festgestellt worden ist, infolge eines Steuerungsfehlers auf der Backbordseite leicht mit der Schleusenwand. Es liegt auf der Hand, daß diese Kollision viel stärker gewesen wäre, wenn der Schleppwagen seine ursprüngliche Geschwindigkeit von 2,4 km beibehalten hätte. Infolge der Verminderung der Fahrgeschwindigkeit auf 1 km gelang es der Kahnführung, den Kahn in gestreckte Lage zu bringen, worauf der Schleppwagen seine Geschwindigkeit bis auf 3 km erhöhte. Bei der zweiten Einfahrt, die glatt verlief, zog der Schleppwagen mit einer Geschwindigkeit bis zu 2 km. Schleppwagen und Kahn müssen also, wie auch die beiden Probefahrten ergaben, zusammenwirken, um eine ordnungsgemäße Einfahrt zu bewerkstelligen.

III. Da gegenüber dem Beklagten zu 2) der Klageanspruch nur auf § 823 BGB gestützt werden kann, ist die Klägerin für das ursächliche Verschulden des Beklagten zu 2) beweispflichtig. Dieser Beweis ist entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts bei richtiger Würdigung des eigenen Vorbringens des Beklagten zu 2) geführt.

Mit dem Berufungsgericht ist zunächst davon auszugehen, daß der Kahn falsch gesteuert wurde, weil der Kahnführer zu lange die Steuerbordruderlage beibehalten hat. Was nun das Verhalten des Beklagten zu 2) anlangt, so hat er bei seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren, auf die er sich in seiner Klagebeantwortung bezogen hat und die daher als Parteivorbringen des Beklagten zu 2) der Entscheidung

über den gegen ihn gerichteten Klageanspruch zugrunde zu legen ist, folgendes vorgetragen:

"(Ich) habe den Kahn eingezogen, dabei hat der Schleppwagen eine Geschwindigkeit von 3 - 4 Std/km entwickelt, es ist das die normale Geschwindigkeit. ... Ich habe, wie ich das immer tue, ständig aus dem Fenster hinausgesehen und den Kahn im Auge behalten. Zurufe von der Decksmannschaft habe ich nicht gehört. Noch bevor ich mit dem Wagen das Schleusentor erreichte, sah ich, daß der Kahn in eine ungünstige Lage kam, indem er mit dem Achterschiff viel zu weit nach backbord herübergeraten war. Der Kahn war mit dem Kopf zu dieser Zeit schon im Tor und ich habe, weil ich bei dieser ungünstigen Lage Schwierigkeiten beim Einlaufen befürchtete, abgestoppt, sodaß das Schleppseil schlapp wurde. Der Kahn stieß dann mit dem Steuerbordvorderschiff gegen die Steuerbordseite der Schleusenkammer."

Hieraus ergibt sich im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Probefahrt:

a) Die Geschwindigkeit von 3 - 4 km war unter den angegebenen Umständen zu hoch, sie hätte jedenfalls in genügender Entfernung vor dem Schleusentor herabgesetzt werden müssen. Die Vorsicht hätte insbesondere im Hinblick auf die Breite des Kahnes (9,50 m) und der Schleusenkammer (10,20 m) eine geringere Geschwindigkeit erfordert, zumal der Schleppwagenführer (ebenso wie der Kahnführer) bei der Unfallfahrt auch den damals herrschenden Südwestwind (Klagebeantwortung S. 2) hätte in Rechnung stellen müssen. Bei geringerer Geschwindigkeit hätte die Ruderführung leichter der Fahrt angepaßt werden können, auch wären die Folgen des Anpralls geringer gewesen. Daß auch bei geringerer Geschwindigkeit der Kahn genügend steuerfähig war, hat insbesondere die zweite Probefahrt ergeben. Selbst wenn aber - etwa wegen des Südwestwindes - der Kahn bei Geschwindig-

keitsverringerung oder Einstellung des Schleppens nicht mehr genügend steuerfähig gewesen wäre, durfte der Beklagte zu 2) das bei Beibehaltung seiner Geschwindigkeit entstehende Risiko einer schweren Kollision nicht in Kauf nehmen. Ob der Beklagte zu 2) neben seiner Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht auch gegen § 102 Nr. 1 BSchSO verstoßen hat, bedarf keiner Entscheidung.

b) Der Beklagte zu 2) hat nicht rechtzeitig abgestoppt. Das Abstoppen erst in dem Augenblick, als der Kahn mit dem Kopf bereits im Tor war, war zu spät. Es hätte früher erfolgen können und müssen, da der Beklagte die ungünstige Lage des Kahnes schon bemerkte, bevor er mit dem Wagen das Schleusentor erreichte.

c) Es spricht nichts dafür, daß der Kahn etwa plötzlich unmittelbar vor dem Schleusentor mit dem Achterschiff zu weit nach backbord hinübergeraten war. Vielmehr hat sich diese Lage des Kahns auf der 100 m langen Fahrstrecke bis zum Tor (Klagebeantwortung S. 2) allmählich entwickelt. Dies entspricht dem Vortrag der Klagebeantwortung S. 5.

Das Berufungsgericht hat in dieser Richtung ausgeführt: Mit Recht habe der Erstrichter auf die Aussage des Beklagten zu 2) hingewiesen, er habe während der Fahrt ständig nach rückwärts geschaut und den Kahn im Auge behalten. Dessen von allen anderen Zeugen bekundete Querlage (richtiger Schräglage) zum Schleusentor habe, so meint das Berufungsgericht, ihm unter diesen Umständen nicht entgehen können. Diese Feststellung erlaube jedoch nicht, gegen den Beklagten zu 2) Vorwürfe zu erheben. Er habe in Rechnung stellen können, daß die Lage des Kahnes ausschließlich von dessen Steuerung abgehangen habe. Selbst wenn deshalb nach dem Ein-

fahren das Schiff zunächst nicht richtig gelegen sei, so habe der Beklagte zu 2) erwarten können, daß seine Besatzung es während der Fahrt in die richtige Lage zum Schleusentor bringen werde. Er habe deshalb zunächst weiterfahren dürfen. Anders sei die Situation erst dann geworden, als der Kahn in die Nähe des Schleusentores gekommen und immer noch nicht gestreckt gelegen sei. Erst jetzt habe der Beklagte zu 2) mit der Möglichkeit eines Unfalles rechnen müssen. Dieser sei jedoch durch Abstoppen des Schleusenwagens nicht mehr zu verhindern gewesen. Auch bei einer solchen Maßnahme hätte der Kahn den nur noch kurzen Weg zum Schleusentor mit kaum verminderter Geschwindigkeit und unverändertem Kurs zurückgelegt und den Unfall verursacht. Die Frage, ob die Situation möglicherweise anders beurteilt werden müsse, wenn der Beklagte zu 2) schon frühzeitig von der Kahnbesatzung zum Abstoppen aufgefordert worden wäre, könne dahingestellt bleiben, da eine solche Aufforderung nicht bewiesen sei.

Die Revision rügt mit Recht, das Berufungsgericht habe verkannt, daß der Beklagte zu 2) nicht hätte weiterfahren dürfen, sondern rechtzeitig hätte anhalten müssen, als zu erkennen gewesen sei, daß der Kahn möglicherweise nicht gestreckt zum Schleusentor liegen werde.

Auch das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß der Beklagte zu 2) seinen Wagen früher hätte abstoppen müssen. Es hält aber dieses schuldhaftes Unterlassen des Beklagten zu 2) nicht für ursächlich, da es auf den Unfall ohne Einfluß gewesen wäre. Der Ansicht, das Unterlassen des Abstoppens sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, kann nicht zugestimmt werden. Diese Ansicht ist zunächst von der irrtümlichen Annahme des Berufungsgerichts beeinflusst, die Lage

des Kahnese habe ausschließlich von dessen Steuerung abge-
 hangen. Das Berufungsgericht hat dabei, wie bereits ausge-
 führt, nicht berücksichtigt, daß die Lage des Kahnese auch
 von der nach Steuerbord wirkenden Zugkraft des Schleppwagens
 beeinflußt war und daß diese Wirkung um so stärker war,
 je schneller der Wagen fuhr. Das Berufungsgericht hat ver-
 kannt, daß nur durch sachgemäßes Zusammenwirken von Ruder-
 führung und Schleppwagenführung ein gefahrloses Einschleppen
 gewährleistet ist. Die Ansicht des Berufungsgerichts ist
 aber auch deshalb unhaltbar, weil es die Pflicht des
 Schleppwagenführers zum Abstoppen auf einen so späten Zeit-
 punkt verlegt, daß dann das Abstoppen ohne Wirkung bleibt.
 Da sich auch nach der Ansicht des Berufungsgerichts die
 Schrägstellung des Kahnese auf der 100 m langen Fahrt all-
 mählich entwickelt hat, mußte der Beklagte zu 2), ohne daß
 es hierzu eines Zurufes der Besatzung bedurfte, schon durch
 frühzeitiges Langsamfahren oder durch völliges Abstoppen
 der Ruderführung die Möglichkeit erleichtern, den Kahn in
 gestreckte Lage zu bringen, bevor sein Bug das Schleusen-
 tor erreichte. Er durfte sich nicht darauf verlassen, daß
 es auch, wenn er seine Geschwindigkeit beibehielt, der Kahn-
 führung gelingen würde, durch geschickte Ruderführung die
 gestreckte Lage des Kahnese rechtzeitig zu erreichen. Denn
 je schneller der Kahn gezogen wurde, desto mehr geriet er
 nach Steuerbord, desto mehr verkürzte sich der für die
 Ruderführung zur Verfügung stehende Zeitraum; auch war es
 desto schwieriger, diejenige Ruderstellung ausfindig zu
 machen, die den Kahn noch vor Erreichen des Schleusentores
 in gestreckte Lage hätte bringen können. Nach der Lebens-
 erfahrung ist anzunehmen, daß bei rechtzeitigem Einstellen
 des Schleppens die Kahnführung den Kahn noch vor dem Schleu-
 sentor in die richtige Lage hätte bringen können. Jeder Be-

gründung entbehrt die Ansicht der Beklagten, beim Abstoppen hätte die Gefahr bestanden, daß der seine Bewegung fortsetzende Kahn den Schleppwagen in die Tiefe gerissen hätte. Einer solchen Gefahr hätte sowohl durch Fieren des Seils als auch dadurch begegnet werden können, daß der Schleppwagen der Vorwärtsbewegung des Kahnes ohne Zugkraft, also mit schlaff hängendem Seil, folgte. Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind also weder geeignet, den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unterlassen rechtzeitigen Abstoppens und dem Unfall in Frage zu stellen, noch ein Verschulden des Beklagten zu 2) zu verneinen.

IV. Der von der Beklagten zu 1) zum Schleppen bestellte Beklagte zu 2) hat durch zu schnelles Fahren und zu spätes Abstoppen den Kahn der Klägerin widerrechtlich beschädigt. Den ihr nach § 831 BGB obliegenden Entlastungsbeweis, daß sie bei der Leitung der Verrichtung des Beklagten zu 2) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, hat die Beklagte zu 1) nicht geführt. Hierfür wäre erforderlich gewesen, daß die Dienstvorgesetzten der Beklagten zu 2) eingehend darüber belehrt hätten, daß nur durch verständnisvolles, sachgemäßes Zusammenwirken von Schleppwagenführer und Kahnführung ein gefahrloses Einschleppen gewährleistet ist. Sie hätten darauf hinweisen müssen, daß bei eintretender Schräglage die Geschwindigkeit herabzusetzen bzw. das Schleppen ganz einzustellen ist, m.a.W.: die Lehren, die aus den beiden Probefahrten zu ziehen sind, hätten die Dienstvorgesetzten schon längst zum Gegenstand der Unterweisung des Schleppzugführers machen müssen. Dabei kann offen bleiben, ob eine solche Unterweisung nicht bereits in die Bedienungsvorschrift hätte aufgenommen werden müssen und sich daher auch die Frage der Haftung der Beklagten zu 1) nach §§ 31, 89, 823 BGB

stellt. Der Vortrag der Beklagten zu 1) im Rechtsstreit, die reibungslose Einfahrt in die Schleusenammer hänge allein von der Steuerung des geschleppten Kahn ab, könnte die Vermutung nahelegen, die Beklagte zu 1) habe selbst nicht genügend die Gefahr erkannt, die aus einem zu schnellen, auf die Lage des Kahn nicht genügend Rücksicht nehmenden Schleppen entstehen kann. Dies mußte aber der Beklagten zu 1) erst recht als eigenes Verschulden angelastet werden. Jedenfalls kann nach Sachlage keine Rede davon sein, daß die Beklagte zu 1) ihrer Pflicht zur notwendigen Leitung der Dienstverrichtung nachgekommen ist. Die Sätze in den Bedienungsvorschriften:

"Die Bremse ist nur zu betätigen, um ein Halten des Wagens zu veranlassen. Es ist unbedingt verboten, sie zum Steuern zu benutzen."

erscheinen für eine einwandfreie Unterweisung ungenügend und können sogar zu Mißverständnissen Anlaß geben. Daß der Kahn auch bei genügender Unterweisung des Schleppwagenführers beschädigt worden wäre, ist ebenfalls nicht bewiesen. Die Beklagte zu 1) ist daher nach § 831 BGB schadenersatzpflichtig.

V. Das Berufungsgericht hat zutreffend festgestellt, daß der Kahn falsch gesteuert wurde, wobei der Fehler des Kahnführers darin zu sehen ist, daß er das Ruder zu lange in der Steuerbordlage hielt. Auf der 100 m langen Fahrstrecke hätte es ihm auch unter Berücksichtigung der Windverhältnisse und der zunächst nicht zu beanstandenden Fahrgeschwindigkeit des Schleppwagens bei der nötigen Aufmerksamkeit gelingen müssen, den Kahn in gestreckter Lage zu halten oder eine geringe Schräglage rechtzeitig zu verbessern. Insoweit liegt ein nach § 254 BGB zu berücksichtigendes Mitverschulden der Kahnführung vor, das die Klägerin

in sinngemäßer Anwendung des § 3 BSchG zu vertreten hat (BGH VersR 1957, 513, 514).

Da die Sachlage geklärt ist, soweit eine Klärung möglich ist, kann der erkennende Senat die nach § 254 BGB erforderliche Abwägung selbst vornehmen. Von dem Kahnführer ist überwiegend die Unfallursache gesetzt worden. Denn er hat durch falsche Steuerung den Kahn in die Schräglage gebracht und damit die Gefahrenlage geschaffen. Demgegenüber tritt die von dem Beklagten zu 2) gesetzte Unfallursache zurück, da er es nur unterlassen hat, durch Langsamfahren und durch rechtzeitiges Abstoppen der Kahnführung die Möglichkeit, die gestreckte Lage des Kahnbesatzes vor Erreichen des Schleusentores herzustellen, zu erleichtern.

Hiernach erscheint es angemessen, die Pflicht der Beklagten zum Ersatz des Schadens durch Zwischenurteil gemäß §§ 304, 565 Abs. 3 Nr. 1 auf ein Drittel festzusetzen. Die gesamtschuldnerische Haftung ergibt sich aus § 840 BGB. Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klageanspruches und über die Kosten des Rechtsstreits, soweit hierüber noch nicht entschieden ist, war die Sache in sinngemäßer Anwendung des § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO an das

Schiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort zurückzuverweisen.

Die Kostenentscheidung beruht, soweit die Klage abgewiesen ist, auf §§ 91, 97 ZPO.

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Kahn Dr.Nörr Dr.Haager