

Verkündet
am 14. Januar 1960
Pfauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma R [REDACTED] K [REDACTED] GmbH in D [REDACTED]-Ruhrort,
V [REDACTED]weg [REDACTED] - [REDACTED],
2. des Schiffsführers Johannes Ke [REDACTED] in N [REDACTED],
Beklagte, Revisionskläger und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner Albert T [REDACTED] in H [REDACTED], Ka [REDACTED],
Kläger, Revisionsbeklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 14. Januar 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision der Beklagten
wird auf die Revision des Klägers in Änderung des
Urteils des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
- Schifffahrtsobergerichts - in Hamm vom 3. Dezember 1957
die Berufung der Beklagten gegen das Zwischenurteil des
Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - in Minden/Westfalen,
das dem Kläger am 6. April 1956, den Beklagten am

7. April 1956 an Verkündungs Statt zugestellt
worden ist, in vollem Umfang zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auf-
erlegt.

Zur Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs
wird die Sache an das Amtsgericht - Schifffahrtsgericht -
in Minden/Westfalen zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Besitzer einer im Jahre 1946 oder 1947 gebauten hölzernen Barkasse, die er für 3 000 DM von dem Reeder Wilhelm S. in D. gekauft und zu einem Proviantboot umgebaut hatte. Als ständiger Liegeplatz war dem Kläger für dieses Boot von der Wasserstraßenverwaltung der "Hafen Hörstel" bei km 1,5 des Mittellandkanals zugewiesen. Das Boot lag dort, wenn es nicht in Fahrt war, neben einem Wohnprahm, den der Kläger von der Wasserstraßenverwaltung gemietet hatte und der ihm und seiner Familie als Unterkunft diente.

Am 31. Dezember 1953 hatte der Kläger die Proviantfahrten eingestellt, weil er einige Tage in Herne zu tun hatte. Seine Frau und sein Sohn blieben auf dem Prahm, an dessen Außenseite das Boot längsseits vertäut war.

Am 9. Januar 1954 gegen 11 Uhr kam das der Beklagten zu 1 (künftig die Beklagte genannt) gehörige Motorschiff "Gustav Kn.", das von dem Beklagten zu 2 (künftig der Beklagte genannt) geführt wurde und sich mit einer Koksladung auf der Fahrt nach Hildesheim befand, an den Hafen Hörstel heran. Der Beklagte, der Proviant übernehmen wollte, gab aus einer Entfernung von etwa 200 m Signal, worauf die Ehefrau des Klägers an Deck des Prahmes kam und dem Beklagten zurief, das Proviantboot sei nicht in Fahrt. Sie fragte, was der Beklagte denn haben wolle, sie hätten alles da. Nunmehr arbeitete sich der Beklagte mit dem "Gustav Kn." durch Schrauben- und Ankermanöver, über deren Zweckmäßigkeit zwischen den Parteien Streit besteht, bis auf etwa 3 m an das Proviantboot heran und ließ eine Laufplanke vom Motor-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



schiff zum Proviantboot hinüberlegen. Alsdann begaben sich die Ehefrau des Beklagten, sein Bootsmann Ka■■■■, dessen Ehefrau und schließlich auch noch der Schiffsführer Bo■■■■ des Motorschiffes "J■■■■", das dem "Gustav Kn■■■■" auf dem Kanal gefolgt war und auch während des Anlegemanövers hinter dem "Gustav Kn■■■■" blieb, an Bord des Proviantbootes. Sie wurden von der Ehefrau und später auch noch vom Sohn des Klägers bedient. Während des Einkaufs zeigte sich auf dem Bodenbelag des Bootes Wasser. Der Matrose Ka■■■■ wies den Sohn des Klägers darauf hin und versuchte, da weder dieser noch die Ehefrau des Klägers mit der Handhabung der Lenzpumpe vertraut waren, die Lenzpumpe zu bedienen. Die Pumpe versagte jedoch, da der Kläger sie wegen des Frostes entwässert hatte. Ka■■■■ riet der Ehefrau des Klägers nun, den Bodenbelag aufzunehmen und das Wasser mit Eimern auszu schöpfen. Nachdem Ka■■■■ und die anderen Personen das Proviantboot verlassen hatten, setzten die "Gustav Kn■■■■" und das ihm folgende Schiff "J■■■■" ihre Fahrt in Richtung Minden fort. Der Ehefrau und dem Sohne des Klägers gelang es nicht, den Wassereinbruch abzdämmen. Der Sohn des Klägers versuchte aus Bergeshövede Hilfe herbeizurufen. Das Boot sank jedoch innerhalb von 20 bis 30 Minuten. Es wurde erst am 2. Juni 1954 durch die Wasserstraßenverwaltung gehoben. Hierbei stellte sich heraus, daß es am Heck der Backbordseite ein etwa 80 cm² großes Leck aufwies.

Der Kläger macht die Beklagten für das Sinken des Bootes verantwortlich; er meint, das Boot sei durch Eispressung infolge zu nahen Anfahrens leck geworden. Er verlangt von den beiden Beklagten als Gesamtschuldnern (dingliche und ... § 114 BSchG - persönliche Haftung der Beklagten zu 1) Ersatz des auf insgesamt 23 708,80 DM bezifferten Schadens,

bestehend aus dem Wert des Bootes, der Warenausstattung und einem Verdienstausfall von monatlich 420 DM sowie den Bergungskosten in Höhe von 400 DM. Ferner hat der Kläger in Höhe von 695 DM Ersatz für verlorene Skontoabzüge verlangt, die er, wie er behauptet, ohne den Unfall seinen Lieferanten gegenüber hätte vornehmen können.

Die Beklagten haben bestritten, daß das Sinken des Proviantbootes auf das An- und Ablegemanöver des Beklagten zurückzuführen sei. Es müsse angenommen werden, daß das Leck im Schiffskörper des Bootes schon vorher entstanden sei und der Kläger das Boot aus diesem Grunde schon 9 Tage vor dem Unfall stillgelegt habe. Jedenfalls habe die Ehefrau des Klägers dem Matrosen Ka[REDACTED] auf dessen Hinweis, daß sich auf dem Schiffsboden Wasser zeige, erklärt, sie hätten sich "vor ein paar Tagen ein Loch gefahren". Das Proviantboot habe auch bereits bei der Anfahrt des "Gustav Kn[REDACTED]" Schlagseite nach Backbord gehabt. Überdies fehle es an einem Verschulden des Beklagten, da er sich fahrtechnisch richtig verhalten habe.

Auf jeden Fall treffe den Kläger ein erhebliches Mitverschulden. Er habe ein altertümliches, schwaches Boot benutzt, das Eispressungen nicht gewachsen gewesen sei und sich in einem fahruntüchtigen Zustand befunden habe. Er habe dies Boot trotz des Eisganges und trotz des starken Schiffsverkehrs auf dem Kanal an einem für den Winteraufenthalt ungeeigneten Liegeplatz belassen und diesen nicht einmal durch geeignete Maßnahmen, etwa durch Vorlegen eines Baumstammes nach der Kanalseite hin, gegen Eisdruck abgesichert. Auch habe er das Boot mit Schränken und Regalen so unsachgemäß verbaut, daß es im Schadensfalle nicht mög-

lich gewesen sei, das Leck alsbald festzustellen und abzudichten. Er habe das Boot über eine Woche allein gelassen, obwohl weder seine Ehefrau noch sein Sohn über die bei Wassereinbruch zu beobachtenden Maßnahmen unterrichtet gewesen seien und nicht einmal die Lenzpumpe hätten bedienen können. Aber auch nach dem Sinken des Bootes habe der Kläger den Schaden dadurch noch erheblich vergrößert, daß er nicht alsbald das Boot habe heben lassen.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage in Höhe von 695 DM (Skontoabzüge) und wegen eines Teiles der Zinsansprüche abgewiesen, im übrigen aber dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Schifffahrtsobergericht die Klage nur in Höhe von $\frac{2}{3}$ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und in Höhe von $\frac{1}{3}$ abgewiesen.

Mit der Revision erstreben die Beklagten die Klageabweisung im ganzen, der Kläger die Wiederherstellung des schifffahrtsgerichtlichen Urteils in vollem Umfang. Die beiden Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Revision der Beklagten.

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß das Sinken des Proviantbootes des Klägers durch das An- und Ablegemanöver des MS "Gustav Kn [REDACTED]" verursacht worden ist. Hiergegen richten sich in erster Linie die Angriffe

der Revision. Zur Begründung seiner Ansicht hat das Berufungsgericht im wesentlichen ausgeführt:

Das etwa 80 cm² große Leck, das nach dem Heben des Bootes festgestellt worden sei, sei durch den Eindruck eines stumpfen, unregelmäßig begrenzten Körpers in die Holzplanke entstanden, die sonst in Höhe der Wasserlinie keinerlei Beschädigungen aufweise. Am Unfalltage sei Scholleneis in einer Stärke von 5 - 8 cm bei 3° in erheblichem Umfang vorhanden gewesen; da der Wind aus Südwesten gestanden habe, sei das Eis von der Liegestelle des Bootes zum mindesten nicht abgetrieben worden. Beim Heranfahen des Motorschiffes an das Boot sei eine Eispressung entstanden; dabei habe sich eine Scholle in den Bootskörper eingedrückt. Die Gefahr der Pressung habe sich dadurch erhöht, daß der Beklagte den Buganker gesetzt habe, und zwar an der Backbordseite statt an der Steuerbordseite. Die Planke sei an der Leckstelle durch ein mit einem Holzstopfen verschlossenes Astloch geschwächt gewesen, wodurch das Entstehen des Lecks gerade an dieser Stelle begünstigt worden sei. Das Leck lasse in einer Stunde etwa 18 cbm Wasser durch. Da das Boot einen Inhalt von etwa 12 cbm habe, müsse es durch den Wassereinbruch in 30 - 40 Minuten zum Sinken gebracht worden sein. Tatsächlich sei es innerhalb dieser Zeit gesunken. Das Leck, das auch dann, wenn sich keine Person auf dem Boot befunden hätte, kurz unterhalb der Wasserlinie gelegen hätte, könne daher nicht bereits bei der Stilllegung des Bootes am 31. Dezember 1953 vorhanden gewesen sein. Es beständen auch keinerlei tatsächliche Anhaltspunkte dafür, daß die Beschädigung durch ein im Fahrwasser selbst vorbeifahrendes Schiff herbeigeführt worden sei. Schließlich dürfe nicht übersehen werden, daß sich das Motorschiff in verdäch-

tiger Eile von der Uferstelle entfernt habe, nachdem der Matrose Ka von "Gustav Kn" den Wassereinbruch im Boot entdeckt gehabt habe. Das Berufungsgericht sieht ebenso wie das Schiffahrtsgericht nicht nur einen Anscheinsbeweis, sondern den vollen Beweis der Ursächlichkeit auf Grund der vorhandenen Beweisanzeichen für geführt an.

Die Revision meint, ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrweise des Motorschiffes und der Beschädigung des Bootes sei nicht gegeben; das Boot habe einer normalen Beanspruchung des Schiffsverkehrs nicht standgehalten; die Beschädigung sei nur durch die auf das Astloch geschwächte Planke zurückzuführen; damit sei nach der Auffassung des Lebens nicht zu rechnen gewesen.

Die Rüge muß schon daran scheitern, daß die Revision von der unrichtigen Auffassung ausgeht, bei dem An- und Ablegemanöver des Motorschiffes habe es sich um einen Vorgang des "normalen" Verkehrs gehandelt. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Durch die Bewegung des von seinem Backbordanker festgehaltenen Motorschiffes ist eine Eispressung entstanden, wie sie bei normalem Schiffsverkehr nicht vorkommt. Entgegen der Behauptung der Revision lag das Boot nicht im Schifffahrtsweg des Kanals, sondern innerhalb der als "Hafen" bezeichneten Ausbuchtung des Kanals. Die Eispressung, die der Beklagte durch seine Schiffsmanöver herbeiführte, war ganz erheblich stärker als eine solche, die durch in genügendem Abstand vorbeifahrende Schiffe entstehen konnte. Darin, und nicht in der Bauart des Bootes liegt die Besonderheit des Falles. Im übrigen übersieht die Revision, daß das Berufungsgericht durchaus nicht festgestellt hat, daß das Boot fehlerhaft gebaut worden sei. Wie die

Lichtbilder zeigen, hat der Holzstopfen festgehalten; nur in ganz geringem Umfang ist die Leckstelle von seinem linken oberen Quadranten begrenzt; das Holz der Planke ist, von der stärksten Eindruckstelle aus gerechnet, auch an der vom Holzstopfen abgewendeten Seite fast in der gleichen Entfernung gebrochen. Dazu kommt, daß nicht einmal eine fehlerhafte Bauweise des Bootes den ursächlichen Zusammenhang ausschließen würde. Nur wenn hätte festgestellt werden können, daß bei einer astlochfreien Planke die Beschädigung nicht eingetreten wäre, und darüber hinaus hätte festgestellt werden können, daß bei Booten dieser Art Planken mit Astlöchern, die durch Holzstopfen geschlossen werden, nach allgemeiner Übung nicht verwendet werden dürfen und diese Übung auch so ausnahmslos oder nahezu ausnahmslos befolgt werde, daß mit einer gelegentlichen Abweichung niemand rechnen könnte (vgl. RGZ 168, 86, 88 ff), würde ein Fehler so außergewöhnlicher Art die Zurechenbarkeit der Schadensfolge gegenüber dem Schädiger ausschließen. Davon kann jedoch keine Rede sein.

II. Das Verschulden des Beklagten ist im angefochtenen Urteil, wie folgt, begründet:

Auch für das Verschulden bedürfte es keines Anscheinsbeweises, es sei vielmehr nach den festgestellten Tatumständen als bewiesen anzusehen. Der Beklagte habe als Schiffsführer wissen müssen, wie sich unter den gegebenen Eisverhältnissen ein Heranarbeiten mit dem schweren Motorschiff an das kleine Proviantboot auswirken könnte; schon unter normalen Wetterbedingungen, also ohne Eisgang, sei, wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen Hille ausführt, das Heranfahen eines großen Motorschiffes an ein so kleines Boot ein schwerer Kunst-

fehler. Üblich sei, daß das Boot an das große Schiff heranhinfahre und nicht umgekehrt. Das Heranhinfahren des Motorschiffes sei, zumal unter den gegebenen Eisverhältnissen, gefährlich gewesen und hätte daher vermieden werden müssen. Es komme nicht darauf an, ob sich der Sachverständige Hille eine solche Bravourleistung, wie sie der Beklagte habe ausführen wollen, zugemutet habe. Jedenfalls habe der Beklagte sein gefährliches Unternehmen nicht ohne Schadensfolge ausführen können und den Schaden fahrlässig verursacht. Daß er nicht allen Lagen gewachsen sei, habe im übrigen schon die Tatsache gezeigt, daß er in unsachgemäßer Weise den Backbordanker statt des Steuerbordankers gesetzt habe.

Zu Unrecht wirft die Revision der Beklagten dem Berufungsgericht vor, es habe den Sachverständigen mißverstanden. Gewiß war bei einem solchen Manöver auch die Gefahr gegeben, daß das Boot beim Anlegen des größeren Schiffes unmittelbar beschädigt oder gar unter Wasser gedrückt wurde. Diese Gefahr hat der Beklagte vermieden. Es bestand aber hier, worauf im angefochtenen Urteil ausdrücklich hingewiesen ist, die zusätzlich vom Eisgang her drohende Gefahr. Dieser Gefahr ist der Beklagte bei seinem gefährlichen Manöver unterlegen, insbesondere auch durch das falsche Ankersetzen. Der Sachverständige Hille hat ausdrücklich erklärt, daß er auch bei freiem Wasser und erst recht bei Eisgang das Proviantboot nur vom Lande her betreten hätte. Es ist auch nicht richtig, daß der Beklagte, wie die Revision meint, durch eine unglückliche, für ihn nicht voraussehbare Kette von Umständen durch sein Schiff eine Eisscholle in Bewegung gesetzt habe, die eine schon schadhafte Stelle des Schiffes eingedrückt habe. Vielmehr mußte der Beklagte bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers damit rechnen,

daß das Boot durch sein Schiffsmanöver infolge Eispressung Schaden erleiden konnte. Er hatte sowohl den Eisgang als auch das kleine Holzboot vor Augen. Wenn er die Überlegung, daß von seinem Schiff bei Setzen des Backbordankers das Eis gegen das Boot gedrückt und dieses dadurch beschädigt werden konnte, nicht anstellte, so gereicht ihm dies zum Verschulden. Selbstverständlich braucht die Beschädigung nicht durch eine Eisscholle von 3 m Durchmesser (Entfernung der beiden Schiffe voneinander) entstanden zu sein. Sie kann auch durch eine kleinere Eisscholle hervorgerufen worden sein, die durch andere Eisschollen an das Boot gepreßt wurde. Unbegründet ist auch die Meinung der Revision, das Berufungsgericht habe nicht bemerkt, daß der Sachverständige Zenz eine andere Auffassung vertreten habe. Im angefochtenen Urteil ist auf die Sitzungsniederschrift der in der zweiten Instanz durchgeführten Beweisaufnahme ausdrücklich Bezug genommen (Urteil S. 6), das Berufungsgericht ist jedoch ohne Rechtsirrtum nicht dem Sachverständigen Zenz, sondern dem Sachverständigen Hille gefolgt.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß zwischen den beiden Schiffen Treibeis vorhanden war, nicht aber, daß das Boot vom Eis eingeschlossen gewesen wäre. Ein Freieisen kam daher nicht in Frage, ganz abgesehen davon, daß eine dem § 70 Nr. 2 c BSchStO entsprechende Vorschrift nach der zur Unfallzeit geltenden BSchPVO (vgl. dort § 66) nicht bestand.

Das Berufungsgericht hat auch nicht geirrt, wenn es ausgeführt hat, der Beklagte habe den "Hafen" Hörstel nicht anlaufen dürfen, da dieser durch den in zulässiger Weise (Urteil S. 2) dort liegenden Wohnprahm mit Boot

des Klägers besetzt gewesen sei. Im übrigen kommt es darauf nicht an, da der Beklagte durch seine Fahrweise keinesfalls das Boot gefährden durfte.

III. Die Revision rügt, im angefochtenen Urteil sei die Behauptung der Beklagten übergangen worden, der Kläger habe selbst geäußert, der Schaden wäre nicht eingetreten, wenn er selbst zugegen gewesen wäre. Die Revision will anscheinend ein Verschulden des Klägers darin sehen, daß er sich von seinem stillliegenden Boot mehrere Tage entfernt hatte. Wie der Kläger den Schaden hätte verhindern können, lassen die Ausführungen der Revision nicht erkennen. Denkbar wäre es einmal, daß der Kläger das Heranfahren des Motorschiffes verhindert hätte. Der Kläger brauchte aber nicht damit zu rechnen, daß sich ein großes Schiff in gefährlicher Weise an sein Boot heranarbeiten würde, so daß es ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden kann, wenn er seine Angehörigen wegen einer so fernliegenden Möglichkeit nicht mit der erforderlichen Unterweisung versah. Dann könnte daran gedacht werden, daß der Kläger durch irgendwelche Rettungsmaßnahmen das Sinken des Bootes verhindert hätte. In dieser Richtung hat aber die Revision nichts aufgezeigt, was den Untergang hätte verhindern können. Da eine Motorpumpe nicht zur Verfügung stand, konnte dem Wassereinbruch wirksam nicht entgegengearbeitet werden. Die etwa weiter bestehende Rettungsmöglichkeit, das Boot dadurch abzufangen, daß Drähte vom Motorschiff der Beklagten zum Wohnprahm des Klägers unter dem Boot hindurchgezogen worden wären, hat die Besatzung des Motorschiffes durch ihre eilige Abfahrt ausgeschlossen.

Die Revision beanstandet weiter, es sei die Behauptung

der Beklagten übergangen, daß das Boot an beiden Seiten der Außenhaut mehrere Faulstellen aufgewiesen habe. Die Revision meint, wenn dies richtig sei, habe das Boot nicht an dieser Stelle überwintern dürfen. Dem kann nicht zugestimmt werden. Über Zahl und Umfang dieser angeblichen Faulstellen hat die Beklagte keine näheren Behauptungen aufgestellt, obwohl sie das Boot von ihrem Sachverständigen hatte untersuchen lassen. Einzelne kleinere Faulstellen machen aber ein Boot nicht fahruntüchtig und schließen daher auch ein Überwintern an dem von der Wasserstraßenverwaltung zugewiesenen Liegeplatz nicht aus.

Die Revision der Beklagten hat in der mündlichen Verhandlung die Ansicht vertreten, der Kläger hätte während des Winters sein schwaches Boot an Land ziehen müssen. Dem kann nicht gefolgt werden. Das Proviantboot enthielt Waren. Es konnte dem Kläger weder zugemutet werden, die Waren auszulagern, noch auf seinen Handel, sei es über Land, sei es bei Besserung der Wetterverhältnisse zu Wasser, zu verzichten. Das Boot ist auch nicht, weil es den Einflüssen der winterlichen Witterung nicht standgehalten hätte, sondern wegen des nautisch fehlerhaften Verhaltens des Beklagten gesunken.

Das Berufungsgericht hat schließlich entgegen den Ausführungen der Revision den Vortrag der Beklagten beachtet, daß die Beklagte dem Kläger angeboten habe, ihm einen Sachverständigen zwecks Bergung kostenlos zur Verfügung zu stellen. Es hat dieses Angebot mit Recht für unzureichend erachtet, da der Kläger nicht über ausreichende Barmittel für die Bergung verfügte. Die Beklagte hätte daher, wollte sie eine Vergrößerung des Schadens vermeiden, die Bergungsmaßnahmen bevorschussen müssen. Das hat sie aber ausdrücklich abgelehnt.

Hiernach war die Revision der Beklagten in vollem Umfang unbegründet.

B. Revision des Klägers

Das Berufungsgericht ist der Meinung, auch den Kläger treffe ein Verschulden an dem Sinken des Bootes. Es macht dem Kläger zum Vorwurf, daß er vor seiner Abreise weder seiner Frau noch seinem Sohn von der Entwässerung der Lenzpumpe Mitteilung gemacht noch ihnen Anweisung für die Behandlung der Pumpe gegeben habe. Auch sieht es ein ursächliches Verschulden des Klägers darin, daß er sein Boot in unübersichtlicher Weise und nur in dem Bestreben umgebaut habe, möglichst viel Abstellraum für die Ware zu gewinnen. Das beiderseitige Verschulden wägt das Berufungsgericht nach § 254 BGB ab. Die Anwendbarkeit des § 92 BSchG mit § 736 HGB verneint es, da das Boot nicht als Schiff im Sinne des § 1 BSchG anzusehen sei.

Die letztere Ansicht ist unrichtig. Ein mit einem 55 PS-Motor ausgestattetes, 8 m langes und 2,35 m breites Proviantboot, das zur Versorgung der auf dem Mittellandkanal verkehrenden Schiffe dient, ist ein Schiff im Sinne des § 1 BSchG. Doch wäre dieser Rechtsfehler unerheblich, da sich die Abwägung des ursächlichen Verschuldens nach beiden Vorschriften im wesentlichen in gleicher Weise vollzieht, jedenfalls von dem Standpunkt, den das Berufungsgericht in der Frage des ursächlichen Verschuldens eingenommen hat, zum gleichen Ergebnis führen würde. Es bedarf hierzu jedoch keiner näheren Erörterung, da die Angriffe der Revision des Klägers, die sich gegen ein ursächliches Verschulden des Klägers richten, durchgreifen.

I. Gewiß hätte der Kläger seine Angehörigen vor seiner Abreise darauf hinweisen müssen, daß die Handpumpe entwässert war, und er hätte sie auch in der Bedienung dieser Pumpe unterweisen müssen. Das Berufungsgericht hat aber nicht festgestellt, daß diese pflichtwidrige Unterlassung ursächlich für das Sinken des Bootes gewesen sei; eine solche Feststellung kann nach den Ausführungen des Sachverständigen Hille, denen das Berufungsgericht im wesentlichen gefolgt ist, auch nicht getroffen werden. Bei der Pumpe handelt es sich um eine kleine Flügelpumpe. Eine Rettung wäre aber, wie der Sachverständige im Hinblick auf die Größe des Lecks überzeugend ausgeführt hat, nur möglich gewesen, wenn sofort eine größere Motorpumpe zur Stelle gewesen wäre, die mindestens 15 - 20 cbm Wasser geworfen hätte. Nur dann hätte man Zeit gehabt, um eine zweite Pumpe zum völligen Lenzen des Bootes herbeizuschaffen.

II. Die allgemein gehaltenen Ausführungen des Berufungsgerichts, der Kläger habe sein Boot in unübersichtlicher Weise umgebaut, vermögen die Annahme eines ursächlichen Verschuldens des Klägers nicht zu tragen. Das umgebaute Boot war behördlich für den Kanalverkehr zugelassen, was unbestritten ist. Die Revision des Klägers hat recht, wenn sie es als eine Überspannung der Sorgfaltspflicht des Klägers bezeichnet, wollte man von ihm verlangen, seine Einrichtungsstücke und Warenbestände so anzuordnen, daß die Bootswände zwecks Auffindung eines etwaigen Lecks überall leicht zugänglich waren. Auch bei größeren Schiffen, die - mögen sie auch stabiler gebaut sein - einer Leckgefahr, z.B. durch Grundberührung, in höherem Maße ausgesetzt sind als das Proviantboot in seinem begrenzten Wirkungsbereich, ist eine solche Maßnahme undurchführbar. Dem Kläger kann

nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er den Raum so nutzte, wie es geschehen ist. Bei dieser Rechtslage bedarf es keiner weiteren Erörterung darüber, daß das Berufungsgericht auch den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem angeblich unsachgemäßen Umbau und dem Untergang des Bootes nicht einwandfrei festgestellt hat.

Der Revision des Klägers war daher der Erfolg nicht zu versagen. Sie mußte zur Wiederherstellung des schiffahrtsgerichtlichen Urteils führen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinick