

025 27
I ZR 45/54

Verkündet
am 15. Febr. 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

- 1) der Witwe Margarethe H [REDACTED] geb. Ba [REDACTED] in
D [REDACTED], La [REDACTED] Str. [REDACTED],
 - 2) des Fritz H [REDACTED] und des minderjährigen
Friedemann H [REDACTED], daselbst, letzterer ge-
setzlich vertreten durch die Klägerin zu 1),
- Kläger und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) den Kürschner Hans Q [REDACTED]-Fa [REDACTED], Ha [REDACTED] [REDACTED],
Si [REDACTED]-Straße [REDACTED],
 - 2) Josef B [REDACTED], M [REDACTED]/S [REDACTED],
Fa [REDACTED]weg [REDACTED],
 - 3) den Grubensteiger Kurt G [REDACTED],
L [REDACTED], Gl [REDACTED]straße [REDACTED],
- Beklagte und Revisions-
beklagte,
- zu 1)
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],
- zu 2) und 3)
Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 4. Februar 1955 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Bock, Dr. Nastelski,
Dr. Christoph und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 20. November 1953 wird zurückgewiesen, soweit die Klage gegen den Beklagten zu 3) abgewiesen worden ist.

Hinsichtlich der gegen die Beklagten zu 1) und 2) gerichteten Klagansprüche und im Kostenpunkt wird das angefochtene Urteil aufgehoben. Insoweit wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 3. November 1945 fuhr der damals 40-jährige Rechtsanwalt Dr. H., der Ehemann der Klägerin zu 1) und Vater der Kläger zu 2), mit dem - für gewerbliche Personenbeförderung auf der Schlei benutzten - Motorboot "F." von Kappeln nach Schleimünde. Die Besatzung des "F." bestand aus dem Beklagten zu 3), der das Boot steuerte, und dem Bootsmann Z.. Dr. H. war der einzige Fahrgast. Kurz vor der Zollstation des Hafens Schleimünde lagen mehrere Luftwaffenboote nebeneinander - im Päckchen - mit dem Steven zur See, und zwar ausgehend an Backbordseite und parallel zum Fahrwasser. Auf dem an der Fahrwinde liegenden Luftwaffenboot "B 10" standen zwei Angehörige der Luftwaffe; sie winkten, als "F." näher kam, um zu zeigen, daß sie mitzufahren wünschten. Der Beklagte zu 3) ging mit "F." längsseit. Der Bootsmann Z. machte mit der Vorleine an "B 10" fest und die beiden Soldaten stiegen über. Das Luftwaffenboot war zum Bug hin ausladend gebaut und überragte dort also mit dem Deck die Wasserlinie. Der Beklagte zu 3) führte das Ablegemanöver in der Weise durch, daß er die Maschine voraus gehen ließ, das Ruder leicht nach Steuerbord legte und gleichzeitig die Vorleine losmachen ließ. "F." kam zunächst von "B 10" frei, geriet aber unmittelbar darauf mit der Backbordseite in der Gegend des Ruderhauses unter die vordere Bordwand von "B 10". Hierbei wurde die Reeling beim Ruderhaus eingedrückt. Dr. H., der sich in diesem Augenblick auf dem nur 50 cm breiten Raum zwischen Reeling und Ruderhaus befand, erlitt eine Brustkorbquetschung, an deren Folgen er noch während der Weiterfahrt des Bootes nach Kappeln starb.

Die Kläger fordern von dem Beklagten als Schadensersatz die Zahlung einer monatlichen Rente vom 1. Januar 1949 ab, und zwar die Klägerin zu 1) in Höhe von 200.- DM bis zum 31. Dezember 1963, der Kläger Fritz H. in Höhe von 100.- DM bis zum 31. Dezember 1953 und der Kläger Friedemann H.



in Höhe von 100.- DM bis zum 31. Dezember 1963.

Über den weiteren Klagantrag (Ziff 2), festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, den Klägern allen weiteren ihnen aus dem Unfalltode des Rechtsanwalts Dr. H. [REDACTED] entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen, ist noch nicht verhandelt worden.

Zur Begründung der Klage haben die Kläger vorgetragen: "F. [REDACTED]" sei zur Unfallzeit von den Beklagten zu 1) und 2) unter der Bezeichnung "Reederei B. [REDACTED] und Q. [REDACTED]-Fa. [REDACTED]" zur gewerblichen Personenbeförderung auf der Schlei benutzt worden. Der von ihnen zum Bootsführer bestellte Beklagte zu 3) habe den Tod des Dr. H. [REDACTED] verschuldet, weil er verbotswidrig an das Luftwaffenboot "B 10" angelegt habe. Beim An- und Ablegen habe er seemännisch nicht richtig gehandelt und dadurch ermöglicht, daß bei dem böigen Wetter mit Windstärke 4 - 10 "F. [REDACTED]" mit der Backbordseite unter den Schiffsrumpf des Luftwaffenboots "B 10" gedrückt worden sei. Der Beklagte zu 3) habe den Fahrgast Dr. H. [REDACTED] vor dem Anlegen nicht gewarnt, die Backbordseite des "F. [REDACTED]" zu betreten. Der Beklagte zu 3) habe als damals 21-jähriger Mann und unerfahren in der gewerblichen Personenbeförderung auf Schiffen die Schiffsführung gar nicht übernehmen dürfen. Außer ihm sei nur noch der damals 22-jährige Bootsmann Z. [REDACTED] an Bord gewesen. In Anbetracht des stürmischen Wetters sei die Besatzung zu gering gewesen. Für die Folgen des Unfalls hafteten die Beklagten zu 1) und 2) als Schiffseigner und auch aus eigenem Verschulden. Dieses bestehe darin, daß sie dem unerfahrenen Beklagten zu 3) ohne gehörige Anmusterung die Führung des "F. [REDACTED]" anvertraut und ihm trotz des stürmischen Wetters nur den Bootsmann Z. [REDACTED] mitgegeben hätten. Auch hätten die Beklagten zu 1) und 2) den Beklagten zu 3) und Z. [REDACTED] nicht eindringlich über die nötigen Vorsichtsmaßnahmen bei gewerblicher Personenbeförderung auf Schiffen belehrt.

Der Beklagte zu 3) und Z [REDACTED] seien zwar beide Angehörige der Kriegsmarine gewesen; dieser Dienst sei aber ganz anders geartet gewesen als die Fahrgast- und Frachtschiffahrt auf der Schlei. Die Beklagten zu 1) und 2) hätten insbesondere die Besatzung anweisen müssen, daß die Fahrgäste beim Anlegen von Deck gehen müßten.

Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt.

Gemeinsam bestreiten sie ein Verschulden des Beklagten zu 3) und auch des Bootsmannes Z [REDACTED] am Tode Dr. H [REDACTED]. Der Beklagte zu 3) sei durchaus zur Führung des "F [REDACTED]" befähigt gewesen. Er habe bei der Kriegsmarine die Steuermannsmaatenprüfung mit "gut" bestanden und schon längere Zeit Gelegenheit gehabt, Motorboote zu fahren. Er und Z [REDACTED] seien von dem Strommeister in Kappeln als Schiffsführer bzw. Bootsmann zugelassen worden. Der Strommeister habe beide als Besatzung dem Wasserstraßenamt in Kiel gemeldet. Die Seeberufsgenossenschaft habe das Boot "F [REDACTED]" und auch die persönliche Eignung der Bootsbesatzung überprüft und daraufhin den "F [REDACTED]" mit zwei Mann Besatzung zur gewerblichen Personenbeförderung auf der Schlei zwischen Kappeln und Schleimünde zugelassen. Die Witterungsverhältnisse am Unfalltage hätten keineswegs eine stärkere Besatzung erfordert. Der Beklagte zu 3) habe schon aus seemännischer Hilfsbereitschaft an "B 10" anlegen müssen, um die beiden Soldaten zu übernehmen, und habe dieses Manöver seemännisch richtig ausgeführt. Davon habe sich auch die Wasserschutzpolizei überzeugt, als das Anlegemanöver am Unfalltage bei gleichen Wind- und Stromverhältnissen wiederholt worden sei.

Die Beklagten zu 1) und 2) bestreiten ein eigenes Verschulden aus §§ 823, 831 BGB, indem sie geltend machen, der Beklagte zu 3) und Z [REDACTED] seien als Schiffsführer bzw. Bootsmann durchaus geeignet gewesen. Die damals arbeitenden

Behörden hätten gegen ihre Eignung keinerlei Einwendungen erhoben. Das Boot sei gehörig bemannt gewesen. Die von den Beklagten zu 1) und 2) benutzten Boote und ihre Besatzungen seien durch den ehemaligen Bootsmann Br. [REDACTED] überwacht worden, der sich von der richtigen Handhabung der Vorschriften überzeugt habe. Soweit nach dem Binnenschiffahrtsgesetz eine Haftung für ein etwaiges Verschulden der Bootsbesatzung ohne Entlastungsmöglichkeit in Betracht komme, sei die Haftung dinglich auf Schiff und Fracht beschränkt. Das Boot sei nicht ihr Eigentum gewesen und auch nicht mehr in ihren Händen. Fracht hätten sie mit dem Boot nicht verdient.

Der Beklagte zu 1) macht geltend, er habe mit "F. [REDACTED]" überhaupt nichts zu tun gehabt. Dieses früher "F. [REDACTED]" benannte Boot sei nur dem Beklagten zu 2) von der britischen Besatzungsmacht zur Benutzung überlassen worden. Dieser allein habe die Besatzung angestellt und den Fahrplan des "F. [REDACTED]" bestimmt. Die Seeberufsgenossenschaft habe deshalb auch nur den Beklagten zu 2) als Reeder des "F. [REDACTED]" bezeichnet. Alle Beklagten seien damals als entlassene Angehörige der Kriegsmarine in Kappeln gewesen. Er, der Beklagte zu 1) sei als früherer Offizier der Kriegsmarine daran interessiert gewesen, den entlassenen Soldaten zivile Arbeitsmöglichkeiten zu verschaffen. Ihm selber seien auch einige Boote von der britischen Besatzungsmacht überlassen worden. Mit dem Beklagten zu 2) habe er deshalb eine Interessengemeinschaft dahin gegründet, daß die überlassenen Fahrzeuge gemeinsam betreut und ihre Besatzung gemeinsam verpflegt worden seien. Einen Gesellschaftsvertrag mit dem Beklagten zu 2) habe er erst später vorgesehen, aber nicht mehr geschlossen.

Der Beklagte zu 2) hat vorgetragen, das Boot "F. [REDACTED]" habe der KMD-Abwicklungsstelle in Hamburg gehört. Er habe das Boot nicht bezahlt. Zwischen ihm und dem Beklagten zu 1) habe eine Betriebsgemeinschaft bestanden, worüber später

Auseinandersetzungsvertrag vom 12. Februar 1946 geschlossen worden sei. Für diese Betriebsgemeinschaft habe ein Bankkonto in Kappeln bestanden, von dem auch der Beklagte zu 1) und dessen Ehefrau abgehoben hätten. Der Beklagte zu 1) habe auch dem Personal Anweisungen geben können. Die Betriebsgemeinschaft habe gemeinsame Drucksachen, Aushangsschilder und Fahrpläne herausgegeben.

Übereinstimmend machen die Beklagten schließlich geltend. Dr. H. [REDACTED] habe seine Verletzung, die zu seinem Tode geführt habe, selbst verschuldet. Er habe sich nicht an die Bordwand stellen dürfen, an der das Anlegen stattgefunden habe. Insbesondere habe er sich während des An- und Ablegemanövers nicht an der Stelle zwischen Ruderhaus und Reeling aufhalten dürfen, wo das Deck nur 50 cm breit gewesen sei.

Die Beklagten haben insbesondere wegen der auf das Binnenschiffahrtsgesetz gestützten Schadensersatzansprüche die Einrede der Verjährung erhoben. Sie haben auch die Höhe der geltend gemachten Rentenansprüche bestritten.

Gegen den Beklagten zu 2) erging am 15. Dezember 1949 im ersten Rechtszug ein Versäumnisurteil, gegen das er fristgerecht Einspruch einlegte. Durch Teilurteil vom 10. Mai 1951 hat das Landgericht über den auf Rentenzahlung gerichteten Klagantrag entschieden, ihm aber nur zum Teil stattgegeben und ihn im übrigen teils wegen nicht nachgewiesenen Schadens, teils wegen Mitverschuldens des Verunglückten abgewiesen. Das Landgericht ist zu dem Ergebnis gelangt, daß der Beklagte zu 3) aus unerlaubter Handlung hafte (§ 823 BGB); er habe fahrlässig das Leben des Fahrgastes dadurch verletzt, daß er es unterlassen habe, den Fahrgast vor dem nicht fahplanmäßigen Anlegen an dem Luftwaffenboot zu warnen. Der Beklagte zu 2) hafte aus § 831 BGB, weil er bei der Überwachung, Anweisung und Leitung der Bootsbesatzung versagt habe. Aus dem gleichen Grunde hafte der Beklagte zu 1), der mit dem

Beklagten zu 2) in einer echten Betriebsgemeinschaft die Schifffahrt auf der Schleie betrieben habe und damit Gesellschafter einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts zusammen mit dem Beklagten zu 2) gewesen sei. Die Einrede der Verjährung sei nicht begründet. Den verunglückten Fahrgast treffe aber ein erhebliches Mitverschulden an dem Unfall, so daß nur zwei Fünftel der Schäden aus dem Unfall zu Lasten der Beklagten gingen.

Gegen dieses Urteil haben alle Parteien Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Kläger zurückgewiesen und auf die Berufungen der Beklagten den auf Zahlung einer Rente gerichteten Klagantrag abgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Kläger ihre Rentenzahlungsansprüche weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat eine Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 3) als Schiffsführer aus §§ 823, 844 Abs 2 BGB in Verbindung mit § 7 Abs 1 und 2 Satz 1 BinnSchG verneint und ausgeführt, es könne nicht festgestellt werden, daß der Beklagte zu 3) unter Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und besonders der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers den Tod Dr. H. verursacht habe.

1) Das Berufungsgericht stellt zunächst fest, daß der Beklagte zu 3) die erforderlichen Vorkenntnisse gehabt habe um als Schiffsführer des Motorbootes "F." tätig zu werden. Die behördliche Prüfung habe entsprechend den Vorschriften der Polizeiverordnung über den Gewerbebetrieb der Personen-

beförderung mit Dampf- und Motorfahrzeugen auf dem Wasser vom 19. Dezember 1931 stattgefunden (Amtsblatt der Regierung zu Schleswig, 1932 S 16, insbesondere § 5 II und IV). Nach den hierdurch erforderlichen amtlichen Vorgängen sei der Beklagte zu 3) durch sachkundige Amtsträger und Aufsichtsbeamte der Seeberufsgenossenschaft als geeignet für die Schiffsführung befunden worden und habe deshalb selber keine Bedenken gegen seine Eignung zur Bootsführung und zur Übernahme dieser Tätigkeit zu haben brauchen. Er habe nach dem von ihm vorgelegten Steuermannsmaatenzeugnis vom 4. Januar 1944 diese Prüfung mit "gut" bestanden und auch schon im Dienst der Kriegsmarine mehrere Jahre Motorboote gefahren. Gerade auf der Schlei habe er das Motorboot "F" - damals "T" - vor dem Unfall schon mehrere Monate täglich gefahren. Der als Zeuge vernommene Leutnant der Wasserschutzpolizei E habe ihm in dem die polizeilichen Ermittlungen abschließenden Bericht vom 4. November 1945 das Zeugnis eines ruhigen und besonnenen Menschen ausgestellt, Das decke sich mit den Erfahrungen des Sachverständigen, daß das Steuermannspersonal der Kriegsmarine aus Männern mit bester seemännischer Anlage ausgewählt worden sei. Mit der damaligen Beurteilung des Beklagten zu 3) durch den Zeugen E stimme auch der persönliche Eindruck überein, den der Senat von dem Beklagten zu 3) gewonnen habe. Schließlich spreche auch der Umstand, daß der Beklagte zu 3) jetzt den verantwortlichen Posten eines Grubensteigers innehabe, dafür, daß es sich um einen ruhigen und zuverlässigen Mann handle. Der Beklagte zu 3) sei uneingeschränkt geeignet gewesen, im Jahre 1945 die Führung des "F" zu übernehmen.

Diese Feststellungen des Berufungsgerichts (BU S 29-32) sind rechtlich nicht zu beanstanden. Hiergegen werden auch von der Revision keine Rügen erhoben.

2) Die Kläger erblicken ein schuldhaftes Verhalten des

Beklagten zu 3) schon in dem Umstand, daß er überhaupt an "B 10" angelegt hat.

a) Die Kläger berufen sich hierfür auf § 11 Ziff 2 der Polizeiverordnung vom 19. Dezember 1931. Nach dieser Vorschrift dürfen zum Auf- und Absteigen nur die hierfür bestimmten Einrichtungen (Ein- und Ausgänge, Treppen, Laufstege usw.) auf den Fahrzeugen und den Anlegeplätzen benutzt werden; das Auf- und Absteigen an jeder anderen Stelle der Fahrzeuge und Anlegeplätze ist verboten.

Nach der Auffassung des Berufungsgerichts kann angesichts der zeitlichen und örtlichen Verhältnisse im November 1945 aus dieser Bestimmung nicht entnommen werden, daß dem Beklagten zu 3) das Anlegen an dem Luftwaffenboot "B 10" überhaupt verboten gewesen sei. Das Berufungsgericht hat seine Auffassung mit der besonderen, sich aus den Nachkriegsverhältnissen ergebenden Verkehrsbedürfnis begründet; damals sei eine Verbindung nicht nur mit Siedlungsplätzen, sondern auch mit schwimmenden Wohnstätten für Menschen herzustellen gewesen. Ein solches Verkehrsbedürfnis, das bei Erlass der Polizeiverordnung vom 19. Dezember 1931 nicht voraussehbar gewesen sei, habe auch von und zu den Luftwaffenbooten bestanden. Deshalb hätten weder damals die Wasserschutzpolizei noch jetzt der gerichtliche Sachverständige gegen den Beklagten zu 3) den Vorwurf eines unzulässigen, pflichtwidrigen Verhaltens wegen des Anlegens an "B 10" erhoben (B S 32-35).

Diese Auffassung des Berufungsgerichts ist rechtlich nicht zu beanstanden. Nicht begründet ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe den Verstoß gegen die Polizeiverordnung vom 19. Dezember 1931, die ein Schutzgesetz darstelle, nicht richtig gewürdigt. Angesichts des damaligen Verkehrsbedürfnisses kann das Anlegen an dem Luftwaffenboot "B 10" trotz der genannten, für normale Verkehrsverhältnisse bestimmten Polizeiverordnung nicht als schlechthin unzulässig bezeichnet werden. Es kann deshalb dahingestellt bleiben,

die Polizeiverordnung überhaupt revisibles Recht (§ 549 ZPO) enthält.

b) War das Anlegen an "B 10" danach nicht schlechthin verboten, so waren nach der Feststellung des Berufungsgerichts auch Wind und Wetter nicht so schlecht, daß aus rein seemännischen Gründen das Anlegen hätte unterbleiben müssen. In Übereinstimmung mit dem Sachverständigen ist das Berufungsgericht der Auffassung, das Anlegemanöver sei bei einer Windstärke 3 - 5 durchaus zu verantworten gewesen. Die Luftwaffenboote hätten im Hafen gelegen; hier hätten sich im Schutz der Molen keine großen Wellen bilden können. Die Bordwand des "B 10" sei zwar 20 - 30 cm höher gewesen als die des "F [REDACTED]", aber das sei kein so großer Unterschied gewesen, daß das Anlegen wegen übermäßiger Erschwerung hätte unterbleiben müssen. Die Bootswand des "B 10" sei in zwei Dritteln ihrer Länge, von achtern berechnet, also etwa auf 12 m, senkrecht abgefallen, so daß hier das Anlegen nicht die Gefahr mit sich gebracht habe, das niedrigere Deck des "F [REDACTED]" könne unter das Deck des "B 10" geraten. Der Beklagte zu 3) habe diese Fläche der Bordwand zum Anlegen benutzt, indem er seine Vorleine an "B 10" nach dessen vorderen Drittel habe festmachen lassen. Insofern und bis zu diesem Zeitpunkt sei das Anlegen an "B 10" kein irgendwie gefährlicheres Unternehmen als das Anlegen an eine feste Anlegestelle gewesen (BU S 35). In anderem Zusammenhang hat das Berufungsgericht ausgeführt, es sei keine besondere Gefahrenquelle in Binnengewässern - hier in dem durch Molen geschützten Hafen von Schleimünde -, längsseit eines anderen Schiffes anzulegen, um Fahrgästen das An- und Absteigen zu ermöglichen; jedenfalls hätte der Beklagte zu 3) das Anlegen an ein nur etwas höheres Boot als "F [REDACTED]" innerhalb des Hafenbeckens nicht für gefährlicher als das Anlegen an feste Anlegestellen zu halten brauchen, bei denen auch die Lage des Schiffes zur Anlegestelle durch den veränderlichen

Wasserstand jeweilig verschieden sei (BU S 34).

aa) Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe hier nicht einmal festgestellt, "ob die Stelle, an der angelegt worden sei, zu den geschützten Hafenstellen gehört habe, wo doch immerhin mit der Möglichkeit einer Bö usw. gerechnet worden sei". Die Ausführungen des Berufungsgerichts (BU S 34, 35) können, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Tatbestand, nur dahin verstanden werden, daß das Anlegen tatsächlich an der als geschützt angesehenen Stelle erfolgt sei. Der als Zeuge vernommene Leutnant der Wasserschutzpolizei F. hat hierzu nach dem Tatbestand des Berufungsurteils (S 23) ausdrücklich erklärt, der Wind habe Stärke 3-4 gehabt und sei etwas böig gewesen, doch seien an der Unfallstelle kaum Wellen gewesen, weil das Päckchen der Luftwaffenboote innerhalb der Hafenmitte gelegen habe und so vor starkem Wellenschlag geschützt gewesen sei.

bb) Die Revision rügt Verletzung des § 286 ZPO auch insoweit, als das Berufungsgericht angenommen hat, "das Anlegen an einem nur etwas höheren Boote als "F." innerhalb des Hafenbeckens sei nicht für gefährlicher als das Anlegen an festen Anlegestellen anzusehen" (BU S 34), zumal der Beklagte zu 3) nach dem Tatbestand des Berufungsurteils S 19 zugestanden habe, daß die Wellenhöhe 10-15 cm betragen habe.

Auch diese Rüge ist nicht gerechtfertigt. Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt sich, daß das Berufungsgericht ein solches Anlegen nicht als irgendwie wesentlich gefährlicher und deshalb auch nicht als schlechthin unzulässig angesehen hat. Wenn das Berufungsgericht auf S 35 des Urteils feststellt, daß sich dort, wo die Luftwaffenboote im Hafen lagen, infolge der Molen "keine großen Wellen" hätten bilden können, so steht dies durchaus im Einklang mit der erwähnten Erklärung des Beklagten zu 3), daß

die Wellenhöhe nur etwa 10-15 cm betragen habe, und es liegt nichts dafür vor, daß das Berufungsgericht dieses "Zugeständnis" des Beklagten zu 3) übersehen haben könnte. Den Besonderheiten, die sich aus dem Anlegen an die immerhin in gewissem Umfange beweglichen - schwappenden - Luftwaffenboote ergaben, konnte ohne weiteres durch entsprechendes, mit der erforderlichen Sorgfalt auszuführendes Manövrieren Rechnung getragen werden.

3) Ist nach alledem die Beurteilung, die das Berufungsgericht dem vom Beklagten zu 3) - ohne Zwischenfall - durchgeführten Anlegemanöver als solchem zuteil werden läßt, rechtlich nicht zu beanstanden, so bleibt zu prüfen, ob den Beklagten zu 3) bei der Ausführung des Ablegemanövers unter den gegebenen Umständen ein seemännisches Verschulden trifft.

a) Das Berufungsgericht hat auch diese Frage ohne Rechtsirrtum verneint und zur Begründung ausgeführt: Mit dem Gutachten des Sachverständigen sei davon auszugehen, daß es für das An- und Ablegen jeweils mehrere Möglichkeiten gebe. Bestimmend für die Auswahl unter ihnen seien Wind, Strom, Lage und Art des Anlegeplatzes, Breite und Tiefe des Fahrwassers, vorhandene oder fehlende Behinderung durch andere Schiffe und anderes mehr. Mit dem Sachverständigen sei festzustellen, daß dem Schiffsführer die Wahl unter der einen oder anderen Möglichkeit, wie er im Einzelfall unter den besonders gegebenen Umständen an- oder ablegen wolle, überlassen bleiben müsse, wenn er nur nach seemännischen Erfahrungen sachgemäß handle. Dem Beklagten zu 3) hätten alsbald nach dem Unfall die Beamten der Wasserschutzpolizei, die beide eigene Fahrpraxis gehabt hätten, bezeugt, daß gegen seine Maßnahmen nichts zu erinnern sei. Ihr Urteil sei nach einer Wiederholung des An- und Ablegens am Tage des Unfalls unter etwa den gleichen Witterungsbedingungen abgegeben und beruhe daher

auf einer weit angenäherten Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten für das An- und Ablegen vor dem Unfall. Wenn der Polizeiobermeister Do [REDACTED] bei seiner Vernehmung vor dem Berufungsgericht am 30. Oktober 1953 erstmalig rückschauend das An- und Ablegen anders beurteilt habe, so sei das nicht überzeugend. Gegen das von Do [REDACTED] jetzt für richtig gehaltene Ablegen mit einer Spring über eine Achterleiste weise der Beklagte zu 3) darauf hin; dabei hätte die Steuerbordseite des "F [REDACTED]" dem Wind und Strom größere Angriffsmöglichkeiten geboten, wodurch die Gefahr herbeigeführt wäre, daß "F [REDACTED]" achteraus auf flaches Fahrwasser gedrückt wäre. Das leuchte ein. Auch der Sachverständige halte das Ablegen über eine Spring für diesen Tag und Platz nicht für geboten. Er erhebe keine Einwendungen gegen das An- und Ablegen vor dem Unfall so, wie es geschehen sei und soweit es die Tätigkeit des Beklagten zu 3) als Bootsführer betreffe. Für die gutachtliche Beurteilung sei dem Sachverständigen der einlaufende Strom als besonders wirkungsvolle Kraft bestimmend gewesen; "F [REDACTED]" hätte bei Voraussfahrt mit leicht nach Steuerbord gelegtem Ruder (15°) durch den Strom, der in den sich bildenden Winkel zwischen "F [REDACTED]" und "B 10" von vorn einlaufen sei, von "B 10" in seiner ganzen Länge weggedrückt werden müssen (BU S 32/33). Für ein etwaiges schuldhaftes Verhalten des Beklagten zu 3) komme es darauf an, ob für ihn bei Wahrung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers vorhersehbar gewesen sei, daß der Schiffsrumpf des "F [REDACTED]" unter die vordere Decksfläche des "B 10" hätte geraten können. Der Sachverständige habe diese Frage aus den bereits angegebenen Gründen bei den herrschenden Wind- und Stromverhältnissen mit Recht verneint.

Wie es dennoch zu dem Zusammenstoß des "F [REDACTED]" mit "B 10" in dessen vorderem Drittel gekommen sei, ist nach der Auffassung des Berufungsgerichts nicht geklärt. Gewisse Möglichkeiten seien genannt worden, wie Parallelversetzung auf der Welle, plötzliche Bö, Schwojen des Päckchens der

Luftwaffenboote usw; aber kein Vorgang könne sicher als Ursache des erneuten Zusammenkommens beider Schiffe festgestellt werden. Diese Nichtaufklärbarkeit beruhe darauf, daß in der Schifffahrt viele Kräfte aufeinander und miteinander wirkten, teils menschlich bestimmte und berechenbare, wie Schiffskörper, Maschinenkraft, Ruderlage und ähnliches, teils aber naturbestimmte, wie Wind, Wellen und Strom, die völlig eben doch nicht vorher berechenbar seien. Alle Kräfte dieser Art könne ein Seemann wohl aus seiner Berufserfahrung her einschätzen. Aber auch ihm sei es verschlossen, sie restlos vorher erfahren und berücksichtigen zu können. Allein aus einer rückschauenden Betrachtung des Unfalls dürfe daher nicht gesagt werden, daß der Beklagte zu 3) eben doch ihm unbekannte, aber immerhin nicht sicher auszuschließende Möglichkeiten in seine Überlegungen hätte einbeziehen müssen. Das würde zu einer Überspannung der Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Schiffers führen. Er könne nicht alles vorhersehen. Die Seefahrt und in beschränkterem Maße auch die Binnenschifffahrt bleibe deshalb in einem gewissen Umfange immer noch ein Wagnis. Allein aus dem Mißlingen eines seemännischen Manövers könne noch nicht ein Verschulden der Schiffsführung, insbesondere deren mangelnde Voraussicht festgestellt werden. Das gelte auch bei Berücksichtigen des böigen Wetters. Wohl habe der Beklagte zu 3) mit Böen rechnen müssen; sie seien aber nicht so weitgehend vorher bestimmbar, daß er während des kurzen Zeitraums des An- und Ablegens mit einer so heftigen Bö habe rechnen müssen, die das Motorboot "F[REDACTED]" unter die vordere Bordwand des Luftwaffenbootes habe drücken können. Der herrschende Wind in Stärke 4-5 habe jedenfalls das Ablegen so, wie es geschehen sei, nicht verboten.

Das Berufungsgericht hat danach mit dem Sachverständigen in dem Verhalten des Beklagten zu 3) beim An- und Ablegen seemännisch keine Pflichtwidrigkeit und keine Außerachtlassung

sung der von einem ordentlichen Schiffer zu beachtenden Sorgfalt erblickt und in diesem Zusammenhang noch darauf hingewiesen, für die Auswahl des Sachverständigen sei bestimmend gewesen, daß er der Bundesbeauftragte bei den Seeämtern Flensburg und Lübeck sei und gerade aus dieser Tätigkeit her gewohnt sei, streng auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu achten. Seiner seemännischen Stellungnahme kommt daher dann, wenn er keine Pflichtwidrigkeit finde, ein besonderes Gewicht zu.

b) Diese im wesentlichen auf einer Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse beruhenden Beurteilung der Frage des Verschuldens läßt keinen Rechtsverstoß erkennen.

aa) Die Revision wendet sich mit einer auf § 286 ZPO gestützten Rüge gegen die Annahme des Berufungsgerichts, für den Beklagten zu 3) sei bei Wahrung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht vorhersehbar gewesen, daß der Schiffsrumpf des "F" unter die vordere Decksfläche des "B 10" habe geraten können. Die Revision meint, die Schiffsführung hätte wissen müssen, daß eine solche objektive Möglichkeit tatsächlich bestanden habe. Dieses Wissen müsse aber genügen, um eine dann möglicherweise eintretende Tatsächlichkeit abzuschirmen.

Die Rüge ist nicht begründet.

Es kommt nicht darauf an, ob der Beklagte zu 3) nach der Bauart der beiden Boote ein solches Zusammengeraten tatsächlich für möglich halten konnte und mußte. Entscheidend ist nur, ob er unter den gegebenen Wind- und Stromverhältnissen bei der Art des von ihm ausgeführten Manövers damit rechnen durfte, daß "F" in seiner ganzen Länge von "B 10" weggedrückt werden würde, und ob er unter diesen Umständen das Ablegemanöver als solches seemännisch verantworten konnte. Das Berufungsgericht hat diese Frage auf Grund des insoweit

in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen gewürdigten Verhandlungs- und Beweisergebnisses ohne Rechtsverstoß bejaht. Zumindest mißverständlich sind allerdings die Ausführungen des Berufungsgerichts, soweit sie die "Vorhersehbarkeit" des Zusammenstoßes betreffen. Daß auch bei einem seemännisch richtigen Verhalten des Beklagten zu 3) die - wenn auch entfernte - Möglichkeit, etwa bei einer stärkeren Bö oder aus einem anderen Grunde, mit "F" an die vordere Bordwand von "B 10" gedrückt zu werden, nicht völlig auszuschließen war, ergibt im vorliegenden Fall schon der tatsächliche Verlauf. Bei der Beschaffenheit des Bugs von "B 10" konnte dies selbstverständlich auch zu einer Beschädigung der Reeling des "F" führen. Mit einer solchen Möglichkeit mußte der Beklagte zu 3) in gewissem Umfange rechnen. Das brauchte ihn jedoch noch nicht davon abzuhalten, das Anlege- und Ablegemanöver so, wie es geschehen ist, durchzuführen. Hieraus läßt sich jedenfalls ein nautisches, seemännisches Verschulden des Beklagten zu 3) noch nicht herleiten. Die weitere Frage, welche Vorsichtsmaßnahmen die Bootsbesatzung dabei mit Rücksicht auf die Fahrgäste zu treffen hatte, wird an anderer Stelle besonders zu erörtern sein.

bb) Die weitere auf § 286 ZPO gestützte Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe die Grundsätze des Anscheinsbeweises verkannt, geht ebenfalls fehl. Da das Berufungsgericht den von den Klägern gegen den Beklagten zu 3) erhobenen Verschuldensvorwurf nicht nur als nicht bewiesen, sondern als widerlegt ansieht, braucht auf die Frage, ob, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange zunächst ein Anscheinsbeweis gegen den Beklagten zu 3) gegeben gewesen sei, nicht eingegangen zu werden. Das Berufungsgericht hat nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Verschuldensfrage nicht offen gelassen, sondern in vollem Umfang als geklärt

angesehen. Da festgestellt ist, daß den Beklagten zu 3) hinsichtlich des An- und Ablegemanövers kein seemännisches Verschulden trifft, er mithin den vollen Gegenbeweis erbracht hat, bedarf es keiner Prüfung, ob er einen zunächst gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis auch mit einem erleichterten Gegenbeweis gemäß den vom erkennenden Senat in den Entscheidungen BGHZ 2, 1 5; 6, 169 71717 und in LM HGB § 735 Nr 4 dargelegten Grundsätzen hätte entkräften können (vgl auch RGZ 120, 258 2647 = JW 1928, 1742 mit Anmerkung von Heinsheimer). Das Berufungsgericht hat zwar nicht als geklärt angesehen, auf welche letzte Ursache das erneute Zusammenkommen beider Schiffe zurückzuführen ist. Es hat mehrere der hierfür vorhandenen Möglichkeiten angegeben, z.B. Parallelversetzung auf der Welle, plötzliche Bö, Schwojen des Päckchens der Luftwaffenboote. Es bedurfte aber auch keiner Feststellung der hiernach möglichen Ursachen; denn bei keiner der denkbaren Möglichkeiten hat es das seemännische Verhalten des Beklagten zu 3) beanstandet.

cc) Ungerechtfertigt sind auch die von der Revision gegen die Würdigung des Sachverständigengutachtens gerichteten Angriffe (ZPO § 286).

Die Revision meint, es liege ein Verstoß gegen die Prüfungspflicht des Gerichts vor, wenn es dem Sachverständigen bei der Beurteilung der Frage der Pflichtwidrigkeit des Beklagten zu 3) gerade deshalb folge, weil sein Urteil als Bundesbeauftragter ein besonderes Gewicht habe; das Gutachten eines Sachverständigen könne nur als solches Gewicht haben. Tatsächlich hat das Berufungsgericht aber festgestellt, daß der Sachverständige auf Grund seiner Tätigkeit gewohnt sei, streng gerade auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu achten, und daß daher seiner seemännischen Stellungnahme, wenn er keine Pflichtwidrigkeit finde, besonderes Gewicht zukomme (BU S 37). Mit Recht weist die Revisionserwiderung des Beklagten zu 1) darauf hin, daß das Gericht aus einer

solchen Feststellung des Aufgabenkreises eines Sachverständigen Folgerungen auf seine Erfahrung und Gewissenhaftigkeit ziehen dürfe.

Die Revision hat die Würdigung des Sachverständigen-gutachtens durch das Berufungsgericht noch in einem anderen Zusammenhang angegriffen, nämlich zu der Frage, inwieweit das Gericht wegen der "Vorhersehbarkeit des Unfalls" dem Inhalt des schriftlichen Gutachtens oder den späteren Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung hätte folgen können oder müssen. Auch diese Rüge kann nicht zum Erfolg führen. Wie in der Revisionserwiderung des Beklagten zu 1) zutreffend ausgeführt worden ist, hat das Berufungsgericht nicht etwa nur dem Umstand, daß dem Sachverständigen bei seiner Vernehmung wiederholte eindringliche Vorhalte gemacht worden sind, als Motiv für die Abweichung der mündlichen Erklärungen von dem schriftlichen Gutachten angenommen, sondern es hat vielmehr festgestellt, daß diese Abweichung nach längerer Beschäftigung mit dem geschehenen Unfall erfolgt sei und keineswegs mehr innerhalb der Überlegungen gelegen habe, die einem ordentlichen Schiffer vor dem Unfall möglich und zumutbar gewesen seien. Auch hier hat sich das Berufungsgericht innerhalb des Rahmens der freien Beweiswürdigung gehalten. Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht im wesentlichen dem schriftlichen Gutachten des Sachverständigen gefolgt ist, sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht hat an anderer Stelle (BU S 36) ausdrücklich auf die Grenzen einer rückschauenden Betrachtung hingewiesen. Wenn auch der Revision zuzugeben ist, daß die Vernehmung des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung maßgebend für das ist, was der Sachverständige erklärt hat, so war doch das Berufungsgericht rechtlich nicht gehindert, aus besonderen Gründen - und solche sind hier dargelegt - der früheren schriftlichen Auslassung des Sachverständigen den Vorrang vor seinen mündlichen Bekundungen zu geben.

4) Die Feststellung, daß den Beklagten zu 3) kein seemännisches, nautisches Verschulden trifft, berührt jedoch noch nicht den weiteren Haftungsgrund, daß ihm in seiner Eigenschaft als Schiffer, der als solcher in keinen Vertragsbeziehungen zu den zu befördernden Personen steht, hinsichtlich dieser Personen eine besondere Betreuungs- und Fürsorgepflicht obliegt (§ 7 Abs 2 Satz 1 BinnSchG), deren schuldhaft Verletzung eine unerlaubte Handlung darstellen würde (vgl. BGHZ 9, 301 307).

a) Wie das Berufungsgericht unter Hinweis auf § 7 der Polizeiverordnung vom 19. Dezember 1931 ohne Rechtsirrtum ausführt, umfaßt die Pflicht des Schiffsführers in erster Linie die Sorge für sichere Einrichtungen des Schiffes. Das Berufungsgericht hat keine für den Unfall irgendwie ursächlichen Mängel dieser Art feststellen können. Die Reeling, die bei dem Zusammenstoß der beiden Boote eingedrückt wurde, war nach der Feststellung des Berufungsgerichts ausreichend, um an Deck befindliche Personen dagegen zu schützen, daß sie von Deck fielen. Eine Reeling braucht nicht so stark zu sein, daß sie das Eindringen von Fremdkörpern in den Raum über dem Deck schlechthin verhindert. Da das Boot hinsichtlich seiner Eignung zum Personenverkehr von der Seeberufsgenossenschaft zu Anfang September 1945 überprüft und für tauglich befunden worden war, bestand für den Beklagten zu 3) - ebenso wenig wie für die Beklagte zu 1) und 2) - Anlaß, weitergehende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Der von der Revision erhobene Vorwurf, die Beklagten hätten den Betrieb nicht mit ausreichender Sorgfalt eingerichtet, ist nicht begründet. Es ist zu berücksichtigen, daß der Betrieb unter ganz außergewöhnlichen Verhältnissen aufgebaut worden ist und geführt werden mußte. Es herrschten damals Verhältnisse, die im Frieden nicht vorkommen konnten. In dieser Situation können von einem Unternehmer, der einen

Verkehrsbedürfnis zu genügen hat, nicht ohne weiteres die gleichen Sicherheitseinrichtungen wie in normalen Zeiten - trotz vorhandener polizeilicher Vorschriften - verlangt werden (vgl BGHZ 1, 99 [1027]). Hieraus kann für den Verkehrsunternehmer die Pflicht erwachsen, Fahrgäste auf besondere, durch etwaige Mängel der Einrichtung gegebene Gefahren aufmerksam zu machen, sie zu warnen und zu überwachen. Auf der anderen Seite mußte jeder Verkehrsteilnehmer zur Unfallzeit aber auch damit rechnen, daß die Verkehrsmittel in außergewöhnlichem Maße gegenüber dem Normalstand verschlechtert waren; hieraus kann sich eine besondere eigene Sorgfaltspflicht des Fahrgastes ergeben.

Die Revision bemängelt in diesem Zusammenhang, daß die Beklagten die bestehenden Polizeibestimmungen nicht ermittelt hätten (BU S 15), daß keine Schiffsordnung mit Anweisungen für das Verhalten der Fahrgäste an Bord vorhanden gewesen seien und daß hierüber überhaupt keine näheren Anweisungen erlassen worden seien. Man habe auf den Betrieb des Personenverkehrs überhaupt keine besondere Rücksicht genommen.

Die Revision, die übrigens keine Vorschrift hat angeben können, nach der eine Schiffsordnung mit Anweisungen für das Verhalten der Fahrgäste an Bord erforderlich war, kann mit dieser Bemängelung schon deshalb keinen Erfolg haben, weil nichts dafür vorliegt, daß das Fehlen der Schiffsordnung für den Unfall ursächlich gewesen sei. Die Revision kann auch daraus keine den Beklagten ungünstigen Schlüsse ziehen, daß beim Losmachen des "Fender" kein Fender bereit lag. Wie der Beklagte zu 3) (BU S 27) bei seiner Anhörung vor dem Berufungsgericht erklärt hat, waren an der Außenwand mitschiffs zwei und achtern drei Seile angebracht. Das kann für die besonderen Verhältnisse der Unfallzeit als ausreichend angesehen werden. Im übrigen haben die Kläger auch hier nicht schlüssig dartun können, daß die von ihnen bean-

standeten Mängel für den Unfall ursächlich gewesen seien.

b) Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, sind die beförderten Personen dem Schiffsführer während der Fahrt anvertraut, ohne daß hieraus eine Pflicht des Schiffsführers hergeleitet werden kann, sie so weitgehend zu überwachen, daß sie vor jedem gefährlichen eigenen Tun bewahrt werden. Der Schiffsführer darf davon ausgehen, daß sich die an Bord befindlichen Erwachsenen der immerhin verbleibenden Möglichkeiten einer etwaigen eigenen Gefährdung - zumindest bis zu einem gewissen Grade bewußt bleiben und sich dementsprechend verhalten. Das Berufungsgericht weist in diesem Zusammenhang mit Recht darauf hin, bei der Abmessung des Pflichtenkreises, auf den sich die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers erstrecken müsse, dürfe nicht unbeachtet bleiben, daß sich das Augenmerk des Schiffsführers vornehmlich bei seemännischen Manövern auf viele Umstände richten müsse, wie Steuern, Bedienen der Maschine, Beobachtung des Bootsmanns, des Windes, des Stromes, des etwaigen sonstigen Schiffsverkehrs usw. Der Schiffsführer könne also keinesfalls sein Augenmerk nur auf das Verhalten der beförderten Personen richten. Hierin ist ein Rechtsirrtum nicht zu erkennen. Es kommt hinzu, daß die Betreuung der Fahrgäste bei Fahrgastschiffen der vorliegenden Art vornehmlich zu den Aufgaben des Bootsmanns gehört, der sich an Deck aufhält und neben seinen sonstigen Obliegenheiten das Verhalten der Fahrgäste am besten überwachen kann.

Das Berufungsgericht hat zudem auf Grund eigener Kenntnis festgestellt, daß allgemein die Fahrgäste auf Schiffen der gewerblichen Personenbeförderung nicht zu besonderer Vorsicht von der Schiffsbesatzung ermahnt würden, und ausgeführt dieses Unterlassen beruhe nicht auf pflichtwidriger Sorglosigkeit, sondern entspreche den Anschauungen des Verkehrs auf Schiffen. Es könne daher mit dem Sachverständigen festgestellt werden, daß es nicht zu der Sorgfalt, die im Verkehr auf Schiffen der gewerbsmäßigen Personenbeförderung erforder-

lich sei, gehöre, die Fahrgäste ganz allgemein zu eigenem vorsichtigen Verhalten zu ermahnen. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht weder dem Beklagten zu 3) noch dem Bootsmann Z. einen Vorwurf daraus gemacht hat, daß sie dem Fahrgast Dr. H. nicht schon bei Beginn der Fahrt besondere Verhaltensmaßregeln für den Aufenthalt an Bord, etwa im Hinblick auf die An- und Ablegemanöver gegeben haben.

Es ist aber weiter zu prüfen, ob nicht im Verlauf der Fahrt aus dem Verhalten Dr. H. oder wegen besonderer Maßnahmen der Schiffsführung, z.B. wegen des nicht fahrplanmäßigen Anlegens an "B 10", Anlaß bestanden hätte, dem Fahrgast besondere Anweisungen zu geben und sein Verhalten stärker zu überwachen.

Das Berufungsgericht hat nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis einen solchen besonderen Anlaß für den Beklagten zu 3) nicht für feststellbar gehalten. Dabei geht das Berufungsgericht entscheidend davon aus, daß den Beklagten zu 3) nach seiner jetzigen Darstellung, die er bei Anhörung vor dem Berufungsgericht gegeben hat (BU S 19), nicht widerlegt werden könne, daß er den Fahrgast während der ganzen Fahrt und vor dem Anlegen, sogar noch bis zum Freimachen der Vorleine beim Ablegen, achtern des Ruderhauses habe stehen sehen. Das Berufungsgericht hat sich mit dieser Behauptung des Beklagten zu 3) eingehend auseinandergesetzt und dabei auch seine Aussage, wie sie bei den Ermittlungen der Wasserschutzpolizei am Unfalltag niedergelegt worden ist (Beiakte Bl 6), sowie seine Aussage bei seiner richterlichen Vernehmung am 25. März 1950 und die sich hieraus ergebenden Abweichungen gewürdigt (BU S 38/39).

Die gegen diese rein tatsächliche Würdigung des Sachvorbringens gerichteten Angriffe der Revision, die insoweit eine Verletzung der §§ 128, 138, 286 ZPO rügt, sind nicht gerechtfertigt. Die Revision sieht in den Ausführungen des Berufungs-

gerichts zu Unrecht eine "Feststellung" des Inhalts, daß Dr. H. sich erst im letzten Augenblick während des Ablegemanövers an den Unfallort zwischen Ruderhaus und Reeling begeben habe. In Wirklichkeit sieht das Berufungsgericht nur die in der letzten mündlichen Verhandlung vom Beklagten zu 3) in bestimmter Weise gegebene Sachdarstellung als nicht widerlegt an. Hätte der Beklagte zu 3) den Fahrgast Dr. H. etwa an der bei dem Ablegemanöver gefährdeten Stelle zwischen Reeling und Ruderhaus stehen sehen, so wäre es allerdings seine Pflicht gewesen, ihn entweder selbst zu warnen oder durch den Bootsmann Ziegler warnen zu lassen. Die Kläger haben aber nicht beweisen können, daß der Beklagte zu 3) den Fahrgast Dr. H. an dieser gefährlichen Stelle gesehen hat. Nach dem Verhandlungs- und Beweisergebnis wie es vom Berufungsgericht insbesondere mit Rücksicht auf die Darstellung des Beklagten zu 3) rechtsfehlerfrei gewürdigt worden ist, kann nicht ausgeschlossen werden, daß Dr. H. sich vor dem Anlegen noch achtern des Ruderhauses aufgehalten und sich erst nach dem Freimachen der Vorleine von seinem bisherigen Platz achtern des Ruderhauses zur Backbordseite neben dem Ruderhaus begeben hat. In der vom Berufungsgericht vorgenommenen Würdigung des Sachvortrags des Beklagten zu 3) kann weder eine Verletzung der §§ 128, 138, 286, 288, 532 ZPO noch ein Verstoß gegen einen sich aus den Gesetzen der Psychologie ergebenden Erfahrungssatz erblickt werden. Der Zulässigkeit einer solchen Würdigung steht auch nicht der Umstand entgegen, daß das Berufungsgericht den Beklagten zu 3) nur persönlich angehört, nicht aber als Partei vernommen hat. Das hat ersichtlich auch das Berufungsgericht nicht verkannt. Es hat sich in diesem Zusammenhang zwar nicht ausdrücklich mit den in den polizeilichen Ermittlungsakten enthaltenen Aussagen der beiden Luftwaffenangehörigen, des Unteroffiziers Viertel und des Gefreiten Me., auseinandergesetzt. Aus dem Zusammenhalt der Entscheidungsgründe ergibt sich aber mit hinreichender Deutlichkeit, daß das Beru-

funksgericht eine solche Gesamtwürdigung vorgenommen, aber trotzdem die Darstellung des Beklagten zu 3) als nicht widerlegt angesehen hat. Im übrigen ist auch nicht ersichtlich, wie die Kläger durch die vorbezeichneten Aussagen der Luftwaffenangehörigen den Beweis dafür, daß der Beklagte zu 3) den Fahrgast Dr. H. an der gefährlichen Stelle habe stehen sehen, sollten führen können.

Wenn sich der Fahrgast nach der unwiderlegten Darstellung des Beklagten zu 3) bis zum Anlegen auf dem Deck hinter dem Ruderhaus aufgehalten hat, so bedeutet es nach der rechtsirrtumsfreien Auffassung des Berufungsgerichts keine Pflichtverletzung, wenn der Beklagte zu 3) den Fahrgast vor dem Anlegen nicht noch besonders ermahnte, von der Backbordseite wegzubleiben. Wie auch der Sachverständige angenommen hat, konnte der Schiffsführer bei der gegebenen Sachlage ohne Pflichtwidrigkeit davon ausgehen, daß der Fahrgast dort bleiben werde (BU S 29). Von diesem Augenblick an konnte sich der Beklagte zu 3) während des Anlegemanövers nicht mehr um den Fahrgast kümmern. Er durfte seinen Platz am Ruder und am Maschinenhebel nicht verlassen und hatte seine ganze Aufmerksamkeit dem Manöver zu widmen. Er durfte sich nun auch darauf verlassen, daß der Bootsmann, der sich auf Deck befand und sich an der möglicherweise gefährdeten Backbordseite aufhielt, dem Fahrgast, falls dies erforderlich sein würde, die nötigen Anweisungen und Warnungen erteilen werde. Ging der Fahrgast von seinem bisherigen Platz achtern des Ruderhauses zur Backbordseite neben dem Ruderhaus, so konnte der Beklagte zu 3) ihn von dem Platz im Ruderhaus aus nicht mehr sehen; der Fahrgast war hier nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Sicht des Schiffsführers durch die Fensterleiste an der Backbordachterkante der Rückwand des Ruderhauses und durch die Wand des Ruderhauses nach Backbord, die in der knappen achteren Hälfte fensterlos war, entzogen. In diesem Zeitpunkt konnte also der Beklagte zu 3) den Fahr-

gast Dr. H. nicht mehr irgendwie warnen, so daß ihn insoweit auch kein Verschulden treffen kann. Für die Sicherheit des Fahrgastes konnte und mußte der an Deck befindliche Bootsmann sorgen. Insoweit durfte sich auch der Beklagte zu 3) ohne weiteres auf den Bootsmann Z. verlassen, der ein Jahr älter als er selbst war und bei der Kriegsmarine bereits den Rang eines Bootsmanns innegehabt hatte. Der Beklagte zu 3) hat auch nicht schuldhaft pflichtwidrig gehandelt, wenn er den Bootsmann Z. nicht ausdrücklich angewiesen hat, die Fahrgäste bei den An- und Ablegemanövern von den hierbei möglicherweise gefährdeten Stellen des Schiffes fernzuhalten. Es handelt sich hierbei um die je nach Lage des Falles erforderlichen, im ganzen aber selbstverständlichen Sicherheitsvorkehrungen, deren Beachtung der Beklagte zu 3) bei dem Bootsmann Z., dessen Erfahrung und Zuverlässigkeit er nicht in Zweifel zu ziehen brauchte, ohne weiteres voraussetzen durfte.

Das Berufungsgericht hat schließlich noch darauf hingewiesen, es sei auch nicht dargetan, daß der Beklagte zu 3) nach den Erfahrungen, die er bei früheren derartigen Anlege- und Ablegemanövern gesammelt habe, eine Gefährdung der Fahrgäste habe zu befürchten brauchen. Mangels entsprechender Erfahrungen des Beklagten zu 3) würde es aber eine Überspannung der an einen ordentlichen Schiffer zu stellenden Anforderungen bedeuten, wenn verlangt würde, er habe alle nur möglichen Gefahren erwägen müssen und hier voraussehend insbesondere die Gefahr erkennen müssen, die sich hernach durch den Unfall Dr. H. offenbart habe. Die Sorgfaltspflicht könne nicht weitergehen, als ein gewissenhafter ordentlicher Schiffer sie beachten müsse und könne. Der Beklagte zu 3) habe im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht aber nicht zu erkennen brauchen, daß das Anlegen an den hinteren, langen, senkrecht abfallenden Teil der Bordwand der "B 10" die Gefahr herbeiführen werde, "F." könne hernach unter dessen im vorderen Teil überragendes Deck geraten. Deshalb habe der Beklagte zu 3), ohne

daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers außer acht gelassen habe, auch nicht vorher zu erwägen brauchen, daß vor dem Zusammenstoß der Fahrgast sich an eine gefährdete Stelle begeben könnte. Er habe also auch nicht vorher für eine entsprechende Warnung an Dr. H. zu sorgen brauchen. Unter Zugrundelegung dieses Maßstabes hat das Berufungsgericht den Beweis für ein pflichtwidriges Verhalten des Beklagten zu 3) beim An- und Ablegen nicht als erbracht angesehen.

Auch diese Ausführungen des Berufungsgerichts lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Der Begriff des Verschuldens ist nicht verkannt worden. Während das Berufungsgericht ein seemännisches Verschulden bei dem An- und Ablegemanöver im Sinne eines für das Gegenteil erbrachten Beweises verneint hat, hat es wegen eines die Betreuung der Fahrgäste auf dem Schiff betreffenden Verschuldens die Kläger, die auch insoweit die Beweislast tragen, als beweisfällig angesehen. Danach hat das Berufungsgericht mit Recht die gegen den Beklagten zu 3) gerichtete Schadensersatzklage abgewiesen. Insoweit war mithin die Revision der Kläger zurückzuweisen.

II. Gemäß § 3 Abs 1 BinnSchG ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Wie das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei ausführt, ist die Haftung des Schiffseigners aus diesen Bestimmungen nur begründet, wenn dem Geschädigten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen ein Ersatzanspruch gegen die für den Unfall schuldige Person zusteht (vgl. Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 2. Aufl 1953, BinnSchG § 3 Anm 1 a). Die Vorschrift des § 3 BinnSchG begründet also keine eigene Deliktsklage (RGZ 63, 308 310). Die Haftung des Schiffseigners tritt ebenso wie die Haftung des Reeders nach § 485 HGB nur zu der Haftung der schadensstiftenden Person hinzu. Wenn ein Mitglied der Besatzung den Schaden verschuldet hat und aus unerlaubter Handlung haften

würde, haftet der Schiffseigner auch im Umfange des § 844 Abs 2 BGB, aber nur dinglich beschränkt nach Maßgabe des § 4 Abs 1 Ziff 3 BinnSchG mit Schiff und Fracht. Dem Schiffseigner sind nach § 2 BinnSchG diejenigen Personen gleichgestellt, die ein ihnen nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwenden und es entweder selbst führen oder die Führung einem Schiffer anvertrauen (sogenannte "Ausrüster"). Die Beklagten zu 1) und 2) kommen - vorausgesetzt, daß zwischen ihnen ein Gesellschaftsverhältnis bestanden hat - als Ausrüster im Sinne dieser Vorschrift in Betracht, sofern sie, wie nach ihrem Sachvortrag anzunehmen sein dürfte, kein Eigentum an dem Motorboot "F" erworben haben. Zur Schiffsbesatzung gehörte der Bootsmann Z. Hat dieser schuldhaft gehandelt, so könnte also auch die Haftung der Beklagten zu 1) und 2) aus §§ 2 - 4 BinnSchG begründet sein.

Das Berufungsgericht hat den das Verhalten des Ziegler betreffenden Parteivortrag geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß ein schuldhaftes Verhalten des Z nicht festzustellen sei. Das Berufungsgericht geht an sich zutreffend davon aus, daß Z als Mitglied der notwendigen Schiffsbesatzung von zwei Mann nach der Polizeiverordnung vom 19. Dezember 1931 (§ 5 Ziff 4) zur Unterstützung des Schiffsführers bestimmt gewesen sei. Zu seinen Obliegenheiten, die ihn nicht wie den Schiffsführer an den Platz am Steuer ruder und am Maschinenhebel gebunden, sondern ihm die freie Bewegung an Deck gestattet hätten, habe gerade auch die Betreuung der beförderten Person gehört. Dem ist zuzustimmen. Ziegler war mithin - mehr als der Beklagte zu 3) - in der Lage, auf die Fahrgäste zu achten; daraus folgt, daß ihm insoweit auch eine weitergehende Überwachungspflicht als dem Beklagten zu 3) oblag.

Mit dem Berufungsgericht ist zwar davon auszugehen, daß für Z "keine größeren Belehrungspflichten der Fahrgäste

als für den Schiffsführer festgestellt werden können. Das bedeutet aber nur, daß für ihn ebensowenig wie für den Schiffsführer eine Pflicht als verkehrsüblich und verkehrserforderlich festgestellt werden kann, schon bei Antritt der Fahrt die Fahrgäste allgemein vor unvorsichtigem Verhalten zu warnen. Es ist auch richtig, daß der Bootsmann beim An- und Ablegen seine Aufmerksamkeit vornehmlich auf die damit für ihn verbundenen Vorrichtungen zu lenken hat. Er muß u.a. vom anlegenden Schiff aus die Leine festmachen, auf die Weisung des Schiffsführers zum Losmachen achten und notfalls das Schiff abdrücken; schließlich muß er die Leine wieder klar machen. Das Berufungsgericht verkennt auch nicht, daß er zur Warnung der Fahrgäste jedenfalls dann verpflichtet ist, wenn er erkennt, daß sie gefährdet stehen. Damit ist jedoch die Frage der dem Bootsmann obliegenden Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Betreuung der Fahrgäste noch nicht erschöpfend behandelt. Es fragt sich vielmehr, ob er bei umsichtigem Verhalten den Dr. H. ■■■■ rechtzeitig an der gefährdeten Stelle hätte sehen und warnen können. Denn er hat während des An- und Ablegemanövers auch dafür zu sorgen, daß die Fahrgäste sich nicht in den durch das Manöver gefährdeten Raum des Schiffes begeben. In dieser Hinsicht hat bereits der Sachverständige erhebliche Bedenken gegen das Verhalten des Bootsmanns Z. ■■■■ geäußert und darauf hingewiesen, daß er sich an Stelle des Bootsmanns davon überzeugt hätte, ob an der Backbordseite niemand gestanden und daß er den Fahrgast dort durch Zuruf gewarnt und "weggejagt" hätte; Z. ■■■■ hätte auch wohl, statt sich gleich mit der Vorleine zu befassen, besser so lange sein Augenmerk dem Freikommen des "F. ■■■■" von "B 10" zuwenden sollen, bis das Heck des "F. ■■■■" am Vordersteven des "B 10" vorbei gewesen wäre; auch wäre es wohl richtiger gewesen, wenn er nach achtern geblickt hätte, um zu sehen, was der Fahrgast mache. Abschließend hat der Sachverständige ein Verschulden des Z. ■■■■ jedoch mit der Begründung verneint, bei dem noch ungeklärten Sachverhalt könne er, ohne von Z. ■■■■ zu wissen, wie damals der Sach-

verhält gewesen sei, die Frage, ob ein Verstoß gegen die für einen Bootsmann erforderliche Sorgfaltspflicht "nach seemännischen Bestimmungen" gegeben sei, nicht eindeutig beantworten, also auch ein Verschulden Z [REDACTED] nicht bejahen.

Das Berufungsgericht ist dieser Auffassung des Sachverständigen gefolgt und hat mit Rücksicht darauf, daß Z [REDACTED] nicht mehr hat vernommen werden können, aus den gleichen Gründen wie der Sachverständige ein pflichtwidriges Verhalten des Z [REDACTED] verneint.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts sind nicht rechtsbedenkensfrei. Es ist davon auszugehen, daß es insbesondere bei An- und Ablegemanövern zu den Aufgaben des Bootsmannes gehört, sein Augenmerk auch auf die Fahrgäste zu richten, sofern sie in den irgendwie gefährdeten Bereich des Manövers kommen könnten. Z [REDACTED] hielt sich an der gefährdeten Backbordseite auf und konnte sie zumindest übersehen. Trotzdem hat er den Verunglückten Dr. H [REDACTED] festgestelltermaßen nicht gewarnt (BU S 43). Es spricht deshalb zumindest der Anschein dafür, daß sich der Bootsmann Z [REDACTED], wenn trotzdem ein Unfall eingetreten ist, schuldhaft benommen hat. Die Bootsbesatzung ist gerade bei den An- und Ablegemanövern für die Sicherheit der Fahrgäste verantwortlich und hat sie von den an Deck vorhandenen Gefahrenbereichen fernzuhalten. Kommt trotzdem ein Unfall der hier vorliegenden Art vor, so spricht der erste Anschein dafür, daß die verantwortliche Bootsbesatzung, hier der Bootsmann Z [REDACTED], nicht die ihm obliegende Sorgfalts- und Fürsorgepflicht beachtet, sondern sich unachtsam verhalten hat. Z [REDACTED] mußte, gerade bei dem böigen Wetter, zumindest mit der Möglichkeit rechnen, daß "F [REDACTED]" auch nach anfänglicher Freikommen noch einmal an die Bordwand von "B 10" gedrückt werden konnte und daß hierbei die Backbordseite des "F [REDACTED]" unter den überragenden Teil des Bugs von "B 10" geraten

konnte. Für diesen Fall mußte Z [REDACTED] darauf achten, daß kein Fahrgast an der gefährdeten Backbordseite, insbesondere nicht an der Stelle zwischen Reeling und Ruderhaus stand. Er durfte sich im Hinblick auf seine Pflicht zur Betreuung der Fahrgäste nicht ohne weiteres darauf verlassen, daß eine Berührung der beiden Boote nicht mehr vorkommen werde. Unter den gegebenen Umständen ist es also Sache der Beklagten zu 1) und 2), den zu Gunsten der Kläger sprechenden Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Bootsmannes Z [REDACTED] zu entkräften. Dies verkennt das Berufungsgericht, wie die Revision zutreffend ausführt, wenn es den Umstand, daß Z [REDACTED] nicht mehr vernommen werden kann, zu Lasten der Kläger wertet. Es ist außerdem nicht auszuschließen, daß die Tatsachenwürdigung des Berufungsgerichts, soweit sie das Verhalten des Z [REDACTED] betrifft, auch im übrigen von dieser Verkenntung der Beweislage maßgeblich beeinflusst ist. Z [REDACTED] ist am 3. November 1945 (Beiakte Bl 7) zu polizeilichem Protokoll vernommen worden. Auf diese Aussage, die ihrem ganzen Inhalt nach dafür spricht, daß Z [REDACTED] sich um den Verunglückten, der sich zur Zeit des Unfalles an Backbord aufhielt, überhaupt nicht gekümmert hat, hätte vom Berufungsgericht nach § 286 ZPO beachtet werden müssen. Z [REDACTED] hat ausgesagt: "Beim Loswerfen der Vorderleine beobachtete ich, daß der Passagier an der Backbordseite, achtern am Ruderhaus stand. Ob er dort stehen geblieben ist und wie er verletzt worden ist, habe ich nicht gesehen". Hat Z [REDACTED] den Fahrgast Dr. H [REDACTED] nach dieser Aussage aber an der gefährdeten Stelle auf der Backbordseite stehen sehen, so hätte er ihn warnen müssen. Wenn Z [REDACTED] in diesem Augenblick, allein nach dem anfänglichen Freikommen des "F [REDACTED]", an die Möglichkeit einer Gefährdung des Fahrgastes offenbar nicht gedacht hat und daher, wie er ausgesagt hat, "ohne Bedenken nach achtern ging und den Weg an der Steuerbordseite des Ruderhauses benutzte", so deutet dies auf ein schuldhaftes Verhalten. Bei der Würdigung seiner Aussage werden auch die zum Teil abweichenden Brkundungen des

Beklagten zu 3) (BU S 20) zu berücksichtigen sein.

Da hiernach die Verneinung eines pflichtwidrigen Verhaltens des Z [REDACTED] durch das Berufungsgericht einer rechtlichen Nachprüfung nicht standhält, war das angefochtene Urteil, soweit es die gegen die Beklagten zu 1) und 2) gerichtete Klage abgewiesen hat, aufzuheben und die Sache war insoweit zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Wird ein Verschulden des Z [REDACTED] festgestellt, so wird das Berufungsgericht weiter die Höhe der Schadensersatzrente und die Frage eines etwaigen Mitverschuldens des Dr. H [REDACTED] zu prüfen haben. Das Berufungsgericht hatte von seiner Rechtsauffassung aus - anders als das Landgericht - keinen Anlaß, die Frage des Mitverschuldens des Dr. H [REDACTED] zu erörtern. Nach dem vom Berufungsgericht festgestellten und dem unstreitigen Teil des Sachverhalts ist freilich kein Grund ersichtlich, der die Annahme eines Mitverschuldens des Dr. H [REDACTED] rechtfertigen könnte. Man wird ihm als seemännischem Laien insbesondere nicht ohne weiteres zum Vorwurf machen können, daß er die Gefahr, "F [REDACTED]" könne unter die Bordwand von "B 10" geraten, nicht erkannt und demgemäß die gefährdete Backbordseite des "F [REDACTED]" nicht gemieden habe. Läßt sich aber aus dem festgestellten und unstreitigen Sachverhalt, der allein der Beurteilung durch das Revisionsgericht unterliegt, kein Mitverschulden des Dr. H [REDACTED] entnehmen, so entfällt damit auch die Möglichkeit, die Revision gegen die Beklagten zu 1) und 2) wegen Mitverschuldens des Dr. H [REDACTED] zum Teil zurückzuweisen. Das Berufungsgericht wird deshalb die Klagforderung in voller Höhe erneut zu prüfen haben.

Daß der Beklagte zu 2) an sich nach §§ 2 - 4 BinnSchG haften würde, kann nicht zweifelhaft sein. Das Berufungsgericht wird jedoch weiter zu prüfen haben, ob der Beklagte zu 1) neben dem Beklagten zu 2) auf Grund eines Gesellschafts-

vertrages - als "Mitausrüster" - haftet. Schließlich wird noch zu prüfen sein, ob und bis zu welcher Höhe neben die dingliche auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung eine beschränkt persönliche Haftung der Beklagten zu 1) und 2), etwa gemäß § 114 BinnSchG, getreten ist.

III. Die weiteren von den Klägern angeführten und vom Berufungsgericht geprüften rechtlichen Gesichtspunkte sind nicht geeignet, über die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes hinaus eine unbeschränkte persönliche Haftung der Beklagten zu 1) und 2) zu begründen.

1) Rechtsirrig ist die Auffassung der Revision, die Beklagten zu 1) und 2) hafteten zunächst schon aus Beförderungsvertrag in Verbindung mit § 278 BGB. Die Kläger haben mit diesen Beklagten keinen Beförderungsvertrag geschlossen. Bei den von ihnen wegen des Verlustes des Unterhaltspflichtigen geltend gemachten Ansprüchen handelt es sich nicht um Ansprüche des verunglückten Dr. H., die im Erbgang auf sie hätten übergehen können. Die Vorschrift des § 844 Abs 2 BGB ist - von besonders geregelten Ausnahmefällen (z.B. § 618 BGB, §§ 62 Abs 3, 76 Abs 1 HGB) abgesehen - auf Schadensersatzansprüche aus Vertrag, z.B. Beförderungsvertrag, nicht anwendbar. (RGZ 112, 290 2967; RG in JW 1931, 1357; Geigel, Haftpflichtprozeß, 7. Aufl 1954 S 66).

2) Neben der auf Grund des Binnenschiffahrtsgesetzes gegebenen beschränkten Haftung könnte eine unbeschränkte persönliche Haftung der Beklagten zu 1) und 2) nur auf §§ 823, 831 BGB in Verbindung mit § 844 Abs 2 BGB gestützt werden. Das Berufungsgericht hat auch insoweit die Rechtslage im Hinblick auf den Beklagten zu 2) geprüft (BU S 44-47) und ist dabei ohne Rechtsverstoß zu dem Ergebnis gekommen, daß der Beklagte zu 2) sich gemäß § 831 Abs 1 Satz 2 BGB habe entlasten können. Er habe bei der Auswahl der Schiffsbesatzung auch hinsichtlich des Bootsmanns Z. die er-

forderliche Sorgfalt beachtet. Das Motorboot "F" sei, wie die Prüfung durch die Seeberufsgenossenschaft ergeben hat zur Personenbeförderung geeignet gewesen. Das Boot habe auch am Unfalltag eine ausreichende Besatzung gehabt. Hinsichtlich der Leitung und Überwachung des Unternehmens könnten dem Beklagten zu 2) keinerlei Vorwürfe gemacht werden. Es habe sich zwar nicht feststellen lassen, daß über eine Empfehlung zur zuvorkommenden Behandlung der zu befördernden Personen hinaus das Personal besondere Anweisungen für die Sicherheit der Fahrgäste erteilt worden seien. Darin liege aber in Übereinstimmung mit der Auffassung des Sachverständigen bei einem kleinen Unternehmen der gewerblichen Personenbeförderung auf der Schlei im Jahre 1945 keine Verletzung der Sorgfaltspflichten des Unternehmers. Das hierbei zu beachtende Verhalten gehöre ohne weiteres zu der Berufserfahrung und den Berufspflichten des fahrenden Personals. Im übrigen seien auch die Zeitverhältnisse des Jahres 1945 zu berücksichtigen. Es müsse festgestellt werden, daß der Beklagte zu 2) im ganzen gesehen zu der damaligen Zeit die nötigen von ihm zu treffenden Vorsichtsmaßregeln vor der Eröffnung der gewerblichen Personenbeförderung beachtet habe.

Die Angriffe, die die Revision gegen diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegende Würdigung des Sachverhalts richtet, sind nicht berechtigt. Nach dem vom Berufungsgericht im einzelnen durch eingehende Anhörung der Parteien, der Zeugen und des Sachverständigen aufgeklärten Sachverhalt liegt eine nach § 831 Abs 1 Satz 2 BGB beachtliche Sorgfaltsverletzung des Beklagten zu 2) nicht vor. Weitergehende Pflichten könnten auch dem Beklagten zu 1), sofern er Mitgesellschafter bei dem Betrieb der Personenbeförderung war, nicht auferlegt werden. Entgegen der Auffassung der Revision kann auch kein "Organisationsfehler" darin gesehen werden, daß es dem Bootsführer nicht möglich war, den an der Seite stehenden Fahrgast zu bemerken und sich mit dem Bootsmann zu ver-

ständigen. Gegen die Einrichtung und die bauliche Beschaffenheit des "F[REDACTED]", insbesondere auch des Ruderhauses, sind für die Eignung zur Personenbeförderung von der Seeberufsgenossenschaft keine Einwendungen erhoben worden. Mit dem Bootsmann konnte sich der Bootsführer hinreichend durch Zeichen verständigen. Soweit der Bootsführer nicht überall und zu jeder Zeit in der Lage war, die auf Deck befindlichen Fahrgäste zu beobachten, genügte es vollkommen, daß der Bootsmann diese ihm obliegende Aufgabe erfüllen konnte.

Wilde

Bock

Nastelski

Christoph

Nörr