

Verkündet am 18. April 1952
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

2498 059

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

des St[REDACTED]-Versicherungsvereins L[REDACTED] (W[REDACTED]),
Sitz H[REDACTED], Ste[REDACTED]str. 1,

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- 1) die Ha[REDACTED] Schleppschiffahrt Gustav De[REDACTED]
in Br[REDACTED], Schl[REDACTED],
- 2) den Schiffsführer Kapitän He[REDACTED], zu laden bei der Be-
klagten zu 1),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofes auf die
mündliche Verhandlung vom 18. April 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Schmidt,
Dr. Birnbach, Wilde und Dr. Benkard

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
in Bremen vom 11. Mai 1951 wird auf seine Kosten zu-
rückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Schiffsführer Z [REDACTED] ist Eigentümer des Schleppkahns "A [REDACTED]", er hat ihn beim Kläger versichert. Der Kahn ist am 19. Oktober 1948 im Vorhafen der Nordschleuse von Bre [REDACTED] gesunken. Er ist später wieder gehoben und ausgebessert worden. Der Kläger hat Z [REDACTED] den ihm durch das Sinken des Kahns entstandenen Schaden als Versicherer erstattet. Er verlangt von den Beklagten Ersatz. Z [REDACTED] hatte den Kahn, dessen Tragfähigkeit nur 358 ts beträgt, im Ruhrgebiet mit 368 ts Kohlen beladen. Die Ladung war für eine Kohlenhandlungsfirma in Br [REDACTED] bestimmt. Diese teilte, als der Kahn bereits unterwegs war, der Schiffsleitstelle in O [REDACTED] telefonisch mit, die Kohlen sollten nicht nach Br [REDACTED], sondern weiter nach Bre [REDACTED] zu der Firma Sch [REDACTED] & B [REDACTED] gebracht werden. Z [REDACTED] kam am 18. Oktober 1948 mit dem Kahn in O [REDACTED] an. Auf ihm befanden sich außer Z [REDACTED] dessen Frau, zwei Kinder und ein Matrose. Z [REDACTED] wandte sich an die Schiffsleitstelle. Diese gab ihm die Order, seinen Kahn am nächsten Tage von dem Schlepper der Beklagten zu 1) nach Bre [REDACTED] zum Löschplatz der Firma Sch [REDACTED] & B [REDACTED] schleppen zu lassen. Z [REDACTED] äußerte zunächst Bedenken, erklärte sich dann jedoch einverstanden. Der Löschplatz der Firma Sch [REDACTED] & B [REDACTED] befindet sich in G [REDACTED], er ist nur über die Einfahrt in die Geeste durch die Fischereischleuse zu erreichen. Nach der Eintragung im Orderbuch der Schiffsleitstelle in O [REDACTED] lautete die Schlepporder: "Bre [REDACTED], Alter Holzhafen, Sch [REDACTED] & B [REDACTED]". Der Beklagte zu 2) behauptet allerdings, die ihm gegebene Order habe nicht auf "Alter Holzhafen", sondern auf

- 3 -

"Alter Hafen" gelautet. Einen "Alten Holzhafen" hat es niemals in Bre[REDACTED] und in G[REDACTED] gegeben. In G[REDACTED] gab es früher einen "Holzhafen". Dieser ist aber vor etwa 20 Jahren zugeschüttet worden. In Bre[REDACTED] gibt es einen sogenannten "Alten Hafen". Die frühere unmittelbare Schleuseneinfahrt zu diesem Hafenbeken ist vor etwa 10 Jahren zugeschüttet worden. Seitdem kann der "Alte Hafen" nur durch die weiter weserabwärts liegende Kaiserschleuse und durch die Nordschleuse, die noch etwa 1000 Meter weiter nach der Wesermündung zu liegt, erreicht werden. Die Kaiserschleuse war im Oktober 1948 gesperrt. Der Beklagte zu 2) trat am Morgen des 19. Oktober 1948 die Schleppfahrt an. In der Wettermeldung am Morgen des 19. Oktober 1948 war Windstärke 5, Einsetzen von Regenschauern, sowie neue zunehmende Böigkeit an der Küste gemeldet worden. Um 14.28 Uhr sollte Hochwasser sein. Der Beklagte zu 2) führte als ersten Anhang den gedeckten Schleppkahn "Al[REDACTED]" und als zweiten den erwähnten Schleppkahn "A[REDACTED]" mit. Dieser war nicht gedeckt. Z[REDACTED] hatte auch weder Lukendeckel noch Persennings an Bord. Die "Al[REDACTED]" sollte nach dem Kaiserhafen in Bre[REDACTED] geschleppt werden. Bis zu dem Ort Bl[REDACTED], der gegen 13.30 Uhr passiert wurde, verlief die Fahrt ruhig. Der Beklagte zu 2) glaubte, der Löschplatz der Firma Sch[REDACTED] & B[REDACTED] liege im "Alten Hafen" in Bre[REDACTED]. Er fuhr daher an der Ge[REDACTED] vorbei und wollte in die Nordschleuse einlaufen. Der WSW Wind hatte inzwischen bis auf Windstärke 6 aufgefrischt. Als der Schleppzug die Kaiserschleuse erreicht hatte, ließ Z[REDACTED] die rote Flagge



setzen, weil Spritzer in den Kahn "A" geschlagen waren. Der Beklagte zu 2) löste darauf die Schleppverbindung mit der "Al", die Anker warf, und ging bei der "A" längsseits. Er nahm Frau Z und die beiden Kinder auf den Schlepper über, setzte sich backbord vor die "A" und schleppte sie in kurzer Leine in Richtung Nordschleuse weiter. Bei der Einfahrt in die Nordschleuse nahm er eine Kursänderung um 30 Grad steuerbord vor, stellte die Maschine für einen Augenblick auf "langsam" und gab dann wieder "voll voraus". Im Verlauf der Kursänderung überrollten mehrere Wellen die "A" in voller Breite und brachten sie im Vorhafen der Nordschleuse zum Sinken.

Ein von der Staatsanwaltschaft eingeleitetes Ermittlungsverfahren ist auf Grund des Bremer Straffreiheitsgesetzes eingestellt worden. Z und der Beklagte zu 2) haben von der Binnenschiffahrtsgenossenschaft einen Verweis wegen Verstoßes gegen die Unfallverhütungsvorschriften erhalten.

Der Kläger hat vorgetragen, Z habe mit der Beklagten zu 1) einen Schleppvertrag geschlossen. Diesen habe der Beklagte zu 2) als Erfüllungsgehilfe der Beklagten zu 1) fahrlässig verletzt. Die Beklagten hätten für den Schaden einzustehen. Er hat beantragt, sie als Gesamtschuldner zur Zahlung von 46.114 DM nebst 9 % Zinsen seit dem 19. Oktober 1948 zu verurteilen. Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben den Anspruch nach Grund und Betrag bestritten und geltend gemacht, der Schaden sei allein dadurch verursacht worden, daß

Zech den Kahn vorschriftswidrig nicht abgedeckt gehabt habe und daß ferner der Freibord von 30 cm nicht gewahrt gewesen sei.

Das Landgericht hat Beweis durch Vernehmung von Zeugen und Anhörung eines Sachverständigen erhoben und sodann durch Urteil vom 19. Oktober 1950 für Recht erkannt: "Der Klageanspruch ist dem Grunde nach zur Hälfte gerechtfertigt".

Nur der Kläger hat gegen das Urteil Berufung eingelegt, und zwar mit dem Antrage, den Klageanspruch dem Grunde nach im vollen Umfange für gerechtfertigt zu erklären. Das Oberlandesgericht hat durch Urteil vom 11. Mai 1951 entschieden:

"Die Berufung des Klägers gegen das am 12. Oktober 1950 verkündete Zwischenurteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts in Bremen wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten der Berufungsinstanz zu tragen.

Das Urteil erster Instanz wird wie folgt neu gefaßt:

Der gegen die Beklagten zu 1) und 2) als Gesamtschuldner geltend gemachte Klageanspruch ist dem Grunde nach zur Hälfte des Klageanspruchs gerechtfertigt. In Höhe von 23.057 DM nebst 9 % Zinsen seit dem 19. Oktober 1948 wird die Klage zurückgewiesen."

Der Kläger beantragt mit der Revision, das Urteil des Oberlandesgerichts aufzuheben und nach seinem Berufungsantrage zu erkennen.

Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus, die Beklagte zu 1) hafte, weil ihr Erfüllungsgehilfe, der Beklagte zu 2), die Pflichten aus dem Schleppvertrag fahrlässig verletzt habe, gemäss §§ 631, 276, 278 BGB und außerdem auch dinglich mit dem Schiff gemäß §§ 3, 4 BinnSchG. Die Haftung des Beklagten zu 2) ergebe sich aus § 823 BGB. Den Rechtsvorgänger des Klägers, Z., treffe aber das gleiche Verschulden am Sinken des Schiffes. Kausal für das Sinken sei die Tatsache, daß die Luken des Schleppkahns entgegen der Vorschrift des § 21 Abs 1 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung für die Binnenschifffahrt und Flößerei auf der Unterweser vom 7. Dezember 1927 (RGBl 1927 Teil II, S 1109 ff) nicht mit Borddielen besetzt gewesen sei. Z. habe mit Rücksicht auf die Beschaffenheit seines Kahns selbst Bedenken gehabt, die Fahrt nach Bre. zu unternehmen, außerdem sei er von seinem Matrosen Scho. gewarnt worden. Z. habe die Fahrt mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Kahns nicht antreten dürfen, mindestens habe er aber dem Beklagten zu 2) vor Antritt der Reise und jedenfalls, als der Kahn bei Bl. außer Landschutz gekommen sei, auf die Bedenken hinweisen müssen. Das habe er unterlassen. Er habe auch, als er schließlich die rote Flagge gesetzt habe, von dem Beklagten zu 2) keine energischen Maßnahmen zur Sicherung des Kahns verlangt. Das fahrlässige Verhalten Z. habe erheblich zu dem eingetretenen Schaden beigetragen. Der Beklagte zu 2) habe ebenfalls fahrlässig gehandelt. Er habe die Fahrt mit dem ungedeckten und überladenen Schleppkahn überhaupt nicht antreten, jedenfalls

habe er sie aber mit Rücksicht auf die Windwarnung nicht fortsetzen dürfen. Weiter sei ihm vorzuwerfen, daß er sich nicht genau nach der Lage des Löschplatzes der Firma Sch[REDACTED] & B[REDACTED] erkundigt habe. Nachdem Z[REDACTED] die rote Flagge gesetzt habe, sei dem Beklagten nur noch wenig Zeit zum Überlegen geblieben. In seiner weiteren Fahrweise liege nur ein geringes Verschulden. Beim Abwägen der beiderseitigen Schuld momente sei ein überwiegendes Verschulden des einen oder des anderen Teils nicht festzustellen. Der Senat sei ebenso wie das Landgericht zu der Überzeugung gelangt, daß beide Schiffsführer das gleiche Verschulden treffe.

Die Revision des Klägers rügt Verletzung der §§ 254, 276 BGB und des § 286 ZPO. Sie ist nicht gerechtfertigt.

II. Die Verfahrensrügen greifen nicht durch.

1) Soweit der Kläger geltend macht, das Berufungsgericht habe das Gutachten des Kapitäns Wö[REDACTED] nicht berücksichtigt, übersieht er, daß ein Gutachten Wö[REDACTED] nicht zu den Akten eingereicht worden war. Der Kläger hat zwar in seinen Schriftsätzen ein Gutachten Wö[REDACTED] erwähnt und mit dem Schriftsatz vom 4. August 1950 beantragt, den Kapitän Wö[REDACTED] als Sachverständigen zu laden. Diesen Antrag hat das Landgericht aber durch Beschluß vom 14. August 1950 abgelehnt. Das Landgericht und das Berufungsgericht waren nicht verpflichtet, Wö[REDACTED] als Sachverständigen zu hören (§ 404 ZPO).

2) Die Rüge, das Berufungsgericht habe den Beweisantritt des Schriftsatzes vom 15. Juli 1949, den Kapitän Richter als Zeugen zu vernehmen, übergangen, greift

gleichfalls nicht durch. Der in dem Schriftsatz benannte Zeuge ist bereits im ersten Rechtszuge am 11. November 1949 vernommen worden. Eine erneute Vernehmung war nicht beantragt und stand im Ermessen des Gerichts (§ 398 ZPO).

3) Die weiteren Rügen des Klägers, das Berufungsgericht habe sich mit den Aussagen der Zeugen D■■■■, Z■■■■ und Scho■■■■, nach denen das Wetter bei Antritt der Reise gut gewesen sei, nicht auseinandergesetzt, gehen ebenfalls fehl. Das Berufungsgericht war nicht gehalten, auf diese Bekundungen einzugehen, weil es in Hinblick auf die festgestellte Wettermeldung vom Morgen des 19. Oktober 1948, nach der mit einer Wetterverschlechterung zu rechnen war, nicht darauf ankam, wie das Wetter bei der Abfahrt in O■■■■ war.

4) Zu Unrecht rügt die Revision weiter, das Berufungsgericht habe die Aussagen der Zeugen Z■■■■ und Scho■■■■ und die Auslassung des Beklagten zu 2), daß auch, als Z■■■■ die rote Flagge gesetzt gehabt habe, noch keine Gefahr bestanden habe, nicht beachtet. Scho■■■■ hat entgegen der Darstellung der Revision nicht bekundet, daß zu dieser Zeit noch keine Gefahr vorhanden gewesen sei. Zech und der Beklagte zu 2) haben dies zwar angegeben. Das Berufungsgericht war aber nicht verpflichtet, sich mit diesen Angaben näher auseinanderzusetzen, da auch eine bei Fahrtfortsetzung aus dem gewählten Kurs sich ergebende Gefahrenlage, wie sie nach dem tatsächlichen Ablauf der Dinge eingetreten ist, bei Abwägung der gebotenen nautischen Vorsicht zu berücksichtigen war.

5) Wenn das Berufungsgericht auf die Bekundung Z■■■■, er habe dem Beklagten zwar zugerufen, "wir müssen in den

Vorhafen der Kaiser-Schleuse hinein", nicht eingegangen ist, so liegt darin schon deshalb kein Rechtsverstoß, weil Z. weiter bekundet hat, eine Drehung nach dem Vorhafen der Kaiserschleuse würde zu der Zeit eine Verschärfung der Gefahrenlage bedeutet haben.

III. Was die sachlichrechtlichen Rügen anlangt, so ist der Revision zuzugeben, daß die Begründung des Urteils zum Teil nicht frei von Rechtsirrtum ist. Die Fehler sind jedoch nicht entscheidungserheblich, denn im Ergebnis trifft das Erkenntnis zu. Der Schleppkahn Zeche ist nicht bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Schiff, sondern aus anderen Ursachen gesunken. Somit finden die Vorschriften des § 92 BinnSchG, § 736 HGB, nach denen sich der Schadensausgleich bei Schiffszusammenstößen nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens regelt, hier keine Anwendung. Vielmehr ist ein etwaiger Schadensausgleich, wovon auch das Berufungsgericht ausgeht, nach der Vorschrift des § 254 BGB vorzunehmen. Nach ihr kommt es aber, worauf die Revision mit Recht hinweist, in erster Linie auf die Frage der überwiegenden Verursachung und daneben erst in zweiter Linie auf das Maß des Verschuldens an. Das ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt (RGZ 164, 264 ff [268]; 156, 193 ff [203]; 169, 84 ff [95]). Der Senat hat sich dieser Rechtsprechung bereits angeschlossen (Urteil vom 8. Februar 1952 - I ZR 92/51 -). Das Berufungsgericht erörtert in den Entscheidungsgründen zwar die Frage der Kausalität und stellt auch fest, welche Umstände für den Schaden ursächlich waren. In seinen Schlüsselausführungen zum Schadensausgleich wägt es jedoch

7

nur das beiderseitige Verschulden ab und nimmt dabei eine Abwägung der Kausalität nicht vor. Trotz dieser sich aus den Entscheidungsgründen ergebenden Gesetzesverletzung war die Revision gemäß § 563 ZPO zurückzuweisen, denn das Urteil erweist sich aus anderen Gründen als richtig. Für eine Zurückverweisung des Rechtsstreits an das Berufungsgericht ist kein Raum. Dem Revisionsgericht ist zwar die Nachprüfung der vom Berufungsgericht tatsächlich festgestellten Sachlage entzogen, es hat aber den vom Berufungsgericht ohne Verfahrensverstöß festgestellten Sachverhalt der durch § 254 BGB gebotenen allseitigen rechtlichen Beurteilung zu unterziehen, da hiervon die Entscheidung über die Schadensersatzpflicht des Schädigers und deren Umfang abhängt. Ist der Sachverhalt durch die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ausreichend geklärt, so ist das Revisionsgericht von sich aus in der Lage, das Maß der beiderseitigen Verursachung und des schuldhaften Verhaltens jedes Teils gegeneinander abzuwägen. In einem solchen Falle hat das Revisionsgericht über die Schadensverteilung trotz eines Rechtsfehlers des Berufungsgerichts selbst zu befinden. Diese Auffassung entspricht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts (RG JW 1906, 544; RGZ 134, 56 ff 66; 141, 353 ff 357; 154, 355 ff 369). Ihr sind der erkennende Senat (BGHZ 3, 46 ff 52 = Lindenmaier-Möhring Nachschlagewerk zu § 254 BGB zu C Nr 1 mit Anmerkung) und der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs (Lindenmaier-Möhring aaO § 254 BGB zu F Nr 1) bereits beigetreten. An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten. Da die Beklagten das Urteil des Landgerichts nicht angefochten haben, so

steht ihre Haftung für die Hälfte des Schadens dem Grunde nach fest. Für die Beurteilung, ob und gegebenenfalls inwieweit der Kläger den anderen Teil des Schadens selbst tragen muß, ist aber in erster Linie die Frage, inwieweit die Beklagten den Schaden verursacht haben. und in zweiter Linie, inwieweit den Beklagten zu 2 ein Verschulden trifft, für das die Beklagte zu 1 nach § 278 BGB einzustehen hat, erneut zu prüfen; denn diese Fragen sind, sofern Z. ebenfalls den Schaden mitverursacht und schuldhaft gehandelt hat, im Rahmen des Ausgleichs nach § 254 BGB wesentlich. Der Schleppvertrag, den das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß als Werkvertrag beurteilt hat, ist zwischen dem Rechtsvorgänger des Klägers, Z., und der Beklagten zu 1 geschlossen worden. Die Beklagte zu 1 hatte durch den Vertrag gemäß § 631 BGB die Verpflichtung übernommen, den Kahn "A." als Anhang nach dem Bestimmungsort zu schleppen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Bestimmungsort in der Schlepporder ungenau angegeben und haben sich weder der Beklagte zu 2 noch Z. um eine genaue Angabe bemüht. Dieser Umstand ist bei der Beurteilung des Rechtsstreits aber aus folgendem Grunde unerheblich. Der dadurch veranlasste Reiseweg über die Nordschleuse stelle allerdings eine *conditio sine qua non* für das spätere Sinken des Kahnes "A." dar. Er gehört jedoch nicht zu den adäquaten, also den zurechenbaren Bedingungen. Nach feststehender Rechtsprechung des Senats (BGHZ 2, 138; 3, 261) ist eine Begebenheit nur dann eine adäquate Bedingung eines Erfolgs, wenn sie die objektive Möglichkeit eines Erfolgs von der Art des eingetretenen generell in nicht unerheblicher Weise erhöht hat. Bei der dahin zielenden Würdigung sind lediglich zu berücksichtigen alle zur

Zeit des Eintritts der Begebenheit dem optimalen Beobachter erkennbaren Umstände und die dem Setzer der Bedingung darüber hinaus bekannten Umstände. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, war die Lage des Löschplatzes der Firma Sch[REDACTED] & B[REDACTED] und somit auch die am Abend vor Reiseantritt erfolgte unklare Bezeichnung dieses Löschplatzes in der Schlepporder jedoch nicht von erkennbar generell gefahrerhöhender Bedeutung.

Adäquat verursacht ist das Sinken des Kahns dagegen zunächst durch folgende von den Beklagten zu vertretenden Umstände: Die Schleppfahrt hatte von O[REDACTED] aus auf der Hunte und dann auf der Unterweser stattzufinden. Nach § 21 der erwähnten Polizeiverordnung vom 7. Dezember 1927 sind bei Fahrten auf den genannten Gewässern offene Schiffsteile mit Borddielen zu versehen. Dem Beklagten zu 2 als Erfüllungsgehilfen der Beklagten zu 1 lag die nautische Führung des Schleppzugs ob. Er mußte sich vergewissern, ob die Fahrt ohne Gefahr für den Schleppkahn durchgeführt werden konnte. Daher hatte er sich vor Antritt der Reise über die Wetterverhältnisse im Küstengebiet, in das er fahren wollte, zu unterrichten. Ferner mußte er feststellen, ob der Kahn den Sicherheitsvorschriften entsprach, die für Fahrten auf der Unterweser gelten. Der Beklagte zu 2 konnte, als er den Kahn "A[REDACTED]" als zweiten Anhang in Schlepp nahm, sehen, daß dieser voll beladen und nicht abgedeckt war. Die Vorschrift des § 21 der Polizeiverordnung dient der Sicherheit der Kähne. Ihre Nichtbefolgung bringt erkennbar Gefahren für die Kähne auf der Unterweser mit sich. Mit Recht hat das Berufungsgericht eine für das Entstehen des Schadens adäquate Ursache darin erblickt, daß der Beklagte zu 2 den Kahn,

obwohl er wesentlichen Sicherungsvorschriften nicht entsprach, überhaupt in Schlepp genommen und die Reise begonnen und vor allem, daß er sie fortgesetzt hat, nachdem sich das Wetter verschlechtert und der Schleppzug ferner auf der einen Seite keinen Landschutz mehr hatte. Eine weitere von den Beklagten zu vertretende adäquate Ursache für das Sinken des Kahn es liegt darin, daß der Beklagte zu 2 nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht alle nautisch gebotenen Maßnahmen beobachtet hat, daß er also nicht im spitzen Winkel nach der Nordschleuse zu gefahren ist, um so eine gefahrbringende Kursänderung von 30 ° zu vermeiden. Den Beklagten zu 2 trifft in den erörterten Punkten auch ein Verschulden, er verletzte die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 BGB), wenn er den ungedeckten Kahn in Schlepp nahm und vor allem, wenn er die Fahrt noch fortsetzte, nachdem bereits eine erhebliche Gefährdung eingetreten war. Auch der dargelegte nautische Fehler ist ihm bei dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt als Fahrlässigkeit zuzurechnen.

Mit Recht hat das Berufungsgericht aber auch angenommen, daß der Rechtsvorgänger des Klägers, der Schiffseigner und Schiffsführer Z., den Schaden adäquat mitverursacht und daß er ebenfalls schuldhaft gehandelt hat. Bei dem Verschulden des Beschädigten im Sinne von § 254 BGB handelt es sich nicht um die Verletzung einer ihm gegenüber einem anderen obliegenden Leistungspflicht, sondern um ein Verschulden in eigener Angelegenheit. Der Rechtsgedanke des § 254 BGB ist, daß derjenige, der die Sorgfalt außer acht läßt, die nach Lage der Sache erforderlich ist, um sich selbst vor Schaden zu bewahren,

den Verlust oder die Verkürzung seines Schadensersatzanspruches in Kauf nehmen muß, sofern die Verletzung der Sorgfalt den Schaden mitverursacht hat (RGZ 100, 44; 112, 287; 149, 7; 156, 207; BGHZ 3, 46 ff). Da Zech sich also selbst vor Schaden zu bewahren hatte, war es vordringlich seine Sache, entweder den Schleppkahn vor Antritt der Reise so herzurichten, daß er den Sicherheitsvorschriften entsprach, also die Kohlen so zu schütten, daß der Kahn abgedeckt werden konnte, hierzu notfalls die zuviel geladenen Kohlen zu entladen und dann für ein Abdecken des Kahns gemäß der Vorschrift des § 21 der Polizeiverordnung zu sorgen oder den Antritt der Fahrt zu verweigern. Zu solchem Verhalten bestand für Z. umsomehr Anlaß, als er zunächst selbst Bedenken gegen die Fahrt hatte und als auch sein Matrose Scho. ihm gegenüber seine Besorgnisse zum Ausdruck gebracht hatte, da ihm bekannt war, daß auf der Reede von Bre. bei stärkerem Wind eine unruhige See stand, die für einen offenen Kahn gefährlich werden konnte. Entgegen der Auffassung der Revision durfte sich Z. nicht mit der Erklärung des Leiters der Schiffsleitstelle in O. beruhigen, daß der Kahn an Ort und Stelle geschleppt^{werden} würde. Gerade der Umstand, daß Zech für eine Sicherung seines Kahnes nicht sorgte, ihn vor allem nicht abdeckte, ist eine wesentliche adäquate Ursache für das Sinken. Das zeigt u.a. auch die Tatsache, daß der gedeckte Kahn "Al.", der als erster Anhang des Schleppers fuhr, nicht in Gefahr geraten ist. Weiter hätte Z. nach den nicht zu beanstandenden Feststellungen des Berufungsgerichts den Beklagten zu 2, nachdem der Schleppzug Blexen passiert hatte, bereits auf die für den Kahn entstehenden Gefahren besonders

aufmerksam machen müssen, statt die rote Flagge erst zu setzen, als der Schleppzug schon die Höhe der Kaiser-schleuse erreicht hatte. Besonders diese Unterlassung hat adäquat den Schaden mitverursacht. Nach alledem hat Z. ebenfalls erhebliche Ursachen für den Schaden gesetzt und in doppelter Hinsicht fahrlässig gehandelt. Werden unter Zugrundelegung der vom Tatrichter getroffenen Feststellungen in erster Linie die von Z. und die vom Beklagten zu 2 gesetzten Unfallsursachen gegeneinander abgewogen und wird weiter in zweiter Linie die Grösse des beiderseitigen Verschuldens mit beachtet, so ist die von den Vorinstanzen getroffene Schadensverteilung im Verhältnis von $1/2 : 1/2$ im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Somit war die Revision des Klägers, wie geschehen, zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Lindenmaier

Schmidt

Birnbach

Wilde

Benkard