

ist daher abzuweisen und demnach das Urteil des Landgerichtes wiederherzustellen.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 41 und 50 ZPO.

19. 1. Der § 92 BinnSchG und die §§ 734–739 HGB sind nicht anwendbar, wenn ein Schlepper und das von ihm geschleppte Schiff zusammengestoßen sind oder der Schlepper durch die Ausführung oder Unterlassung eines Manövers einen Schaden des geschleppten Schiffes verursacht hat. Vielmehr ist hier nur die Haftung aus dem Schleppvertrage und aus §§ 823 flg. BGB gegeben. Das gilt auch dann, wenn die schädigende Maßnahme des Schleppers darin bestand, daß er zur Unzeit den Schleppestrang abgeworfen und sich entfernt hat.

2. In diesem Falle haften daher mehrere, die denselben Schaden schuldhaft verursacht haben, dem Eigener des geschädigten Schiffes als Gesamtschuldner und nicht nach Kopfteilen.

3. Unentschieden bleibt, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen im Falle des § 92 BinnSchG und der §§ 734–739 HGB eine Haftung der mehreren Schädiger nach Kopfteilen oder ob ebenfalls eine gesamtschuldnerische Haftung besteht.

BinnSchG § 92; HGB §§ 734–739; BGB § 840.

I. Zivilsenat. Urt. vom 9. März 1944 (I 61/1943).

I. Oberlandesgericht Köln.

In Sachen der Firma *Schulte & Bruns* in Papenburg (Ems), Klägerin, Revisionsklägerin, Revisionsbeklagten, Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Petersen in Leipzig,

gegen

1. die Firma *Meyerhoff Stromeyer Lagerhausgesellschaft* in Mannheim, Zweigniederlassung in Duisburg,

2. den Kapitän Heinrich *Noll* vom Boot „Stromeyer 3“ in Duisburg,

3. die *August-Thyssen-Hütte Aktiengesellschaft Werk Phönix* in Duisburg-Ruhrort, Beklagte, Revisionsbeklagte, zu 1 und 2 auch Revisionskläger, Prozeßbevollmächtigter der Beklagten zu 1 und 2: Rechtsanwalt Justizrat Dr. Schrömbgens in Leipzig, der Beklagten zu 3: Rechtsanwalt Dr. Fuchslocher in Leipzig, hat das Reichsgericht, I. Zivilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 9. März 1944 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Lindenmaier und der Reichsgerichtsräte Dr. Tölke, Dr. Dinter, Hornung, Dr. Elten für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 1 und 2 gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln als Schiffahrtsobergericht vom 9. April 1943 wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil vom 9. April 1943 aufgehoben, soweit darin zum Nachteile der Klägerin erkannt worden ist. In diesem Umfange wird der Rechtsstreit zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Dem Berufungsgericht wird auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen. – Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 22. Juni 1940 wurde in Duisburg der der Klägerin gehörende Kahn „Liselotte“ durch das Schleppboot „Stromeyer 3“ aus dem Hafenskanal rheinabwärts zu der unterhalb der Hochheimer Brücke liegenden Löschstelle der Beklagten zu 3 verbracht. Eignerin des Schleppbootes war die Beklagte zu 1, Führer der Beklagte zu 2. Das Boot ließ den Kahn zunächst sacken und zog ihn dann wieder stromauf. Nachdem der Strang losgeworfen worden war, geriet der Kahn auf eine oberhalb der Löschstelle befindliche, zum Löschplatz der Beklagten zu 3 gehörige Betonbühne, die damals vom Wasser überspült war. Dadurch erlitt der Kahn Beschädigungen, die zu seinem Sinken führten.

Die Klägerin macht die drei Beklagten für den ihr entstandenen Schaden verantwortlich, und zwar die Beklagten zu 1 und 2 deswegen, weil das Boot „Stromeyer 3“ den Kahn „Liselotte“ fehlerhaft abgelegt habe, und die Beklagte zu 3 deshalb, weil sie die Bühne nicht gekennzeichnet habe.

Sie hat beantragt, die drei Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 38.730,49 RM nebst 4 v. H. Zinsen seit dem 22. Juli 1940 zu verurteilen.

Das Schiffsgericht hat den Anspruch gegen die Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldner dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, die Klage gegen die Beklagte zu 3 dagegen abgewiesen.

Auf die Berufungen der Klägerin und der Beklagten zu 1 und 2 hat das Schiffahrtsobergericht dahin erkannt, daß der Anspruch dem Grunde nach gegen die Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldner zu 2/3 und gegen die Beklagte zu 3 zu 1/6 gerechtfertigt sei und daß die Klage gegenüber den Beklagten zu 1 und 2 in Höhe von $1/3 = 12.910,15$ RM und gegenüber der Beklagten zu 3 in Höhe von $5/6 = 32.275$ RM, je nebst Zinsen, abgewiesen werde.

Sowohl die Klägerin als auch die Beklagten zu 1 und 2 haben Revision eingelegt, und zwar die Klägerin mit dem Ziele, daß der Anspruch sämtlichen Beklagten gegenüber dem Grunde nach in voller Höhe festgestellt werde, die Beklagten zu 1 und 2 mit dem Begehren, die gegen sie gerichtete Klage gänzlich abzuweisen.

Alle Beteiligten bitten um die Zurückweisung des Rechtsmittels der Gegenseite.

Entscheidungsgründe

1. Der Berufungsrichter würdigt den Sachverhalt dahin, daß der Unfall sowohl auf das Verschulden des Beklagten zu 2 als auch auf das Verschulden des Beklagten zu 3 als auch auf ein Verschulden des Schiffers des Kahnes „Liselotte“ zurückzuführen sei. Sodann führt er aus: „Nach § 92 BinnSchG und in entsprechender, im Interesse der Prozeßökonomie auch zweckmäßiger Anwendung des § 735 Abs. 2 HGB richte sich der Umfang des zu leistenden Ersatzes nach dem Grade der Verursachung. Die Schuld des Beklagten zu 2 sei die weit aus größere, er habe auch die vornehmste Ursache zu dem Unfall gesetzt. Demgegenüber wiege das Verschulden der Beklagten zu 3 und die mitwirkende Schuld der Klägerin nur gering. Es erscheine angemessen, den Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldern 2/3 und der Beklagten zu 3 und der Klägerin je 1/6 der Verantwortung aufzuerlegen.“

Diese Darlegungen sind nicht frei von Rechtsirrtum.

a.) Die §§ 734–739 des Handelsgesetzbuchs, auf die der § 92 BinnSchG Bezug nimmt, sind durch Art. 1 I des Gesetzes vom 7. Januar 1913 (RGBl. S. 90) geändert, und in Art. 4 dieses Gesetzes ist ausdrücklich bestimmt worden, daß die neuen Vorschriften auch in den Reichs- und den Landesgesetzen, in denen auf die §§ 734–739 HGB verwiesen werde, an die Stelle der bisherigen Vorschriften zu treten hätten. Der frühere § 735 Abs. 2 HGB ist dabei durch den jetzigen § 736 Abs. 1 HGB ersetzt worden. Danach sind für die Verteilung des Schadens nicht mehr allgemein die Umstände und nicht mehr der Grad der Verursachung maßgebend, sondern – und zwar auch abweichend von § 254 BGB – ausschließlich „das Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens“. Der Berufungsrichter hätte mithin von seinem Standpunkt aus, daß § 92 BinnSchG in Verbindung mit den dort angezogenen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches unmittelbar oder entsprechend anzuwenden sei, nur das Maß des Verschuldens der Beteiligten gegeneinander abwägen dürfen.

b.) Wie das Schiffsobstgericht offensichtlich selbst nicht verkennt, gilt § 92 BinnSchG nur beim Zusammenstoß von Schiffen sowie gemäß der Verweisung auf § 738 HGB dann, wenn ein Schiff durch die Ausführung oder die Unterlassung eines Manövers oder dadurch, daß eine Verordnung nicht beachtet worden ist, einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen einen Schaden zugefügt hat.

§ 92 BinnSchG und damit auch § 736 HGB ist also nicht anwendbar auf den Schadenersatzanspruch, den die Klägerin gegen die Beklagte zu 3 geltend macht, da dieser Anspruch nur darauf gestützt ist und nur darauf gestützt werden kann, daß ein Schiff, nämlich der Kahn „Liselotte“, auf eine Buhne gelaufen ist, die die Beklagte zu 3 nicht gekennzeichnet hatte, obwohl sie das nach der Auffassung der Klägerin hätte tun müssen, der Fall mithin, daß zwei Schiffe zusammengestoßen wären oder daß ein Schiff durch die Ausführung oder die

Unterlassung eines Manövers u. s. w. einem anderen Schiffe einen Schaden zugefügt hätte, im Verhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 3 nicht gegeben ist. Insoweit kommt daher nur § 823 BGB in Betracht, und das etwa mitwirkende Verschulden des Schiffers der „Liselotte“ wäre gemäß § 254 BGB zu berücksichtigen.

Der § 92 BinnSchG und die §§ 734–739 HGB sind aber auch nicht anwendbar bei einem Zusammenstoß zwischen einem Schlepper und dem von ihm geschleppten Schiff oder dann, wenn der Schlepper durch die Ausführung oder die Unterlassung eines Manövers u. s. w. dem geschleppten Schiff einen Schaden zugefügt hat (Mittelstein im Handbuch des Handelsrechts VII 1 § 81 Ziff. 3 Abs. 4 S. 369, Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrtsrecht, § 92 Anm. 5 b letzter Satz). Das gilt auch insoweit, als das schadenstiftende „Manöver“ darin bestanden hat, daß der Schlepper den Strang abwarf und so die Verbindung mit dem anderen Schiffe löste und danach wegfuhr; denn diese Maßnahmen können in aller Regel nur mit der Begründung beanstandet werden, daß der Führer des Schleppers sie mit Rücksicht auf den Schleppvertrag nicht hätte ergreifen dürfen. Mithin gelten für den von der Klägerin gegen die Beklagten zu 1 und 2 erhobenen Anspruch, der in erster Linie auf die Verletzung des Schleppvertrages gestützt ist und daneben auch aus § 823 BGB hergeleitet wird, ebenfalls die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts, so daß auch hier das etwa mitwirkende Verschulden des Schiffers des Kahnes „Liselotte“ nicht nach § 736 HGB, sondern nach § 254 BGB zu berücksichtigen ist.

c.) Das Schiffahrtsobergericht hätte den Schaden nicht in der Weise verteilen dürfen, daß es der Klägerin einen bestimmten Bruchteil, den Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldern einen weiteren Bruchteil und der Beklagten zu 3 den Rest auferlegte. Denn wenn für den aus unerlaubten Handlungen entstandenen Schaden mehrere verantwortlich sind, so haften sie nach § 840 Abs. 1 BGB dem Geschädigten als Gesamtschuldner, und in dem Rechtsstreite, den der Geschädigte gegen die Schadenstifter führt, ist nicht darüber zu entscheiden, welcher Teil auf jeden der Schadenstifter entfällt. Dasselbe gilt, wenn dem einen der Schadenstifter nicht nur eine unerlaubte Handlung im Sinne der §§ 823 flg. BGB zur Last fällt, sondern wenn er zugleich auch eine ihm vertraglich obliegende Pflicht verletzt hat (vgl. RGRKomm. 9. Aufl. § 421 Anm. 1 b). Da die §§ 734–739 HGB überhaupt nicht anwendbar sind, braucht nicht erörtert zu werden, ob § 735 Abs. 2 in Verb. mit § 739 HGB in ihrer früheren Fassung oder ob § 736 Abs. 1 HGB in seiner jetzigen Fassung dahin zu verstehen seien; in dem – hier nicht vorliegenden – Falle, daß an einem Schiffszusammenstoß oder bei einer sogenannten Fernschädigung (§ 738 HGB) mehr als zwei Schiffe beteiligt sind, müsse in dem Rechtsstreite, den der Eigner eines dabei beschädigten Schiffes gegen den Eigner oder den Führer oder die Besatzung eines der anderen Schiffe angestrengt hat, der Schaden auf die Eigner aller Schiffe, deren

Führer oder Besatzung den Unfall verschuldet haben, in der Weise umgelegt werden, daß jeder Schiffseigner für einen bestimmten Bruchteil allein einzustehen habe. Jedenfalls ist es nicht angängig, bei Unfällen, bei denen mehrere gemäß §§ 823 flg. BGB oder wegen Vertragsverletzung für einen Schaden einzustehen haben, „im Interesse der Prozeßökonomie“ abweichend von § 840 Abs. 1 BGB das Bestehen eines Gesamtschuldverhältnisses wenigstens dann zu verneinen, wenn sich unter den Beteiligten Reeder von Seeschiffen oder Eigner von Binnenschiffen befinden, und in diesem Falle nur eine Haftung nach Bruchteilen anzunehmen. Denn dieses „Interesse der Prozeßökonomie“ würde bei Unfällen jeder Art immer gegeben sein, wenn mehrere, sei es aus unerlaubter Handlung, sei es aus einem anderen Grunde, für den Schaden verantwortlich sind; gleichwohl aber bestimmt das Gesetz ausdrücklich, daß sie dem Geschädigten als Gesamtschuldner und nicht jeder für sich nur zu einem Bruchteile haften, und überläßt den Ausgleich unter ihnen bewußt einem neuen, zwischen ihnen zu führenden Rechtsstreite.

Demgemäß hätte das Berufungsgericht, wenn es beispielsweise die Verursachung durch die Beklagte zu 3 und das Verschulden ihrer Vertreter einerseits und die Verursachung durch den Schiffer der „Liselotte“ und dessen Verschulden andererseits gleichhoch und wenn es ferner das Verschulden des Beklagten zu 2 doppelt so hoch wie das Verschulden des Schiffers der „Liselotte“ bewertete, dahin erkennen müssen, daß der Anspruch dem Grunde nach gegen alle drei Beklagten als Gesamtschuldner wegen der Hälfte des Schadens und gegen die Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldner wegen eines weiteren Sechstels gerechtfertigt sei und daß die Klage gegenüber den Beklagten zu 1 und 2 in Höhe von $\frac{1}{3}$ (= 12.910,16 RM) und gegenüber der Beklagten zu 3 in Höhe von $\frac{1}{2}$ (= 19.365,25 RM), je nebst Zinsen, abgewiesen werde.

2. Die Klägerin wendet sich mit ihrer Revision dagegen, daß das Schiffahrtsobergericht angenommen hat, der Schiffer Meyerhoff des Kahnes „Liselotte“ habe den Unfall ebenfalls schuldhaft mitverursacht.

Die Schuld des Schiffers erblickt der Berufungsrichter – wie entgegen der Revisionsbegründung festzustellen ist – zwar nicht darin, daß sich der Schiffer nicht von vornherein über die besonderen Verhältnisse auf der Duisburger Reede und insbesondere darüber unterrichtet habe, ob irgendwo eine nicht ohne weiteres auffallende Buhne vorhanden sei, sondern nur darin, daß er die Buhne und die durch sie verursachte Nehrung nicht erkannt und seine Fahrt nicht entsprechend eingerichtet habe. Diese Auffassung begründet das Berufungsgericht damit: „Zwar möge dem Schiffer zugute gehalten werden, daß die Buhne nicht gekennzeichnet und wegen ihrer teilweisen Überspülung durch das hohe Wasser nicht in ihrer vollen Länge sichtbar gewesen sei. Trotzdem hätten dem Schiffer, wenn er die Löschstelle und den rechtsseitigen Strom mit der erforderlichen Aufmerksamkeit im Auge gehalten hätte, das über die Buhne abfallende Wasser

und das verhältnismäßig ruhige Wasser in der Nehrung nicht entgehen dürfen. Das sei um so auffallender, als sein Kahn außer ihm noch mit einem Schiffer und mit zwei Matrosen mehr als ausreichend besetzt gewesen sei. Auch als Emsfahrer, dem die Fahrt auf dem Rheinstrom nicht so geläufig gewesen sei wie einem anderen Schiffer, hätte er ein Auge für das Vorhandensein der Buhne und des gefährlichen Nehrwassers, wozu er schon bei dem Abwärtstreiben aus dem Kanal Gelegenheit gehabt habe, haben müssen.“

Die Revision rügt, daß § 286 ZPO verletzt worden sei. Diese Rüge ist begründet.

Die Klägerin hatte vorgetragen, zur Zeit des Unfalls sei an den Bewegungen des Wassers überhaupt nicht zu erkennen gewesen, daß sich in einer geringen Entfernung oberhalb der Löschstelle eine Buhne befand; und sie hatte sich dafür u. a. auf die Aussagen der Zeugen Albert Hiemstra und Hohl bezogen. Sie hatte auch geltend gemacht, der Schiffer Meyerhoff sei nicht vorn auf seinem Kahn, sondern hinten am Ruder gewesen und außerdem hätten noch die am Löschplatz liegenden Kähne die Sicht versperrt, und hatte ferner darauf hingewiesen, daß das Wasser etwa 2 Meter über der Buhne gestanden habe. Gegenüber diesem Vorbringen hätten sowohl die Annahme, das Wasser sei „über die Buhne abgefallen“ und dahinter – d. h. stromabwärts davon – sei „das Wasser in der Nehrung verhältnismäßig ruhig“ gewesen, als auch die Feststellung, daß der Schiffer Meyerhoff dies von seinem Standort am Ruder aus und trotz der an der Löschstelle am Ufer liegenden Kähne hätte sehen können, einer näheren Begründung bedurft, da das keineswegs ohne weiteres auf der Hand liegt. Die Wasserbewegungen an Buhnen können nämlich durchaus verschieden sein; sie hängen z. B. von der Länge und der Breite der Buhne ab sowie von dem Winkel, in dem sie nach den Seiten und nach dem Strome zu abfällt, und schließlich auch davon, ob sich die Wasseroberfläche nur wenige Zentimeter oder ob sie sich mehrere Meter über der Buhne befindet. Hier kommt noch hinzu: Die Beklagten zu 1 und 2 hatten anfangs selbst nicht eingewendet, daß der Schiffer bei genügender Aufmerksamkeit die Buhne hätte erkennen müssen, und hatten noch in ihrem Schriftsatz vom 23. April 1942 wohl davon gesprochen, daß hinter der Buhne stilles Wasser gewesen sei, aber auch hier nur gesagt, die Verhältnisse an der Unfallstelle seien dem Schiffer Meyerhoff nicht bekannt gewesen. Den Einwand, die Überflutung und damit das Vorhandensein der Buhne habe sich an den Wasserbewegungen ohne weiteres gezeigt und hätte daher von Meyerhoff erkannt werden müssen, haben die Beklagten zu 1 und 2, soweit ersichtlich, vielmehr erstmals im Berufungsverfahren vorgebracht. Auch das mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Schiffsgericht hat es für möglich gehalten, daß für Meyerhoff die Buhne „nicht bemerkbar war“; und von dieser Möglichkeit würde es kaum gesprochen haben, wenn es der Meinung gewesen wäre, der Schiffer hätte bei gehöriger Aufmerksamkeit das Vorhandensein der Buhne an

den Bewegungen des Wassers erkennen müssen. Lediglich die Beklagte zu 3 hatte von Anfang an vorgetragen, die Buhne sei auch bei hohem Wasserstand an den Strudeln erkennbar, die sich über ihr bildeten, während sie freilich ebenfalls nichts davon erwähnt hatte, daß sich unterhalb stilles Wasser befunden habe.

Nicht ohne weiteres verständlich ist auch, inwiefern es dafür, ob der Schiffer Meyerhoff das Vorhandensein der Buhne hätte erkennen müssen, von Bedeutung war, daß sich auf dem Kahn „Liselotte“ noch ein weiterer Schiffer und zwei Matrosen befanden. Denn darauf, daß die Aufmerksamkeit Meyerhoffs durch die anderen Aufgaben, die er zu erfüllen gehabt habe, in Anspruch genommen worden sei und er infolgedessen das Fahrwasser nicht ausreichend habe beobachten können, – was vielleicht mit der Erwägung hätte zurückgewiesen werden können, es seien ja genügend Leute auf dem Kahn gewesen, die den Schiffer unterstützt hätten, – hatte sich die Klägerin selbst nicht berufen. Die Stärke der Besatzung des Kahnens könnte allenfalls dann erheblich sein, wenn die Mithaftung der Klägerin aus dem Verschulden eines, unbestimmt welchen, Mitgliedes der Besatzung hergeleitet worden wäre, etwa mit der Begründung, eines der Mitglieder der Besatzung hätte das Vorhandensein der Buhne erkennen und den Schiffer darauf aufmerksam machen müssen; so aber haben weder die Beklagten noch das Schiffsobbergericht die Ansicht, daß die Klägerin einen Teil des Schadens selbst tragen müsse, gerechtfertigt.

Soweit endlich das Berufungsgericht annimmt, der Schiffer Meyerhoff hätte nicht erst, als er stromauf zu den unterhalb der Buhne liegenden Kähnen geschleppt wurde, sondern schon früher, nämlich während sein Kahn auf dem Strome abwärts trieb, die Wasserbewegungen beobachten müssen und schon damals erkennen können, daß sich oberhalb der Löschstelle eine Buhne befand, ist zunächst darauf hinzuweisen, daß die Beklagten, die doch mit den Verhältnissen vertraut sind, diesen Gedanken selbst nicht geäußert haben. Es hätte dazu auch der genauen Feststellung bedurft, in welcher Entfernung vom Ufer der Kahn stromab geschwommen ist, sowie der Darlegung, welcher Umstand den Schiffer, der doch damals die Absicht hatte, an den Kähnen zweiter Länge festzumachen, dazu hätte veranlassen müssen, die Bewegungen des Wassers vor den Kähnen erster Länge eingehend zu beobachten.

Aus diesen Gründen kann das angefochtene Urteil, soweit darin zum Nachteile der Klägerin erkannt worden ist, nicht bei Bestand bleiben. Es ist daher aufzuheben und der Rechtsstreit, weil insoweit noch tatsächliche Feststellungen erforderlich sind, in diesem Umfange an das Schiffsobbergericht zurückzuverweisen. Bei seiner neuen Entscheidung wird der Berufungsrichter zu erwägen haben, ob es vielleicht angebracht ist, bei etwa demselben Wasserstand und etwa denselben Windverhältnissen, wie sie am Unfalltage waren, die Örtlichkeiten zu besichtigen – gegebenenfalls unter Zuziehung eines Sachverständigen – und auf Grund des Augenscheins die nötigen Feststellungen zu

treffen, was auch von Amts wegen angeordnet werden könnte (§ 144 ZPO, vgl. auch § 272 b Ziff. 5 ZPO).

3. Mit ihren sonstigen Angriffen gegen das Berufungsurteil kann die Klägerin dagegen keinen Erfolg haben.

a.) Das Schiffahrtsobergericht geht davon aus, daß der Schiffer Meyerhoff des Kahnes „Liselotte“, wenn er die Buhne rechtzeitig erkannt hätte, seine Fahrweise anders eingerichtet und so den Unfall vermieden haben würde. Dafür, wie das hätte geschehen können, führt das Berufungsgericht mehrere Möglichkeiten an. Diese Beispiele beanstandet die Revision, indem sie ausführt, gewisse vom Schiffahrtsobergericht erwähnte Maßnahmen würde Meyerhoff nicht getroffen haben, weil er dazu keine Veranlassung gehabt hätte, und die anderen Maßnahmen würden wahrscheinlich nicht den gewünschten Erfolg gehabt haben. Damit kann die Revision nicht durchdringen. Es mag freilich sein, daß die eine oder die andere der vom Berufungsrichter beispielsweise angeführten Möglichkeiten ausscheiden muß. Die Auffassung des Schiffahrtsobergerichts entspricht jedoch im Ergebnis durchaus dem eigenen Vortrage der Klägerin. Denn die Klage gegen die Beklagte zu 3 ist darauf gestützt, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn die Buhne gekennzeichnet und damit auch bei dem damals herrschenden hohen Wasserstand erkennbar gewesen wäre. Als Personen, für die die Buhne hätte erkennbar sein müssen, kamen dabei nur der Beklagte zu 2 als der Führer des Schleppbootes „Stromeyer 3“ und Meyerhoff als der Schiffer des Kahnes „Liselotte“ in Betracht. Nun hat die Klägerin weiterhin vorgetragen, der Beklagte zu 2 habe von dem Vorhandensein der Buhne gewußt, und hat ferner ausdrücklich vorgebracht, der Schiffer Meyerhoff hätte trotz der verfehlten Manöver des Beklagten zu 2 „einem rechtzeitig erkennbaren Hindernis irgendwie Rechnung tragen“ können, oder mit anderen Worten, Meyerhoff hätte dann das Auflaufen des Kahnes auf die Buhne vermieden. Dann aber ist die Auffassung des Schiffahrtsobergerichts, es wäre nicht zu dem Unfall gekommen, wenn Meyerhoff das Vorhandensein der Buhne an den Bewegungen des Wassers erkannt hätte, und daher sei die in der ungenügenden Beobachtung des Wassers liegende Fahrlässigkeit Meyerhoffs für die Entstehung des Schadens mitursächlich gewesen, nicht zu beanstanden.

b.) Die Klägerin hatte u. a. auch geltend gemacht, der Beklagte zu 2 habe den Unfall auch dadurch schuldhaft verursacht, daß er es unterlassen habe, den Schiffer Meyerhoff des Kahnes „Liselotte“ auf das Vorhandensein der Buhne und auf die Gefahren der Nehrströme unterhalb von ihr aufmerksam zu machen. Das hat das Schiffahrtsobergericht abgelehnt, indem es ausgeführt hat, der Beklagte zu 2 habe dazu nur dann Anlaß gehabt, wenn er gewußt hätte, daß Meyerhoff von der Buhne und der Nehrung keine Kenntnis hatte, und es sei nicht feststellbar, daß er dies gewußt habe. Die Revision vertritt die Meinung, es komme nicht darauf an, ob der Beklagte zu 2 das wirklich gewußt habe, son-

dern es genüge, daß er mit der Möglichkeit hätte rechnen müssen, Meyerhoff werde über das Vorhandensein der Buhne nicht unterrichtet sein und werde sie wegen des Fehlens der Kennzeichnung auch nicht bemerken. Mit dieser Möglichkeit hätte der Beklagte zu 2, so führt die Revision weiter aus, um so mehr rechnen müssen, als er nicht habe voraussetzen können, daß der im Emsland beheimatete Schiffer mit den örtlichen Verhältnissen in den Häfen und auf den Reeden des Rheines genau vertraut sei. Dem kann nicht zugestimmt werden. Unerörtert kann dabei bleiben, ob der Führer eines Schleppbootes, der einen aus einem anderen Stromgebiet stammenden Kahn in einem Hafen oder auf einer Reede an einen anderen Platz zu bringen hat, im allgemeinen verpflichtet ist, den Schiffer des Kahnes auf nicht oder schwer erkennbare Schiffahrtshindernisse aufmerksam zu machen. Hier lag es nämlich so, daß das Hindernis zunächst für den Kahn gar keine Bedeutung hatte, da dieser ja nicht neben den Kähnen der ersten Reihe und damit in gefährlicher Nähe der Nehrströme festmachen sollte, sondern an den weiter stromab liegenden Kähnen der zweiten Reihe, also in einer Entfernung von der Buhne, in der die Nehrströme keine Wirkung auf ihn ausüben konnten. Der Beklagte zu 2 hatte mithin anfangs keine Veranlassung, den Schiffer des Kahnes auf die Buhne und auf die Nehrströme hinzuweisen. Vielmehr wurde das Vorhandensein der Buhne für den Kahn „Liselotte“ erst dann von Bedeutung, als der Kahn stromauf zu den Kähnen der ersten Reihe geschleppt worden war und zu einer Zeit sich selbst überlassen wurde, wo er so starke Fahrt stromauf hatte, daß er in den Bereich der Nehrströme geraten konnte. Gerade darin aber, daß der Beklagte zu 2 den Kahn in diese Lage gebracht hatte und ihn in dieser Lage sich selbst überließ, ohne sich klar zu machen, daß der Kahn in Gefahr kommen konnte, erblickt das Schiffahrtsobergericht das Verschulden des Beklagten zu 2; und dann ist es nicht möglich, ein weiteres Verschulden des Beklagten zu 2, das den von den Beklagten zu tragenden Anteil des Schadens erhöhen müßte, darin zu sehen, daß er es unterlassen habe, den Schiffer des Kahnes „Liselotte“ nicht auf diese – von ihm gar nicht erkannte – Gefahr aufmerksam zu machen.

4. Die Revision der Beklagten zu 1 und 2 ist unbegründet.

a.) Der Berufungsrichter führt aus: Das Schiffahrtsgesetz habe mit Recht ein Verschulden des Beklagten zu 2 darin erblickt, daß er zu scharf angezogen habe. Der Beklagte hätte wegen der ihm bekannten Buhne, die sich etwa 20 bis 30 m oberhalb der ersten Reihe der an der Löschstelle liegenden Kähne befunden habe, und wegen der ihm ebenfalls bekannten Nehrströme, die das Wasser unterhalb der Buhne aufwärts gelenkt hätten, besondere Vorsicht üben und sich bemühen müssen, zu verhindern, daß „Liselotte“ Gefahr laufe, in das Nehrwasser zu geraten und dabei gegen die Buhne zu laufen. An dieser Vorsicht habe er es fehlen lassen und durch das zu starke Anziehen verschuldet, daß „Liselotte“ eine zu starken Vorausrückung bekommen habe. Das Schiffahrtsgesetz, auf dessen

Entscheidung der Berufungsrichter Bezug nimmt, hatte sich hierzu noch dahin geäußert: Der Beklagte zu 2 hätte damit rechnen müssen, daß der Schiffer von „Liselotte“ seinen Kahn zunächst stromauf über den Kahn „Gerardus Majella“ hinaus fahren lassen und ihn dann wieder bis zu diesem Kahne zurücksacken lassen wolle, da ein solches Manöver im allgemeinen üblich sei, wie die Beklagten selbst ausgeführt hätten. Er hätte so ziehen müssen, daß „Liselotte“ möglichst in die Nähe des KAHNES „Gerardus Majella“ komme, und hätte die Fahrt so verringern müssen, daß „Liselotte“ schnellstens durch Ankersetzen oder Festmachen eines Drahtes neben „Gerardus Majella“ ständig werden könne. Aus den Zeugenaussagen sei festzustellen, daß das Schleppboot „Stromeyer 3“ dem Kahn „Liselotte“ zu viel Gang gegeben habe, der den Kahn zu stark vorausgebracht habe, während bei geringerem Ziehen „Liselotte“ nicht bis zur Buhne durchgelaufen bzw. nicht in die Nehrströmung gekommen wäre.

Danach ist die Meinung des Berufungsgerichts: Wenn der Beklagte zu 2 die erforderliche und ihm zuzumutende Sorgfalt beobachtet hätte, so hätte das Schleppboot „Stromeyer 3“ den Kahn „Liselotte“ nur mit einer solchen Kraft stromauf ziehen dürfen, daß die Bewegung des KAHNES nach dem Abwerfen des Stranges, womit der Zug aufgehört habe, durch den natürlichen Widerstand der dort noch flußabwärts gerichteten Strömung bereits an einer Stelle abgebremst gewesen wäre, die noch nicht im Bereiche der – den Kahn stromauf an die Buhne heranziehenden – Nehrströme gelegen habe. Statt dessen habe „Stromeyer 3“ der „Liselotte“ eine so starke Bewegung stromauf erteilt, daß der natürliche Wasserwiderstand nicht ausgereicht habe, den Kahn schon vor der Nehrung zum Stillstand zu bringen, und infolgedessen sei der Kahn von den Nehrströmen erfaßt und nunmehr weiter stromaufwärts auf die Buhne gezogen worden.

Ungerechtfertigt ist daher der Angriff der Revision, die Ursächlichkeit des zu starken Ziehens des Bootes für den Unfall hätte deshalb verneint werden müssen, weil der Schiffer der „Liselotte“ von vornherein am Kahn „Gerardus Majella“ nicht bereits habe festmachen wollen, während „Liselotte“ noch in der Bewegung stromauf begriffen gewesen sei, sondern der Schiffer seinen Kahn erst habe auslaufen und dann nach Setzen des Bugankers wieder stromab treiben lassen wollen, um sich erst dann neben „Gerardus Majella“ zu legen. Wäre nämlich „Liselotte“ nur mit einer solchen Kraft gefahren, daß der Kahn durch den Widerstand des Wassers zum Stillstand gekommen wäre, bevor er in den Bereich der Nehrströme geriet, so hätte es eben nicht zu dem Unfall kommen können, gleichviel, ob der Schiffer noch während der Fahrt des KAHNES stromauf einen Draht zum Kahn „Gerardus Majella“ hinübergab und seinen Kahn auf diese Weise abbremste oder ob er das unterließ, weil er rückwärts sackend neben „Gerardus Majella“ kommen wollte.

Der Revision kann auch nicht zugestimmt werden, wenn sie geltend macht, der Berufungsrichter habe nicht beachtet, daß „Stromeyer 3“ mit einer

geringeren Kraft, als es geschehen sei, nicht habe anziehen können, da „Liselotte“, als der Kahn neben den Kähnen der zweiten Reihe gewesen sei, aus der dort vorhandenen starken Strömung habe herausgezogen werden müssen, so daß halbe Kraft angewendet werden müssen. Es mag sein, daß der Beklagte zu 2, um „Liselotte“ von den Kähnen der zweiten Reihe weiter stromauf zu bringen, die Maschine des Bootes „Stromeyer 3“ mit halber Kraft gehen lassen mußte, weil der Widerstand, den die Strömung entgegengesetzte, bei der nächstmöglichen geringeren Drehzahl der Welle seiner Maschine nicht hätte überwunden werden können; und es mag auch sein, daß der von „Stromeyer 3“ gezogene Kahn „Liselotte“ hierdurch eine Eigengeschwindigkeit bekommen mußte, durch die der Kahn auch dann noch ein Stück weiter stromauf fuhr, wenn der Schlepper den Kahn nicht mehr zog. Welche Strecke aber der Kahn nach dem Aufhören des vom Schleppboot ausgeübten Zuges entgegen der flußabwärts gerichteten Strömung stromauf noch zurücklegte, hing auch davon ab, an welcher Stelle er sich befand, als der Zug aufhörte. Wenn also der Beklagte zu 2, um überhaupt die Strömung zu überwinden, die Maschine seines Bootes „Stromeyer 3“ nicht langsamer laufen lassen konnte als mit halber Kraft, und wenn dadurch der Kahn „Liselotte“ eine Eigengeschwindigkeit bekam, die ihn auch nach dem Aufhören des Zuges durch das Schleppboot noch eine gewisse Strecke stromauf fahren ließ, so hätte der Beklagte zu 2 eben so zeitig mit dem Ziehen aufhören müssen – nämlich durch Stoppen seiner Maschine, was dieselbe Wirkung gehabt haben würde, wie sie das Abwerfen des Stranges hatte –, daß jene Strecke nicht bis in die Nehrströmungen unterhalb der Bühne reichte. Das ist ersichtlich auch die Auffassung des Berufungsrichters, wenn dieser auch nur davon spricht, „Stromeyer 3“ habe dem Kahn „Liselotte“ durch zu starkes Anziehen einen zu starken Antrieb und Vorauszug gegeben. Daß aber die Maschine des Schleppbootes „Stromeyer 3“ nicht schon in einem Augenblick hätte gestoppt werden können, wo der Bug des Kahnes „Liselotte“ noch nicht das Heck der Kähne der ersten Reihe an der Löschstelle erreicht hatte, haben die Beklagten zu 1 und 2 selbst weder vor den Instanzgerichten noch im Rechtsrügeverfahren geltend gemacht; es ist auch kein Grund dafür erkennbar. Ebenso wenig ist erkennbar, inwiefern aus den „Berechnungen der Berufungsbegründung“, deren Übergehung die Revision gleichfalls rügt, irgendwas in dieser Beziehung gefolgert werden könnte.

b.) Das Schiffahrtsobergericht hat ferner ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 darin gesehen, daß er es unterlassen habe, den Kahn „Liselotte“ so lange am Strang seines Schleppbootes zu halten oder zum mindesten so lange seitlich neben dem Kahn zu bleiben, bis er die Gewißheit gehabt habe, daß „Liselotte“ den vorgesehenen Platz neben dem Kahn „Gerardus Majella“ wirklich erreichte und sich dort festmachen konnte. Dazu legt der Berufungsrichter dar: Der Beklagte zu 2 habe mit seinem Schleppboot

den Kahn „Liselotte“ in einem Augenblick und in einer Lage verlassen, als für „Liselotte“ noch keine Sicherheit gegeben gewesen sei, sich ungefährdet neben „Gerardus Majella“ festzumachen. Denn einmal habe „Liselotte“ einen zu starken Vorausgang gehabt und zum andern habe der große Zwischenraum zum Kahn „Gerardus Majella“ ein rechtzeitiges Festmachen an diesem in Frage gestellt. Allenfalls hätte „Stromeyer 3“, nachdem der Strang losgeworfen worden war, seitlich neben „Liselotte“ bleiben müssen, um den Kahn, wenn ihm das Festmachen an „Gerardus Majella“ nicht gelingen sollte, am Vorderschiff festhalten zu können. Hätte das Schleppboot „Stromeyer 3“ den Strang nicht sofort nach dem scharfen Anziehen abgeworfen, so hätte es das Schleppboot aller Voraussicht nach fertiggebracht, den Kahn aus dem gefährlichen Nehrwasser heraus auf den Strom zu ziehen und vor dem Festfahren zu behüten.

Die Revision wendet ein: Die Sicherheit, daß „Liselotte“ am Kahn „Gerardus Majella“ festmachen „könne“, sei für den Beklagten zu 2 vorhanden gewesen, da diese Sicherheit selbst dann bestanden habe, wenn „Liselotte“ etwa 10 m seitlich von „Gerardus Majella“ stromauf geschwommen wäre, weil diese Entfernung für das Hinüberwerfen eines Stranges gar nichts bedeute. Tatsächlich habe sich der Schiffer von „Liselotte“ in dem gebotenen Augenblick noch nicht festmachen wollen, und darin allein sei die Ursache des Unfalls zu erblicken. Wenn das Schiffahrtsobergericht fordere, „Stromeyer 3“ hätte neben „Liselotte“ bleiben sollen, so sei nicht einzusehen, was damit hätte erreicht werden sollen. Denn da nach dem Abwerfen des Stranges keine Verbindung mehr zwischen dem Schleppboot und dem Kahn bestanden habe, hätte das Boot den Kahn gar nicht festhalten können. Überdies sei ein solches Manöver auf dem Rhein auch nicht üblich.

Den Beklagten ist zuzugeben, daß der am Anfange des vorvorigen Absatzes wiedergegebene, von der Revision angezogene Satz aus der Begründung des Berufungsurteils die Entscheidung nicht rechtfertigen würde. Denn daß der Schiffer des Kahns „Liselotte“ diesen nicht an „Gerardus Majella“ hätte festmachen können, oder mit anderen Worten, daß das Festmachen unmöglich gewesen wäre, hat der Berufungsrichter nicht festgestellt. Allein jener Satz darf nicht für sich allein gelesen, sondern die Ausführungen des Schiffahrtsobergerichts müssen im Zusammenhang gewürdigt werden. Dann ergibt sich als die Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Beklagte zu 2 den Strang erst hätte abwerfen dürfen, nachdem er sich überzeugt gehabt habe, daß die zum Festmachen der „Liselotte“ an „Gerardus Majella“ erforderlichen Maßnahmen bereits eingeleitet und so weit durchgeführt waren, daß nach der nautischen Erfahrung mit einer an Sicherheit grenzenden hohen Wahrscheinlichkeit zu erwarten war, sie würden auch zu Ende geführt und „Liselotte“ werde an „Gerardus Majella“ auch tatsächlich festgemacht werden; und diese hohe Wahrscheinlichkeit bestand noch nicht, als „Liselotte“ in einer seitlichen Entfernung von 5 bis

10 m an „Gerardus Majella“ vorbeischwamm und noch kein Strang hinübergegeben worden war. Daß der Berufungsrichter hier zu große Anforderungen an die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers gestellt habe, kann nicht anerkannt werden, und auch die Darlegung, daß der Unfall verhindert worden wäre, wenn „Stromeyer 3“ den Kahn „Liselotte“ am Strange gehalten hätte, ist rechtlich einwandfrei.

Auch insoweit sind die Ausführungen des Schiffahrtsobergerichts nicht zu beanstanden, als es angenommen hat, das Schleppboot hätte, wenn der Strang schon abgeworfen worden war, als „Liselotte“ noch mit einer nicht unerheblichen Geschwindigkeit stromauf fuhr, wenigstens neben „Liselotte“ bleiben müssen, um notfalls in der Lage zu sein, den Kahn festzuhalten. Allerdings war zunächst keine Verbindung mehr zwischen dem Schleppboot und dem Kahn vorhanden. Eine solche hätte sich aber ohne Schwierigkeit wieder herstellen lassen, da nur wieder ein Strang zu „Liselotte“ hinübergegeben zu werden brauchte; und der Beklagte zu 2 konnte auch damit rechnen, daß die Besatzung des Kahnes „Liselotte“, wenn sie merkte, daß die Geschwindigkeit, mit der ihr Kahn stromauf fuhr, nicht abnahm, sondern sich steigerte, einen ihr von „Stromeyer 3“ zugeworfenen Strang sofort aufnehmen werde. Das hat auch das Berufungsgericht ersichtlich angenommen, und es konnte dann ohne Rechtsirrtum davon ausgehen, daß auf diese Weise der Unfall ebenfalls verhindert worden wäre. Belanglos ist dabei, ob es auf dem Rhein und insbesondere auf der Duisburger Reede im allgemeinen üblich ist, daß ein Schleppboot nach dem Abwerfen des Stranges noch neben dem Kahne bleibt; denn die Sorgfaltspflicht kann im Einzelfalle auch eine Maßnahme fordern, die in der Regel nicht getroffen wird und auch nicht getroffen zu werden braucht.

c.) Schließlich rügt die Revision, der Berufungsrichter habe bei seinen Ausführungen über das Verschulden des Schiffers des Kahnes „Liselotte“ nicht berücksichtigt, daß der Schiffer bei den örtlichen Verhältnissen am Löschplatz überhaupt nicht den Versuch hätte machen dürfen, den Kahn auslaufen zu lassen, da das einmal wegen der Buhne nicht möglich gewesen sei und zum andern auch deshalb nicht, weil jedes Schiff bei dem flach ablaufenden Ufer oberhalb der ersten Kahnreihe unweigerlich hätte auf Grund laufen müssen. Davon, daß das von „Liselotte“ beabsichtigte Manöver bei den örtlichen Verhältnissen fehlerhaft gewesen sei, ist aber auch das Schiffahrtsobergericht ausgegangen. Es kommt daher lediglich darauf an, ob der Schiffer die örtlichen Verhältnisse kannte oder, wenn er sie nicht kannte, ob seine Unkenntnis auf Fahrlässigkeit beruhte. Dabei kann man jedoch nicht, wie das die Beklagten anscheinend tun wollen, die Buhne einfach wegdenken und sagen, auch wenn die Buhne nicht da gewesen wäre, hätte die Tatsache, daß das Ufer oberhalb der Buhne flach abfiel, den Schiffer veranlassen müssen, bereits beim Fahren stromaufwärts einen Draht an dem Kahn „Gerardus Majella“ festzumachen. Vielmehr muß man die

örtlichen Verhältnisse so nehmen, wie sie wirklich waren. Es fehlt aber auch in jedem Anhalt dafür, daß der Kahn „Liselotte“ bei der ihm von „Stromeyer 3“ erteilten Eigengeschwindigkeit auch dann, wenn die Buhne und damit die Nehrströmung nicht vorhanden gewesen wären und er daher nicht durch die Nehrströme stromauf gezogen worden wäre, bis in den Bereich des flachen Ufers gelangt wäre; und ebensowenig ist eine genügende Grundlage für die Annahme gegeben, daß der Kahn dann so nahe an das Ufer herangekommen wäre, daß er bei dem damals herrschenden Hochwasser dort auf Grund geraten wäre.

Die Revision führt in diesem Zusammenhange noch aus, „bei dem Längsseitegehen auf erste Länge sei es allgemein üblich“, noch während der Fahrt stromauf einen Draht an dem Kahn der ersten Reihe festzumachen und mittels dieses Drahtes den aufwärts schwimmenden Kahn abzustoppen, „das könne auch gar nicht anders gehandhabt werden“. Falls dieser Satz nicht nur dahin zu verstehen sein sollte, daß dies eben an der Löschstelle der Beklagten zu 3 auf der Duisburger Reede unterhalb der Hochheimer Brücke allgemein üblich sei, sondern dahin, es sei überhaupt auf dem Rheine so üblich, genügt es, darauf hinzuweisen, daß die Beklagten zu 1 und 2 im ersten Rechtszuge gerade das Gegenteil vorgetragen haben, nämlich, daß das Manöver des Schiffers von „Liselotte“, den Kahn zunächst stromauf auslaufen und dann wieder zurücksacken zu lassen, „im allgemeinen üblich“ sei.

d.) Dem Schifffahrtsobergericht ist auch kein Rechtsfehler zum Nachteile der Beklagten zu 1 und 2 insoweit unterlaufen, als es ausgesprochen hat, die Beklagten zu 1 und 2 müßten von dem durch den Unfall entstandenen Schaden mindestens doppelt so viel tragen wie die Klägerin. Der Berufungsrichter hat zwar irrtümlich den § 92 BinnSchG und den § 735 Abs. 2 HGB angezogen und hat daher die in dem früheren § 735 Abs. 2 HGB enthaltenen Grundsätze angewendet. Das ist jedoch ohne Einfluß auf das Ergebnis, da diese Vorschrift mit dem § 254 BGB, der bei richtiger rechtlicher Beurteilung angewendet werden muß, übereinstimmt. Das Verschulden des Schiffers der „Liselotte“, wenn diesen überhaupt ein Verschulden trifft, und die Verursachung des Unfalls durch ihn liegen nun allenfalls darin, daß er sich nicht um die Eigenart der Örtlichkeit gekümmert und die örtlichen Verhältnisse nicht mit der gehörigen Aufmerksamkeit beobachtet und daß er aus diesem Grunde nicht diejenigen Maßnahmen getroffen hat, die unter den besonderen Umständen, nachdem dem Kahn vom Schlepper „Stromeyer 3“ eine gewisse Geschwindigkeit erteilt worden war, geboten gewesen wären. Die Annahme des Berufungsrichters, demgegenüber habe das, was der Beklagte zu 2 getan und unterlassen habe, in weit höherem Maße zu dem Unfall beigetragen, und das Verschulden des Beklagten zu 2 sei weit größer, läßt sich rechtlich nicht beanstanden (vgl. RGZ Bd. 165 S. 155 [160]).

5. In der von ihm zu treffenden neuen Entscheidung wird der Berufungsrichter zweckmäßig die Formel völlig neu fassen. Dabei wird er beachten müssen, daß die Beklagten nicht günstiger gestellt werden dürfen, als sie durch das Urteil vom 9. April 1943 gestellt worden waren, da die Revision der Beklagten zu 1 und 2 zurückgewiesen worden ist und die Beklagte zu 3 kein Rechtsmittel eingelegt hat. An seine in der früheren Entscheidung enthaltenen Feststellungen und Ausführungen ist das Schiffahrtsobergericht dagegen in keiner Weise gebunden; und es wird daher bei seiner erneuten Prüfung, ob und zu welchem Antheile die Klägerin den ihr entstandenen Schaden selbst tragen müsse, alle von den Beklagten gegen die Klägerin selbst und gegen ihren Schiffer Meyerhoff erhobenen Vorwürfe abermals zu würdigen haben einschließlich derjenigen Vorwürfe, auf die die Beklagten in ihrer Revisionsbegründung nicht zurückgekommen und die deshalb in Ziffer 4 des gegenwärtigen Urteils nicht behandelt worden sind. Dazu gehört insbesondere das Vorbringen, auf das die Beklagten zu 1 und 2 in ihrer Erwiderung auf die Revision der Klägerin besonderen Wert gelegt haben, daß sich der Unfall nicht ereignet haben würde, wenn der verantwortliche Schiffer des Kahnes „Liselotte“ das sog. Rheinschifferpatent besessen hätte, und daß die Klägerin insofern schuldhaft gehandelt und den Schaden selbst verursacht habe, als sie einen Schiffer nach dem Rheine entsandt habe, der jenes Patent nicht gehabt habe (vgl. auch HansGer.Ztg. Hptbl. 1910 Nr. 92). Bei der Beurteilung dieses Vorbringens wird von Bedeutung sein, daß sich ja auf dem Kahne tatsächlich ein Schiffer befand, der das Rheinschifferpatent hatte (nämlich der Schiffer Christoph Duis), wenn dieser auch für die Führung nicht verantwortlich war, und daß, soweit ersichtlich, der Kahn „Liselotte“ den Rhein nur insoweit zu befahren hatte, als das nötig war, um aus dem Hafenanal in Duisburg an die Löschstelle der Beklagten zu 3 zu gelangen.

20. 1. Das Vorstandsmitglied, das für sich einen neuen Anstellungsvertrag mit der durch den Aufsichtsrat vertretenen Aktiengesellschaft abschließt, haftet für eine hierbei etwa vorkommende Verletzung seiner Treupflicht (§ 70 Abs. 1 AktG) in gleicher Weise wie für Handlungen eigener Geschäftsführung nach § 84 AktG. Auch die Bestimmungen des § 122 AktG über die Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen den Vorstand aus dessen Geschäftsführung finden insoweit entsprechende Anwendung.

2. Eine Bestimmung des Anstellungsvertrages, durch die dem Vorstände versprochen wird, daß Gewinnbeträge, die zur Bildung freier Rücklagen verwandt werden, bei der Berechnung seiner nach dem Jahresgewinn bemessenen Gewinnbeteiligung nicht abgesetzt werden sollen und