

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 109/66

URTEIL

Verkündet am

8. Juli 1968

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N.V. Handels- en Transportmij. "V[REDACTED]" in R[REDACTED],
C[REDACTED], vertreten durch den Vorstand daselbst,

- Prozeßbevollmächtigter: Klägerin und Revisionsklägerin,
Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Firma L[REDACTED] Aktiengesellschaft in D[REDACTED], S[REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,
2. den Schiffsführer Karl H[REDACTED] von SK "Lehnkering 3" in
O[REDACTED], H[REDACTED] B[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Beklagte und Revisionsbeklagte,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Juli 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 3. Juni 1966 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "Vulcaan 71" (1351 t, 80 m lang, 9,50 m breit). Der Beklagten zu 1 gehört der Schleppkahn "Lehnkering 3" (900 t, 67 m lang, 8,18 m breit), der vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Die Klägerin verlangt aus eigenem und abgetretenem Recht von den Beklagten Ersatz in Höhe von 17.027,40 hfl wegen Schäden, die ihr Kahn bei einer Kollision mit dem SK "Lehnkering 3" am 17. November 1962 im Unterwasser der Schleuse IV des Rhein-Herne-Kanals in Gelsenkirchen erlitten hat.

"Vulcaan 71" befand sich mit einer Ladung von 600 t als zweite Länge im Anhang des Schleppbootes "D 322" auf der Talfahrt. Auf erster Länge hing der ebenfalls beladene Kahn "Damco 28" (1.224 t, 79,96 m lang, 9,49 m breit). Nachdem der Schleppzug die Nordschleuse verlassen hatte, stieß SK "Vulcaan 71" im Vorhafen am Eingang zu dem an der

Nordseite gelegenen Hafen Gelsenberg-Benzin AG mit dem SK "Lehnkering 3" zusammen. Dieser war gerade mit einer Ladung von 880 t als zweite Länge im Schlepp des Bootes "D 320" zu Berg gekommen. Auf erster Länge hatte der Kahn "WTAG 128" (976 t, 66,98 m lang, 8,20 m breit) gehangen. Dieser Schleppzug hatte sich bereits aufgelöst. "WTAG 128" war auf Seite des Kahns "Harpen 44" (760 t, 66,92 m lang, 8,84 m breit) gegangen. Dieser und vor ihm der Kahn "Stroomvaart 10" (865 t, 67 m lang, 8,19 m breit) lagen an den Dalben der Nordseite zwischen dem Gelsenberg-Hafen und der Nordschleuse. Der Kahn "Lehnkering 3" hatte Anker geworfen und sich, als der aus der Schleuse auslaufende Schleppzug passierte, gerade mit dem Kopf steuerbords an das Achterschiff von "WTAG 128" gelegt. Durch den Anstoß von "Vulcaan 71" wurden sowohl dieser Kahn als auch "Lehnkering 3" am Kopf beschädigt. Im südlichen Teil des Vorhafens war ein Bagger gesunken, seine Liegostelle sowie der Zugang zur Südschleuse waren durch Bojen abgesperrt.

Die Klägerin macht den Beklagten zu 2 für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, der Beklagte habe seinen Kahn zu weit vorlaufen und als drittes Schiff außen auf "Harpen 44" und "WTAG 128" auflaufen lassen. Dadurch sei unter Verstoß gegen § 102 Nr. 5 Abs. 2 BSchSO das Fahrwasser versperrt worden und "Lehnkering 3" in den Fahrweg von "Vulcaan 71" geraten. "Lehnkering 3" hätte unterhalb der Dalben verhalten oder in der Kanalhaltung anlegen müssen.

Dem sind die Beklagten entgegengetreten. Sie behaupten, "Vulcaan 71" habe reichlich Platz für die Durchfahrt zwischen "WTAG 128" und "Lehnkering 3" einerseits und dem gesunkenen Bagger andererseits gehabt. Die Kollision sei allein auf den falschen Kurs von "Vulcaan 71" zurückzuführen.



Das Schiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, will die Klägerin die Wiederherstellung des Urteils des Schiffahrtsgerichts erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält es auf Grund der Beweisaufnahme zum mindesten für nicht widerlegt, daß für den Tal-schleppzug "D 322" zwischen den haltenden Fahrzeugen "WTAG 128" und "Lehnkering 3" auf der Nordseite und dem gesunkenen Bagger auf der Südseite eine ausreichende Durchfahrtsbreite von 30 bis 35 m verblieben sei. Daher lasse sich ein Verstoß gegen das Verbot des § 102 Nr. 5 Abs. 2 S. 1 BSchSO, das Fahrwasser zu sperren, nicht feststellen. Selbst wenn aber in dieser Hinsicht die Lage objektiv nicht unbedenklich gewesen wäre, so könnte doch daraus dem beklagten Schiffer des SK "Lehnkering 3" kein Vorwurf gemacht werden. Der Beklagte habe, bevor er den Schleußenvorhafen erreicht habe, noch nicht genügend erkennen können, wie die Belegungsverhältnisse an den nördlichen Dalben gewesen seien. Er habe sich insoweit auf den Führer seines Schleppbootes verlassen müssen. Nachdem dieser erst im Vorhafen habe abwerfen lassen, habe der Beklagte wegen der Ankerverbote praktisch keine andere Möglichkeit gehabt, als sich mit dem Bug seines Kahns gerade noch auf das Achterschiff des SK "WTAG 128" zu legen, der seinerseits etwas in Talrichtung versetzt neben "Harpen 44" gelegen habe.

Der Zusammenstoß sei auf das unsachgemäße Manövrieren des klägerischen SK "Vulcaan 71" zurückzuführen. Dieser sei nach Verlassen der Schleuse schon in leichter Schräglage

in Richtung auf den Nordwall gefahren. Sein Führer habe dem vor ihm schleppenden Kahn "Damco 28" nicht richtig nachgesteuert und seinen Schleppstrang zu frühzeitig auf etwa 40 bis 50 m ausfieren lassen, so daß SK "Vulcaan 71" nicht den gleichen Druck auf das Ruder bekommen habe und daher nicht so rechtzeitig nach Backbord habe abgezogen werden können, wie das bei "Damco 28" der Fall gewesen sei.

II. Die Revision wendet sich gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Durchfahrtsbreite habe 30 bis 35 m betragen. Sie meint, die Durchfahrtsbreite habe sich nur auf 10 bis 11 m belaufen. Dabei geht die Revision zwar richtig von einer Gesamtfahrwasserbreite von 77 m aus, die die amtliche Karte ausweist. Sie hat aber nicht recht, wenn sie meint, das Fahrwasser sei bis zur Fahrwassermitte wegen des gesunkenen Baggers gesperrt gewesen. Die Liegestelle des Baggers befand sich weiter südlich, nämlich etwa 20 bis 25 m aus dem Südwall (BU S. 9). Auch nimmt die Revision unrichtig an, SK "Lehnkering 3" habe mit seiner ganzen Breite von 8,18 m das Fahrwasser eingenommen. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts lag er gerade mit seinem Bug noch auf dem Achterschiff von "WTAG 128", nach, der von der Klägerin nicht widerlegten Bekundung des Matrosen L. vom SK "Lehnkering 3" um eine halbe Schiffsbreite aus der Fluchtlinie von "WTAG 128".

Gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, daß dem beklagten Schiffsführer nach der Sachlage kein Schuldvorwurf gegen die von ihm gewählte Lage seines Kahnes gemacht werden kann, hat die Revision nichts vorzubringen vermocht. Schon daran muß sie scheitern.

Es bedarf daher keiner näheren Auseinandersetzung mit den Ausführungen der Revision, SK "Vulcaan 71" - den die Revision als schwer beladen bezeichnet, obwohl der 1350 t-Kahn nach der Feststellung im angefochtenen Urteil nur mit 600 t beladen war - habe, wie die amtliche Karte ergebe, gar nicht anders fahren können, als er gefahren sei. Die Unrichtigkeit dieser Behauptung ergibt sich allein daraus, daß der ebenso lange wie breite, beladene SK "Damco 28", hinter dem SK "Vulcaan 71" schleppte, ohne Berührung der an den nördlichen Dalben haltenden Fahrzeuge vorbeigefahren ist.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Schubath