

Verkündet
am 27. Juni 1963
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Karl G [REDACTED], N [REDACTED],
2. des Schiffseigners und Schiffsführers Gottfried B [REDACTED],
N [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die N.V. G [REDACTED] H [REDACTED] - en S [REDACTED] - M [REDACTED] -
[REDACTED], vertreten durch den Direktor, in R [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
2. die N.V. M [REDACTED] E [REDACTED] T [REDACTED],
D [REDACTED] PHs. van O [REDACTED] N.V., in R [REDACTED],
Nebenintervenientin zu 1,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
3. die Firma V [REDACTED] S [REDACTED] - R [REDACTED] - Gesell-
schaft mit beschränkter Haftung in D [REDACTED] - R [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,
Nebenintervenientin zu 2,

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Reinicke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-fahrtsobergerichts - in Köln vom 22. März 1962 wird auf Kosten der Beklagten, denen auch die Kosten der Nebenintervenientin zu 1 auferlegt werden, zurückge-wiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "G [REDACTED]" (1.328 to, 79,98 m lang, 9,48 m breit). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt noch 12 567,56 hfl. nebst Zinsen geltend wegen Schäden, die ihr durch Beschädigung des Kahns bei zwei am 5. Februar 1958 unterhalb von Trechtinghausen im Bereich des Leopoldsteins stattgefundenen Kollisionen mit dem MS "V [REDACTED] R [REDACTED]" (648 to, 61,70 m lang, 8,58 m breit, 385 PS), das den Beklagten gehört und durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde, sowie mit dem der Nebenintervenientin zu 1 gehörigen Tankleichter "C [REDACTED]" (1.317 t) erwachsen sind.

SK "G [REDACTED]" befand sich, bei einem Kauber Pegel von nur 1,49 m, leer auf der Talfahrt von Bingen durch die Gebirgsstrecke, und zwar als einziger Anhang des ebenfalls leeren MS "H [REDACTED] S [REDACTED]" (484 t, 57,60 m lang, 5,98 m breit, 310 PS), dessen Eignerin die Nebenintervenientin zu 2 ist. In Höhe des Leopoldsteins begegnete dem Talzug das beladene MS "V [REDACTED] R [REDACTED]". Dabei kam es zur Kollision zwischen diesem und "G [REDACTED]", wobei der Kahn mit dem Backbord-Bug gegen das Backbord-Vorderschiff des Bergmotors stieß und beide Fahrzeuge beschädigt wurden. Ferner riß der Kahn ab, trieb ein Stück kopfvor allein zu Tal und ländete dann im Fahrwasser unterhalb des Leopoldsteins zwischen seinem Vorder- und seinem Achteranker. Inzwischen kam ein weiterer Schleppzug zu Tal, bestehend aus dem MTS "D [REDACTED]" (933 t, 550 PS) und zwei Kähnen, nämlich backbords TL "C [REDACTED]", steuerbords TL "H [REDACTED]" (930 t). Auch "D [REDACTED]" und "H [REDACTED]" gehören der Nebenintervenientin zu 1. Alle drei Fahrzeuge waren leer. Dieser Talzug nahm seinen Weg zwischen dem



ankernden Kahn "G [REDACTED]" und dem rechten Ufer hindurch. Dabei kollidierte das Backbord-Vorderschiff des TL "C [REDACTED]" mit dem Steuerbord-Achterschiff des schräg, mit dem Kopf mehr zum linken Ufer hin, liegenden Kahns "G [REDACTED]". Auch in diesem Fall entstanden an beiden Fahrzeugen Schäden.

Die Beklagten haben ein fehlerhaftes und für die Kollision des SK "G [REDACTED]" mit MS "V [REDACTED] R [REDACTED]" ursächliches Verhalten nicht mehr bestritten und haben deshalb die Hälfte des hierbei entstandenen Schadens übernommen. Dagegen bestreiten sie eine Verpflichtung zum Ersatz des weiteren Schadens, da die beiden Talfahrzeuge "H [REDACTED] S [REDACTED]" und "G [REDACTED]" ein Mitverschulden treffe. Sie bestreiten ferner, daß die zweite Kollision, also das Aneinandergeraten von "G [REDACTED]" und "G [REDACTED]", mit dem fehlerhaften Verhalten des Beklagten zu 2, das zur ersten Kollision geführt habe, in adäquat ursächlichem Zusammenhang stehe, und behaupten, sowohl das MTS "D [REDACTED]" als auch der SK "G [REDACTED]" hätten diesen Zusammenstoß verschuldet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage hinsichtlich der noch geltend gemachten Schäden aus der ersten Kollision dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, dagegen die Klage hinsichtlich der Schäden aus der zweiten Kollision abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat teilweise abändernd auch die Klage wegen der Schäden aus der zweiten Kollision dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit ihrer Revision verfolgen die Beklagten ihren

Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und die Nebenintervenientin zu 1 bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Erste Kollision.

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß den Beklagten zu 2, wie die Beklagten selbst nicht mehr bestritten hätten, ein ursächliches nautisches Verschulden an der ersten Kollision treffe. Das liege, wie das Rheinschiffahrtsobergericht unter Hinweis auf die zutreffenden Feststellungen und Schlußfolgerungen des Rheinschiffahrtsgerichts ausführt, darin, daß "V. [REDACTED] R. [REDACTED]" unzulässig überholt und den Tal Schiffen keinen geeigneten Weg zur Vorbeifahrt freigelassen habe (§§ 37 Nr. 1, 38 Nr. 1 S. 2, 42 Nr. 1 S. 1 RhSchPVO).

Die Revision will nunmehr, im Gegensatz zu dem Verhalten der Beklagten in den Tatsacheninstanzen, ein Verschulden des Beklagten zu 2 überhaupt bestreiten, zum mindesten aber ein Mitverschulden des Talschleppzugs "Hugo Stinnes 51" daraus herleiten, daß diesem angeblich genügend Raum zur Vorbeifahrt an "V. [REDACTED] R. [REDACTED]" zur Verfügung gestanden habe. Sie geht davon aus, daß die Talfahrt im Gebirge ein Fahrwasser von mindestens 40 bis 45 m Breite beanspruchen könne, meint aber, dem Talzug hätten 100 m, mindestens aber 53 m zur Verfügung gestanden. Der Revisionsangriff ist unbegründet. Es kann hier offenbleiben, ob das Berufungsgericht mit Rücksicht darauf, daß die Beklagten ihr Verschulden nicht mehr bestritten haben, überhaupt gehalten war, hinsichtlich des Verschuldens der Beklagten nähere

Feststellungen zu treffen. Denn hier liegen jedenfalls auch in dieser Hinsicht ausreichende Feststellungen vor. Die Revision hat nicht oder nicht genügend beachtet, daß nach der Feststellung des Rheinschiffahrtsgerichts der Rhenus-Bergzug, den "V [REDACTED] R [REDACTED]" als Vierter auf derselben Stromseite überholte, etwa in Strommitte gefahren ist und sich rechtsrheinisch noch ein Van-Driel-Motorschiff befand. Nach der vom Berufungsgericht übernommenen Schlußfolgerung des Rheinschiffahrtsgerichts war eine reibungslose Vorbeifahrt des Talschleppzuges "H [REDACTED] S [REDACTED]" am MS "V [REDACTED] R [REDACTED]" zum mindesten erheblich erschwert, wenn nicht gar infolge des herrschenden Windes unmöglich gemacht worden. Mit ihren Angriffen gegen die Auskunft des Wasser- und Schiffsamtes Bingerbrück vom 1. Dezember 1961, das die am Unfalltag einwandfrei befahrbare Wasserbreite mit 145 m angibt, kann die Revision in der Revisionsinstanz nicht gehört werden. Im übrigen übersieht sie, daß die Beklagten sowohl für ihr mangelndes Verschulden hinsichtlich des unzweifelhaft hinreichenden Raumes für die Vorbeifahrt als auch für das Mitverschulden der Führung von "G [REDACTED]" beweispflichtig sind. Da die Beklagten nicht bewiesen haben, daß der "H [REDACTED] S [REDACTED]"-Schleppzug genügend Raum zur Vorbeifahrt hatte, können sie das von ihnen behauptete Verschulden des Talzuges - wobei sich die Klägerin nur ein Verschulden des SK "G [REDACTED]", nicht aber ein solches des Schleppschiffes "H [REDACTED] S [REDACTED]" bei Schuldlosigkeit ihres eigenen Schiffes anzurechnen lassen brauchte - nicht darauf gründen, daß der Schleppzug weiter nach Steuerbord hätte ausweichen können. Daß dem Schiffsführer des SK "G [REDACTED]" keine fehlerhafte Ruderführung zur Last gelegt werden kann, hat das Berufungsgericht in tatrichterlicher Würdigung ohne Rechtsfehler festgestellt.

II. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Zusammenstellung des "H S"-Schleppzuges sei grundsätzlich nicht zu beanstanden, sondern zulässig gewesen, so daß dem Schiffsführer des SK "G" nicht vorgeworfen werden könne, er habe sich von "H S" nicht zu Tal schleppen lassen dürfen. Dem stehe nicht entgegen, daß das Schleppen durch ein Schleppboot herkömmlicher Art günstiger sei; die Schiffsführung eines schleppenden Motorschiffs, hier des "H S", müsse nur der schwierigen Navigation durch Anwendung besonderer Sorgfalt Rechnung tragen. Hätte dem Talzug ein Fahrwasser von 40 bis 45 m Breite zur Verfügung gestanden, dann hätte er trotz des starken, zeitweise sturmartigen Seitenwindes noch sicher durch die Gebirgsstrecke gesteuert werden können. Die Zusammensetzung des Schleppzuges wäre nur dann unzulässig gewesen, wenn die Gebirgsstrecke außergewöhnlich stark belegt gewesen wäre, so daß wegen des oft nicht zu vermeidenden zeitweiligen Abstoppens auch die normale Mindestbreite des Fahrwassers für die leeren Fahrzeuge im starken Seitenwind nicht ausgereicht hätte, um dem Verwehen zu begegnen. Die Belegung des Unfallreviers habe sich aber in normalen Grenzen gehalten. Ob an anderen Stellen der Gebirgsstrecke ein außergewöhnlicher Betrieb geherrscht hätte, sei unerheblich. Zu dem Unfall sei es lediglich durch das fehlerhafte Überholmanöver des Beklagten zu 2 gekommen.

Die Revision greift diese Ausführungen in mehrfacher Richtung an. Auf die Revisionsrügen braucht ebensowenig wie auf die einzelnen Ausführungen im angefochtenen Urteil eingegangen zu werden. Da die Zusammenstellung des "H S"-Schleppzuges nach dem Gesetz zulässig war und

hangs im Rechtssinne entgegenstehen könnte, kommt hier nicht in Frage.

II. Aber auch ein Verschulden der Kahnführung von "G [REDACTED]" - nur ein solches, nicht das etwaige Verschulden anderer Schiffsführungen, wäre im vorliegenden Rechtsstreit entscheidungserheblich - hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler verneint.

1. Die Revision will ein solches Verschulden darin sehen, daß der Schiffsführer von "G [REDACTED]" von dem Angebot des Schiffsführers des MS "V [REDACTED]", den abgerissenen Kahn aufzupacken, keinen Gebrauch gemacht habe. Das Berufungsgericht hat sich mit dieser Frage nicht ausdrücklich auseinandergesetzt, aber in anderem Zusammenhange (S. 34) ausgeführt, das Ergebnis der Beweisaufnahme reiche nicht aus, festzustellen, daß die Kahnbesatzung bis zum Eintreffen des "D [REDACTED]"-Talzuges noch Zeit für alle erforderlichen Maßnahmen gehabt habe. Die Klägerin hatte bereits im Schriftsatz vom 25. Juni 1960 S. 3 darauf hingewiesen, der "D [REDACTED]"-Talgzug sei so dicht hinter "V [REDACTED]" gekommen, daß ein Abschleppen vor Herannahen dieser Talfahrt überhaupt nicht möglich gewesen wäre, zumal "G [REDACTED]" Heck- und Buganker sitzen gehabt habe. Da die Beklagten nicht bewiesen haben, daß "G [REDACTED]" im Falle des Aufpackens noch rechtzeitig vor Ankunft des "D [REDACTED]"-Talzuges abgeschleppt worden wäre, muß der Revision auch mit dieser Rüge der Erfolg versagt bleiben.

2. Den Vorwurf der Beklagten, die Kahnführung von "G [REDACTED]" habe bis zur zweiten Kollision die Fahrtflagge und den gelben Schleppball auf dem Kahn nicht eingezogen,

hat das Berufungsgericht mit der Begründung zurückgewiesen, die Ereignisse hätten sich sehr schnell abgespielt, die Kahnbesatzung sei durch die begreifliche Aufregung wegen der recht gefährlichen Lage entschuldigt. Das will die Revision nicht gelten lassen. Eines näheren Eingehens auf diese Frage bedarf es nicht. Nach den Ausführungen im angefochtenen Urteil (S. 30) konnte der Talzug "D [REDACTED]" die Vorbeifahrt an der Backbordseite von "G [REDACTED]" nicht riskieren. Dann blieb aber nur die Vorbeifahrt an Steuerbord übrig. Daran hätte nichts geändert, wenn Fahrtflagge und Schleppball niedergeholt worden wären. Die Revision meint zwar, der "D [REDACTED]"-Schleppzug hätte vor "G [REDACTED]" aufdrehen müssen. Dem kann jedoch nicht gefolgt werden. Es fehlt an jedem Beweis dafür, daß ein Aufdrehen dieses Schleppzuges mit seinen nebeneinander gekoppelten langen Anhängen angesichts der Bergfahrt und des sturmartigen Seitenwindes überhaupt möglich gewesen wäre. Bei der Beurteilung der Frage, ob der "D [REDACTED]"-Talzug die Vorbeifahrt an der Backbordseite von "G [REDACTED]" wagen konnte, hat sich das Berufungsgericht im Rahmen der ihm obliegenden Beweiswürdigung gehalten.

C. Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzu-

weisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke Dr.Schulze