

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 114/66

URTEIL

Verkündet am

6. Juni 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

3.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Juni 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 3. Juni 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin der Tankleichter "Moldavia" und "Galicia". Sie macht Ansprüche auf Ersatz von Schäden geltend, die durch die Kollision ihrer beiden Kühne mit dem MS "Alida" am 28. Februar 1964 bei Rheinberg (Rheinkm 805,5) erwachsen sind. "Alida" (751 t, 68 m lang, 7,56 m breit) gehörte dem früheren Beklagten zu 1 und wurde am Unfalltage von ihm verantwortlich geführt. Seine Schadensersatzpflicht steht dem Grunde nach rechtskräftig fest. Die Klägerin nimmt die Beklagte zu 2 als Eignerin und den Beklagten zu 3 als

- 3 -

Führer des Schleppbootes "Frauenlob VIII" in Anspruch, das am Unfalltag die "Alida" schleppte. Die Schäden hat die Klägerin mit 36.716,30 hfl beziffert.

Das MS "Alida" hatte im Dezember 1963 Maschinenschaden gehabt, und die Maschine (310 PS) war im Januar daraufhin in Deutz ausgebaut worden. Ende Februar entschloß sich der Eigner von "Alida", das Schiff vorläufig als Schleppkahn einzusetzen. Eine Genehmigung der zuständigen Schiffsuntersuchungskommission wurde dafür nicht eingeholt. Am Unfalltage wurde das Fahrzeug erstmalig mit einer Ladung von 730 t Kies, auf 2,20 m abgeladen, bei Wallach (km 808) durch das Schleppboot "Frauenlob VIII" (600 PS) aufgenommen und als einziger Anhang, bei einem Wasserstand von 2,64 m Ruhrorter Pegel, auf 80 m langen Strang zu Berg geschleppt. Schon nach 3 km langer Fahrt begegnete der Schleppzug den Kähnen der Klägerin, die leer im Anhang des ebenfalls leeren MTS "Thessalia" zu Tal fuhren. "Alida" überholte zu dieser Zeit das rechtsrheinisch am Grund hochfahrende MS "Pierre" (956 t) auf dessen Steuerbordseite. Dabei begann "Alida" plötzlich nach Steuerbord zur Strommitte hin auszulaufen und geriet dort zwischen die beiden Kähne der Klägerin. Diese wurden voneinander getrennt. Dem Backbord-Kahn "Galicia" gelang es, am linken Ufer ständig zu werden, während der Steuerbord-Kahn "Moldavia" nach rechtsrheinisch hinüberlief und dabei noch mit dem hinter dem Talzug herfahrenden MS "Adwil" kollidierte. Sämtliche kollidierten Fahrzeuge wurden beschädigt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage gegen die Beklagten zu 2 und 3 abgewiesen; das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerecht-



fertigt erklärt. Mit der Revision erstreben diese Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Die Rudereinrichtung des Motorschiffes "Alida" sei für das Fahren mit eigenem Antrieb eingerichtet gewesen. Seine Ruderblätter seien erheblich kürzer als die der Kähne, weil durch den Schraubenwasserstrom des Motorschiffes ein erheblicher Druck auf das Ruder, zusätzlich zu dem Wasserdruck, ausgeübt werde. Die Umstellung eines Motorschiffes nach Ausbau der Maschine auf einen Schleppkahn bedeute daher eine wesentliche Veränderung im Sinne des Art. 10 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße. MS "Alida" hätte daher als Schleppkahn erst in Fahrt gesetzt werden dürfen, nachdem es der zuständigen Untersuchungskommission zur Sonderuntersuchung vorgeführt und die neue Verwendung genehmigt worden wäre. Davon hätte sich der beklagte Schleppzugführer (künftig als der Beklagte bezeichnet) überzeugen müssen. Auch hätte sich der Beklagte nicht mit der von einem Hilfsmann gegebenen Auskunft, das Schiff lasse sich gut schleppen, begnügen dürfen, sondern hätte genauere Fragen an den Schiffsführer stellen müssen; dann hätte sich ergeben, daß das Schiff in seiner Eigenschaft als Schleppkahn noch nicht erprobt gewesen sei.

Doch könne die Unfallursächlichkeit dieser Unterlassungen ebenso dahingestellt bleiben wie die Frage, ob "Alida" auf einem Strang von 80 m Länge habe geschleppt werden dürfen. Denn der Beklagte habe auf jeden Fall das MS "Pierre" mit seinem Schleppzug fehlerhaft überholt und dadurch die Kollision mitverursacht.

Auf einer Strecke von 400 m sei es der vom Beklagten geschleppten "Alida" nicht gelungen, das MS "Pierre" zu überholen. Das sei darauf zurückzuführen, daß der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen während des Überholvorganges sich auf 15 bis 20 m vermindert habe. Zwischen den beiden Fahrzeugen sei ein erheblicher Sog entstanden; infolgedessen hätten die Fahrzeuge aneinander "geklebt". Damit sei die Gefahr des Ausscherens von "Alida" nach Steuerbord gegeben gewesen. Wegen seiner kurzen Ruderblätter habe "Alida" dem Sog nicht entgegenwirken können. Dazu komme, daß "Alida" hart auf den Wasserstand abgeladen gewesen sei. Der Beklagte habe die gefährliche Annäherung der beiden Fahrzeuge nicht einmal bemerkt, geschweige denn, daß er darauf durch Wahrschau des Anhangs und eigene Tätigkeit (Ermäßigung der Geschwindigkeit, Abziehen nach Steuerbord) sachgemäß reagiert habe. Dadurch habe der Beklagte seine Pflicht als Schleppzugführer verletzt.

II. Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsangriffen stand.

1. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler festgestellt, "Alida" sei auf einer Strecke von 400 m mit seinem Achterschiff in Höhe von "Pierre" gefahren,

wegen der Verminderung des Seitenabstandes der beiden Schiffe auf 15 bis 20 m und des dadurch entstandenen Soges sei es ihm nicht gelungen, an "Pierre" vorbeizukommen. Die dagegen erhobenen Revisionsangriffe sind unzulässig.

2. Für das Verschulden des Beklagten gegenüber den klägerischen Schiffen spielt es, da die Führer der Kähne "Moldavia" und "Galicia" keine Schuld trifft, keine Rolle, ob die Führung von "Alida" oder "Pierre" ebenfalls ein Verschulden trifft (§ 92 BSchG, § 735 HGB). Gleichgültig ist daher, ob der auf "Alida" beschäftigte Hilfsmann ein Rheinschiffahrtspatent für geschleppte Fahrzeuge besaß, ob auf "Alida" die Fahrflagge auf voll gesetzt und beibehalten war, ob "Pierre" die Geschwindigkeit ermäßigt hat oder nicht und ob "Pierre" sich der "Alida" genähert hat oder umgekehrt.

3. Ohne Rechtsfehler geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Beklagte beim Schleppen zu besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht verpflichtet war. Der Beklagte wußte, daß er ein Motorschiff schleppte, dessen Schraube nicht in Tätigkeit war und das wegen seiner kurzen Ruderblätter sich schwerer steuern ließ als ein Schleppkahn. Er wußte oder mußte als Schleppzugführer jedenfalls wissen, daß sein Anhang hart auf den Wasserstand abgeladen war, was erfahrungsgemäß ein Ausscheren begünstigt.

4. Mit Recht hat das Berufungsgericht auf Grund seiner Feststellungen angenommen, daß der Beklagte seine Pflicht als Schleppzugführer verletzt hat. Entgegen der Ansicht der Revision mußte der Beklagte sei-

nen Anhang insbesondere während des Überholmanövers laufend im Auge behalten. Er hat aber nicht einmal die gefährliche Annäherung der beiden Schiffe bemerkt. "Alida" und "Pierre" fuhren auf einer Strecke von etwa 400 m in nahezu gleicher Höhe. Es waren daher in dieser Zeit bei der unbestrittenen Geschwindigkeit von 7 bis 8 km/st mindestens 3 Minuten vergangen. Da der Beklagte bei den besonderen Umständen des Falles mit dem Ausscheren seines Anhangs bei zu starker Annäherung rechnen mußte, hätte er schon bei Beginn der Annäherung mindestens selbst nach Steuerbord ziehen und seinen Anhang anweisen müssen, nach Steuerbord zu halten.

5. Der Schiffsführer von "Alida" hat im Verklarungsverfahren bekundet, unmittelbar vor dem Ausscheren seines Fahrzeugs sei "Pierre" auf einmal mit ihrem Kopf etwas über den Kopf von "Alida" vorausgeschossen, so daß er den Eindruck gehabt habe, sein Schiff sei für kurze Zeit zum Stillstand gekommen. Die Revision rügt, daß das Berufungsgericht diese Bekundung übergangen habe. Die Rüge ist nicht begründet. Auch wenn man die Richtigkeit dieser Aussage unterstellt, ändert sich nichts am ursächlichen Verschulden des Beklagten. Denn der Beklagte durfte es keinesfalls zu einer derartigen Annäherung der beiden Fahrzeuge kommen lassen.

III. Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Schubath