

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 133/66

URTEIL

Verkündet am

8. Juli 1968
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigentümer Ch. M. [REDACTED] in G. [REDACTED]/Belgien,
2. des Schiffsführers Alfons B. [REDACTED] in G. [REDACTED]/Belgien,
V. [REDACTED], vom SK "Charline",

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die R. [REDACTED]-R. [REDACTED], Gesellschaft mit beschränkter Haftung,
in M. [REDACTED], R. [REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die L. [REDACTED]-Aktiengesellschaft in D. [REDACTED]
S. [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch den Vorstand, daselbst,

Streithelferin,

- Prozeßbevollmächtigter: 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 Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 27. Mai 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 25. November 1963 gegen 8.00 Uhr im Oberwasser der Ruhrschleuse ereignet hat. Sie ist Eignerin des 927 t großen, 650 PS starken, 67 m langen und 8,20 m breiten TMS "Charlotte". Dem Beklagten zu 1 gehört der 1423,6 t große, 79,95 m lange und 9,48 m breite SK "Charline". Verantwortlicher Führer des Kahn war zur Zeit des Unfalls der Beklagte zu 2 (künftig als der Beklagte bezeichnet). Die Streithelferin ist Eignerin der Schuten "EB 32" und "EB 33" (je 537 t).

Das TMS "Charlotte" fuhr auf der Ruhr leer zu Tal. Das Schleppboot "D 206" befand sich mit drei auf kurzen Kreuzdrähten hängenden leeren Anhängen, dem SK "Charline" (erste Länge), der Schute "EB 32" (zweite Länge) und der

- 3 -

Schute "EB 33" (dritte Länge) auf der Bergfahrt. Als der Schleppzug die Ruhrschleuse verlassen hatte, kam es bei der Backbord an Backbord durchgeführten Begegnung im Oberwasser der Schleuse zu einem Zusammenstoß zwischen dem TMS "Charlotte" und der Schute "EB 33". Anschließend geriet "Charlotte" gegen den am Nordufer des Oberwassers befindlichen Dalben Nr. 5 und kollidierte dann wieder mit der Schute. Das Tankmotorschiff und der Dalben wurden beschädigt. Zur Unfallzeit herrschte Wind aus südlicher Richtung, der quer auf das Nordufer stand.

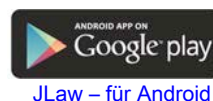
Die Klägerin und ihre Streithelferin sind der Auffassung, der Beklagte habe den Zusammenstoß allein verschuldet. SK "Charline" sei durch unterlassene oder falsche Ruderführung in Schräglage mit dem Heck zum nördlichen Ufer geraten. Hierdurch hätten sich die beiden Schuten zwangsläufig noch mehr den Dalben an der Nordseite genähert und den Talweg für "Charlotte" versperrt. Die Klägerin verlangt von dem Beklagten Ersatz ihres mit 15.556,97 DM bezifferten Schadens.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden des Beklagten. Für die Steuerung des Vorschiffs der Schute "EB 33" sei der Schiffsführer der Schute "EB 32" verantwortlich gewesen, der Beklagte habe hierauf keinen Einfluß nehmen können. Der Unfall sei durch den starken Südwind und das Verschulden des Führers des TMS "Charlotte" herbeigeführt worden, der trotz des erkennbaren Verfallens der Schuten, statt anzuhalten, mit hoher Geschwindigkeit weitergefahren sei.

Die Vorinstanzen haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin und ihre Streithelferin bitten, wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Entscheidungsgründe:

I. Ursächliches Verschulden des Beklagten, des Schiffsführers vom SK "Charline"

1. Das Berufungsgericht stellt fest: Der 80 m lange SK "Charline" sei mit seinem Achterschiff erheblich zum nördlichen Ufer verfallen. Dadurch seien die auf kurzem Draht hängenden Schuten zwangsläufig näher an das nördliche Ufer gebracht worden, so daß jedenfalls die letzte Schute "EB 33" dem Talfahrer "Charlotte" den Weg versperre. Diese Schute sei mit ihrem Backbordvorderschiff gegen das Backbordvorderschiff des mit leichter Backbordschräglage zu Tal fahrenden TMS "Charlotte" geraten. Zu Unrecht würden die Beklagten aus der Tatsache, daß zuerst die Vorderschiffe der beiden Fahrzeuge gegeneinander gestoßen seien, herleiten, daß die Kollision nicht auf das Verfallen von "Charline" zurückgeführt werden könne. Die Beklagten berücksichtigten dabei nicht, daß auf den Schuten gesteuert worden sei; die Schutenführer seien bestrebt gewesen, ihre Fahrzeuge trotz des Verfallens der ersten Länge gestreckt im Fahrwasser zu halten.

Die für die Kollision ursächliche Schräglage von "Charline" sei auf ein Verschulden des Beklagten zurückzuführen. Es möge zwar richtig sein, daß zu Berg fahrende Schleppzüge bei quer auf das Nordufer stehenden Südwinden von etwa Windstärke 5 im Oberwasser der Schleuse zunächst zum nördlichen Ufer hin verfallen. Wenn aber, wie das hier geschehen sei, das Schleppboot seinen Anhang nach der Ausfahrt aus der Schleuse stark nach Steuerbord abziehe, so sei es dem auf kurzem Draht hängenden ersten Anhang ohne

Schwierigkeiten möglich, alsbald wieder eine gestreckte Lage einzunehmen. Ob das Verfallen von "Charline", wofür gewichtige Anhaltspunkte sprächen, darauf zurückzuführen sei, daß das Ruder nicht besetzt gewesen sei, könne dahinstehen. Denn selbst wenn das Ruder besetzt gewesen sei, so sei das Verfallen jedenfalls dadurch herbeigeführt worden, daß auf "Charline" nicht ordnungsgemäß nachgesteuert worden sei. Dafür sei der Beklagte verantwortlich, auch wenn er, wie er behaupte, die Führung seines Kahns seinem Matrosen überlassen haben sollte.

2. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß "Charline" ein außergewöhnlich großes und zugleich leeres Schiff gewesen sei, das bei den Windverhältnissen schwer nachzusteuern gewesen sei. Die Rüge ist unbegründet. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, daß das Berufungsgericht die von ihm ausdrücklich festgestellten Ausmaße und den Leerzustand des Kahnes bei seinen rechtsfehlerfreien Erwägungen nicht berücksichtigt hat.

Der Hauptangriff der Revision richtet sich gegen die Annahme im angefochtenen Urteil, die Kollision sei auf das Verfallen von "Charline" zurückzuführen. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe selbst die Ursächlichkeit damit begründet, daß auf den Schuten gesteuert worden sei. Dann sei aber nicht einzusehen, weshalb die beiden Schuten in stärkerem Maße als "Charline", an der "Charlotte" ohne Berührung vorbeigefahren sei, in das Fahrwasser von "Charlotte" hätten geraten sollen, wenn sie richtig nachgesteuert hätten.

Auch dieser Revisionsangriff ist unbegründet. Auszugehen ist von der Darstellung des Unfallherganges in der Klagebeantwortung vom 13. März 1965 insoweit, als dort auf Seite 2 ausgeführt ist: "Als der Schleppzug ganz aus der Schleuse war, verfiel die Schute "EB 32" mit dem Bug nach Backbord." Des weiteren ist von der Feststellung des Berufungsgerichts auszugehen, daß das Heck von "Charline" stark nach Backbord verfallen war. Schließlich ist zu berücksichtigen, daß man auf "Charline", wenn auch zu spät, versuchte, sich hinter dem Boot aufzustrecken. Das hat der Matrose Vogel vom TMS "Charlotte", auf dessen Aussage das Berufungsgericht Gewicht legt, anschaulich geschildert, es entspricht sowohl dem Vortrag der Klägerin als auch dem Vortrag der Beklagten insoweit, als sie behaupten, "Charline" habe sich, soweit dies mit Rücksicht auf den starken Wind möglich gewesen sei, gestreckt hinter dem Boot gehalten. Auch das Berufungsgericht (BU S. 23) nimmt offensichtlich an, daß auf "Charline" noch vor dem Zusammenstoß das Ruder nach Backbord gelegt worden ist. Bei diesem Sachverhalt wird der Unfallhergang und gleichzeitig die Ursächlichkeit des Verfallens von "Charline" für die Kollision klar. "Charline" hat, als sie weitgehend mit dem Heck zum Nordufer verfiel, die beiden auf kurzen Drähten hängenden Schuten mitgezogen, wenn diese auch, wie im angefochtenen Urteil (S. 22) festgestellt ist, bemüht waren, sich hinter der verfallenen ersten Länge gestreckt im Fahrwasser zu halten. Als "Charline" vor dem Zusammenstoß Backbordruder gab, um sich aufzustrecken, hat das nach Steuerbord abgehende Achterschiff des Kahns den Bug des zweiten Anhangs mitgezogen. Das hatte zur Folge, daß das Heck des zweiten Anhangs weiter nach Backbord geriet und dorthin gleichzeitig das Vorschiff des dritten Anhangs mitnahm. Der

zweite Anhang und damit auch dessen Achterschiff konnte dem Zug des Schleppbootes früher folgen als der Bug des auf kurzen Drähten hängenden dritten Anhangs. So kam es, daß das Vorschiff des dritten Anhangs im Zeitpunkt der Begegnung mit "Charlotte" weiter nach Backbord hinaus lag, als das Heck des zweiten Anhangs und daher mit seiner Backbordseite gegen das Backbordvorschiff des in leichter Schräglage herankommenden TMS "Charlotte" geriet. Damit ist aber klargestellt, daß die Kollision der zweiten Schute mit dem Talfahrer dadurch herbeigeführt worden ist, daß "Charline" zu spät versuchte, sich hinter dem Schleppboot aufzustrecken.

Das Verschulden des beklagten Kahnführers an der falschen Ruderführung hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler festgestellt.

Demnach sind die Beklagten der Klägerin zum Schadensersatz verpflichtet.

II. Mitverschulden des Talfahrers "Charlotte"

1. Zutreffend sieht das Berufungsgericht kein Verschulden des 8,20 m breiten Talfahrers darin, daß er, sich dicht an die nördlichen Dalben haltend, dem Wind Rechnung tragend, eine leichte Backbordschräglage eingenommen hat. Das haben auch die Beklagten dem Talfahrer nicht zum Vorwurf gemacht. Die Revision muß das hinnehmen. Nach den Angaben des Schiffsführers von "Charlotte", auf die sich die Revision beruft, war die letzte Schute bei der Kollision achtern nur 10 bis 11 m von den Dalben entfernt.

2. Das Schiffahrtsobergericht meint, der Klägerin könne nicht widerlegt werden, daß der Talfahrer eine Geschwindigkeit von 5 bis 7 km/h habe einhalten müssen, um nicht vom Wind gegen die Dalben gedrückt zu werden. Auch diese Auffassung kann aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden.

3. Das Berufungsgericht trägt Bedenken, ein Verschulden des Talfahrers deshalb als erwiesen anzusehen, weil er es unterlassen hat, angesichts einer erkennbar drohenden Gefahr die Fahrt abubrechen und rechtzeitig an den Dalben festzumachen. Im angefochtenen Urteil wird zur Begründung dieser Bedenken ausgeführt: Auf "Charlotte" habe man den 180 bis 200 m langen Schleppzug in einer Entfernung von etwa 1300 m aus der Schleuse herausfahren sehen. Die Anhänge des Schleppzuges seien langsam nach Backbord verfallen, als sie über das Leitwerk der Schleuse hinausgekommen seien und der letzte Anhang sich bereits bei dem Dalben Nr. 2 befunden habe. Es sei nicht auszuschließen, daß Talfahrer und Bergfahrer einander beträchtlich genähert hätten, als die Anhänge des Schleppzuges erkennbar nach Backbord verfallen seien. Zunächst habe die Führung von "Charlotte" damit rechnen können, daß die Anhänge bis zur Begegnung wieder eine gestreckte Lage einnehmen würden. Wie nicht widerlegt sei, habe der Schiffsführer von "Charlotte" die akute Gefahrensituation erst erkennen können, als er bei einer Entfernung des Buges seines Schiffs von 80 m zu dem Schleppboot wahrgenommen habe, daß das Ruder von "Charline" nicht besetzt gewesen sei. Ob es dann noch möglich gewesen sei, die Fahrt rechtzeitig einzustellen und ohne Gefährdung der Sicherheit von "Charlotte" an den Dalben festzumachen, erscheine zum mindesten zweifelhaft. Unstreitig sei auf "Charlotte"

Anker gesetzt worden. Nicht widerlegt sei, daß auf "Charlotte" in der letzten Unfallphase zurückgeschlagen worden sei.

Diese Erwägungen tragen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Klägerin eine schuldhafte Verletzung ihrer Pflicht, bei Erkennbarkeit der Gefahr die Fahrt abubrechen, nicht nachgewiesen werden könne. Die Revision vermag hiergegen nichts Beachtliches vorzubringen. Sie verkennt bei ihren Ausführungen, daß der Talfahrer zwar mit einem vorübergehenden Verwehen der Anhänge, nicht aber damit rechnen mußte, daß infolge unterlassener oder falscher Ruderführung auf "Charline" die Anhänge bis zur Begegnung nicht rechtzeitig ihre gestreckte Lage einnehmen würden.

Dr. Kuhn

Stempel

Dr. Nörr

Dr. Schubath

Dr. Schulze