

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

2059 010

URTEIL

II ZR 138/63

Verkündet am

18. März 1965,
Schorm,
Justizangestellter,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

2.

3.

4.

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter zu 2 - 4: Rechtsanwalt

gegen

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 18. März 1965
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer
und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr.
Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revisionen des Beklagten zu 1 und der
Beklagten zu 2 bis 4 gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 14. März
1963 werden zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die
Kosten des Revisionsverfahrens auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, Eigenerin des Kabellegers "Elbe",
nimmt die Beklagten auf Grund eigener und übergangener
Rechte (insbesondere Abtretung seitens der Bundespost)
aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am
11. März 1961 in der leichten Stromkrümmung des Rheines
bei km 737,65 zwischen der Düsseldorf-Neußer Straßen-
brücke und der etwa 1 km weiter stromab gelegenen

Hammer Eisenbahnbrücke ereignet hat.

Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer und Schiffsführer des Schleppboots "Dina" (480/600 PS). Der Beklagten zu 2 gehören die Kähne "Rousseau" und "La Bruyère". "Rousseau" ist 1497 t groß, 86 m lang und 10 m breit. "La Bruyère" ist 959 t groß, hat eine Länge von 67 m und eine Breite von 8,2 m. Zur Zeit des Unfalls wurden der Kahn "La Bruyère" vom Beklagten zu 3 und der Kahn "Rousseau" vom Beklagten zu 4 geführt. Am Ruder von "Rousseau" stand der Matrose Koop.

Der 43 m lange und 8,50 m breite Kabelleger "Elbe" war damit beschäftigt, Kabel der Bundespost quer durch das Flußbett zu verlegen. Der Kabelleger hatte mit dieser Tätigkeit am rechten Rheinufer begonnen und zur Unfallzeit die Strommitte bereits überschritten. Die Verlegungstrasse verlief in leichter Schrägrichtung durch den Strom und erreichte das linke Ufer etwas weiter stromauf. Der Kabelleger, der in senkrechter Lage zur Trasse arbeitete, lag hinter drei Ankern mit seinem Steven nach oberstrom und leicht schräg gegen das rechte Ufer geneigt. Einer der Anker lag am linken Rheinufer zwischen den Kribben. An der Steuerbordseite von "Elbe" war eine Arbeitsbühne angebracht, deren Träger die Außenbordwand um 2,20 m überragten. An der Backbordseite des Kabellegers lag achtern das Boot "Jupiter". Auf "Elbe" waren an der Steuerbordseite eine rot-weiße Tafel und an der Backbordseite eine rote Tafel befestigt. Weiter oberhalb befand sich ein Boot der Wasserschutzpolizei, das beauftragt war, die Schifffahrt wegen der Arbeiten im Strom zu wahr-
schaun.



13

Das Boot "Tina" befand sich mit den Anhangkähnen "Rousseau" und "La Bruyère" auf der Talfahrt von Straßburg zu den Ruhrhäfen. Die Anhänge waren dergestalt nebeneinander gecoert, daß der längere Kahn "Rousseau" den steuerbords hängenden Kahn "La Bruyère" vorn und achtern überragte. Die beiden Stränge der Anhänge waren an der Steuerbordseite von "Rousseau" an dem Schleppoller festgemacht, wobei der Strang von "La Bruyère" einmal um den Poller von "Rousseau" herumgelegt war und dann zu "La Bruyère" ging. "Rousseau" war mit 1170 t beladen und lag 2,25 m tief, "La Bruyère" hatte eine Ladung von 690 t und einen Tiefgang von 2,--- m.

Als der Schleppzug sich in den Nachmittagsstunden des Unfalltages dem Kabelleger näherte, folgten die Anhänge dem Boot in der Weise, daß "Rousseau" im Kielwasser des Bootes fuhr, während "La Bruyère" mit seiner Schiffsbreite nach Steuerbord herauslag.

Entsprechend den auf dem Kabelleger gesetzten Zeichen fuhr der Schleppzug zwischen "Elbe" und dem linken Rheinufer hindurch. Hierbei geriet das Steuerbordachterschiff des Kahns "La Bruyère" gegen die Träger der Bühne des Kabellogers. "Elbe" und "La Bruyère" wurden beschädigt. Ferner entstand Sachschaden an den von "Elbe" verlegten Kunststoffrohren. Nach dem Unfall sind sowohl das Boot "Dina" als auch die Kähne "Rousseau" und "La Bruyère" auf weitere Reisen geschickt worden.

Die Klägerin hat behauptet:

Die Verlegungsarbeiten seien der Schifffahrt durch

die zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion bekanntgegeben worden. Bei der Annäherung an die Unfallstelle sei der Schleppzug "Dina" vom Posten der Wasserschutzpolizei gewahrschaut worden, zügig durchzufahren und den Kurs rechtzeitig nach Backbord zu nehmen. Anstatt der Wahrschau und den gut sichtbaren Zeichen auf dem Kabelleger zu folgen, hätten das Boot "Dina" und die Anhänge, die etwa 50 bis 60 m hinter dem Boot gehangen hätten, in langsamer Fahrt einen solchen Kurs eingehalten, daß es zur Kollision zwischen "La Bruyère" und dem Kabelleger gekommen sei. Der ganze Schleppzug habe nämlich zu weit Kurs nach Steuerbord genommen, außerdem hätten die Führer der Anhänge die Achterschiffe ihrer Kähne nicht so weit aufgefahren, wie es notwendig gewesen wäre, um ungehindert an dem sich nur geringfügig - 15 m in der Stunde - seitlich bewegendem Kabelleger vorbeizukommen. Der Schleppzugführer habe auch unterlassen, den fehlerhaften Kurs seiner Anhänge durch entsprechende Anweisung richtigzustellen.

Der Schleppzug habe mindestens 120 m Raum gehabt, um zwischen dem Kabelleger und dem linken Ufer des Stromes hindurchzufahren. Es sei auch laufend Talfahrt gekommen, die den Kabelleger ordnungsgemäß und in ausreichendem Abstand passiert habe. Über die Anker seien die Schiffe hinweggegangen.

Zur Höhe der geltend gemachten Klageforderung hat die Klägerin unter Vorlage der Schadenstaxe vortragen, an "Elbe" sei ein Schaden von 4 500 DM, an den der Bundespost gehörenden Kunststoffrohren ein

solcher von 29 638 DM entstanden; die Kosten für die durch den Unfall notwendig gewordene Neuverlegung der Rohre beliefen sich auf 160 000 DM. Das ergebe einen Schadensbetrag von 194 138 DM. Sie hat ferner vorge-
tragen, daß die Höhe des Schadens noch nicht endgültig feststehe und ihr ein weiterer Schaden dadurch entstehen könne, daß sie für Schäden aufzukommen habe, die durch eines der noch unter Wasser zurückgelassenen Kunststoffrohre hervorgerufen werden könnten. Schließlich sei es auch möglich, daß sie durch behördliche Anordnung verpflichtet werden könne, die beschädigten Kabelrohre wegzuräumen. Ihrem Vortrag entsprechend hat die Klägerin Zahlungs- und Feststellungsklage erhoben.

Die Beklagten haben ihren Klageabweisungsantrag wie folgt begründet:

Der Beklagte zu 1:

Er habe den Kurs des Schleppzuges richtig angelegt. Er sei nicht zunächst auf den Kabelleger zugefahren und auf einmal nach Backbord ausgewichen, sondern habe schon "von oben herunter" den richtigen Kurs für die Durchfahrt zwischen dem Kabelleger und dem linken Rheinufer eingehalten. Im übrigen wäre auch ein Abziehen des Bootes nach Backbord in einer Entfernung von etwa 200 m vor dem Kabelleger so rechtzeitig gewesen, daß die Anhänge den Kabelleger bei richtiger Steuerung ungehindert hätten passieren können. Diese hätten auf einem Strang von etwa 50 bis 60 m hinter dem Boot gehangen und über eine eigene Steuerfähigkeit verfügt. Das Boot habe auch eine ausreichende Geschwin-

digkeit eingehalten und den Kabelleger in genügend weitem Abstand passiert. Eine Wahrschau an die Kahnführer sei sinnlos gewesen, da die Kähne erst kurz vor "Elbe" nachhaltig mit den Achterschiffen nach Steuerbord verfallen seien.

Der Unfall sei auf ein Verschulden der Führung der Anhangkähne und des Kabellegers "Elbe" zurückzuführen.

Der Schiffer des Kahns "Rousseau" habe nach den besonderen Umständen das Rudern nicht seinem Matrosen überlassen dürfen. Der Schiffsführer des Kahns "La Bruyère" habe nicht ordnungsgemäß nachgesteuert und erst entsprechend mitgedreht, als das Boot abgezogen habe. Er habe das erforderliche rechtzeitige Aufstrecken des Achterschiffes der Anhänge auch dadurch behindert, daß er das Ruder auf "La Bruyère" nur gut zur Hälfte nach Steuerbord ausgedreht habe. Der Unfall wäre vermieden worden, wenn die Achterschiffe der Anhänge nur um einen Meter weiter aufgefahren worden wären.

Die Führung des Kabellegers "Elbe" treffe deshalb ein Verschulden an dem Unfall, weil der Abstand zwischen dem Kabelleger und dem linken Stromufer zur Unfallzeit jedenfalls schon so gering gewesen sei, daß eine Durchfahrt dort zumindest mit einem Risiko verbunden gewesen sei. Die Talfahrt hätte bereits früher an der Backbordseite des Kabellegers vorbeigeleitet werden müssen.

Die Beklagten zu 2 bis 4:

Die Anhangkähne hätten an einem 45 m langen Strung hinter dem Boot gehangen und ordnungsgemäß nachgesteuert. Der Kapitän des Boots "Dina" habe seine langsame Fahrt nicht beschleunigt und habe bis auf eine Entfernung von 150 bis 200 m vor dem Kabelleger einen auf diesen gerichteten Kurs beibehalten. Solange das Boot geradeaus gefahren sei, hätten die Anhänge nicht nach Backbord halten können, ohne mit ihren Hinterschiffen zu verfallen. Erst in der angegebenen Entfernung habe "Dina" nach Backbord abgezogen. Die Anhangkähne, die bis dahin gestreckt hinter dem Boot gelegen hätten, hätten nunmehr versucht, durch entsprechende Rudermanöver dem Kurs des Bootes zu folgen und durch Gegenruder die Achterschiffe der Anhänge trotz des verspäteten Backbordkurses von "Dina" noch rechtzeitig aufzustrecken. Trotzdem sei der Kahn "La Bruyère" gegen die Kabelauslogerschiene von "Elbe" geraten.

Der Talfahrt habe für die Durchfahrt zwischen dem Kabelleger und dem linken Rheinufer kein hinreichender Raum zur Verfügung gestanden. Während der Vorboifahrt am Kabelleger seien die Anhangkähne infolge einer Berührung mit dem durchgehievten Draht des am linken Ufer liegenden Ankers von "Elbe" in eine Vierkantstellung geraten; dadurch hätten die Ruder der Kähne ihre Wirkung verloren und sei "Elbe" zwangsläufig in den Kurs der Talfahrt gezogen worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den bezifferten Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt

und dem Feststellungsantrag entsprochen. Die Berufungen der Beklagten sind zurückgewiesen worden. Mit ihren Revisionen verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet, die Revisionen zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Durch die auf "Elbe" gesetzten Zeichen sei der Talfahrt gemäß §§ 77 Nr. 1 RhSchPVO der Weg für die Durchfahrt zwischen dem Kabelleger und dem linken Ufer gewiesen worden. Dort habe hinreichender Raum für den Schleppzug mit seinen bis zu 2,25 m abgeladenen, nebeneinander gemeerten Anhängen zur Verfügung gestanden. Das Boot "Dina" sei in dem ausreichenden Seitenabstand von rund 30 m an der Steuerbordseite von "Elbe" vorbeigefahren. Der Unfall sei nur darauf zurückzuführen, daß die Achterschiffe der Anhangkähne gegenüber dem Kurs des Bootes nach Steuerbord verfallen seien.

Der Bootsführer und die Kahnführer hätten etwa in Höhe der Neußer Straßenbrücke, ungefähr 500 m vor der Unfallstelle, die Zeichen von "Elbe" wahrgenommen. Der Schleppzug sei zunächst in seiner bisherigen gestreckten Lage - "Rousseau" in der Kiellinie von "Dina", "La Bruyère" steuerbords neben "Rousseau" - mit Kurs auf den Kabelleger weitergefahren. Erst etwa 200 m vor "Elbe" sei der Schlepper nach Backbord ausgewichen. Unmittelbar, nachdem der Schlepper seinen Kurs nach Backbord gerichtet habe, seien die Achterschiffe der Anhänge verfallen. Das sei wesentlich darauf zurückzuführen, daß der Schiffsführer von "La Bruyère" nicht

rechtzeitig und nicht genügend Steuerbordgegenruder gegeben habe, um das Auffahren der Achterschiffe der Anhänge zu ermöglichen. Erst als sich "La Bruyère" bereits Kopf an Kopf mit "Elbe" befunden habe, sei auf "La Bruyère" das Ruder nachhaltig nach Steuerbord gedreht worden. Das Verfallen sei durch die leichte Stromkrümmung an der Unfallstelle begünstigt worden. Die Fahrtgeschwindigkeit des Schleppers sei ausreichend gewesen. Bei der von den Interessenten von "Rousseau" und "La Bruyère" angegebenen geringsten Schleppstranglänge von 45 m hätten die Anhänge über eine hinreichende Steuerfähigkeit verfügt, um eine Schiffsbreite weiter nach Backbord zu halten. Dazu wäre aber notwendig gewesen, daß nicht nur - wie geschehen - auf "Rousseau", sondern auch auf "La Bruyère" rechtzeitig das Ruder vollends nach Steuerbord gedreht worden wäre. Die Bühne des Kabellegers sei vom Achterschiff des Kahns "La Bruyère" bei der Vorbeifahrt nur gestreift worden.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Unfall sei auf gemeinsames Verschulden des Bootes und seiner Anhangkähne zurückzuführen. Es sei zwar unzweckmäßig, aber objektiv nicht gefährlich gewesen, daß der Schleppzugführer bis zu einer Entfernung von 200 m von "Elbe" seinen Kurs auf dieses Schiff gerichtet habe, da bei richtigem und umsichtigem Nachsteuern der Kähne auch der erst in einer Entfernung von 200 m eingeschlagene Backbordkurs des Bootes eine unfallfreie Vorbeifahrt an "Elbe" ermöglicht habe. Der Schleppzugführer habe aber schuldhaft unterlassen, die fehlerhafte Fahrweise der Anhangkähne zu korrigieren. Möge es bei freiem Fahrwasser grundsätzlich nicht zu beanstanden sein, daß "Rousseau" in Kiellinie hinter dem Boot ge-

fahren sei, so sei die Beibehaltung dieser Fahrweise fehlerhaft gewesen, nachdem die Sichtzeichen des Kabellegers erkennbar geworden seien. Je mehr sich der Schleppzug dem Kabelleger genähert habe, desto größer sei das aus dieser fehlerhaften Fahrweise entstandene Risiko geworden. Das fehlerhafte Nachsteuern sei beiden Kahnführern, vor allem dem Rudergänger Koop vom Kahn "Rousseau" anzulasten, da dieser wesentlich größere und schwerere Kahn in erster Linie für den Kurs der Anhänge während der Annäherung an "Elbe" von Bedeutung gewesen sei. Aber auch den Beklagten zu 4 als den Schiffsführer von "Rousseau" treffe ein Verschulden, da er sich nicht an das Ruder, sondern unter Deck begeben habe, obwohl er die fehlerhafte Fahrweise seines Kahnese habe erkennen müssen. Der Schleppzugführer habe schon in dieser Phase der Annäherung an "Elbe" es schuldhaft unterlassen, die fehlerhafte Fahrweise der Anhänge zu berichtigen. In der letzten Phase des Unfallgeschehens, als das Boot in 200 m Entfernung von "Elbe" nach Backbord ausgewichen sei, habe der Beklagte zu 3 als Schiffsführer von "La Bruyère" entscheidend versagt, weil er das Ruder nicht rechtzeitig und vollends nach Steuerbord gelegt habe, um das Verfallen der Anhangkähne zu verhindern. Auch in dieser Phase hätte eine sofortige nachhaltige Wahrschau seitens des Bootes noch die erforderliche geringfügige Korrektur des Kurses der Anhänge bewirken können, da sich das Verfallen der Anhangkähne schon unmittelbar nach dem Ausweichen des Bootes nach Backbord angezeigt habe.

Ein Mitverschulden der Besatzung von "Elbe" wird vom Berufungsgericht verneint.

II. Die Angriffe der Revisionen vermögen den Bestand des Urteils nicht zu gefährden.

A. Ursächliches Verschulden der Besatzungen der Anhangkähne (Revision der Beklagten zu 2 bis 4),

1. bis zum Ausweichen des Bootes nach Backbord.

Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, daß bei dem vom Boot eingehaltenen, auf "Elbe" gerichteten Kurs die Führer der Anhangkähne verpflichtet und in der Lage waren, ihre Fahrt hinter dem Boot um eine Schiffsbreite nach Backbord zu verlegen, um ein Risiko bei der Vorbeifahrt an dem Kabelleger auszuschließen. Unter Berufung auf die Entscheidung des Senats in BGHZ 28, 84, 87 f meint die Revision der Beklagten zu 2 bis 4, die Anhangkähne seien nur gehalten gewesen, ihren bisherigen Kurs hinter dem Boot beizubehalten; sie hätten darauf vertrauen dürfen, daß das Boot den richtigen Kurs wählte, auch dann noch, als sie erkannt hätten, daß das Boot nicht so frühzeitig nach Backbord ausbog, wie sie vielleicht erwarteten, zumal vom Schleppzugführer keine Weisungen erteilt worden seien; ein eigenmächtiges Handeln der Kahnführer wäre nur in Frage gekommen, wenn sie sich in bedrängter Lage befunden hätten und eine Verständigungsmöglichkeit mit dem Schleppzugführer gefehlt hätte.

Die Revision verkennt die Pflichten der Kahnführer eines fahrenden Schleppzuges. Ihre wesentlichste Pflicht ist das richtige Nachsteuern. Diese hat nicht ein eigenmächtiges Handeln, sondern eine ihnen im Schleppverband zukommende - selbständige - Aufgabe (BGHZ aaO S. 87) zum

Inhalt. Sie bedeutet zunächst, daß die Kahnführer so zu steuern haben, daß ein Verfallen der Kähne verhindert wird. Sie bedeutet darüber hinaus, daß die Anhangkähne im Rahmen ihrer Steuerfähigkeit in der Weise hinter dem Boot fahren, daß gegenseitige Beschädigung der Fahrzeuge, Behinderung der Schifffahrt sowie Beschädigung der Ufer und von Anlagen jeder Art vermieden werden (§ 4 RhSchPVO). Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, daß das Herausliegen des Kahnes "La Bruyère" mit seiner Schiffsbreite nach Steuerbord aus der Kiellinie des Bootes ein Risiko bedeutete, das immer größer wurde, je mehr sich das Boot mit seinem auf "Elbe" gerichteten Kurs diesem Schiff genähert hat. Dieses Risiko zu vermeiden, oblag den Kahnführern, insbesondere auch dem Schiffsführer von "Rousseau" als dem Führer des größeren Kahns, als ihre eigene, selbständige Pflicht. Das Risiko wäre nur dann ausgeschlossen und die Beibehaltung der bisherigen Fahrweise der Kähne hinter dem Boot nautisch zu rechtfertigen gewesen, wenn das Boot nach Insichtkommen des Kabellegers seinen Kurs auf die Durchfahrt zwischen Kabelleger und linkem Ufer genommen hätte. Je länger aber das Boot seinen auf "Elbe" gerichteten Kurs beibehielt, desto mehr mußten sich die Kahnführer ihrer Pflicht bewußt werden, in der Weise nachzusteuern, daß ihre Begegnung mit dem Kabelleger in genügendem Abstand erfolgen konnte. Dieses Nachsteuern hätte so rechtzeitig geschehen müssen, daß die Kähne bei der Vorbeifahrt an "Elbe" wieder in gestreckter Lage hinter dem Boot gewesen wären. Das wäre den Kahnführern auch möglich gewesen. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht angenommen, bei einer Schleppstranglänge von 45 m hätten die Anhangkähne über eine hinreichende

Steuerfähigkeit verfügt, um eine Schiffsbreite weiter nach Backbord zu halten. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat genügend Sachkunde, um diese Feststellung ohne Anhörung eines Sachverständigen zu treffen. Die Annahme der Revision, die Anhangkähne wären bei dieser geringfügigen Verlegung ihres Kurses hinter dem Boot verfallen, geht fehl; sie steht mit der insoweit gegebenen, vom Berufungsgericht festgestellten Steuerfähigkeit der Anhänge in Widerspruch. Die Behauptung der Revision, die Geschwindigkeit des Bootes und damit der Wasserdruck auf die Ruder der Kähne seien zu gering gewesen, um die gestreckte Lage des Schleppzuges vor der Begegnung wiederherzustellen, enthält einen unzulässigen Angriff gegen die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht auch angenommen, die Kahnführer hätten berücksichtigen müssen, daß bei der Beibehaltung ihrer bisherigen Fahrweise die - wenn auch leichte - Krümmung des Stromes ein Verfallen ihrer Kähne begünstigen würde.

Die Feststellung im angefochtenen Urteil, die Berichtigung der fehlerhaften Fahrweise der Anhangkähne vor dem Abbiegen des Bootes nach Backbord hätte ausgereicht, um den Unfall abzuwenden, unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Der ursächliche Zusammenhang wird auch nicht dadurch ausgeschlossen, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts durch richtiges und umsichtiges Nachsteuern bei dem Ausweichen des Bootes nach Backbord der Unfall vermieden worden wäre. Der fehlerhafte Kurs der Anhangkähne vor diesem Zeitpunkt schloß, wie das Berufungsgericht ohne Rechts-

fehler festgestellt hat, ein Risiko in sich, das bei der Vorbeifahrt der Anhangkähne an "Elbe" sich ausgewirkt hat. Der nautische Fehler einer Schiffsführung muß ihr auch dann als unfallursächlich zugerechnet werden, wenn bei geschicktem und umsichtigem Verhalten dieser Schiffsführung selbst oder der Schiffsführung eines anderen Fahrzeuges es nicht zu dem Unfall gekommen wäre.

2. Nach dem Backbord-Ausweichen des Bootes.

Während nach diesem Zeitpunkt der Kahn "Rousseau", wie im angefochtenen Urteil festgestellt wird, richtig nachgesteuert hat, hat es der Kahnführer von "La Bruyère", wie ebenfalls festgestellt wird, unterlassen, rechtzeitig und nachhaltig Steuerbordgogonruder zu geben. Dem setzt die Revision der Beklagten zu 2 und 3 nichts anderes entgegen, als daß sie die Ursächlichkeit dieses nautischen Fehlers bezweifelt. Damit wendet sie sich in unzulässiger Weise gegen die ohne Rechtsfehler getroffene Feststellung des Berufungsgerichts, der Unfall hätte auch nach diesem Zeitpunkt vermieden werden können, wenn der Kahnführer von "La Bruyère" richtig nachgesteuert hätte. Dabei hat das Berufungsgericht berücksichtigt, daß "La Bruyère" neben "Rousseau" gemeert war. Daß ein gleichzeitiges Verschulden des Schleppzugführers die Ursächlichkeit des Verschuldens des Kahnführers nicht ausschließt, bedarf keiner Erörterung.

B. Ursächliches Verschulden des Schleppzugführers
(Revision des Beklagten zu 1).

Der Schleppzugführer trägt die Verantwortung

nicht nur für den richtigen Kurs seines Bootes, sondern grundsätzlich auch für den richtigen Kurs seiner Anhänge; falls diese nicht richtig nachsteuern, muß er diesen Fehler durch entsprechende Anweisung, notfalls durch geeignete Gegenmaßnahmen seines Bootes berichtigen (§ 2 Nr. 4 RhSchPVO; BGH VersR 1958, 759). Diese Verantwortung des Schleppzugführers besteht selbständig neben der Verantwortung der Kuhnführer für das Nachsteuern (§ 2 Nr. 3 S. 2 RhSchPVO). Die Revision des Beklagten zu 1 meint, die Strecke sei übersichtlich, die Wirkung der Stromkrümmung voraussehbar gewesen, eine Wahrschaupflicht des Schleppzugführers gegenüber den Anhängen habe daher nicht bestanden, da es sich um für jedermann eindeutige Selbstverständlichkeiten gehandelt habe; man könne vom Schleppzugführer nicht die ununterbrochene Beobachtung seiner Anhänge verlangen. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Mitverantwortung des Schleppzugführers für den Kurs seiner Anhänger die Beobachtung der Anhänge erfordert und die Pflicht zur Wahrschau erst recht und gerade dann besteht, wenn die Anhänge den richtigen Kurs (der sich nach Meinung der Revision des Beklagten zu 1 hier von selbst verstanden hat) nicht einschlagen. Der Führer von "Dina" mußte daher, solange er seine, wie das Berufungsgericht (BU S. 30) sagt, "zweifelloso unzumutbare Fahrweise", nämlich den auf "Elbe" gerichteten Kurs, beibehielt, sich durch Beobachtung der Anhänge davon überzeugen, daß diese den durch seine Fahrweise und die Annäherung an den Kabelleger gebotenen richtigen Kurs einschlugen und demgemäß um eine Schiffsbreite nach Backbord verlegten. Da er sehen mußte, daß die Anhänge in fehlerhafter Weise den bisherigen Kurs beibehielten, war er zur Wahrschau verpflichtet.

Das Berufungsgericht hat bei seiner Erörterung über die Pflichten eines Schleppzugführers unter Bezugnahme auf die zuletzt genannte Entscheidung des erkennenden Senats darauf hingewiesen, daß der Schleppzugführer notfalls durch geeignete Gegenmaßnahmen den Kurs der Anhänge berücksichtigen muß. Es hat aber hieraus nicht den für den vorliegenden Fall gebotenen Schluß gezogen. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Kurs der Anhänge - "Rousseau" in Kiellinie des Bootes - zunächst richtig war. Er wurde aber unrichtig, als das Boot nach In sight kommen des Kabellegers den Kurs auf dieses Schiff eingehalten hat. Der Kurs des Schleppzuges im Ganzen wäre nur richtig gewesen, wenn entweder bei Beibehaltung der bisherigen Fahrweise der Anhänge das Boot Kurs auf die Durchfahrt zwischen "Elbe" und linken Ufer genommen oder bei Finnhaltung des auf "Elbe" gerichteten Kurses die Anhänge ihre Lage zum Boot um eine Schiffsbreite nach Backbord verändert hätten. Der Schleppzugführer hat also nicht nur durch seine eigene Handlungsweise dazu beigetragen, daß ein bisher nicht zu beanstandender Kurs seiner Anhänge fehlerhaft wurde; vielmehr war sein eigener Kurs im Hinblick darauf, daß er die Anhänge nicht zu einer Änderung ihrer Lage zum Boot veranlaßte, nautisch nicht zu verantworten. So, wie der Schleppzug tatsächlich gefahren ist, war seine Fahrweise infolge gemeinsamen Verschuldens von Boot und Anhangskähnen bereits fehlerhaft, bevor das Boot im Abstand von 200 m vor "Elbe" nach Backbord ausgewichen ist. Weder können sich die Anhangskähne mit ihrer Behauptung entlasten, sie hätten darauf vertraut, das Boot werde den richtigen Kurs einschlagen, noch kann

das Boot sich mit seiner Behauptung entlasten, es hätte darauf vertraut, die Anhangkähne würden ihren Kurs hinter dem Boot um eine Schiffsbreite nach Backbord verlegen. Nach richtiger Betrachtungsweise ist daher der Schleppzugführer entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts zu spät nach Backbord ausgewichen, da er erkannte oder bei der gebotenen Aufmerksamkeit erkennen mußte, daß die Anhänge ihren Kurs nicht um eine Schiffsbreite nach Backbord verlegten.

Da schon nach diesem Sachverhalt das ursächliche Verschulden des Beklagten zu 1 an dem Unfall gegeben ist, kann die Rüge der Revision, eine Wahrscheinlichkeit des Beklagten zu 1 an seine Anhänge hätte, nachdem das Boot Backbordkurs eingeschlagen hatte, den Unfall nicht mehr verhindern können, auf sich beruhen.

C. Ursächliches Mitverschulden des Kabellegers "Elbe"
(Revision des Beklagten zu 1)

Nur die Revision des Beklagten zu 1 kommt auf den Vorwurf zurück, die Besatzungen von "Elbe" und von "Jupiter" hätten den Unfall mitverschuldet. Auch damit kann sie keinen Erfolg haben.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war für die vorgeschriebene Durchfahrt der Talfahrer zwischen "Elbe" und linkem Ufer ausreichend Raum. Neu und daher unbeachtlich ist das Vorbringen der

Revision, durch den von "Elbe" nach linksrheinisch führenden Ankerdraht sei das Fahrwasser verengt worden. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts, der Draht sei erst durchgehievt worden, als die Kollision erkennbar unmittelbar bevorstanden habe, ergibt sich im übrigen, daß der vorher in Bucht hängende Draht für die Vorbeifahrt, die ohnedies in einem Sicherheitsabstand von etwa 25 m hätte erfolgen müssen, kein Hindernis bildete. Die von den Beklagten zu 2 bis 4 im Berufungsverfahren aufgestellte Behauptung, der Kabelleger sei durch den Draht in den Kurs des Schleppzuges gezogen worden, entbehrt nach der Feststellung im angefochtenen Urteil jeder Grundlage. Rechtsfehlerfrei ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gekommen, der Draht habe den Ablauf des Unfallgeschehens nicht mehr ursächlich beeinflussen können. Die Revision des Beklagten zu 1 richtet sich mit ihren Angriffen in unzulässiger Weise gegen die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil.

Ohne Einfluß auf den Unfall ist der Umstand, daß der Dina-Schleppzug unterhalb der Unfallstelle die Eisenbahnbrücke zu passieren hatte, die er auch ohne Schwierigkeiten ebenso wie die vorausgegangenen Schleppzüge durchfahren hat. Für das Verfallen der Anhangkähne, das zu dem Unfall geführt hat, war dieser Umstand ohne Bedeutung.

III. Nach all dem waren die Revisionen zurückzuweisen.

Die Kostenfolge ergibt sich aus § 97 ZPO,
§ 100 Abs. 4 ZPO mit § 840 BGB.

Dr. Fischer Dr. Nörr Liesecke

Schulze Fleck