

BUNDESGERICHTSHOF

2009 016

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 187 /64

URTEIL

Verkündet am

1. Dezember 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma M. S [REDACTED], Lagerhausgesellschaft,
M [REDACTED], K [REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren
Vorstand,
2. des Schiffsführers Hans H [REDACTED] von SK
"Stromeyer 2", ebenda,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED]

gegen

die Firma N [REDACTED] van D [REDACTED] AG, B [REDACTED], N [REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Dezember 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Karlsruhe vom 24. Juli 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigenerin des Motorgüterschiffes "St. Alban". Die Beklagte zu 1 ist Eigenerin des Schleppkahnes "Stromeyer 2", der am Tage des Unfalls von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Am 9. Dezember 1961 befand sich der mit 520 t Kohlen beladene Kahn "Stromeyer 2" als vierter und letzter Anhangkahn hinter dem MS "Rhenus 134" unterhalb der Neckarmündung rechtsrheinisch auf der Bergfahrt. Als der Kahn, der seine Ladung bei der BASF in Ludwigshafen-Oppenu lösen sollte, die Höhe seines Bestimmungsplatzes erreicht hatte, löste er die Schleppverbindung, um auf die linksrheinische Seite hinüberzusemmen. Zu dieser Zeit näherte sich talwärts das fast unbeladene MS "St. Alban", das den Bergschleppzug

Steuerbord über Steuerbord passierte, da ihm von MS "Rhenus 134" die blaue Seitenflagge gezeigt wurde. Um den auf die Ludwigshafener Seite hinüberlaufenden Schleppkahn "Stromeyer 2" auszuweichen, richtete MS "St. Alban" seinen Kurs immer mehr nach linksrheinisch, ohne jedoch den Schleppkahn freifahren zu können. Beide Fahrzeuge stießen zusammen und wurden beschädigt.

Die Klägerin macht die Beklagten für den Schaden verantwortlich, der auf "St. Alban" durch den Zusammenstoß eingetreten ist und den sie auf 10.948,50 DM beziffert. Sie behauptet: Als "St. Alban" bereits die ersten Anhänge des Rhenus-Schleppzuges passiert gehabt habe, sei der letzte Anhangkahn Stromeyer plötzlich in Richtung Strommitte gegiert und in den Kurs von "St. Alban" geraten. Erst als beide Schiffe nur noch 80 m voneinander entfernt gewesen seien, habe man auf "Stromeyer 2" den Schleppball heruntergenommen. In diesem Zeitpunkt sei es für eine Kursänderung von "St. Alban" zu spät gewesen.

Die Beklagten haben vorgebracht, "St. Alban" sei, als "Stromeyer 2" nach Steuerbord ausscherte, den Schleppstrang loswarf und den Schleppball einzog, 700 - 900 m entfernt gewesen. Die Schiffsführung von "St. Alban" hätte durch Steuerbordkurs den Kahn frei fahren können. Der Schiffsführer von "St. Alban" habe die Einholung des Schleppballes übersehen. Jedenfalls treffe den Führer von "St. Alban" ein Mitverschulden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Zur Zeit des Unfalls habe im Revier reger Schiffsverkehr geherrscht. Etwa 300 m vor "St. Alban" sei ein anderer Talfahrer gefahren. Auf der linksrheinischen Seite seien zwei Einzelfahrer, darunter MS "Padusia", zu Borg gekommen. An beiden Ufern hätten, teilweise nebeneinander, Schiffe gelegen, die das Fahrwasser nicht unerheblich eingeengt hätten. "Stromeyer 2" sei zunächst, bevor der Strang gelöst worden sei, 20 bis 30 m aus dem Kurs seines Schleppzuges nach Steuerbord zur Strommitte ausgeschert. Dann habe der Kahn den Strang losgeworfen und anschließend den Schleppball eingezogen. Für "St. Alban" und andere Fahrzeuge sei zunächst unklar gewesen, weshalb der Kahn ausgeschert sei. Bei den widersprechenden Zeugenaussagen könne davon ausgegangen werden, der beklagte Schiffsführer habe mit seinem Manöver, hier zunächst mit dem Ausscheren seines Kahn, begonnen, als "St. Alban" bereits die Begegnung mit dem Schleppzug begonnen gehabt habe. Die Weisung des Bootes "Rhenus 134", "St. Alban" Steuerbord an Steuerbord zu begegnen, habe nicht nur für den Talfahrer, sondern auch für die Anhänge des Schleppzuges gegolten. Auch der Kahn "Stromeyer 2" hätte daher den Talfahrer an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen müssen und den Kurs des Entgegenkommers nicht kreuzen dürfen. Zudem habe der Kahn eine unerlaubte Querfahrt unternommen, da beim Loswerfen seines Stranges "St. Alban" sich bereits in Höhe der Anhänge 2 und 3 des Rhenus-Schleppzuges befunden habe.

Ein Mitverschulden des Schiffsführers von "St. Alban" hätten die Beklagten nicht bewiesen. Insbesondere sei nicht

bewiesen, daß "St. Alban" den Kurs noch nach Steuerbord hätte richten können, als die Querfahrt-Absicht des Kahnés habe erkannt werden können.

II. Die Revision meint, der beklagte Kahnführer sei an die Weisung seines Schleppzugführers zur Vorbeifahrt an der Steuerbordseite von dem Augenblick an nicht mehr gebunden gewesen, als er den Strang losgeworfen und sich daher nicht mehr in Schleppverbindung befunden habe. Weder das Loswerfen des Stranges noch das Hinüberfahren zum linken Ufer sei durch diese Weisung verboten worden.

Das ist unrichtig. Durch das Zeigen der blauen Seitenflagge hatte das Rhenus-Boot den Kurs seines ganzen Schleppzuges zur Begegnung mit dem Talfahrer "St. Alban" an der Steuerbordseite festgelegt (§ 38 Nr. 3, § 27 Nr. 1, § 2 Nr. 4 RhSchPVO). Als diese Festlegung erfolgte, befand sich der Kahn "Stromeyer 2" noch in Schleppverbindung; denn MS "St. Alban" fuhr etwa in Höhe des Rhenus-Bootes, als der Kahn vor dem Loswerfen des Stranges zur Strommitte ausscherte. Der Kahn "Stromeyer 2" durfte daher den festgelegten Kurs nicht ändern (§ 37 Nr. 3 RhSchPVO); schon sein Ausscheren nach Steuerbord verstieß gegen das Kursänderungsverbot. Die Festlegung des Kurses des Kahns blieb bestehen, als der Kahn unter den vorliegenden Umständen die Schleppverbindung löste. Dahinstehen kann, ob der Kahnführer nicht gegen seine nautische Sorgfaltspflicht dadurch verstoßen hat, daß er den Strang loswarf, bevor die Vorbeifahrt von "St. Alban" an dem Schleppzug beendet war. Jedenfalls mußte der Kahn, wenn er aus dem Schleppzug ausschied, den Talfahrer an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen. Da der fahrlässige Verstoß des Kahnführers gegen das Kursänderungsverbot den Zusammenstoß herbeigeführt hat, können

die Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Querfahrt des Kahns sei verboten gewesen, ebenso unerörtert bleiben wie die Frage, ob sich der Kahn überhaupt habe treiben lassen dürfen.

III. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht ein Mitverschulden des Schiffsführers von "St. Alban" als von den Beklagten nicht bewiesen angesehen. Es hat seiner Auffassung u.a. die Aussage des unbeteiligten Schiffsführers von MS "Padusia" zugrunde gelegt. Nach dessen Bekundung fuhr der Talfahrer "St. Alban", als der Kahn den gelben Schleppzugball herunternahm, bereits auf der Höhe des dritten Anhangs des Schleppzuges und war an den Kahn so nahe herangekommen, daß eine Kursänderung von "St. Alban" nach Steuerbord, um hinter dem nach dem linken Ufer gierenden Kahn vorbeizukommen, nicht mehr möglich war. Bei dieser Sachlage brauchte sich das Berufungsgericht mit der bestrittenen Behauptung der Beklagten, der Schiffsführer von "St. Alban" habe zugegebenermaßen zu spät gesehen, daß der Kahn den Ball bereits niedergeholt gehabt habe, nicht zu befassen.

IV. Demnach ist die Klage zutreffend dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Die Kosten ihrer erfolglosen Revision haben die Beklagten als Gesamtschuldner zu tragen (§§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO).

Dr.Kuhn

Dr.Nörr

Dr.Bukow

Dr.Schulze

Stimpel