

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 190/65

URTEIL

Verkündet am

7. Dezember 1967

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1.

2.

3.

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]
[REDACTED], K[REDACTED] -

4.

Streithelferin zu 2,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

5.

Streithelferin zu 3,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird unter Zurückweisung der Revision im übrigen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 17. August 1965 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Klage der Klägerin zu 2 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, soweit nicht bereits in diesem Revisionsurteil über die Kosten des Berufungsverfahrens entschieden wird.

Von den Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz einschließlich der Kosten der Nebeninterventionen, aber mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu 2, werden den Beklagten als Gesamtschuldnern 24/25

auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin zu 1 ist Eigenerin der Tankkähne "T[REDACTED]" (1298 t, 80 m lang, 10,50 m breit) und "M[REDACTED]" (618 t, 65 m lang, 8 m breit), die Klägerin zu 2 Eigenerin des TMS "My[REDACTED]" (935 t, 67 m lang, 8,20 m breit, 550 PS). Beide Klägerinnen machen Ersatzansprüche wegen Schäden geltend, die ihnen und ihren Besatzungsangehörigen im Verlaufe einer Massenhavarie am Morgen des 22. Dezember 1961 bei St. Sebastian (Rheinkm 599) durch mehrfache Beschädigungen ihrer Fahrzeuge erwachsen seien. Wegen dieser Schäden haben die Klägerinnen die Beklagte zu 1 als Eigenerin des Schleppkahns "S[REDACTED] 3" (1.323,5 t, 80 m lang, 9,49 m breit), den ursprünglichen Beklagten zu 2 als verantwortlichen Schiffsführer dieses Kahns in Anspruch genommen. Der Beklagte zu 2 ist nach Verkündung des erstinstanzlichen Urteils gestorben. An seine Stelle sind im Rechtsstreit seine unbekannten Erben getreten. Jedoch soll nachstehend der verstorbene Schiffsführer Schuppert weiter als der Beklagte zu 2 bezeichnet werden.

Der Kahn "S[REDACTED] 3" befand sich mit einer Ladung von 1.220 t Brikett auf der Bergfahrt als Anhang Nr. 2 des der Streithelferin zu 1 gehörigen Motorschleppers "A[REDACTED] E[REDACTED]" (1000 PS). Auf Nr. 1 hing der beladene SK "R[REDACTED]" (1.357 t, 82,15 m lang). Der Schleppzug war am Abend in der Dunkelheit bei St. Sebastian vor Anker gegangen, wo sich



Internes Archiv - Rechtsanwaltskanzlei Matthias Prinz, Rheinkilometer 599, St. Sebastian, 56384 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Tel. 0224 9490-1, Fax 0224 9490-20, E-Mail: matthias.prinz@prinz.law

rechtsrheinisch bereits viele Fahrzeuge angesammelt hatten, die ihre Fahrt wegen unsichtigen Wetters nicht hatten fortsetzen können. Schon in der Nacht gegen 2.30 Uhr war das leer zu Tal kommende MS "Se[REDACTED]" mit dem vor Anker liegenden Kahn "S[REDACTED] 3" kollidiert und dann bei km 599,2 zwischen der zweiten und dritten linksrheinischen Kribbe liegen geblieben, nachdem es auf dem Kopf der dritten Kribbe festgefahren war. Am Morgen gegen 8.00 Uhr passierten als erste Talfahrer mehrere Motorschiffe, teils mit einem Anhangkahn, zwischen "S[REDACTED] 3" und "Se[REDACTED]-see", wobei es bereits zu Unfällen kam. Diese Fahrzeuge machten sich zum größeren Teil unterhalb von "S[REDACTED] 3" auf verschiedene Art ständig. Dann erschien MS "H[REDACTED]" (72 m lang) und versuchte, oberhalb von "S[REDACTED] 3" und "Se[REDACTED]" über Backbord aufzudrehen, wobei es, ohne den Kahn zu berühren, gegen "Se[REDACTED]" geriet, aber wieder frei kam und anderweitig zwischen die Kribben ging.

Dem MS "H[REDACTED]" folgte der My[REDACTED]-Schleppzug der Klägerinnen. Das nur in Ballast fahrende TMS "My[REDACTED]" schleppte die leeren Tankkähne auf einer Länge; "T[REDACTED]" hing steuerbords, "M[REDACTED]" backbords. "My[REDACTED]" drehte oberhalb der beiden Stillieger über Backbord auf, und zwar so kurz, daß "M[REDACTED]" ihrem schleppenden Motorschiff gegen das Achterschiff geriet. Außerdem fiel TK "T[REDACTED]" mit dem Steuerbord-Achterschiff gegen den Vorderstegen von "S[REDACTED] 3", und beide Kähne blieben in Schräglage, mit den Köpfen zu Tal, an "S[REDACTED] 3" hängen. Die Schleppdrähte waren gebrochen. "My[REDACTED]" geriet zunächst zwischen die Kribben und legte sich etwas später, mit dem Kopf zu Berg, zwischen "S[REDACTED] 3" und "T[REDACTED]", um die Kähne zu halten.

Inzwischen traf als nächster Talzug das Schleppboot "Rh[REDACTED] I" (1.350 PS), das der Streithelferin zu 2 gehört, mit 2 Längen im Unfallrevier ein. Es hingen auf

erster Länge die beladenen Kähne "W[REDACTED] 19" (1.618 t) steuerbords, "O[REDACTED]" (1.364 t) backbords und auf zweiter Länge die leeren Kähne "Rh[REDACTED] 34" (1.356 t, 80 m lang) steuerbords, "Rh[REDACTED] 40" (1.340 t) backbords. Die zweite Länge machte los und landete linksrheinisch kopfvor oberhalb von "S[REDACTED] 3", während das Boot mit der ersten Länge über Steuerbord aufdrehte. Dabei rissen die Drähte; der Backbordkahn "O[REDACTED]" geriet mit dem Backbord-Achterschiff gegen "M[REDACTED]". Die Kähne "O[REDACTED]" und "W[REDACTED] 19" blieben in Querlage mit den Achterschiffen vor dem Pulk um den Kahn "S[REDACTED] 3" liegen. Derselbe begann abzutreiben. "Rh[REDACTED] I" legte sich rechtsrheinisch vor Anker.

Alsdann erschien von oben her weiter das der Streithelferin zu 3 gehörige Schleppboot "Wi[REDACTED]" (600 PS) mit ebenfalls 2 Längen. Auf erster Länge hing SK "Ku[REDACTED]" (2.902 t, 110 m lang, 13 m breit) steuerbords, SK "B[REDACTED]" (1.459 t, 82 m lang) backbords und auf zweiter Länge SK "Ti[REDACTED]" (1.499 t). Alle drei Kähne waren leer. Der Schleppzug versuchte kopfvor zu landen; dabei geriet SK "B[REDACTED]" backbords gegen SK "Rh[REDACTED] 34", dann SK "Ku[REDACTED]" und "B[REDACTED]" nach Steuerbord hin gegen "M[REDACTED]", wodurch auch TK "T[REDACTED]" und MS "My[REDACTED]", das sich inzwischen von unten her zwischen "T[REDACTED]" und "S[REDACTED] 3" eingeschoben hatte, weitere Schäden erlitten. Es kam auch noch zu weiteren Havarien, die jedoch in vorliegender Sache nicht von Bedeutung sind.

Die Klägerinnen behaupten, der Kahn "S[REDACTED] 3" der Beklagten habe unzulässigerweise mitten im Fahrwasser gelegen, und zwar nahe dem linken Ufer, während sein Strang rack zur anderen Seite hin abgestanden habe; denn das Boot "A[REDACTED] E[REDACTED]" und der Kahn Nr. 1 "R[REDACTED]" hätten sich rechtsrheinisch bei den übrigen Ankerliegern befunden.

SK "S [REDACTED] 3" habe durch seine falsche Lage und durch die hierauf zurückzuführenden Havarien die Talzüge "My [REDACTED]", "Rh [REDACTED] I" und "Wi [REDACTED]" behindert, als diese zum plötzlichen Aufdrehen oder Ständigmachen gezwungen gewesen seien. Die Fahrzeuge des Schleppzugs "My [REDACTED]" seien sowohl durch die Anfahrung des Kahns "S [REDACTED] 3" als auch durch die späteren Anstöße seitens der Anhangkähne der Boote "Rh [REDACTED] I" und "Wi [REDACTED]" beschädigt worden, "My [REDACTED]" auch durch das Auflaufen von "M [REDACTED]".

Die Beklagten bestreiten, daß SK "S [REDACTED] 3" in unzulässiger Weise gelegen habe; er habe als äußerstes Fahrzeug des Stapels der Bergfahrt den üblichen Sicherheitsabstand zu dem an seinem Backbord-Achterschiff stillliegenden Schleppboot "I [REDACTED] III" gehalten. Wäre aber der Kahn wirklich falsch gelegen, so hätte ihn sein Boot "A [REDACTED] E [REDACTED]" aus dem Fahrwasser herausziehen müssen. Die Kollisionen seien allein darauf zurückzuführen, daß die Schleppzüge "My [REDACTED]", "Rh [REDACTED] I" und "Wi [REDACTED]" ihre Fahrt trotz unsichtigem Wetter zu lange fortgesetzt und insbesondere zu spät aufgedreht oder ständig gemacht hätten, als ihnen die Weiterfahrt durch die unterhalb von "S [REDACTED] 3" liegenden Fahrzeuge versperrt gewesen sei. Anderen Talzügen sei das rechtzeitige Anhalten möglich gewesen.

Die Streithelferinnen der Klägerinnen haben ein Verschulden ihrer Fahrzeuge bestritten und sich im wesentlichen dem Vorbringen der Klägerinnen angeschlossen.

Rheinschifffahrtsgericht und Rheinschifffahrtsobergesamt haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen. Die Klägerinnen und ihre Streit-

helfer zu 2 und 3 bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des SK "S [REDACTED] 3"

1. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß es auf die Lage des Kahns in der Nacht vor und nach der Anfahrung durch MS "Se [REDACTED]" nicht ankomme, da der Kahn gegen 6 Uhr morgens durch eigenes Rudermanöver wieder weiter nach rechtsrheinisch in die Nähe des Bootes "I [REDACTED] III" beigegangen sei. Auf die Lage von "Se [REDACTED]" komme es nicht an, da dieses Fahrzeug nach der Kollision außerhalb des Fahrwassers zwischen den Kribben angehalten habe. Diese Ausführungen sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

SK "S [REDACTED] 3" sei, wie im gleichzeitig verkündeten Urteil (S. 14, 20) in der Sache G [REDACTED] (MS "H [REDACTED]") gegen S [REDACTED] (3 U 39/65) festgestellt ist, am Morgen bei km 599,2-5 gelegen.

Der Kahn sei aber, wie im angefochtenen Urteil weiter ausgeführt wird, nicht genügend nahe an "I [REDACTED] III" beigegangen. Als Ergebnis der Beweisaufnahme stellt das Berufungsgericht fest, der Kahn habe sich mit seiner Steuerbordseite 30 bis 40 m neben "I [REDACTED] III" und damit in sehr exponierter Lage beträchtlich außerhalb der Still-
lieger befunden. Als gegen 1/2 7 Uhr der "I [REDACTED] III"-Schleppzug 150 bis 200 m abgesackt sei, habe "S [REDACTED] 3" ganz allein mitten im Fahrwasser im üblichen Talkurs gelegen. Zwar könne "S [REDACTED] 3" für die Verstopfung des Reviers unterhalb des Kahns nicht verantwortlich gemacht werden. Jedoch hätte man auf "S [REDACTED] 3" bei dieser Situation damit rechnen müssen, daß die am Morgen zu erwartenden Tal-

fahrer bei der schlechten Sicht gezwungen sein würden, noch vor dieser in der Stromkrümmung liegenden Masse von Ankerliegern im Bereich des Kahns "S[REDACTED] 3" aufzudrehen, da die Talfahrer vor der Ecke von St. Sebastian das Revier erst spät hätten überschauen können. Für das Aufdrehen habe ein Zwischenraum zwischen "S[REDACTED] 3" und den linken Kribbenköpfen von 60, allenfalls 70 bis 75 m zur Verfügung gestanden. Das sei unzureichend gewesen. Der Kahn "S[REDACTED] 3" hätte rechtzeitig für Abhilfe sorgen, notfalls sein Schleppboot zum Eingreifen veranlassen müssen.

Bei seiner Schleppzuglänge von 170 m habe der Schleppzugführer von "My[REDACTED]" das Backborddrehmanöver, zu dem er wegen Verstopfung des Reviers unterhalb von "S[REDACTED] 3" gezwungen gewesen sei, knapp und kurz anlegen müssen. Dadurch sei "M[REDACTED]" in das Achterschiff von "My[REDACTED]" gelaufen. Der Steuerbordkahn "T[REDACTED]" sei dann am Bug von "S[REDACTED] 3" hängen geblieben. Der ganze, aus "S[REDACTED] 3" und den schräg davor liegenden Kähnen "T[REDACTED]" und "M[REDACTED]" bestehende Pulk habe nun die Durchfahrt versperrt.

Die erste Länge des nachfolgenden Rh[REDACTED]-Schleppzuges sei beim Aufdrehen über Steuerbord mit den Achterschiffen gegen "M[REDACTED]" geschlagen, wodurch nicht nur dieses Fahrzeug, sondern durch Weitergabe des Stoßes auch "T[REDACTED]" weitere Schäden erlitten hätten.

Dem Rh[REDACTED]-Schleppzug seien, wie im Urteil vom 31. August 1965 3 U 41/65 = II ZR 191/65 festgestellt ist, weitere Schleppzüge und Einzelfahrer gefolgt, denen es nach der Wahrschau durch den Fährmann Sc[REDACTED] gelungen sei, rechtzeitig oberhalb der Unfallstelle aufzudrehen oder ständig zu machen.

Der folgende Wi[REDACTED]-Schleppzug, der vorher nicht habe aufdrehen können, habe beim Versuch, kopfvor ständig zu werden, dem Pulk nach Backbord ausweichen müssen. Dabei sei dessen erste Länge gegen den Pulk gelaufen, wodurch "M[REDACTED]" und "T[REDACTED]" wiederum beschädigt worden seien. Aber auch MS "My[REDACTED]", das sich inzwischen zur Hilfeleistung zwischen die Kähne "S[REDACTED] 3" und "T[REDACTED]" von unten her eingeschoben gehabt habe, habe Schaden erlitten. Alle diese Schäden der Fahrzeuge der Klägerin seien durch die auf dem Verschulden des Beklagten zu 2 beruhende falsche Lage des Kahns "S[REDACTED] 3" adäquat verursacht worden.

2. Die Revision meint, "S[REDACTED] 3" habe, bevor der I[REDACTED]-Schleppzug etwa 200 m abgesackt sei, keine Möglichkeit gehabt, weiter nach rechtsrheinisch beizugehen.

Die Rüge ist nicht begründet. Der Kahn mußte nach § 67 RhSchPVO seinen Liegeplatz auch nach der Anfahrt durch "Se[REDACTED]" so nahe am Ufer wählen, wie es sein Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatteten; er durfte keinesfalls die Schifffahrt behindern. Gegen diese Vorschrift hat die Führung von "S[REDACTED] 3" verstoßen, als sie ihren Kahn in einem Abstand von 30 bis 40 m zu "I[REDACTED]-III" liegen ließ. Sie mußte sich von ihrem Boot in die Reihe der Stillieger hochziehen lassen, zum mindesten weit näher an "I[REDACTED]-III" herangehen. Hierdurch wären die Kollisionen vermieden worden, da die exponierte Lage von "S[REDACTED] 3" den Führer von "My[REDACTED]" zum scharfen Aufdrehen veranlaßte und der Kahn "T[REDACTED]" gerade noch den Bug von "Schwaben 3" erfaßte, wodurch der Pulk um "S[REDACTED] 3" entstand. An dem näheren Beigehen wurde "S[REDACTED] 3" auch nicht durch den Nebel gehindert; nach dem sich auf die Beweisaufnahme stützenden Vortrag der Revision betrug die Sichtweite zeitweilig nur 50 - 60 m und selten mehr. Wenn die Sichtweite "zwischen durch einmal frei" war, so konnte

der Kahn diese freie Sicht zum Beigehen ausnutzen. Er hat sich auch tatsächlich durch Ruderbewegungen dem Stilllieger "I [REDACTED] III" genähert, jedoch nicht genügend. Die Verständigung mit seinem Schleppboot hätte der Kahn auch bei ungenügender Sicht über SK "R [REDACTED]" herbeiführen können.

Unhaltbar ist die Rechtsansicht der Revision, eine Behinderung der Schifffahrt liege dann nicht vor, wenn das Fahrwasser für die Durchfahrt breit genug sei; die Ankerlieger hätten nicht die Pflicht, für Aufdrehmanöver ausreichend Platz zu lassen. Abgesehen davon, daß der bezeichneten Vorschrift schon dann zuwidergehandelt wird, wenn der Stilllieger mehr Raum im Fahrwasser als unbedingt nötig in Anspruch nimmt, mußte im vorliegenden Fall Platz für die nach der Lage im Revier notwendigen Aufdreh- oder Anhalte- manöver geschaffen werden. Weil der Beklagte zu 2 das nicht getan hat, hat er die Schifffahrt behindert.

Die Revision beanstandet, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Anfahrung durch MS "Se [REDACTED]" wegen Versagens des Ankergeschirrs zur Manövrierunfähigkeit des Kahns "S [REDACTED] 3" geführt habe, die gemäß § 94 RhSchPVO durch ein rotes und weißes Licht angezeigt worden sei. Die Rüge ist nicht begründet. Das Berufungsgericht hat in dem gleichzeitig verkündeten Urteil Zürich "Se [REDACTED]" gegen S [REDACTED] 3 U 206/64 = II ZR 21/66 festgestellt, daß durch den Zusammenstoß mit MS "Se [REDACTED]" der Kranbalken des Kahnes herausgerissen worden und die Öhringkette gebrochen seien, ohne daß die eigentliche Ankervorrichtung beschädigt worden sei, und daß am Morgen bei der beabsichtigten Fahrtaufnahme der Kahn den Anker nicht habe herausdrehen können. Die Beklagten haben aber nicht dargetan geschweige denn bewiesen, daß die Schäden am Ankergeschirr es dem Beklagten zu 2 unmöglich gemacht hätten, näher an

"I [REDACTED] III" heranzugchen, als dies tatsächlich geschehen ist. Überdies hat das Berufungsgericht in dem bezeichneten Urteil 3 U 206/64 (S. 30) ausgeführt, das Boot "A [REDACTED] E [REDACTED]" habe am Morgen kurz vor den Kollisionen, in die "S [REDACTED] 3" verwickelt worden sei, langsam angezogen, um die Fahrt aufzunehmen. "S [REDACTED] 3" sei aber nicht mitgegangen. Auch wenn "S [REDACTED] 3" wegen der Schäden am Kranbalken und an der Öhringkette nicht in der Lage gewesen wäre, seinen voraus nach Steuerbord stehenden Buganker herauszuziehen, hätte der Kahn die Möglichkeit gehabt, durch entsprechende Ruderstellung etwas näher zum rechten Ufer beizugchen, wenn er dem Zug des Bootes gefolgt wäre. Daß diese Möglichkeit sich erst nachträglich herausstellt habe, wie die Revision behauptet, ist nicht ersichtlich. Die Beklagten haben selbst in jenem Rechtsstreit im Schriftsatz vom 26. März 1965 S. 24 a.E. ihrem Schleppzugführer vorgeworfen, er habe versäumt, den Kahn nach der Anfahrung durch "S [REDACTED]" aus dem Fahrwasser herauszubringen, wenn er dort tatsächlich gelegen habe. Also hat nach dem eigenen Vortrag der Beklagten trotz der Schäden am Ankergeschirr diese Möglichkeit bestanden.

Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht angenommen, der Schiffsführer von "S [REDACTED] 3" habe sich nicht darauf verlassen können, daß wegen des in seinem Raum herrschenden unsichtigen Wetters keine Talfahrt kommen werde. Er kannte die Sichtverhältnisse oberhalb nicht, konnte sich also nicht darauf verlassen, daß sie ebenso schlecht seien wie an seinem Standort. Sein Vorbringen wegen der Schiffsansammlung und des unsichtigen Wetters wäre eine Fortsetzung der Talfahrt auch dann nicht möglich gewesen, wenn er vorschriftsmäßig näher an "I [REDACTED] III" gelegen wäre, kann ihn nicht entlasten. Gerade mit Rücksicht hierauf mußte er der etwaigen Talfahrt möglichst viel freien

Raum zum Aufdrehen oder Anhalten lassen. Daß er das nicht getan hat, war sein Fehler.

II. Verschulden der Schiffsführer des "My [REDACTED]"-Schleppzuges.

1. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, der Führer A [REDACTED] des "My [REDACTED]"-Schleppzuges habe sachgerecht gehandelt, als er vom Land her eine Wahrschau erhalten, das Aufdrehen des vorausfahrenden MS "H [REDACTED]" bemerkt und Einsicht in den Unfallbereich bekommen habe. Die Begründung, mit der das Berufungsgericht ein Verschulden des Schleppzugführers verneint, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Denn es hat nicht geprüft, ob A [REDACTED] bei dem Umfahren der Ecke von St. Sebastian den nautisch richtigen Kurs eingehalten hat.

A [REDACTED] hat bekundet, in der Nähe der Fähre (km 598,9) bei der Kirche St. Sebastian sei vom Ufer aus mit einer Taschenlampe geblinkt und zugerufen worden, sie sollten aufdrehen, es sei kein Loch mehr frei. Er habe dann seine schon vorher nicht volle Fahrt verlangsamt. Er sei dann auch gerade um das Eck herumgekommen und habe gesehen, daß das Revier unterhalb verstopft und MS "H [REDACTED]" rundgegangen sei; er sei sofort mit seinem Schleppzug ebenfalls rundgegangen und habe versucht, ganz kurz über Backbord aufzudrehen, habe aber nicht verhindern können, daß sein Anhangkahn "T [REDACTED]" gegen den Kahn "S [REDACTED] 3" geschlagen sei. Eine Durchfahrt sei weder auf der rechten noch auf der linken Seite dieses Kahns möglich gewesen.

Diese Aussage und die sich damit deckende Feststellung des Rheinschiffahrtsobergerichts, man habe auf "My [REDACTED]" erst nach Umfahren der Ecke gesehen, daß das Revier unterhalb von "S [REDACTED] 3" im Nebel gelegen habe und vollständig

verstopft gewesen sei, legt die Annahme nahe, daß "My[REDACTED]" schon vor dem Erreichen der Ecke einen nautisch fehlerhaften Kurs gefahren ist. Ob das zutrifft, muß das Berufungsgericht prüfen; dabei wird folgendes zu beachten sein. Das Berufungsgericht hat in seinem gleichzeitig verkündeten Urteil in der Sache G[REDACTED] ("H[REDACTED]") gegen S[REDACTED] 3 U 39/65 ausgeführt (S. 28), der Schiffsführer des MS "H[REDACTED]" sei durch Sichtverschlechterung und die schon von weiter oben her erkennbare ungewöhnliche Massierung der Bergfahrt an der Stromkrümmung bei St. Sebastian und Bendorf hinreichend gewarnt worden. Es ist nach den bisherigen Feststellungen nicht ersichtlich, warum dies nicht auch für den hinter "H[REDACTED]" fahrenden Führer von "My[REDACTED]" gelten soll. Wie weit diese Schiffsansammlung sich zum linken Ufer hinzog, konnte man auf "My[REDACTED]" wegen der Ecke bei St. Sebastian wohl nur deshalb nicht erkennen, weil "My[REDACTED]" zu nahe am linken Ufer fuhr. Ist es an sich schon mit der nautischen Sorgfaltspflicht kaum vereinbar, wenn sich ein Talfahrer so nahe an das linksrheinische Ufer hält, daß er wegen der Kirchhofsmauer an der Ecke erst nach Umfahren der Ecke Einblick in das linksrheinische Fahrwasser gewinnt, so gilt dies erst recht, wenn er schon von weiter oben her rechtsrheinisch eine solche ungewöhnliche Massierung von Schiffen erkennt oder bei genügender Aufmerksamkeit erkennen muß, ihm aber unklar geblieben ist, ob bei dieser Massierung von Schiffen eine Durchfahrtsmöglichkeit überhaupt gegeben ist. Er darf die Ecke nicht in nahem Abstand umfahren, sondern muß sich so weit vom linken Ufer entfernt halten, daß er frühzeitig den Einblick in das linksrheinische Fahrwasser unterhalb der Kirche gewinnt. Hätte dies der Führer von "My[REDACTED]" getan, so hätte er unter Umständen, wie die von der Wasserschutzpolizei gefertigte maßstabsgerechte Skizze der flachen Stromkrümmung nahelegt, den stillliegenden Kahn "S[REDACTED] 3", die mangelnde Durch-

fahrtsmöglichkeit und die Verschlechterung der Sicht unterhalb von "S [REDACTED] 3" früher erkennen müssen, selbst wenn "S [REDACTED] 3" näher als 60 m an den Kribben gelegen haben sollte; es wären ihm dann nicht nur "allenfalls noch 200 bis 300 m" für die zu ergreifenden nautischen Maßnahmen zur Verfügung gestanden, wie das Berufungsgericht (BU S.25) glaubt feststellen zu können, sondern eine weit größere und ausreichende Strecke. Diese betrug nach der Feststellung des Rheinschifffahrtsgerichts in der Sache S [REDACTED] gegen Zürich (Urteil vom 1. April 1964 4 C 6/62 S. 10) für ein in Strommitte fahrendes Schiff 600 bis 700 m. Dabei wäre zu prüfen, ob es bei den damaligen Sichtverhältnissen nicht auch notwendig gewesen wäre, einen Ausguck auf dem 67 m langen MS "My [REDACTED]" aufzustellen, so daß man noch früher Einblick in den Unfallbereich hätte bekommen können. Nautisch nicht unbedenklich war es unter Umständen auch, daß der Führer des MS "My [REDACTED]" mit seinem langen, breiten Anhang ("T [REDACTED]" 80 m, "M [REDACTED]" 67 m lang, beide zusammen 18,50 m breit) 200 bis 300 m vor "S [REDACTED] 3" das ganz erhebliche Risiko eines Aufdrehmanövers mit seinem 67 m langen Motorschiff eingegangen ist, statt seine leeren Tankkähne anzuweisen, loszuwerfen und kopfvor ständig zu machen, wie das der zweite, ebenfalls aus zwei nebeneinander gemeerten großen Kähnen bestehende Anhang des nachfolgenden Rh [REDACTED]-Schleppzuges mit Erfolg getan hat. Dann hätte auch "My [REDACTED]" selbst entweder drehen oder kopfvor ständig werden können. Hierfür war nach der Feststellung des Berufungsgerichts in der Sache G [REDACTED] ("H [REDACTED]") gegen S [REDACTED] (dortiges Berufungsurteil S. 28) genügend Platz. Jedenfalls dürfte das kopfvor Ständigmachen des Schleppzuges nach der Sachlage ein geringeres Risiko in sich geschlossen haben als das Aufdrehen. Dem Schleppzugführer kann nicht zugute gehalten werden, daß es sich bei seinem Entschluß, mit dem ganzen Schleppzug aufzudrehen, um eine Maßnahme des letzten Augenblicks gehandelt habe. Das gleiche,

was das Berufungsgericht in diesem Punkte hinsichtlich des Schiffsführers von "H[REDACTED]" ausgeführt hat (dortiges Berufungsurteil S. 28 f), dürfte auch für den Schleppzugführer von "My[REDACTED]" gelten.

Falls nach der vom Berufungsgericht vorzunehmenden Prüfung davon auszugehen ist, daß "My[REDACTED]" nautisch richtig in der Mitte des Fahrwassers, eher sogar mehr rechtsrheinisch hätte fahren müssen, um das Revier hinter der Ecke rechtzeitig einschen zu können, so wäre der Führer von "My[REDACTED]" wohl nicht in die Zwangslage gekommen, vor "S[REDACTED] 3" scharf aufzudrehen. Dann wären die Drähte von "My[REDACTED]" nicht gerissen. Es wäre weder zum Anstoß von "M[REDACTED]" gegen "My[REDACTED]" noch zur Kollision von "T[REDACTED]" mit "S[REDACTED] 3" und zu den weiteren Schäden der Tankkähne gekommen. Auch hätte "My[REDACTED]" durch den Anstoß der ersten Länge des Wi[REDACTED]-Zuges gegen den Pulk um "S[REDACTED] 3" und die Weitergabe dieses Stoßes an "My[REDACTED]" keine weiteren Schäden erlitten.

2. Die Revision vertritt die Rechtsansicht, die Anhangschiffe "T[REDACTED]" und "M[REDACTED]" müßten sich das Verschulden des schleppenden MS "My[REDACTED]" anrechnen lassen. Sie hat dabei die Vorschrift des § 4 Abs. 3 BSchG übersehen.

Ein eigenes Verschulden der Anhangschiffer ist nicht darin zu sehen, daß sie dem Kurs ihres Bootes folgten, da sie nicht vor eine sie unmittelbar bedrohende Gefahrenlage gestellt waren. Die Verantwortung für den Kurs des Schleppzuges trägt grundsätzlich der Schleppzugführer. Bei dem vom schleppenden MS "My[REDACTED]" eingeschlagenen Kurs konnten die Anhangschiffe die unmittelbar bevorstehende Gefahr erst später erkennen als der Schleppzugführer. Die Ansicht des Berufungsgerichts, die Anhangschiffer hätten in diesem Zeitpunkt dem aufdrehenden Schleppzug folgen müssen, ist

aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

III. Schadensersatzanspruch der Klägerin zu 1.

Aus dem Vorstehenden folgt: Der Klägerin zu 1 als Schiffseignerin der Tankkähne "T[REDACTED]" und "M[REDACTED]" haften nach §§ 823, 840 BGB, § 92 BSchG in Verbindung mit § 735 HGB Schiffsführer und Schiffseigner von "S[REDACTED] 3" und unter Umständen auch Schiffsführer und Schiffseigner von "My[REDACTED]" als Gesamtschuldner. Die Klägerin zu 1 kann daher nach § 421 BGB den Ersatz ihres Gesamtschadens von den Beklagten fordern. Daran ändert nichts, daß die Klägerin zu 2, Eignerin des vielleicht auch mitschuldigen MS "My[REDACTED]", Streitgenossin der Klägerin zu 1 ist. Die Ausgleichsansprüche, die den Beklagten gegen den Schiffsführer und die Schiffseignerin von "My[REDACTED]" (und gegen den Schiffsführer und Schiffseigner von "Wi[REDACTED]", soweit "Wi[REDACTED]" bei der Entstehung weiterer Schäden an den Tankkähnen mitgewirkt hat) etwa zustehen könnten, sind nicht Gegenstand dieses Rechtsstreits.

Hiernach ist die Revision, soweit sie die Klage der Klägerin zu 1 betrifft, nicht begründet.

IV. Verschulden des Schleppbootes "Wi[REDACTED]".

Im Hinblick auf die nach § 92 BSchG unter Umständen anzuwendende Vorschrift des § 736 Abs. 1 HGB ist zu prüfen, ob das Schleppboot "Wi[REDACTED]", dessen Eigner im Rechtsstreit als Streithelfer der Klägerinnen beteiligt ist, ein Verschulden an den am Schiff "My[REDACTED]" der Klägerin zu 2 entstandenen Schäden trifft, soweit diese Schäden durch das Verhalten des Führers von "Wi[REDACTED]" entstanden sind oder vergrößert worden sind. Die Frage ist im hier angefochtenen Urteil nicht behandelt, braucht auch vom Standpunkt des

Berufungsgerichts nicht behandelt zu werden (vgl. § 735 HGB). In dem Berufungsurteil, das in dem Rechtsstreit Rh[REDACTED] gegen S[REDACTED] (3 U 41/65 = II ZR 191/65) am 31. August 1965 ergangen ist, ist ein Verschulden von SB "Wi[REDACTED]", dessen Eigner der dortigen Klägerin ebenfalls als Streitgenosse beigetreten war, nach dem Zusammenhang der Gründe verneint. Die rechtliche Beurteilung des Sachverhalts durch das Berufungsgericht hält der Nachprüfung insoweit nicht stand.

Das genannte Urteil (S. 27) führt aus: Der Schleppzug "Wi[REDACTED]" mit seinen drei sehr großen, leeren Kähnen "Ku[REDACTED]", "B[REDACTED]" und "Ti[REDACTED]" sei dem Schleppzug "Tr[REDACTED]" gefolgt. Der Schleppzugführer "St[REDACTED]" von "Wi[REDACTED]" sei von dem Führmann Sc[REDACTED] bereits in der Gegend von Kesselheim (km 597,0; 2 km oberhalb St. Sebastian) gewahrschaut worden. Er habe darauf langsam gemacht. Wegen eines vor ihm aufdrehenden Motorschiffs und des dann ebenfalls vor ihm aufdrehenden Schleppzuges "Tr[REDACTED]" habe er nicht aufdrehen können. Die zweite Länge SK "Ti[REDACTED]" habe selbständig kopfvor im Strom gelandet. Auch die beiden Kähne der ersten Länge hätten dann Achteranker gesetzt, die jedoch nicht gehalten hätten. "Wi[REDACTED]" habe versucht, dem Pulk um "S[REDACTED] 3" nach backbord auszuweichen. Dabei sei der Backbordkahn "B[REDACTED]" mit dem Vorschiff gegen das Achterschiff des kopfvor bei km 599,1-2 im Fahrwasser gelandeten Kahns "Rh[REDACTED] 34" gestoßen. "B[REDACTED]" sei mit "Ku[REDACTED]" abgeprallt, "Ku[REDACTED]" sei dann gegen den Kahn "M[REDACTED]" geraten, der schräg vor "S[REDACTED] 3" gelegen habe. Dabei wurde nach der Feststellung des Berufungsgerichts in dem hier angefochtenen Urteil (S. 26) auch der Kahn "T[REDACTED]" und das MS "My[REDACTED]" wieder beschädigt.

Der Schleppzugführer St[REDACTED] von "Wi[REDACTED]" war schon etwa 2 km vor der Unfallstelle darauf hingewiesen worden, daß dort das Revier verstopft sei und er nicht weiterfahren

4/5

könne. Trotzdem ist er bis zur Unfallstelle weitergefahren. Er kann sich nicht damit entschuldigen, daß er mit seinem langen Schleppzug nicht habe aufdrehen können. Vor "Wi[REDACTED]" fuhren nach der Feststellung des Berufungsgerichts (S. 27 des bezeichneten Urteils) zahlreiche Schleppzüge und Einzelfahrer, von denen St[REDACTED] auf Grund der Wahrschau des Fährmannes Sc[REDACTED], der den Talfahrzeugen entgegengefahren war, annehmen mußte, daß sie vor der Unfallstelle aufdrehen oder ständigmachen würden. Insbesondere galt dies auch von dem vor ihm fahrenden "Tr[REDACTED]"-Zug. Bei dieser für ihn erkennbaren Sachlage mußte "Wi[REDACTED]" nach der Wahrschau sofort anhalten. Er durfte es nicht darauf ankommen lassen, ob die Fahrzeuge vor ihm noch vor der Sperre Platz für seinen Schleppzug zum Aufdrehen oder Ständigwerden lassen würden. War ein Aufdrehen unterhalb Kesselheim mit dem ganzen Schleppzug nicht möglich, mußte der Schleppzugführer seine zweite Länge, den Kahn "Ti[REDACTED]", sofort loswerfen. War auch ein Aufdrehen mit dem dann nur noch aus dem Boot und der ersten Länge bestehenden, wesentlich verkürzten Zug nicht möglich, weil dem etwa andere Fahrzeuge im Wege standen, mußte er auch die erste Länge anweisen, kopfvor ständig zu werden. Notfalls mußten die Fahrzeuge des Schleppzugs im Fahrwasser ständig machen, wobei sie das Fahrwasser soweit als möglich wegen des nachfolgenden "P[REDACTED]"-Schleppzuges freizumachen hatten. Im übrigen mußten auch dieser Schleppzug sowie etwaige weitere Talfahrt sofort anhalten. Das Berufungsgericht hat verkannt, daß das Gebot des Anhaltens auch ein Ständigwerden kopfvor in sich schließt, wenn ein Aufdrehen nicht möglich ist (vgl. § 80 Nr. 2 RhSchPVO). Schleppzugführer St[REDACTED] kann sich nicht darauf berufen, daß durch sein Anhalten kopfvor etwa der nachfolgenden Talfahrt das Aufdrehen unmöglich gemacht wurde, da sich auch diese notfalls kopfvor ständig machen mußte. Diese Art des Anhaltens barg für die Talfahrt weit geringere Gefahren in sich als wenn sie, wie geschehen,

sich einfach langsam bis kurz vor die Unfallstelle weiter-treiben ließ. Selbst dann hat St[REDACTED] nicht einmal seinen zweiten Anhang angewiesen, loszuwerfen; der Schiffsführer D[REDACTED] von "Ti[REDACTED]" ist, als er die unmittelbar bevorste-hende Gefahr erkannte, aus eigenem Entschluß nach Steuer-bord gegangen und hat Anker gesetzt, wobei die Schleppver-bindung zu seinem Kahn gebrochen ist. So kam es, daß die Anker auf den übrigen Fahrzeugen des Schleppzuges erst gesetzt wurden, als die Kollisionen nicht mehr verhindert werden konnten. Schiffsführer und Schiffseigner des Bootes "Wi[REDACTED]" sind daher für den Schaden verantwortlich, den die Klägerin zu 2 durch den Anstoß von "Ku[REDACTED]" gegen "M[REDACTED]" und die Weitergabe dieses Stoßes an "My[REDACTED]" erlitten hat.

Dagegen dürfte ein Verschulden des Schiffers des Kah-nes "Ku[REDACTED]" nicht erwiesen sein. Er wußte, daß der Schlepp-zugführer gewahrschaut war, und konnte sich seiner Führung anvertrauen, solange nicht eine unmittelbar bevorstehende Gefahr sein selbständiges Handeln erforderte. Als diese in Erscheinung trat, hat er Achteranker gesetzt und damit das getan, was in dieser Situation von ihm gefordert werden konnte.

V. Verschulden des Bootes "A[REDACTED] E[REDACTED]"

Ein Verschulden des SB "A[REDACTED] E[REDACTED]", das den Kahn "S[REDACTED] 3" auf zweiter Länge schleppte, hat das Beru-fungsgericht in dem gleichzeitig verkündeten Urteil (S. 29 ff) in der Sache Reederei Zürich (MS "Se[REDACTED]") gegen S[REDACTED] 3 U 206/64 = II ZR 21/66 verneint. Vom Boot aus habe man in der Nacht die Lage des 300 bis 400 m unterhalb befindlichen Kahnes "S[REDACTED] 3" nicht feststellen können, da die Sicht sehr schlecht gewesen sei. Auch habe zwischen dem Kahn und dem Boot nicht nur der Kahn Nr. 1 "R[REDACTED]", son-

dern an dessen Steuerbordseite noch ein Schweizer Motorschiff gelegen, das durch seine Aufbauten die Sicht versperrt habe. Erst am Morgen, als die Fahrt des Schleppzuges aufgenommen werden sollte, sei erkennbar gewesen, daß "S[REDACTED] 3" im Fahrwasser gelegen habe. Von "S[REDACTED] 3" aus habe man über "R[REDACTED]" gemeldet, man könne den Anker nicht herausdrehen, da alles kaputt sei. Das Boot habe langsam angezogen, "S[REDACTED] 3" sei nicht mitgegangen. In diesem Augenblick sei schon die Talfahrt in dichter Folge gekommen und die Lage sei bedrohlich geworden, da das Boot erst einmal den Kahn "R[REDACTED]" in Sicherheit habe bringen müssen; inzwischen sei "S[REDACTED] 3" in weitere Kollisionen verwickelt worden, die eine wirksame Hilfe des Bootes unmöglich gemacht habe.

Aus Rechtsgründen können diese Ausführungen nicht beanstandet werden.

VI. Zu einer Schuldabwägung und Verteilung des Schadens am MS "Mv[REDACTED]" (Schadensersatzanspruch der Klägerin zu 2) kann es nur kommen, wenn ein Mitverschulden von "My[REDACTED]" bejaht wird. In diesem Falle hat das Berufungsgericht in eigener Verantwortung abzuwägen und zu verteilen. Jedoch mögen folgende Hinweise gegeben werden.

Infolge der schlechten Wetterlage im Raum St. Sebastian - Bendorf - Engers und der dadurch bedingten Schiffsansammlung ist für die Schifffahrt eine erhebliche Gefahrenlage entstanden. Die Gefahrenlage hat sich für die Talfahrt dadurch verschärft, daß oberhalb St. Sebastian die Sichtverhältnisse die Talfahrt noch zuließen, während die vielen Schiffe (vom Bootsführer Fe[REDACTED] auf etwa 150 geschätzt), die sich wegen der schlechten Wetterverhältnisse unterhalb angesammelt hatten, wegen des unsichtigen Wetters die Fahrt nicht aufnehmen

konnten (§ 80 RhSchPVO). Dazu kam, daß die Schiffe in einer Stromkrümmung lagen und die Einsicht in die Innenseite dieser Krümmung für die Talfahrer bei zu nahem Anhalten des linken Ufers erschwert war.

1. In dieser Gefahrenlage hat der Schiffsführer von "S[REDACTED] 3" unter Verletzung seiner nautischen Sorgfaltspflicht versagt. Der an sich erhebliche Schuldvorwurf gegen ihn, er habe das Fahrwasser nicht genügend freigegeben, dürfte deshalb wohl in milderem Licht erscheinen, weil er - unrichtig - geglaubt hat, die Lage seines Kahnese erlaube Talfahrern, mit denen er an sich nicht gerechnet habe, die Durchfahrt. Doch trifft ihn auch der Vorwurf, daß er nicht die Verstopfung des Reviers unterhalb seines Kahnese und damit die Möglichkeit, ein Talzug werde vielleicht in seiner Höhe aufdrehen, rechtzeitig in Erwägung gezogen hat.

2. Falls anzunehmen ist, daß der Schiffsführer von "My[REDACTED]", dem wegen seines schwerfälligen Schleppzuges eine erhöhte Sorgfaltspflicht oblag, besonders im Hinblick auf die erkennbare Schiffsansammlung in der Stromkrümmung einen falschen Kurs gefahren ist, dürften die Umstände des Falles nicht dafür sprechen, daß das Verschulden eines der beiden Schiffsführer schwerer wiegt als das des andern (§ 736 Abs. 1 S. 2 HGB). In diesem Falle hätten die Eigner von "S[REDACTED] 3" und "My[REDACTED]" gemäß § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB die an MS "My[REDACTED]" durch Anstoß von "M[REDACTED]" entstandenen Schäden einschließlich des Drahtschadens im Verhältnis 1 : 1 zu tragen; also hätte die Beklagte zu 1 der Klägerin zu 2 diese Schäden zur Hälfte zu ersetzen.

3. Das Verschulden des Schleppzugführers des Bootes "Wi[REDACTED]" wiegt wesentlich schwerer als das der Schiffsführer

von "S[REDACTED] 3" und das etwaige Verschulden von "My[REDACTED]". Er war rechtzeitig gewahrschaut worden. Er wußte, daß das Revier bei St. Sebastian verstopft war. Trotzdem ist er weitergefahren, statt sofort anzuhalten. Sein unverständliches Verhalten ist nur dadurch zu erklären, daß er sich der nach der Sachlage unbegründeten Hoffnung hingab, er könne noch aufdrehen, und daß einem Schleppzugführer der Entschluß, seine Fahrzeuge kopfvor zu landen, schwerer fällt als der Entschluß, aufzudrehen. Durch den Anstoß der ersten Länge des Wi[REDACTED]-Schleppzuges gegen den Pulk um "S[REDACTED] 3" sind weitere Schäden an "My[REDACTED]" entstanden. Es dürfte angemessen erscheinen, die Verpflichtung zum Ersatz dieser Schäden auf die Eigner der beteiligten Fahrzeuge im Verhältnis von 1 ("S[REDACTED] 3") : 1 ("My[REDACTED]", falls dieses Schiff ein Verschulden trifft) : 2 ("Wi[REDACTED]") zu verteilen. Der Schadensersatzanspruch der Klägerin zu 2 gegen die Beklagte zu 1 würde sich dann auf ein Viertel dieses Schadensbetrages beschränken.

4. Zum Ersatz der der Klägerin zu 2 am TMS "My[REDACTED]" entstandenen Schäden wäre der Beklagte zu 2 zur Hälfte verpflichtet (§§ 823, 254 BGB, § 92 BSchG in Verbindung mit § 739 Abs. 2 HGB), falls den Führer von "My[REDACTED]" ein ebenso hohes Mitverschulden trifft. Die Ausgleichsansprüche des Beklagten zu 2, die ihm gegen die Führer und Eigner der beteiligten Schiffe "My[REDACTED]" und "Wi[REDACTED]" nach §§ 823, 840, 426 Abs. 1 BGB, §§ 3, 4, 92 BSchG in Verbindung mit § 739 Abs. 2 HGB etwa zustehen, sind nicht Gegenstand dieses Rechtsstreits.

5. Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit es die Klage der Klägerin zu 2 betrifft.

VII. Soweit über die Kosten des Berufungs- und Revisions-

verfahrens zu entscheiden war, beruht die Entscheidung auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsobergericht übertragen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Bukow Stempel