

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BinnSchG § 92; HGB § 736 Abs. 1

Ist ein Schiffszusammenstoß durch gemeinsames Verschulden der Besatzungen der Schiffe des Klägers und des Beklagten herbeigeführt worden und steht nach den zwischen den Parteien getroffenen Feststellungen fest, daß der Zusammenstoß auch durch das Verschulden eines dritten Schiffes, dessen Eigner am Rechtsstreit nicht beteiligt ist, herbeigeführt worden ist, so ist bei der Festsetzung der auf den Beklagten treffenden Schadensquote die Mitverantwortlichkeit des dritten Schiffes zu berücksichtigen. Das Urteil erwächst aber nicht gegenüber dem Eigner des dritten Schiffes in Rechtskraft.

BGH, Urt. v. 7. Dezember 1967 - II ZR 191/65 -

Rheinschiffahrtsgericht
St. Goar
Rheinschiffahrtsobergericht
Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 191/65

URTEIL

Verkündet am

7. Dezember 1967

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei S [REDACTED] GmbH in H [REDACTED]/Neckar,
vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst,
2. der unbekannten Erben des am 18. September 1964 verstorbenen
Schiffsführers Ignatz Sc [REDACTED], ursprünglichen Beklagten zu 2
vom Kahn "Sch [REDACTED] 3",

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Firma R [REDACTED] Handel GmbH in D [REDACTED]-Ru [REDACTED],
K [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst
Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

2. die Rhein-Reederei Z [REDACTED] AG in B [REDACTED], Untere Re [REDACTED]gasse [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,
Streithelferin zu 1,

3. die N.V. M [REDACTED] tot Exploitatie van Tanklichters
in Ro [REDACTED], W [REDACTED], vertreten durch ihre
Direktoren, daselbst,

Streithelferin zu 2,

4. die N [REDACTED] Rijnvaart Vereniging in Ro [REDACTED],
vertreten durch ihre Direktoren, per Adresse:
Holländisches Frachtenkontor in D [REDACTED]-Ru [REDACTED],
Da [REDACTED]straße [REDACTED],

Streithelferin zu 3,

- Prozeßbevollmächtigter zu 2 - 4:

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

5. die Firma K [REDACTED] Binnenschiffahrt GmbH in D [REDACTED]-Ru [REDACTED],
E [REDACTED]straße, vertreten durch ihre Geschäftsführer,
daselbst,

Streithelferin zu 4,

- 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 das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 31. August 1965, soweit es die Klage nicht abgewiesen hat, aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigenerin des Schleppbootes "R-
I" (1.350 PS) und der Schleppkähne "R- 34"
(1.356 t, 80 m lang, 9,50 m breit) und "R- 40"
(1.340 t). Sie macht Schadensersatzansprüche in Höhe von 17.587,91 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die ihr im Verlaufe einer Massenhavarie am Morgen des 22. Dezember 1961 bei St. Sebastian (Rheinkm 599) durch Beschädigung von "R- 34" (nur diese Schäden - zuzüglich des Drahtschadens - spielen für die Revisionsinstanz eine Rolle) erwachsen seien. Wegen dieser Schäden hat die Klägerin die Beklagte zu 1 als Eigenerin des Schleppkahns "Sch- 3" (1.323,5 t, 80 m lang, 9,49 m breit), den ursprünglichen Beklagten zu 2 als den verantwortlichen Schiffsführer dieses Kahns in Anspruch genommen. Der Be-

klagte 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 Sc [REDACTED] weiter als der Beklagte zu 2 bezeichnet werden.

Der Kahn "Sch [REDACTED] 3" befand sich mit einer Ladung von 1.220 t Brikett auf der Bergfahrt als Anhang Nr. 2 des Motorschleppers "A [REDACTED]-El [REDACTED]" (1.000 PS). Auf Nr. 1 hing der beladene SK "R [REDACTED]" (1.357 t, 82,15 m lang). Der Schleppzug ging abends in der Dunkelheit bei St. Sebastian vor Anker, wo sich 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, der Streithelferin zu 1 gehörende MS "Se [REDACTED]" mit dem vor Anker liegenden Kahn "Sch [REDACTED] 3" kollidiert und dann bei km 599,2 zwischen der 2. und 3. linksrheinischen Kribbe liegengeblieben, nachdem es auf dem Kopf der dritten Kribbe festgefahren war. Am Morgen gegen 8 Uhr passierten als erste Talfahrer mehrere Motorschiffe, teilweise mit einem Anhang, zwischen "Sch [REDACTED] 3" und "Se [REDACTED] [REDACTED]", wobei es wieder zu Unfällen kam. Diese Fahrzeuge machten sich zum größten Teil unterhalb von "Sch [REDACTED] 3" auf verschiedene Art ständig. Darunter befand sich auch das MS "Wi [REDACTED]" (830 t) mit dem leeren Kahn "K [REDACTED] 29" (1.300 t), die beide der Streithelferin zu 4 gehören. Als letztes Fahrzeug war das MS "Ho [REDACTED]" erschienen und hatte oberhalb von "Sch [REDACTED] 3" und "Se [REDACTED]" aufzudrehen versucht, wobei es, ohne den Kahn zu berühren, gegen das MS "Se [REDACTED]" geriet, aber wieder freikam und anderweitig zwischen die Kribben ging.

Der dem MS "Ho[REDACTED]" folgende Schleppzug "My[REDACTED]" drehte mit seinen auf einer Länge hängenden Kähnen "T[REDACTED]" (80 m lang) und "Mu[REDACTED]" (65 m lang) ebenfalls oberhalb der beiden Stillieger über Backbord auf. Dabei schlug der Steuerbord-Kahn "T[REDACTED]" im Herumschwälen mit dem Steuerbord-Achterschiff gegen den Vorderstevan von "Sch[REDACTED] 3", und beide Kähne blieben in Schräglage, mit den Köpfen zu Tal, an "Sch[REDACTED] 3" hängen; auch brachen die Schleppdrähte. Das MTS "My[REDACTED]" (67 m lang), das der Streithelferin zu 2 gehört, geriet zunächst zwischen die Kribben und legte sich etwas später, mit dem Kopf zu Berg, zwischen "Sch[REDACTED] 3" und "T[REDACTED]", um seine Kähne zu halten.

Inzwischen traf als nächster Talzug das Schleppboot der Klägerin "R[REDACTED] I" mit zwei Längen im Unfallrevier ein. Auf erster Länge hingen die beladenen Kähne "Win[REDACTED] 19" (1.618 t) steuerbords, "O[REDACTED]" (1.364 t) backbords und auf zweiter Länge die leeren Kähne "R[REDACTED] 34" steuerbords, "R[REDACTED] 40" backbords. Auch dieser Schleppzug versuchte sich ständig zu machen. Die zweite Länge machte los und ländete linksrheinisch kopfvor oberhalb von "Sch[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 "Mu[REDACTED]", dem Backbord-Anhang von "My[REDACTED]". Die Kähne "O[REDACTED]" und "Win[REDACTED] 19" blieben in Querlage mit den Achterschiffen vor dem Pulk um den Kahn "Sch[REDACTED] 3" liegen. Derselbe begann abzutreiben. "R[REDACTED] I" legte sich rechtsrheinisch vor Anker.

Alsdann erschienen von oben her weiter das der Streithelferin zu 3 gehörige Schleppboot "W[REDACTED]" (600 PS) mit ebenfalls zwei Längen. Auf der ersten Länge hing

SK "Ku[REDACTED]" (2.902 t, 110 m lang, 13 m breit) steuerbords, SK "Ba[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 "Bach" backbords gegen SK "R[REDACTED] 34", dann SK "Ku[REDACTED]" und "Ba[REDACTED]" nach Steuerbord hin gegen "Mu[REDACTED]".

Dem Schleppboot "W[REDACTED]" folgte dichtauf das Schleppboot "Fr[REDACTED] XXI" (25 t, 600 PS) mit wiederum zwei Längen. Auf erster Länge hingen die beladenen Schleppkähne "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" (940,8 t, 67 m lang, 8,20 m breit) backbords, "E[REDACTED] 10" (1.403,3 t) steuerbords und auf zweiter Länge die leeren Kähne "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 74" (981 t) backbords, "Gute G[REDACTED]" (1.338 t) steuerbords. "Fr[REDACTED] XXI" war dem Kahn "Ti[REDACTED]" soweit aufgelaufen, daß es versuchte, an dessen Backbordseite, zwischen ihm und der vor Anker liegenden zweiten Länge von "R[REDACTED] I", zu passieren. Dabei lief der Kahn "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" mit dem Backbord-Vorschiff unter das Steuerbord-Achterschiff des leeren Kahns "R[REDACTED] 34" und nahm diesen Kahn einige hundert Meter talwärts mit.

Die Klägerin behauptet, der Kahn "Sch[REDACTED] 3" habe vorschriftswidrig im linksrheinischen Fahrwasser gelegen und hierdurch den Zusammenstoß mit dem Anhang des My[REDACTED]-Zuges verschuldet. Der Pulk um "Sch[REDACTED] 3" habe das Revier für die Talfahrt gesperrt. "R[REDACTED] 34" sei durch die von dem Beklagten zu 2 verschuldeten Kollisionen mit dem W[REDACTED]-Anhang SK "Ba[REDACTED]" und dem Fr[REDACTED]-Anhang SK "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" schwer beschädigt worden. Ihm habe durch "R[REDACTED] I" Hilfe geleistet werden müssen. Außerdem sei der Kahn "R[REDACTED] 34" auf einer Kribbe festgefahren und durch das Boot freigesetzt worden. Die Führer ihrer Fahrzeuge, besonders ihres Bootes "R[REDACTED] I",

hätten die Schäden ihres Kahns "R[REDACTED] 34" nicht verschuldet.

Die Beklagten bestreiten, daß SK "Sch[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] EL[REDACTED]" aus dem Fahrwasser herausziehen müssen. Die Kollisionen seien allein darauf zurückzuführen, daß die Schleppzüge "My[REDACTED]", "R[REDACTED] I", "W[REDACTED]" und "Fr[REDACTED] XXI" 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 "Sch[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 Klägerin angeschlossen.

Rheinschifffahrtsgericht und Rheinschifffahrtsoberricht haben die Klage, soweit sie Gegenstand des Revisionsverfahrens ist, dem Grund nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen. Die Klägerin und ihre Streithelfer bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Verschulden des SK "Sch[REDACTED] 3"

1. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß es auf die Lage des Kahns in der Nacht vor und nach der Anfahrt 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 "Sch[REDACTED] 3" sei, wie im gleichzeitig verkündeten Urteil (S. 14, 20) in der Sache Ge[REDACTED] (MS "Ho[REDACTED]" gegen Sch[REDACTED] (3 U 39/65) festgestellt ist, am Morgen bei km 599,2-3 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 Stillieger befunden. Als gegen 1/2 7 Uhr der "I[REDACTED] III"-Schleppzug 150 bis 200 m abgesackt sei, habe "Sch[REDACTED] 3" ganz allein mitten im Fahrwasser im üblichen Talkurs gelegen. Zwar könne "Sch[REDACTED] 3" für die Verstopfung des Reviers unterhalb des Kahns nicht verantwortlich gemacht werden. Jedoch hätte man auf "Sch[REDACTED] 3" bei dieser Situation damit rechnen müssen, daß die am Morgen zu erwartenden Talfahrer bei der schlechten Sicht gezwungen

sein würden, noch vor dieser in der Stromkrümmung liegenden Masse von Ankerliegern im Bereich des Kahns "Sch[REDACTED] 3" aufzudrehen, da die Talfahrer vor der Ecke von St. Sebastian das Revier erst spät hätten übersehen können. Für das Aufdrehen habe ein Zwischenraum zwischen "Sch[REDACTED] 3" und den linken Kribbenköpfen von 60, allenfalls 70 bis 75 m zur Verfügung gestanden. Das sei unzureichend gewesen. Der Kahn "Sch[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 "Sch[REDACTED] 3" gezwungen gewesen sei, knapp und kurz anlegen müssen. Der Steuerbordkahn "T[REDACTED]" sei dabei am Bug von "Sch[REDACTED] 3" hängengeblieben. Der ganze aus "Sch[REDACTED] 3" und den schräg davor liegenden Kähnen "T[REDACTED]" und "Mu[REDACTED]" bestehende Pulk habe nun die Durchfahrt versperrt.

Der nun in 400 - 600 m Abstand folgende R[REDACTED]-Schleppzug habe zunächst seine zweite Länge losmachen und sich kopfvor auf den Achterankern landen lassen. Die beiden R[REDACTED]-Kähne seien bei km 599,1-2 im Fahrwasser 25 - 50 m außerhalb der Kribben ständig geworden. Als das Boot mit den beladenen Kähnen der ersten Länge scharf über Steuerbord aufgedreht habe, sei der Pulk um "Sch[REDACTED] 3" im Wege gestanden. Der Backbordkahn "O[REDACTED]" sei mit dem Achterschiff gegen "Mu[REDACTED]" geschlagen. Die Strangschäden von "R[REDACTED] I" seien eine Folge des erzwungenen scharfen Aufdrehens gewesen.

Dem R[REDACTED]-Schleppzug seien weitere Schleppzüge und Einzelfahrer gefolgt, denen es nach der Wahrschau

durch den Fährmann Sch[REDACTED] gelungen sei, rechtzeitig oberhalb der Unfallstelle aufzudrehen oder ständig zu machen. Der folgende "W[REDACTED]"-Schleppzug habe beim Versuch, kopf- vor ständig zu werden, dem Pulk nach Backbord ausweichen müssen. Dabei sei der Backbordkahn "Ba[REDACTED]" mit dem Vorschiff gegen das Achterschiff des Kahn "R[REDACTED] 34" gestoßen. "Ba[REDACTED]" und "Ku[REDACTED]" seien abgeprallt und "Ku[REDACTED]" sei gegen den schräg vor "Sch[REDACTED] 3" liegenden Kahn "Mu[REDACTED]" geraten. Die Verbindungsdrähte zwischen den R[REDACTED]-Kähnen seien gerissen und "R[REDACTED] 34" sei etwa 40 m abgetrieben.

Der zweiten Länge des W[REDACTED]-Schleppzuges sei der nachfolgende Schleppzug "Fr[REDACTED] XXI" aufgelaufen. Dessen Backbordkahn erster Länge; "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51", sei beim Treiben mit dem Vorschiff gegen den inzwischen wieder ständig gewordenen Kahn "R[REDACTED] 34" gestoßen, weil der Fr[REDACTED]-Schleppzug durch den Pulk zu weit nach linksrheinisch hin abgedrückt worden sei. Der Kahn "R[REDACTED] 34" sei dann von der ersten Länge des Fr[REDACTED]-Zuges mitgenommen und weiter unterhalb zwischen die Kribben gedrückt worden.

Die im Kahn "R[REDACTED] 34" durch den Anstoß der Kähne "Ba[REDACTED]" und "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" entstandenen Schäden seien durch die fehlerhafte Lage des Kahns "Sch[REDACTED] 3" herbeigeführt worden. Auch die Hilfeleistung des Bootes "R[REDACTED] I" für den Kahn "R[REDACTED] 34" sei infolge des fehlerhaften Verhaltens des Beklagten zu 2 notwendig geworden.

2. Die Revision meint, "Sch[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 "Sch [REDACTED] 3" verstoßen, als sie ihren Kahn in einem Abstand von 30 - 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 "Sch [REDACTED] 3" den Führer von "My [REDACTED]" zum scharfen Aufdrehen veranlaßte und der Kahn "I [REDACTED]" gerade noch den Bug von "Sch [REDACTED] 3" erfaßte, wodurch der Pulk um "Sch [REDACTED] 3" entstand. An dem näheren Beigehen wurde "Sch [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 Stillieger "I [REDACTED] III" genähert, jedoch nicht genügend. Die Verständigung mit seinem Schleppboot hätte der Kahn auch bei ungenügender Sicht über SK "Ru [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 Stillieger 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 Anhaltemanöver 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 "Sch [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 Urteil vom 17. August 1965 in der Sache Zürich ("Se [REDACTED]") gegen Sch [REDACTED] 3 U 206/64 = II ZR 21/66 festgestellt, daß durch den Zusammenstoß mit MS "Se [REDACTED]" der Kranbalken herausgerissen worden und die Öhringkette gebrochen seien, ohne daß die eigentliche Anker- vorrichtung beschädigt worden sei, und daß am Morgen bei der beabsichtigten Fahraufnahme 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" heranzugehen, als dies tatsächlich geschehen ist. Überdies hat das Berufungsgericht in dem bezeichneten Urteil 3 U 206/64 (S. 30) ausgeführt, das Boot "Anna El [REDACTED]" habe am Morgen kurz vor den Kollisionen, in die "Sch [REDACTED] 3" verwickelt worden sei, langsam angezogen, um die Fahrt aufzunehmen. "Sch [REDACTED] 3" sei aber nicht mitgegangen. Auch wenn "Sch [REDACTED] 3" wegen 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 beizugehen, wenn er dem Zug des Bootes gefolgt wäre. Daß diese Möglichkeit sich erst nachträglich herausgestellt 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 "Se [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 "Sch [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.

Die Ursächlichkeit dieses Fehlers für den Strangschaden von "R [REDACTED] I" und die Kosten der Hilfeleistung dieses Bootes sowie für die an "R [REDACTED] 34" durch die Kollision mit "Ba [REDACTED]" und "R [REDACTED] Ka [REDACTED] 51" entstandenen Schäden ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsfehler festgestellt.

B. Verschulden der sonst beteiligten Fahrzeuge

Im Hinblick auf die nach § 92 BSchG anzuwendende Vorschrift des § 736 Abs. 1 HGB ist zu prüfen, ob die Schiffsführer der Schleppzüge "My [REDACTED]", "R [REDACTED] I", "W [REDACTED]", "Fr [REDACTED] XXI" und "Anna El [REDACTED]" ein Verschulden an den vorgenannten Schäden der Klägerin trifft. Ein Verschulden der klägerischen Fahrzeuge ist vom Berufungsgericht verneint. Im übrigen ist die Frage im hier angefochtenen Urteil nicht behandelt, braucht auch vom Standpunkt des Berufungsgerichts nicht behandelt zu werden (vgl. § 735 HGB).

I. 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 "Ho [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 Fährre (km 598,9, Augenscheinsprotokoll GA 97) 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 "Ho [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 "Sch[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 Berufungsgerichts, man habe auf "My[REDACTED]" erst nach Umfahren der Ecke gesehen, daß das Revier unterhalb von "Sch[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] ("Ho[REDACTED]") gegen Sch[REDACTED] 3 U 39/65 ausgeführt (S. 28), der Schiffsführer des MS "Ho[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 "Ho[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 rechts-

rheinisch 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 "Sch[REDACTED] 3", die mangelnde Durchfahrtsmöglichkeit und die Verschlechterung der Sicht unterhalb von "Sch[REDACTED] 3" früher erkennen müssen, selbst wenn "Sch[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 Rheinschiffahrtsgerichts in der Sache Sch[REDACTED] gegen Z[REDACTED] (Urteil vom 1. April 1964 4 O 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, "Mu[REDACTED]" 67 m lang, beide zusammen 18,50 m breit) 200 bis 300 m vor "Sch[REDACTED] 3" das ganz erhebliche Risiko eines Aufdrehmanövers mit seinem 67 m langen Motorschiff eingegangen ist, statt seine leeren Tankkähne an-

zuweisen, loszuwerfen und kopfvor ständig zu machen, wie das der zweite, ebenfalls aus zwei nebeneinander gemeerten großen Kähnen bestehende Anhang des nachfolgenden R[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] ("Ho[REDACTED]") gegen Sch[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 "Ho[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 mehr rechtsrheinisch hätte fahren müssen, um das Revier hinter der Ecke rechtzeitig einsehen zu können, so wäre es wohl nicht zu dem mißglückten Aufdrehmanöver von "My[REDACTED]" gekommen und hätte der aus "Sch[REDACTED] 3", "T[REDACTED]" und "Mu[REDACTED]" bestehende Pulk die nachfolgenden Schleppzüge nicht behindert, wodurch die Schäden der Klägerin mit entstanden sind.

Die Revision meint, auch die Anhangsschiffe "T[REDACTED]" und "Mu[REDACTED]" seien schuld. Das trifft nicht zu. Ein eigenes Verschulden der Anhangsschiffer 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 im Urteil vom 17. August 1965 3 U 49/65, die Anhangschiffer hätten in diesem Zeitpunkt dem aufdrehenden Schleppzug folgen müssen, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

II. Verschulden des klägerischen Bootes "R [REDACTED] I"

Das Berufungsgericht hat in dem angefochtenen Urteil (S. 26, 37) ausgeführt: Der aus fünf Fahrzeugen bestehende R [REDACTED]-Schleppzug sei dem "My [REDACTED]"-Schleppzug in 400 bis 600 m Abstand gefolgt. Erst am Fährsteiger sei "R [REDACTED] I" von dem Fährmann S [REDACTED] gewahrschaut worden; kurz oberhalb der Kirche habe man die ersten Notsignale gehört und den "My [REDACTED]"-Schleppzug aufdrehen sehen. Der Schleppzugführer habe dann völlig sachgerecht und schnell gehandelt. Er habe zunächst die Leerkähne "R [REDACTED] 34" und "R [REDACTED] 40" der zweiten Länge losgeworfen, die später bei km 599,1-2 ständig geworden seien. Das Boot habe mit den beladenen Kähnen der ersten Länge wegen des im Weg liegenden Pulks um "Sch [REDACTED] 3" scharf über Steuerbord aufgedreht, wobei zwei Schleppstränge gerissen seien. Der Backbordkahn "O [REDACTED]" sei dann gerade noch mit dem Achterschiff gegen den schrägliegenden Kahn "Mu [REDACTED]" angeschlagen.

Auch hier hat das Berufungsgericht nicht geprüft, ob der Schleppzugführer des R [REDACTED]-Zuges, wenn ihm erst am Fährsteiger infolge der Wahrschau die Gefahren-

lage offenbar wurde, die Ecke nicht nautisch falsch gehalten und dadurch zu spät die durch den Pulk um "Sch[REDACTED] 3" drohende Gefahr erkannt hat. Bejahendenfalls hätte er nicht nur seinen zweiten Anhang viel früher loswerfen und damit dessen unzulässige Lage im Fahrwasser kurz oberhalb von "Sch[REDACTED] 3" vermeiden, sondern auch mit dem ersten Anhang rechtzeitig in normaler Weise drehen können. Platz hierfür war nach der Feststellung des Berufungsgerichts oberhalb von St. Sebastian vorhanden. Das ergibt sich auch daraus, daß der später hinter weiteren Fahrzeugen eintreffende Schleppzug "Tr[REDACTED]" mit zwei Kähnen oberhalb St. Sebastian aufdrehte (Berufungsurteil S. 27). Notfalls hätte er auch die erste Länge anweisen müssen, kopfvor ständig zu machen. Mit dem Reißen der Drähte bei scharfem Aufdrehen mußte nach der Lebenserfahrung gerechnet werden.

Ein Verschulden der Anhangschiffer des Rheinstahl-Zuges scheidet aus den gleichen Gründen aus, die zur Verneinung des Verschuldens der Anhangschiffer von "My[REDACTED]" geführt haben. Die falsche Lage ihrer Kähne konnten sie aus Zeitmangel nicht korrigieren.

III. Verschulden des Bootes "W[REDACTED]"

Hier führt das angefochtene Urteil (S. 27 f) aus: Der Schleppzug "W[REDACTED]" mit seinen drei sehr großen, leeren Kähnen "Ku[REDACTED]", "Ba[REDACTED]" und "Ti[REDACTED]" sei dem Schleppzug "Tr[REDACTED]" gefolgt. Der Schleppzugführer Stavast von "W[REDACTED]" sei von dem Fährmann S[REDACTED] bereits in der Gegend von Kesselheim (km 597,0, 2 km oberhalb von 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 geländet. Auch die beiden Kähne der ersten Länge hätten dann Achteranker gesetzt, die jedoch nicht gehalten hätten. "W [REDACTED]" habe versucht, dem Pulk um "Sch [REDACTED] 3" nach backbord auszuweichen. Dabei sei der Backbordkahn "Ba [REDACTED]" mit dem Vorschiff gegen das Achterschiff des kopfvor bei km 599,1-2 im Fahrwasser geländeten Kahns "R [REDACTED] 34" gestoßen.

Der Schleppzugführer Stavast von "W [REDACTED]" war schon etwa 2 km vor der Unfallstelle darauf hingewiesen worden, daß dort das Revier verstopft sei und er nicht weiterfahren 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 "W [REDACTED]" führen nach der Feststellung des Berufungsgerichts (S. 27 des bezeichneten Urteils) zahlreiche Schleppzüge und Einzelfahrer, von denen St [REDACTED] auf Grund der Wahrschau des Fährmannes S [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 "W [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 Fahr-

zeuge 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 "Fr[REDACTED]"-Schleppzuges freizumachen hatten. Im übrigen mußte auch dieser Schleppzug so wie etwaige weitere folgende 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 Stavast 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 weiterrreiben ließ. Selbst dann hat St[REDACTED] nicht einmal seinen zweiten Anhang angewiesen, loszuwerfen; der Schiffsführer D[REDACTED] von "Ti[REDACTED]" ist, als er die Gefahr erkannte, aus eigenem Entschluß nach Steuerbord gegangen und hat Anker gesetzt, wobei die Schleppverbindung 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. Der Schiffseigner des Bootes "W[REDACTED]" ist daher für die Schäden, die der Klägerin durch den Anstoß von "Ba[REDACTED]" und später durch den Anstoß von "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" gegen "R[REDACTED] 34" entstanden sind, mitverantwortlich.

Dagegen dürfte ein Verschulden des Anhangschiffers des Kahnes "Ba[REDACTED]" nicht erwiesen sein. Er wußte, daß der Schleppzugführer gewahrschaut war, er 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 verlangt werden konnte.

IV. Verschulden des Bootes "Fr [REDACTED] XXI"

Das Berufungsgericht hat festgestellt: Das dem Schleppzug "W [REDACTED]" in geringem Abstand folgende Schleppboot "Fr [REDACTED] XXI" sei mit seinen vier Kähnen dem Kahn "Ti [REDACTED]" schließlich so weit aufgelaufen, daß es sich bereits auf der Backbordseite desselben befunden habe. Sein Führer D [REDACTED] habe, als der Führer von "Ti [REDACTED]" ihn gewahrschaut habe, sein Schleppzug werde kopf vor länden, ebenfalls angeordnet, daß seine Kähne Achteranker setzten und die zweite Länge loswerfen sollte, was auch geschehen sei. Nachdem der Kahn "Ti [REDACTED]" etwas nach Steuerbord ausgewichen und ständig geworden sei, sei der Fr [REDACTED]-Schleppzug an seiner Backbordseite vorbeigetrieben. Durch den Pulk um "Sch [REDACTED] 3" sei dieser Schleppzug zu weit nach linksrheinisch abgedrängt worden. Dabei sei der Backbordkahn der ersten Länge, "R [REDACTED] Ka [REDACTED] 51", mit dem Vorschiff ebenfalls gegen den inzwischen wieder ständig gewordenen Kahn "R [REDACTED] 34" gestoßen. Derselbe sei erneut ins Treiben geraten, von der ersten Länge von "Fr [REDACTED] XXI" mitgenommen und weiter unterhalb in die Kribben gedrückt worden.

Der Fr [REDACTED]-Zug hätte wie der W [REDACTED]-Zug sofort anhalten müssen, als er in Kesselheim gewahrschaut wurde. Das Berufungsgericht hat zwar im Urteil (S. 39 ff) vom 31. August 1965 3 U 40/65 in der Sache R [REDACTED] Ka [REDACTED] gegen Sch [REDACTED] ein Verschulden des Bootes "Fr [REDACTED] XXI" ver-

neint. Dem kann jedoch nicht zugestimmt werden. Die Pflicht des Schleppzugführers D[REDACTED], nach der Wahrschau sofort anzuhalten, ergibt sich aus den gleichen Erwägungen, die oben für den W[REDACTED]-Schleppzugführer angeführt sind. Anstatt anzuhalten, ist der Fr[REDACTED]-Schleppzug immer näher an den W[REDACTED]-Zug herangefahren, bis er schließlich dessen zweiter Länge aufgelaufen ist. Das Berufungsgericht gibt in dem bezeichneten Urteil (S. 39) eine Äußerung des Kahnführers Fu[REDACTED] wieder - ohne hierzu Stellung zu nehmen - , wonach die Schleppdrähte der zweiten Länge nicht hätten losgemacht werden können, weil auf ihnen die Meerdrähte der ersten Länge gesessen hätten. Selbst wenn das richtig wäre, könnte sich der Schleppzugführer hierdurch nicht entlasten. Denn er hat dafür zu sorgen, daß die Schleppverbindung so hergestellt wird, daß die zweite Länge, falls nötig, abgeworfen werden kann. Im übrigen ist es nicht recht verständlich, daß das Berufungsgericht diesem Einwand überhaupt Beachtung geschenkt hat. Denn nach seiner Feststellung hat die zweite Länge tatsächlich losgeworfen, wenn auch viel zu spät.

Das Boot "Fr[REDACTED] XXI" ist daher für die Schäden, die der Kahn "R[REDACTED] 34" durch den Anstoß seines Anhangkahnes "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" erlitten hat, mitverantwortlich.

Dagegen hat das Berufungsgericht dort (S. 42) aus zutreffenden Gründen ein Verschulden der Anhangschiffer des Bootes verneint.

V. Verschulden des Bootes "Anna El[REDACTED]"

Ein Verschulden des SB "Anna El[REDACTED]", das den Kahn "Sch[REDACTED] 3" auf zweiter Länge schleppte, hat das

Berufungsgericht in dem gleichzeitig verkündeten Urteil in der Sache Sch[REDACTED] gegen Reederei Z[REDACTED] (MS "Se[REDACTED]") 3 U 206/64 verneint. Vom Boot aus habe man in der Nacht die Lage des 300 bis 400 m unterhalb befindlichen Kahn "Sch[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 "Ru[REDACTED]", sondern 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 "Sch[REDACTED] 3" im Fahrwasser gelegen habe. Von "Sch[REDACTED] 3" aus habe man über "Ru[REDACTED]" gemeldet, man könne den Anker nicht herausdrehen, da alles kaputt sei. Das Boot habe aber doch langsam angezogen, "Sch[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 "Ru[REDACTED]" in Sicherheit habe bringen müssen; inzwischen sei "Sch[REDACTED] 3" in weitere Kollisionen verwickelt worden, die eine wirksame Hilfe des Bootes unmöglich gemacht haben.

Aus Rechtsgründen können diese Ausführungen nicht beanstandet werden.

C. Zu einer Schuldabwägung und Verteilung der Schäden der Klägerin kann es nur kommen, wenn ein Mitverschulden von "R[REDACTED] I" 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 Schiffs-

ansammlung 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 F. auf etwa 150 m 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. In dieser Gefahrenlage haben jedenfalls die Schiffsführer von "Sch. 3", "W." und "Fr. XXI", möglicherweise auch die von "My." und "R. I", unter Verletzung ihrer nautischen Sorgfaltspflicht versagt.

Der an sich erhebliche Schuldvorwurf gegen den Führer von "Sch. 3", er habe das Fahrwasser nicht genügend freigemacht, dürfte deshalb in milderem Licht erscheinen, weil er - unrichtig - geglaubt hat, die Lage seines Kahnes 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 Kahnes und damit die Möglichkeit, ein Talzug werde vielleicht in seiner Höhe aufdrehen, rechtzeitig in Erwägung gezogen hat.

Falls anzunehmen ist, daß den Schiffsführer von "R. I", dem wegen seines großen und teilweise beladenen Schleppzuges eine erhöhte Sorgfaltspflicht oblag, besonders im Hinblick auf die erkennbare Schiffsansammlung in der Stromkrümmung einen falschen Kurs gefahren ist, so dürften die Umstände des Falles nicht

dafür sprechen, daß das Verschulden eines der beiden Schiffsführer schwerer wiegt als das des andern (§ 736 Abs. 1 Satz 2 HGB).

Für die Schwere des Verschuldens des Schleppzugführers des MS "My[REDACTED]" dürfte das gleiche gelten wie für "R[REDACTED] I". Zwar schleppte MS "My[REDACTED]" nur eine Länge, dafür war aber das Schleppschiff schwerfälliger als das Boot "R[REDACTED] I".

Das Verschulden des Schleppzugführers des Bootes "W[REDACTED]" wiegt wesentlich schwerer als das der Schiffsführer von "Sch[REDACTED] 3", "R[REDACTED] I" und "My[REDACTED]". Er war rechtzeitig gewahrschaut worden. Er wußte, daß das Revier bei St. Sebastian verstopft war. Trotzdem ist er noch 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. Sein Verschulden dürfte etwa doppelt so hoch zu bewerten sein wie das von "Sch[REDACTED] 3".

Für das Verschulden des Schleppzugführers des Bootes "Fr[REDACTED] XXI" dürfte das gleiche gelten wie für "W[REDACTED]".

Bei der Schadenverteilung und Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 1 wird zu beachten sein, daß die durch den Amstoß von "Ba[REDACTED]" gegen "R[REDACTED] 34" entstandenen Schäden der Klägerin verursacht sind durch die falsche Lage von "R[REDACTED] 34", durch die falsche Lage von "Sch[REDACTED] 3" und der an diesem Kahn hängengebliebenen Kähne "Mu[REDACTED]" und "T[REDACTED]", schließlich durch den

kollidierenden Kahn "Ba[REDACTED]" selbst. Die durch den Anstoß von "R[REDACTED] Ka[REDACTED] 51" gegen "R[REDACTED] 34" entstandenen weiteren Schäden der Klägerin sind außerdem durch den Schleppzugführer von "Fr[REDACTED] XXI" schuldhaft herbeigeführt. Da nach den in diesem Rechtsstreit zwischen den Parteien getroffenen Feststellungen die Mitverantwortlichkeit des Bootes "Fr[REDACTED] XXI" feststeht, muß sie, obwohl der Eigner dieses Bootes am Rechtsstreit nicht beteiligt ist, nach § 92 BSchG i.V.m. § 736 Abs. 1 HGB bei der Frage, welche Schadensquote die Beklagte zu 1 zu tragen hat, berücksichtigt werden.

Falls den R[REDACTED]-Schleppzugführer gleich schweres Verschulden wie den Beklagten zu 2 trifft, ist letzterer der Klägerin für die durch die beiden Kollisionen entstandenen Schäden in Höhe der Hälfte der Schäden ersatzpflichtig (§§ 823, 254 BGB). Seine etwaigen Ausgleichsansprüche gegen die Führer und Eigner der anderen schuldigen Schiffe (§§ 426, 823, 840 BGB; §§ 3, 4, 92 BSchG mit § 739 Abs. 2 HGB) sind nicht Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits.

Es sei darauf hingewiesen, daß - unbeschadet der Interventionswirkung der §§ 74, 68 ZPO - das Urteil nur zwischen der Klägerin und den Beklagten in Rechtskraft erwächst.

D. Da der Rechtsstreit wegen der Frage des etwaigen Mitverschuldens der Schiffsführer von "F[REDACTED] I" und "My[REDACTED]" noch nicht zur Endentscheidung reif ist, war

die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen,
dem auch die Entscheidung über die Kosten des Revisions-
verfahrens übertragen wird.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Stempel